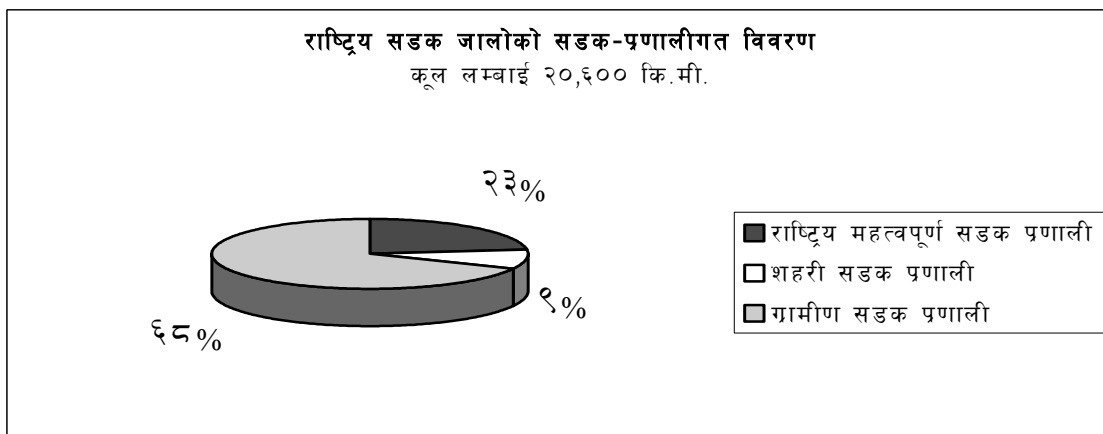


प्रतिव्यक्ति कूल आय २०० अमेरीकी डलर मात्र रहेको नेपालमा दक्षिण एसियाको नै सबैभन्दा कम र छरिएको सडक जालो रहेको छ। देशका ९०% जनता ग्रामीण क्षेत्रमा बसोवास गर्दछन् र कृषि नै यहाँको मुख्य पेशा रहेको छ। त्यसैले कृषि क्षेत्रको विकास विना देशको आर्थिक तथा सामाजिक विकास असंभव छ। देशका पिछडिएका ग्रामीण क्षेत्रमा कृषिको लागि आवश्यक वस्तुहरु - उन्नत विउ तथा प्रविधिको पहुँचको निमित्त पर्याप्त सडक निर्माण हुनु अपरिहार्य छ।

नवौं पञ्च वर्षीय योजनाले जनशक्ति तथा पूर्वाधार विकास जस्ता कार्यक्रमहरुको विकेन्द्रीकरण नै स्थानीय समुदायलाई विकास कार्यमा सहभागी गराई गरीबी निवारण गर्ने माध्यम हो भन्ने निक्यौल गरेको छ। दीर्घकालीन कृषि योजना अनुसार योजना अवधिभरमा वर्तमानको ६ कि.मी. प्रति १०० वर्ग कि.मी. को सडक घनत्व स्थितिबाट ११ कि.मी. प्रति १०० वर्ग कि.मी. पुऱ्याउनुपर्ने हुन्छ।

हाल नेपालमा १४००० कि.मी. ग्रामीण सडक संजाल (मोटर गुडन सक्ने स्थानीय बाटो) विद्यमान छ। यी ग्रामीण सडकले जिल्ला सदरमुकाम राष्ट्रिय सडक प्रणालीसित जोडिइसकेका ५८ जिल्लाहरुका ग्रामीण क्षेत्रहरुमा सेवा पुऱ्याएका छन्। यस बाहेक राष्ट्रिय महत्वपूर्ण सडक प्रणाली र शहरी सडक प्रणाली गरी कूल ६६०० कि.मी. सडक छ। यसरी नेपालमा कूल २०६०० कि.मी. सडक (पाई चार्ट हेर्नुहोस्) रहेको पाइन्छ। यसरी नेपालको विद्यमान सडक घनत्व १४ कि.मी. प्रति १०० वर्ग कि.मी. देखिन्छ जुन दीर्घ कालीन कृषि योजनाको लक्ष्यको तुलनामा आश्चर्यजनक देखिन्छ। उपर्युक्त सडक आँकडा अनुसार जिल्ला सदरमुकाम राष्ट्रिय महत्वपूर्ण सडक प्रणालीसित जोडिइसकेका जिल्लाहरुमा कृषि दीर्घकालीन योजनाको लक्ष्यसंग तुलना गर्दा अहिले नै प्रशस्त ग्रामीण सडकहरु निर्माण भइसकेका देखिन आउँछन् !



विगतमा सडक निर्माणमा, खासगरी ग्रामीण सडक निर्माणमा, यथेष्ट मात्रामा लगानी गरिएको भएता पनि विना अध्ययनको लगानी, उपयुक्त प्राविधिक सहयोग विनाको निर्माण कार्य तथा तदर्थ निर्माण प्रविधिका कारण निर्मित सडकहरु स्तरीय हुन नसक्दा देशको आर्थिक विकासमा अपेक्षाकृत उपलब्धि हासिल हुन सकेन। निर्मित सडकहरुको मर्मत संभार कार्य गर्नुको सट्टा नयाँ नयाँ सडकहरु खोल्ने कार्य मात्र प्राथमिकतामा पर्नु, उपलब्ध आर्थिक श्रोतलाई सुनियोजित तवरबाट निर्माणमा लगानी गरिनुको सट्टा हचुवा ढंगले वितरण गरिनु, निर्मित सडकको मर्मत संभारमा लगानी कम हुनु, मर्मत संभारप्रति जनचासो कम हुनु, प्राविधिक क्षमताको अभाव एवं उपयुक्त सांगठनिक तथा कानूनी व्यवस्थाको कमी जस्ता कुराहरु यस स्थितिका लागि कारक तत्व बन्न पुगेका छन्।

अस्थीर भौगोलिक बनोट, विषम हावापानी तथा अधिकांस पत्रे चट्टानका ठाडा पहाडहरुका कारणले गर्दा नेपाल प्राकृतिक प्रकोपको दृष्टिमा अति संवेदनशील क्षेत्र हुन गएको छ। यस्तो परिस्थितिमा माथि उल्लेख भए अनुसारका कारणले निम्नस्तरका निर्माण हुन पुगेका सडकहरु मात्र नभई पूर्ण गुणस्तरीय सडकहरु नै पनि

बारम्बार भू-क्षय, नदी कटान, जस्ता समस्याहरूबाट ग्रस्त बन्दछन् । तीव्र नदीको बहावसित आयातीत दुंगा तथा गिट्टीहरूले पुलपुलेसाहरू अवरुद्ध हुन गई कतिपय संरचनाहरू नै बग्ने र सडकको स्वरूप नै नष्ट हुने परिस्थिति पनि सिर्जना हुन्छ ।

विद्यमान ग्रामीण सडकहरूमध्ये करीब ८५ प्रतिशत माटे सडक मात्र छन् र प्रायः सुखायाममा मात्र संचालन हुन सक्ने स्थितिका छन् । सर्वयाम ग्रामीण माटे सडकहरू (All Weather Earthen Roads) वर्षायाममा समेत गाडी संचालनको निमित्त प्रतिबन्धित नगरिँदा बढी नोकसानिका मारमा पर्दछन् । फलस्वरूप छोटो छोटो अवधिको अन्तरालमा नै मर्मत गरिरहनु पर्ने हुन गई मर्मत संभारमा बढी खर्चीलो हुन गएका छन् भने कतिपय सडकहरू अर्थाभावको कारणले मर्मत संभारको पक्षबाट पूर्ण रूपमा उपेक्षित छन् । परिणामस्वरूप मर्मत संभारको कार्य लगातार थाँतीमा रहन गई हाल विद्यमान ग्रामीण सडकको जालोबाट आवश्यक सेवा लिन नसकिने परिस्थिति सिर्जना हुँदैछ ।

विगत केही वर्षदेखि श्री ५ को सरकारले ब्लक ग्राण्ट (Block Grant) अथवा प्रोग्राम ग्राण्ट (Program Grant) को रूपमा स्थानीय निकाय माफत उल्लेखनीय रकम स्थानीयस्तरको विकास निर्माण कार्यमा खर्च गर्ने गरेको छ जसको धेरै अंश ग्रामीण सडक निर्माणमा लगानी हुने गरेको पाइन्छ। यसका साथै श्री ५ को सरकारले ग्रामीण सडकको मर्मत संभारमा पनि ठूलो राशि लगानी गर्दछ । तालीका नं. १ ले श्री ५ को सरकारको विभिन्न जिल्लाहरूलाई ब्लक ग्राण्ट अन्तर्गत छुट्टयाएको रकमको भलक प्रस्तुत गर्दछ । (जिल्लागत विस्तृत विवरणको लागि अनुसूचि २ हेर्नुहोला)

### तालीका नं. १ विभिन्न ब्लक ग्राण्ट विनियोजनको वर्तमान स्थिति

आ.व.	वार्षिक विनियोजन (रु. लाखमा)		
	ग्रामीण सडक	अन्य ब्लक ग्राण्ट	कूल जिल्ला ब्लक ग्राण्ट
२०५३/५४	१,७६३	३,९८४	५,७४७
२०५४/५५	१,७६३	४,४८९	६,२५२
२०५५/५६	१,७६३	४,५४०	६,३०३

विभिन्न प्रयासहरूको बावजूद माथि उल्लेखित विभिन्न कठिनाईहरूका कारण ग्रामीण सडक जालोबाट अपेक्षित उपलब्धि हासिल हुन सकेको छैन । यस परिस्थितिको अन्त्य गर्न श्री ५ को सरकारले ग्रामीण पूर्वाधार विकासको राष्ट्रिय रणनीति, २०५४ तयार पारी कार्यान्वयनमा ल्याइसकेको छ । रणनीति अनुसार ग्रामीण सडकको विकास तथा मर्मत संभारको व्यवस्थापनको निमित्त स्थानीय विकास मन्त्रालय अन्तर्गत स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभाग गठन भै संचालन भइसकेको छ ।

यसै पृष्ठभूमिमा सडक मर्मत संभारको प्रभावकारिता वृद्धि गर्नको लागि तथा उपलब्ध आर्थिक श्रोतहरूको सदुपयोग, अन्य उपलब्ध श्रोतहरूको सही बाँडफाँड, आवश्यक प्राविधिक दक्षताको अभिवृद्धि जस्ता पक्षलाई समाविष्ट गरी श्री ५ को सरकारले यो ग्रामीण सडक मर्मत संभार राष्ट्रिय योजना (National Plan for Rural Road Maintenance) को प्रारूप तयार पारेको छ ।

सडक निर्माणमा ठूलो पूँजिगत लगानीको आवश्यकता पर्दछ। त्यसैले सवारी संचालन लागतमा प्रभावकारी रूपमा कमी ल्याउन, सडकको स्तर-हासको गतिलाई न्यूनीकरण गरी सडकको आयु लम्ब्याउन र सुरक्षित तथा भरपर्दो यातायात सेवाको सुविधा उपलब्ध गराउन आवश्यकता अनुसार उपयुक्त मर्मत संभारको व्यवस्था गर्नुपर्ने हुन्छ। सडक मर्मत संभार शब्दले 'भरपर्दो र सुरक्षित यातायात सेवा उपलब्ध गराउने दृष्टिकोणले सडक र त्यससित आवद्धित संरचनाहरू, पुलपुलेसा (cross drainages) तथा अन्य उपलब्ध सुविधाका साधनहरूलाई सुरक्षित तथा गुणस्तरयुक्त अवस्थामा राख्नु' भन्ने जनाउँछ।

## १.१ ग्रामीण सडक- परिभाषा

यो मर्मत संभार योजनाको प्रयोजनको लागि स्थानीय निकायको अधिकारभित्र रहेको र स्थानीय निकायबाटै संचालन एवं मर्मत संभार गरिने मोटर गुडन योग्य सडक (motorable road), कृषि सडक अथवा ट्रयाकलाई ग्रामीण सडक मानिने छ। ग्रामीण सडक माटे, खण्डास्मिथ (WBM or Gravelled road) अथवा कालोपत्रे हुनसक्ने छन्। यसभित्र नगरपालिका, उप-नगरपालिका तथा महानगरपालिका भित्रका शहरी सडकहरू समावेश हुनेछैनन्। साथै जिल्लाभित्रका स्थानीय निकाय बाहेक अन्य निकाय (सडक विभाग, सिंचाइ विभाग, विद्युत प्राधिकरण, शाही नेपाली सैनिक आदि) ले बनाएका सडकहरू स्थानीय निकायमा हस्तान्तरित नभएसम्म ग्रामीण सडकभित्र पर्ने छैनन्।

## १.२ ग्रामीण सडकको वर्गीकरण

ग्रामीण सडकलाई निम्न अनुसार वर्गीकरण गरिएको छ।

### क) सेवा/सुविधाको आधारमा

- सर्वयाम सडक - (वर्षभरि संचालन हुन सक्ने- All weather roads)
- सुख्खायाम सडक - (हिउँदमा मात्र संचालन हुन सक्ने- Fair weather roads)

### ख) सडक सतहको आधारमा

- माटे सडक - (Earthen Roads)
- खण्डास्मिथ सडक - (Gravelled Roads)
- कालोपत्रे सडक - (Blacktopped Roads)

### ग) महत्वको आधारमा

- 'क' वर्ग - (जिल्ला सडक वा प्रमुख ग्रामीण सडक- Main Rural Roads)
- 'ख' वर्ग - (गाउँ सडक- Village Roads)

## २.३ मर्मत संभारको आवश्यकतामा आधारित ग्रामीण सडकको वर्गीकरण

मर्मत संभारको खाँचो अनुरूप ग्रामीण सडकहरू निम्न अनुसारका वर्गभित्र पर्न सक्नेछन् ।

- १) मर्मत संभार योग्य सडक (*maintainable roads*) - इन्जिनियरिंग मापदण्ड अनुसार निर्माण भएका ग्रामीण सडक ।
  - क) नियमित मर्मत संभार (*Routine Maintenance*) - सडकलाई निरन्तर दुरुस्त अवस्थामा राख्न आवश्यक पर्ने; सामान्य खर्च लाग्ने ।
  - ख) आवधिक मर्मत संभार (*Periodic Maintenance*) - निश्चित समयान्तरमा गरिने मुख्य मुख्य मर्मत संभारको कार्य; उल्लेखनीय लागत लाग्ने जुन, कुरा कति पटक मर्मत संभार गर्नु पर्दछ भन्ने कुरामा निर्भर गर्दछ ।
  - ग) पुनःस्थापना (*Rehabilitation*) - नियमित तथा आवधिक मर्मत संभारबाट पनि सडकलाई निरन्तर दुरुस्त अवस्थामा राख्न नसकिने देखिएमा गरिने मर्मत संभार कार्य; ठूलो लगानी र प्रयत्न आवश्यक पर्ने; पुनः डिजाइन (*redesigning*), पुनः रेखाङ्कन (*realignment*), पुनः निर्माण (*reconstruction*) तथा स्तरोन्नतीकरण (*upgrading*) आवश्यक पर्न सक्ने ।
- २) मर्मत संभार गर्न अयोग्य सडक (*non-maintainable roads*) - अपरिपक्व निर्माण प्रविधि प्रयोग गरी इन्जिनियरिङ्ग स्ट्याण्डर्ड समेत नअपनाई हचुवा ढंगमा निर्माण भएका सडकहरू; पुनःस्थापना गरेर चालु अवस्थामा ल्याउन नसकिने; नयाँ सडक निर्माण सरह लगानी र मेहनत आवश्यक पर्ने ।

## २.४ मर्मत संभारका उद्देश्य

अन्य पूर्वाधार निर्माण कार्यमा जस्तो सडक मर्मत संभार कार्यले सडकको आयु असीमित रूपमा लम्ब्याउन खोजिएको हुँदैन भन्ने कुरा बुझ्नु आवश्यक छ । सडक मर्मत संभारको उद्देश्य काल तथा उपयोगद्वारा हुने सडक-स्तर-ह्रास (*deterioration*) को दोहोरो असरलाई कम गरी सडकलाई उपयोगी तथा उपभोग्य अवस्थामा राख्नु हो । इन्जिनियरिङ्ग दृष्टिकोणबाट ग्रामीण सडकको जीवनकालमा निम्न तीन प्रकारका मर्मत संभार कार्य आवश्यक पर्दछन्।

- नियमित मर्मत संभार (*rutine maintenance*)
- आवधिक मर्मत संभार (*periodic maintenance*)
- पुनःस्थापना (*rehabilitation*)

विद्यमान हावापानी, सवारी-साधनको प्रकार तथा घनत्व र सडकको निर्माण गुणस्तर (*original quality of construction*) ले यी तीनै प्रकारका सडक मर्मत संभार कार्यको उपयुक्त समय निर्धारण गर्दछन् । मर्मत संभारको के कस्ता क्रियाकलाप आवश्यक पर्दछ भन्ने कुरा सडक सतहको किसिममा भर पर्दछ ।

## २.५ विभिन्न मर्मत संभारका अधिकार क्षेत्र (Scope)

### नियमित मर्मत संभार (*Routine Maintenance*)

नियमित रूपमा गरिनुपर्ने साधारण प्रकृतिका मर्मत संभार कार्यहरू जसको पूर्ण अनुमान तथा लेखाजोखा गर्न सकिन्छ त्यस्ता कार्य नियमित मर्मत संभार भित्र पर्दछन् । सडकलाई उपयुक्त स्वरूपमा राख्न र स्तरह्रास हुनबाट बचाई राख्न गरिने कार्यहरू यसभित्र पर्दछन् । साधारणतया यसमा दक्ष जनशक्तिको आवश्यकता पर्दैन । नियमित मर्मत संभारभित्र निम्न कार्यहरू पर्न सक्नेछन्:-

- सुरक्षा जाँच तथा अवरोध हटाउने

- कल्भर्ट तथा पुलहरु सफा गर्ने
- साइड ड्रेन (*Side Drain*) सफा गर्ने
- सडकका बीचमा परेका खाल्डाहरु पुर्ने कार्य
- सडक किनार काँटछाँट (*Trim*) गर्ने
- सवारी चल्ने भाग (*Carriage Way*) को रिसेपिङ्ग (*Reshaping*) गर्ने
- घाँस कटानी, भाडी फाँडानी तथा हाँगा कटानी गर्ने
- सडक चिन्ह (*Road Sign*) को मर्मत संभार गर्ने
- यस्तै प्रकारका अन्य स-साना कार्यहरु आदि ।

### आवधिक गर्त संभार (*Periodic Maintenance*)

नियमित मर्मत संभार कार्यबाट मात्र सडकलाई दुरुस्त अवस्थामा राख्न सधैं संभव नहुने र परिमाणत्मक रूपले बढी कार्य गर्नुपर्ने प्रकृतिका मर्मत संभार कार्यहरु आवधिक मर्मत संभार अन्तर्गत पर्दछन् । यसमा दक्ष जनशक्तिको आवश्यकता पर्नुका साथै आवश्यक कार्यभार यकीन गर्न र कार्य-परिमाण अनुमान गर्न सकिन्छ । निम्न कार्यहरु आवधिक मर्मत संभारभित्र पर्न सक्नेछन् ।

- माटे तथा खण्डास्मिथ सडकको हकमा लामो दूरीमा सडक सतहको रिक्वाम्बरिङ्ग (*recambering*) तथा रिग्रेडिङ्ग (*regrading*) गर्ने कार्य
- पुनःग्रेभलिङ्ग (*regravelling*) गर्ने कार्य
- कालोपत्रे सडकको हकमा सडकको सवारी चल्ने भाग (*carriage way*) को सतह सुधार, रिसिलिङ्ग (*resealing*) जस्ता कार्य
- मध्यम वा ठूलो परिमाणको पहिरो हटाउने र पहिराबाट जोगाउने खालका कार्यहरु
- सडक किनारका गार्डवालहरु (*guardwall*), प्यारापेट (*parapet*), पुल कलभर्टका रेलिङ्ग सुधार गर्ने वा पुनःनिर्माण गर्ने कार्य
- साना खालका नदी नियन्त्रणका संरचनाहरु (*river training structures*) को निर्माण कार्य
- सुक्खा ढुंगे (*dry stone masonry*), ईट्टा (*brick masonry*) का अथवा ग्यावियन (*gabion*) टेवा पर्खालहरु (*retaining wall*) को मर्मत सुधार तथा पुनःस्थापना कार्य
- सडक दायाँ बायाँ नर्शरी, रुख-विरुवा रोप्ने, घाँसपात तथा अनय उपयुक्त वनस्पति लगाउने कार्य आदि ।

नियमित मर्मत संभारका कार्यहरु नियमित रूपमा संपादन गर्न सकिएमा माथि उल्लेखित आवधिक मर्मत संभार कार्यहरुका धेरै जसो क्रियाकलापहरुलाई घटाउन सकिन्छ ।

आकस्मिक रूपमा गर्नु पर्ने (प्राकृतिक प्रकोप वा दुर्घटनाबाट सिर्जित) मर्मत सुधारका कार्यहरु पनि आवधिक मर्मत संभार अन्तर्गत नै पर्नेछन् ।

### पुनःस्थापना (*Rehabilitation*)

लगातार प्रयोगका कारण सडकलाई नियमित तथा आवधिक रूपमा मर्मत संभार गर्दा गर्दै पनि आवश्यक गुणस्तरको स्थितिमा राखिरहन असंभव हुन सक्छ । निरन्तरको अत्यधिक उपयोग र प्राकृतिक प्रकोप वा दुर्घटनाको कारणबाट सडक-स्तर कम हुन सक्छ र सडकको पुनःडिजाइनिंग (*redesigning*), पुनःरेखाङ्कन

(realignment), जस्ता कार्यहरु गर्नुपर्ने स्थिति पनि आउन सक्तछ । यस्ता खालका कार्यलाई सडक पुनःस्थापनाको कार्य भनिन्छ । निम्न कार्यहरु सडक पुनःस्थापनाभित्र पर्न सक्नेछन् ।

- लामो दूरीमा गर्नुपर्ने carriage way पुनःनिर्माण कार्य
- सडकका अन्य संरचनाहरू (structures) को पुनःनिर्माण (reconstruction) र/अथवा थप निर्माण कार्य
- स्लोप संरक्षण संरचनाहरू (slope protection structures) को सुदृढीकरण र/अथवा निर्माण कार्य
- सडकको ज्यामितीय मापदण्ड (geometric standard) को सुधार कार्य
- सडक सतहको स्तरोन्नति (upgrading) को कार्य आदि ।

## २.६ सडक मर्मत संभारको प्रति ईकाई लागत (Indicative Unit Cost)

सडकको स्तर-ह्रास (deterioration) हुनुमा सवारी स्तर, साधनका प्रकार, निर्मित सडकको शुरुको सतह, स्थानीय जलवायु तथा वातावरणमा निर्भर गर्दछ । त्यस्तै कति नियमित वा स्तरीय मर्मत संभार कार्य विगतमा भए यसमा पनि मर्मत संभारको लागत भर पर्ने हुन्छ । तसर्थ सडकको मर्मत संभारमा लाग्ने खर्च निम्न कुराहरुमा निर्भर रहन्छ ।

- सडक सतह (road surface) तथा संरचनाको स्तर-ह्रासको तह (level of deterioration)
- मर्मत संभार प्रविधि
- शुरु निर्माण अवस्थाको डिजाइन र निर्माण प्रविधिको स्तर
- आवश्यक निर्माण सामग्रीको लागत
- प्रचलित सडक मर्मत संभार व्यवस्थापन प्रक्रिया

यसरी मर्मत संभारको प्रति ईकाई लागत यकीन गर्ने निकै कठिन हुने देखिन्छ । तर वित्तीय योजना तथा वास्तविक रकम विनियोजन गर्ने कार्यको प्रयोजनको लागि नियमित, आवधिक मर्मत संभार तथा पुनःस्थापना शीर्षकका संभार कार्यका लागि निम्न अनुसारका प्रति ईकाई लागत प्रयोग गरिएका छन् । (तालीका २(क) र २(ख) हेर्नुस्)

प्रति ईकाई लागत ग्रामीण पूर्वाधार विकासको राष्ट्रिय रणनीति अनुरूपका सघन श्रममूलक, स्थानीय श्रोतमुखी तथा वातावरण सुहाउँदो निर्माण प्रविधि प्रयोग हुने अनुमानमा आधारित छन् ।

### तालीका २(क) मर्मत संभार कार्यको प्रति ईकाई लागत

सडकको प्रकार	मर्मत संभारको प्रति ईकाई लागत ने.रु.(US\$)/ कि.मी.		
	नियमित	आवधिक	पुनःस्थापना
माटे सडक	१४,००० (२००)	१००,००० (१,५००)	३००,००० (४,५००)
खण्डास्मिथ सडक	२१,००० (३००)	१५०,००० (२,२५०)	६००,००० (९,०००)
कालोपत्रे सडक	४२,००० (६००)	३००,००० (४,५००)	१,२००,०००(१८,०००)

### तालीका २(ख) मर्मत संभारको आवृत्ति (Frequency of Maintenance)

सडकको प्रकार	मर्मत संभारको आवृत्ति		
	नियमित	आवधिक	पुनःस्थापना
माटे	प्रत्येक वर्ष	२ वर्षमा एक पटक	आवश्यकता अनुरूप
खण्डास्मिथ	प्रत्येक वर्ष	३ वर्षमा एक पटक	आवश्यकता अनुरूप
कालोपत्रे	प्रत्येक वर्ष	५ वर्षमा एक पटक	आवश्यकता अनुरूप

विकासोन्मुख राष्ट्रहरूमा गरिएका अध्ययनबाट ग्रामीण सडकको मर्मत संभारमा गरिएको लगानीबाट उल्लेखनीय प्रतिफल प्राप्त हुन सक्ने प्रमाणित भएको छ। मर्मत संभारमा गरिएको लगानीबाट पुनःग्रेभलिङ्ग (*regravelling*) गर्ने कार्यमा १७% देखि नियमित मर्मत संभारमा ७४% सम्म आन्तरिक प्रतिफल दरको उपलब्धि (*internal rate of return*) प्राप्त भएको पाइएको छ। यिनै तथ्यलाई हृदयङ्गम गरी द्रुत गतिमा निरन्तर थपिदै गइरहेको ग्रामीण सडक-संजालको संरक्षण गर्ने लक्ष्यले श्री ५ को सरकारले ग्रामीण सडक मर्मत संभारमा लगानी गर्ने नीति लिइएको छ।

सडक मर्मत कार्यमा सहभागी हुने निकायहरूको सहभागितात्मक लगानी व्यवस्था सुनिश्चित गर्ने, स्थानीय निकायहरूमा उपयुक्त तथा प्रभावकारी व्यवस्थापन ढाँचा खडा गर्ने, मर्मत संभार प्रक्रिया संचालनको पूर्ण स्वरूप परिभाषित गर्ने यस मर्मत संभार योजनाको मुख्य ध्येय रहेकोछ।

यस मर्मत संभार योजनाको कार्यान्वयनबाट निम्न असरहरू देखा पर्ने आशा गरिएको छ।

- यातायात खर्चमा न्यूनीकरण र सडक प्रयोगमा वृद्धि
- उत्पादित वस्तुको उत्पादन स्थलको वस्तु-मूल्य (farm gate price) मा वृद्धि
- कृषि उत्पादन तथा उत्पादन सघनता (cropping intensity) मा बढोत्तरी
- कृषि-सामग्रीहरूको मूल्यमा कमी
- सडक मर्मत संभारको सन्दर्भमा स्थानीय निकायहरूको क्षमतामा वृद्धि
- सेवा/सुविधा, सुरक्षा तथा भरपर्दोपनामा वृद्धि।

### ३.१ अधिराज्यको ग्रामीण सडकको तथ्यांक (National Rural Road Inventory)

नेपालमा ११,६५० कि.मी. माटे सडक, २,०५० कि.मी. खण्डास्मिथ र करीब ३०० कि.मी. कालोपत्रे सडक गरी कूल १४,००० कि.मी. ग्रामीण सडक<sup>१</sup> छन्। तर ११,६५० कि.मी. माटे ग्रामीण सडक मध्ये करीब ३२% (करीब ३,७०० कि.मी.) मर्मत संभारको लागि अयोग्य स्थितिमा रहेका छन् किनभने तिनलाई सवारी साधन गुड्ने अवस्थामा पुऱ्याउन नयाँ सडक सरह नै पुनःनिर्माण गर्नु पर्ने स्थिति छ। (तालीका ३ राष्ट्रिय ग्रामीण सडक तथ्याङ्क हेर्नुहोला)

#### तालीका ३: अधिराज्यको ग्रामीण सडक तथ्यांक २०५६

सडकको प्रकार	मर्मत संभार गर्न योग्य कि.मी.	मर्मत संभार गर्न अयोग्य कि.मी.	कूल कि.मी.
माटे सडक	७,९५०	३,७००	११,६५०
खण्डास्मिथ	२,०५०	०	२,०५०
कालोपत्रे	३००	०	३००
कूल	१०,३००	३,७००	१४,०००

यस मर्मत संभार योजनाले मर्मत संभार गर्न योग्य (maintainable roads) १०,३०० कि.मी. सडकलाई मात्र आफ्नो कार्यक्षेत्रभित्र लिएको छ। यो योजना तयार पर्दा हालको मर्मत संभार गर्न योग्य सडकको लम्बाईमा प्रति

<sup>१</sup> यो तथ्याङ्क जिल्ला यातायात गुरुयोजनाहरू, प्राप्त भए सम्मका जिल्ला ग्रामीण सडक तथ्याङ्क र जिल्लाहरूबाट प्राप्त तथ्याङ्कमा आधारित छ। यो तथ्याङ्कमा Road Management & Finance Reform Implementation Committee बाट प्राप्त तथ्याङ्कको पनि प्रयोग गरिएको छ।

वर्ष ५%को दरले वृद्धि हुने अनुमान गरिएको छ । हाल मर्मत संभार गर्न अयोग्य भनिएका कूल ३,७०० कि.मी. सडकको पुनः निर्माण भएपछि मर्मत संभारको लागि योग्य हुनेछन् भन्ने अनुमान गरिएको छ ।

### ३.२ मर्मत संभारको मौलिक लक्ष्य

#### वार्षिक आवश्यकताको तुलनामा आधार लक्ष्य

स्थानीय निकायको वर्तमान व्यवस्थापन तथा उपभोग क्षमतालाई दृष्टिगत गर्दै श्री ५ को सरकारले पहिलो वर्षको लागि मर्मत संभार कार्यको सम्पन्न गर्न सकिने संभाव्यताको आधारमा आधार लक्ष्य (मर्मत संभारको कूल आवश्यक कार्यको करीब २५%) तोकेको छ । राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा क्रमिक रुपमा सुधार हुँदै जाँदा र स्थानीय निकायहरूको व्यवस्थापन पक्ष पनि क्रमशः सुदृढ हुँदै जाने अनुमानका साथ श्री ५ को सरकारले मर्मत संभारको आवश्यक कार्य (१००%) ८ वर्षमा सकिने गरी प्रत्येक वर्षका लागि आधार लक्ष्य पनि निर्धारित गरेको छ । तालीका नं. ४ मा नवौं पञ्च वर्षीय योजनाको शेष अवधि तथा दशौं पञ्च वर्षीय योजनाको पूरा अवधिको लागि निर्धारण गरिएको वार्षिक आधार लक्ष्य प्रस्तुत गरिएको छ ।

#### तालीका नं. ४ वार्षिक आवश्यकताको तुलनामा प्रति वर्षको आधार लक्ष्य

आ.व.	मर्मत संभारको लक्ष्य (कि.मी.)							
	माटे सडक		खण्डास्मिथ सडक		कालोपत्रे सडक		कूल	
	आवश्यकता*	लक्ष्य	आवश्यकता*	लक्ष्य	आवश्यकता*	लक्ष्य	आवश्यकता*	लक्ष्य
२०५६/५७	७९५०	२०००	२०५०	५००	३००	७५	१०३००	२५७५
२०५७/५८	८३५०	३३९५	२९५५	८४०	३०५	१२५	१०८९०	४२८०
२०५८/५९	८७७०	४६३०	२२६५	११८५	३२०	१७०	११३५५	५९८५
२०५९/६०	९२९०	५९४५	२३८०	१५२५	३३५	२२०	११९२५	७६९०
२०६०/६१	९६७०	७२६०	२५००	१८७०	३५०	२६५	१२५२०	९३९५
२०६१/६२	१०१५५	८५७५	२६२५	२२९०	३७०	३१५	१३१५०	१११००
२०६२/६३	१०६६५	९८९०	२७५५	२५५०	३९०	३६०	१३८९०	१२८००
२०६३/६४	११२००	११२००	२८९५	२८९५	४१०	४१०	१४५०५	१४५०५

\* ५ % वार्षिक वृद्धि अनुमान गरिएको

#### मर्मत संभार कार्यको वर्गीकरणमा आधारित मौलिक लक्ष्य

मर्मत संभार कार्यको वित्तीय लक्ष्य निर्धारण गर्नु पूर्व सडकको प्रकार अनुसार तथा मर्मत संभार कार्यको प्रकार अनुसार लक्ष्य निर्धारण गर्नुपर्ने हुन्छ (तालीका नं. ५ हर्नुहोस्) । नियमित मर्मत संभारको लक्ष्य तालीका नं. ४ अनुसार नै छ । आवधिक मर्मत संभारको लक्ष्यको हकमा सो मर्मत संभार कायको अन्तरालको आधारमा निर्धारण गरिएको छ। पुनःस्थापनको हकमा भने सडकको आयु २० वर्षको मानी आधार लक्ष्यको ५% वार्षिक लक्ष्यको रुपमा निर्धारण गरिएको छ ।



**तालिका नं. ५:**

**मर्मत संभार कार्यको वर्गीकरणमा आधारित मौलिक लक्ष्य**

सडकको प्रकार र मर्मत संभारको प्रकार	मर्मत संभारको वार्षिक लक्ष्य (कि.मी.)							
	२०५६/५७	२०५७/५८	२०५८/५९	२०५९/६०	२०६०/६१	२०६१/६२	२०६२/६३	२०६३/६४
<b>माटे सडक</b>								
नियमित(१००%)	२,०००	३,३१५	४,६३०	५,९४५	७,२६०	८,५७५	९,८९०	११,२००
आवधिक (५०%)	१,०००	१,६६०	२,३१५	२,९७५	३,६३०	४,२९०	४,९४५	५,६००
पुनःस्थापना(५%)	१००	१६५	२३०	३००	३६५	४३०	४९५	५६०
<b>खण्डास्मिथ सडक</b>								
नियमित(१००%)	५००	८४०	१,१८५	१,५२५	१,८७०	२,२१०	२,५५०	२,८९५
आवधिक (३३%)	१६५	२८०	३९५	५१०	६२५	७३५	८५०	९६५
पुनःस्थापना (५%)	२५	४०	६०	७५	९५	११०	१३०	१४५
<b>कालोपत्रे सडक</b>								
नियमित(१००%)	७५	१२५	१७०	२२०	२६५	३१५	३६०	४१०
आवधिक (२०%)	१५	२५	३५	४५	५५	६५	७०	८०
पुनःस्थापना (५%)	४	६	९	११	१३	१६	१८	२०

**३.३ मर्मत संभारको वित्तीय लक्ष्य**

**मर्मत संभार कार्यमा विभिन्न जिल्लावार निकायहरूको वित्तीय श्रोत योगदान**

देशका ग्रामीण जनता नै ग्रामीण सडकको प्रमुख लाभग्राही (beneficiaries) हुन् । ग्रामीण सडकको निर्माणबाट हुने लाभको प्रथम अनुभूतिकर्ता निकायको रूपमा जिल्ला विकास समिति तथा गाउँ विकास समितिहरू नै हुने हुँदा ग्रामीण सडक मर्मत संभार कार्यको सफलताको लागि तिनीहरूको सबै प्रकारको सहभागिता हुनु अपरिहार्य हुन्छ । विकास कार्यमा स्थानीय सहभागितालाई प्रश्रय दिने नीति अनुरूप तथा स्वायत्त शासन प्रक्रियालाई दरिलो बनाउने उद्देश्यले श्री ५ को सरकारले यस मर्मत संभार योजनामा श्रोत योगदानको माध्यमबाट ग्रामीण सडक मर्मत संभार कार्यमा स्थानीय निकायहरूको सक्रिय सहभागिता गराउने निर्णय गरेको छ ।

मर्मत संभार कार्यमा स्थानीय निकायहरूको श्रोत योगदान गर्नुपर्ने अंश तालिका ६ मा दिइएको छ ।

**तालिका नं. ६**

**वित्तीय श्रोत योगदान**

मर्मत संभारको प्रकार	जिविस/गाविस	श्री ५ को सरकार
नियमित मर्मत संभार	५०%	५०%
आवधिक मर्मत संभार	३३%	६७%
पुनःस्थापना	२५%	७५%

माथि तालिकामा उल्लेख भए अनुसार श्री ५ को सरकारले स्थानीय निकायलाई मर्मत संभार कार्यमा संलग्न गराउन प्रोत्साहन दिने उद्देश्यले स्थानीय निकायले छुट्टयाएको रकमको परिमाणको आधारमा तोकिएको अुपातमा परिपूरक रकम उपलब्ध गराउने छ । स्थानीय निकायले व्यहोर्ने अंश र त्यसको मर्मत संभार कार्यको प्रकारगत विनियोजनले जिल्लाको मर्मत संभार कार्यको प्राथमिकता, सम्बन्धित निकायहरूको प्रतिबद्धता र विकास कार्यमा सहभागी बन्न स्थानीय निकायहरूको चाहनालाई व्यक्त गर्दछ ।

**वित्तीय लक्ष्य**

विगतमा प्राप्त वित्तीय श्रोतबाट स्थानीय सडकको मर्मत संभार कार्यमा अपेक्षित मात्रामा लगानी भएको छैन । स्थानीय तहमा जहिले पनि नयाँ निर्माण कार्यहरूले नै प्राथमिकता पाएको देखिन्छ । यस्तो परिस्थितिमा स्थानीय निकायले व्यहोर्ने मर्मत संभार कार्यको अंशको आधारमा श्री ५ को सरकारले परिपूरक अंश उपलब्ध गराउने हुँदा स्थानीय तहमा ग्रामीण सडकको मर्मत संभार कार्यमा थप तथा सुनिश्चित लगानी हुने देखिन्छ । तालिका नं. ७ मा मर्मत संभार कार्यको प्रकारगत वित्तीय लक्ष्य प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका नं. ७:

मर्मत संभार कार्यको वर्गीकरणमा आधारित वित्तीय लक्ष्य

सडकको प्रकार र मर्मत संभारको प्रकार (प्रति कि.मी. लागत)	मर्मत संभारको वार्षिक वित्तीय लक्ष्य ने.रु. लाखमा (US\$ '000)							
	२०५६/५७	२०५७/५८	२०५८/५९	२०५९/६०	२०६०/६१	२०६१/६२	२०६२/६३	२०६३/६४
<b>माटे सडक</b>								
नियमित	२८० (४००)	४६४ (६६३)	६४८ (९२६)	८३२ (१,१८९)	१,०१६ (१,४५२)	१,२०१ (१,७१५)	१,३८५ (१,९७८)	१,५६८ (२,२४०)
आवधिक	१,००० (१,५००)	१,६६० (२,४९०)	२,३१५ (३,४७३)	२,९७५ (४,४६३)	३,६३० (५,४४५)	४,२९० (६,४३५)	४,९४५ (७,४१८)	५,६०० (८,४००)
पुनःस्थापना	३०० (४५०)	४९५ (७४३)	६९० (१,०३५)	९०० (१,३५०)	१,०९५ (१,६४३)	१,२९० (१,९३५)	१,४८५ (२,२२८)	१,६८० (२,५२०)
जम्मा	१,५८० (२,३५०)	२,६१९ (३,८९६)	३,६५३ (५,४३४)	४,७०७ (७,००२)	५,७४१ (८,५४०)	६,७८१ (१०,०८५)	७,८१५ (११,६२४)	८,८४८ (१३,१६०)
<b>खण्डास्मिथ सडक</b>								
नियमित	१०५ (१५०)	१७६ (२५२)	२४९ (३६६)	३२० (४५८)	३९३ (५६१)	४६४ (६६३)	५३६ (७६५)	६०८ (८६९)
आवधिक	२४८ (३७१)	४२० (६३०)	५९३ (८८९)	७६५ (१,१४८)	९३८ (१,४०६)	१,१०३ (१,६५४)	१,२७५ (१,९१३)	१,४४८ (२,१७१)
पुनःस्थापना	१५० (२२५)	२४० (३६०)	३६० (५४०)	४५० (६७५)	५७० (८५५)	६६० (९९०)	७८० (१,१७०)	८७० (१,३०५)
जम्मा	५०३ (७४६)	८३६ (१,२४२)	१,२०२ (१,७८५)	१,५३५ (२,२८१)	१,९०१ (२,८२२)	२,२२७ (३,३०७)	२,५९१ (३,८४८)	२,९२६ (४,३४५)
<b>कालोपत्रे सडक</b>								
नियमित	३२ (४५)	५३ (७५)	७१ (१०२)	९२ (१३२)	१११ (१५९)	१३२ (१८९)	१५१ (२१६)	१७२ (२४६)
आवधिक	४५ (६८)	७५ (११३)	१०५ (१५८)	१३५ (२०३)	१६५ (२४८)	१९५ (२९३)	२१० (३१५)	२४० (३६०)
पुनःस्थापना	४८ (७२)	७२ (१०८)	१०८ (१६२)	१३२ (१९८)	१५६ (२३४)	१९२ (२८८)	२१६ (३२४)	२४० (३६०)
जम्मा	१२५ (१८५)	२०० (२९६)	२८४ (४२२)	३५९ (५३३)	४३२ (६४१)	५१९ (७७०)	५७७ (८५५)	६५२ (९६६)
<b>कूल</b>								
नियमित	४१७ (५९५)	६९३ (९९०)	९६८ (१,३८४)	१,२४४ (१,७७९)	१,५२० (२,१७२)	१,७९७ (२,५६७)	२,०७२ (२,९५९)	२,३४८ (३,३५५)
आवधिक	१,२९३ (१,९३९)	२,१५५ (३,२३३)	३,०१३ (४,५२०)	३,८७५ (५,८१४)	४,७३३ (७,०९९)	५,५८८ (८,३८२)	६,४३० (९,६४६)	७,२८८ (१०,९३१)
पुनःस्थापना	४९८ (७४७)	८०७ (१,२११)	१,१५८ (१,७३७)	१,४८२ (२,२२३)	१,८२१ (२,७३२)	२,१४२ (३,२१३)	२,४८१ (३,७२२)	२,७९० (४,१८५)
कूल जम्मा	२,२०८ (३,२८१)	३,६५५ (५,४३४)	५,१३९ (७,६४१)	६,६०१ (९,८१६)	८,०७४ (१२,००३)	९,५२७ (१४,१६२)	१०,९८३ (१६,३२७)	१२,४२६ (१८,४७१)

## मर्मत संभार योजना

तालीका नं. ८ मा वार्षिक भौतिक तथा आर्थिक लक्ष्य तथा विभिन्न जिम्मेवार निकायहरूको श्रोत योगदान भल्किने गरी मर्मत संभारको विस्तृत विवरण प्रस्तुत गरिएको छ ।

### तालीका नं. ८: ग्रामीण सडक मर्मत संभार योजना (तालीका संख्या ४ मध्ये १)

सडकको प्रकार र मर्मत संभारको प्रति कि.मी. लागत	वार्षिक मर्मत संभारको योजना (रु. लाखमा)									
	२०५६/५७					२०५७/५८				
	लक्ष्य		योगदान			लक्ष्य		योगदान		
	भौतिक	आर्थिक	स्थानीय	श्री ५ को सरकार	अन्य	भौतिक	आर्थिक	स्थानीय	श्री ५ को सरकार	अन्य
<b>माटे सडक</b>										
नियन्त्रित (रु. १४०००)	२,०००	२८०	१४०.०	१४०.०		३,३१५	४६४	२३२.०	२३२.०	
आवधिक (रु. १०००००)	१,०००	१,०००	३३०.०	६७०.०		१,६६०	१,६६०	५४७.८	१,११२.२	
पुनःस्थापना (रु. ३०००००)	१००	३००	७५.०	२२५.०		१६५	४९५	१२३.८	३७१.३	
कूल	३,१००	१,५८०	५४५.०	१,०३५.०		५,१४०	२,६१९	९०३.६	१,७१५.५	
<b>खण्डास्मिथ</b>										
नियन्त्रित (रु. २१०००)	५००	१०५	५२.५	५२.५		८,४०१	१७६	८८.०	८८.०	
आवधिक (रु. १५००००)	१६५	२४८	८१.८	१६६.२		२८०	४२०	१३८.६	२८१.४	
पुनःस्थापना (रु. ६०००००)	२५	१५०	३७.५	११२.५		४०	२४०	६०.०	१८०.०	
कूल	६९०	५०३	१७१.८	३३१.२		८,७२१	८३६	२८६.६	५४९.४	
<b>कालोपत्रे</b>										
नियन्त्रित (रु. ४२०००)	७५	३२	१६.०	१६.०		१२५	५३	२६.५	२६.५	
आवधिक (रु. ३०००००)	१५	४५	१४.९	३०.२		२५	७५	२४.८	५०.३	
पुनःस्थापना (रु. १२०००००)	४	४८	१२.०	३६.०		६	७२	१८.०	५४.०	
कूल	९४	१२५	४२.९	८२.२		१५६	२००	६९.३	१३०.८	
<b>कूल</b>										
नियन्त्रित (रु. लाखमा)	२,५७५	४१७	२०८.५	२०८.५		४,२८०	६९३	३४६.५	३४६.५	
(US\$ '000)	कि.मी.	५९५	२९७.५	२९७.५		९९०	४९५.०	४९५.०	४९५.०	
आवधिक (रु. लाखमा)	१,१८०	१,२९३	४२६.७	८६६.३		१,९६५	२,१५५	७११.२	१,४४३.९	
(US\$ '000)	कि.मी.	१,९३९	६३९.९	१,२९९.१		३,३३३	१,०६६.९	२,९६६.९	२,९६६.९	
पुनःस्थापन (रु. लाखमा)	१२९	४९८	१२४.५	३७३.५		२११	८०७	२०१.८	६०५.३	
(US\$ '000)	कि.मी.	७४७	१८६.८	५६०.३		१,२११	३०२.८	९०८.३	९०८.३	
जम्मा (रु. लाखमा)	३,८८४	२,२०८	७६०	१,४४८		६,४५६	३,६५५	१,२५९	२,३९६	
कूल (US\$ '000)	कि.मी.	३,२८१	१,१२४.१	२,१५६.९		५,४३४	१,८६५	३,५६९	३,५६९	

तालिका नं. ८:

ग्रामीण सडक मर्मत संभार योजना

(तालिका संख्या ४ मध्ये २)

सडकको प्रकार र मर्मत संभारको प्रति कि.मी. लागत	वार्षिक मर्मत संभारको योजना (रु. लाखमा)									
	२०५८/५९					२०५९/६०				
	लक्ष्य		योगदान			लक्ष्य		योगदान		
	भौतिक	आर्थिक	स्थानीय	श्री ५ को सरकार	अन्य	भौतिक	आर्थिक	स्थानीय	श्री ५ को सरकार	अन्य
<b>माटे सडक</b>										
नियुक्तित (रु.१४०००)	४,६३०	६४८	३२४.०	३२४.०		५,९४५	८३२	४१६.०	४१६.०	
आवधिक (रु. १०००००)	२,३१५	२,३१५	७६४.०	१,५५१.१		२,९७५	२,९७५	९८१.८	१,९९३.३	
पुनःस्थापना (रु. ३०००००)	२३०	६९०	१७२.५	५१७.५		३००	९००	२२५.०	६७५.०	
कूल	७,१७५	३,६५३	१,२६०.५	२,३९२.६		९,२२०	४,७०७	१,६२२.८	३,०८४.३	
<b>खण्डारिमथ</b>										
नियुक्तित (रु.२१०००)	१,१८५	२४९	१२४.५	१२४.५		१,५२५	३२०	१६०.०	१६०.०	
आवधिक (रु. १५००००)	३९५	५९३	१९५.७	३९७.३		५१०	७६५	२५२.५	५१२.६	
पुनःस्थापना (रु. ६०००००)	६०	३६०	९०.०	२७०.०		७५	४५०	११२.५	३३७.५	
कूल	१,६४०	१,२०२	४१०.१९	७९१.८१		२,११०	१,५३५	५२४.९५	१०१०.०५	
<b>कालोपत्रे</b>										
नियुक्तित (रु.४२०००)	१७०	७१	३५.५	३५.५		२२०	९२	४६.०	४६.०	
आवधिक (रु. ३०००००)	३५	१०५	३४.७	७०.४		४५	१३५	४४.६	९०.५	
पुनःस्थापना (रु. १२०००००)	९	१०८	२७.०	८१.०		११	१३२	३३.०	९९.०	
कूल	२१४	२८४	९७.१५	१८६.८५		२७६	३५९	१२३.५५	२३५.५५	
<b>कूल</b>										
नियुक्तित (रु. लाखमा)	५,९८५	९६८	४८४.०	४८४.०		७,६९०	१,२४४	६२२.०	६२२.०	
(US\$ '000)	कि.मी.	१,३८५	६९२.५	६९२.५		कि.मी.	१,७७९	८८९.५	८८९.५	
आवधिक (रु. लाखमा)	२,७४५	३,०१३	९९४.३	२,०१८.७		३,५३०	३,८७५	१,२७८.८	२,५९६.३	
(US\$ '000)	कि.मी.	४,५२०	१,४९१.६	३,०२८.४		कि.मी.	५,८१४	१,९१८.६	३,८९५.४	
पुनःस्थापन (रु. लाखमा)	२९९	१,१५८	२८९.५	८६८.५		३८६	१,४८२	३७०.५	१,१११.५	
(US\$ '000)	कि.मी.	१,७३७	४३४.३	१,३०२.८		कि.मी.	२,२२३	५५५.८	१,६६७.३	
जम्मा (रु. लाखमा)	९,०२९	५,१३९	१,७६८	३,३७१		११,६०६	६,६०९	२,२७१.३	४,३२९.८	
कूल (US\$ '000)	कि.मी.	७,६४२	२,६१८	५,०२४		कि.मी.	९,८१६	३,३६४	६,४५२	

तालीका नं. ८:

घाटीण सडक मर्मत संभार योजना

( तालीका संख्या ४ मध्ये ३)

सडकको प्रकार र मर्मत संभारको प्रति कि.मी. लागत	वार्षिक मर्मत संभारको योजना (रु. लाखमा)									
	२०६०/६१					२०६१/६२				
	लक्ष्य		योगदान			लक्ष्य		योगदान		
	भौतिक	आर्थिक	स्थानीय	श्री ५ को सरकार	अन्य	भौतिक	आर्थिक	स्थानीय	श्री ५ को सरकार	अन्य
<b>माटे सडक</b>										
नियकर्मित (रु. १४०००)	७,२६०	१,०१६	५०८.०	५०८.०		८,५७५	१,२०१	६००.५	६००.५	
आवधिक (रु. १०००००)	३,६३०	३,६३०	१,१९७.९	२,४३२.१		४,२९०	४,२९०	१,४१५.७	२,८७४.३	
पुनःस्थापना (रु. ३०००००)	३६५	१,०९५	२७३.८	८२१.३		४३०	१,२९०	३२२.५	९६७.५	
कूल	११,२५५	५,७४१	१,९७९.७	३,७६१.४		१३,२९५	६,७८१	२,३३८.७	४,४४२.३	
<b>खण्डारिमथ</b>										
नियकर्मित (रु. २१०००)	१,८७०	३९३	१९६.५	१९६.५		२,२१०	४६४	२३२.०	२३२.०	
आवधिक (रु. १५००००)	६२५	९३८	३०९.५	६२८.५		७३५	१,१०३	३६४.०	७३९.०	
पुनःस्थापना (रु. ६०००००)	९५	५७०	१४२.५	४२७.५		११०	६६०	१६५.०	४९५.०	
कूल	२,५९०	१,९०१	६४८.५४	१२५२.४६		३,०५५	२,२२७	७६०.९९	१४६६.०१	
<b>कालोपत्रे</b>										
नियकर्मित (रु. ४२०००)	२६५	१११	५५.५	५५.५		३१५	१३२	६६.०	६६.०	
आवधिक (रु. ३०००००)	५५	१६५	५४.५	११०.६		६५	१९५	६४.४	१३०.७	
पुनःस्थापना (रु. १२०००००)	१३	१५६	३९.०	११७.०		१६	१९२	४८.०	१४४.०	
कूल	३३३	४३२	१४८.९५	२८३.०५		३९६	५१९	१७८.३५	३४०.६५	
<b>कूल</b>										
नियमित (रु. लाखमा)	९,३९५	१,५२०	७६०.०	७६०.०		११,१००	१,७९७	८९८.५	८९८.५	
(US\$ '000)	कि.मी.	२,१७२	१,०८६.०	१,०८६.०		कि.मी.	२,५६७	१,२८३.५	१,२८३.५	
आवधिक (रु. लाखमा)	४,३१०	४,७३३	१,५६१.९	३,१७१.१		५,०९०	५,५८८	१,८४४.०	३,७४४.०	
(US\$ '000)	कि.मी.	७,०९९	२,३४२.७	४,७५६.३		कि.मी.	८,३८२	२,७६६.१	५,६१५.९	
पुनःस्थापन (रु. लाखमा)	४७३	१,८२१	४५५.३	१,३६५.८		५५६	२,१४२	५३५.५	१,६०६.५	
(US\$ '000)	कि.मी.	२,७३२	६८३.०	२,०४९.०		कि.मी.	३,२१३	८०३.३	२,४०९.८	
जम्मा (रु. लाखमा)	१४,१७८	८,०७४	२,७७७	५,२९७		१६,७४६	९,५२७	३,२७८	६,२४९	
कूल (US\$ '000)	कि.मी.	१२,००३	४,११२	७,८९१		कि.मी.	१४,१६२	४,८५३	९,३०९	

तालिका नं. ८:

ग्रामीण सडक मर्मत संभार योजना

( तालिका संख्या ४ मध्ये ४)

सडकको प्रकार र मर्मत संभारको प्रति कि.मी. लागत	वार्षिक मर्मत संभारको योजना (रु. लाखमा)									
	२०६२/६३					२०६३/६४				
	लक्ष्य		योगदान			लक्ष्य		योगदान		
	भौतिक	आर्थिक	स्थानीय	श्री ५ को सरकार	अन्य	भौतिक	आर्थिक	स्थानीय	श्री ५ को सरकार	अन्य
<b>माटे सडक</b>										
नियमित (रु. १४०००)	९,८९०	१,३८५	६९२.५	६९२.५		११,२००	१,५६८	७८४.०	७८४.०	
आवधिक (रु. १०००००)	४,९४५	४,९४५	१,६३१.९	३,३१३.२		५,६००	५,६००	१,८४८.०	३,७५२.०	
पुनःस्थापना (रु. ३०००००)	४९५	१,४८५	३७१.३	१,११३.८		५६०	१,६८०	४२०.०	१,२६०.०	
कूल	१५,३३०	७,८१५	२,६९५.६	५,११९.४		१७,३६०	८,८४८	३,०५२.०	५,७९६.०	
<b>खण्डारिस्मथ</b>										
नियमित (रु. २१०००)	२,५५०	५३६	२६८.०	२६८.०		२,८९५	६०८	३०४.०	३०४.०	
आवधिक (रु. १५००००)	८५०	१,२७५	४२०.८	८५४.३		९६५	१,४४८	४७७.८	९७०.२	
पुनःस्थापना (रु. ६०००००)	१३०	७८०	१९५.०	५८५.०		१४५	८७०	२१७.५	६५२.५	
कूल	३,५३०	२,५९१	८८३.७५	१,७०७.२५		४,००५	२,९२६	९९९.३४	१,९२६.६६	
<b>कालोपत्रे</b>										
नियमित (रु. ४२०००)	३६०	१५१	७५.५	७५.५		४१०	१७२	८६.०	८६.०	
आवधिक (रु. ३०००००)	७०	२१०	६९.३	१४०.७		८०	२४०	७९.२	१६०.८	
पुनःस्थापना (रु. १२०००००)	१८	२१६	५४.०	१६२.०		२०	२४०	६०.०	१८०.०	
कूल	४४८	५७७	१९८.८	३७८.२		५१०	६५२	२२५.२	४२६.८	
<b>कूल</b>										
नियमित (रु. लाखमा)	१२,८००	२,०७२	१,०३६.०	१,०३६.०		१४,५०५	२,३४८	१,१७४.०	१,१७४.०	
(US\$ '०००)	कि.मी.	२,९५९	१,४७९.५	१,४७९.५		कि.मी.	३,३५५	१,६७७.५	१,६७७.५	
आवधिक (रु. लाखमा)	५,८६५	६,४३०	२,१२१.९	४,३०८.१		६,६४५	७,२८८	२,४०५.०	४,८८३.०	
(US\$ '०००)	कि.मी.	९,६४६	३,१८३.२	६,४६२.८		कि.मी.	१०,९३१	३,६०७.२	७,३२३.८	
पुनःस्थापन (रु. लाखमा)	६४३	२,४८१	६२०.३	१,८६०.८		७२५	२,७९०	६९७.५	२,०९२.५	
(US\$ '०००)	कि.मी.	३,७२२	९३०.५	२,७९१.५		कि.मी.	४,१८५	१,०४६.३	३,१३८.८	
जम्मा (रु. लाखमा)	१९,३०८	१०,९८३	३,७७८	७,२०५		२१,८७५	१२,४२६	४,२७६.५	८,१४९.५	
कूल (US\$ '०००)	कि.मी.	१६,३२७	५,५९३	१०,७३४		कि.मी.	१८,४७१	६,३३१	१२,१४०	

३.४ ग्रामीण सडकको मर्मत संभार कार्यमा वितीय श्रोत परिचालन

आवश्यक कूल श्रोत

तालीका नं. ८ मा दर्शाइए अनुसार मर्मत संभार कार्यको लागि कूल अनुमानित लागत २०५६/५७ आ.व. मा रु. २२ करोड ८ लाख र योजना अवधिको अन्तिम वर्ष (२०६३/६४) मा रु. १ अर्ब २४ करोड २६ लाख रहेको छ । यो अनुमानित लागतमा श्री ५ को सरकारद्वारा वेहोरिनु पर्ने संस्थागत क्षमता वृद्धि कार्यको लागि आवश्यक लागत संलग्न छैन ।

स्थानीय श्रोत परिचालन

श्री ५ को सरकारको परिपूरक अंश प्राप्त गर्नलाई स्थानीय निकायहरूले व्यहोर्नु पर्ने अंश व्यवस्था गरिसकेको हुनुपर्ने प्रावधान रहेको छ । स्थानीय निकायहरूले व्यहोर्नु पर्ने अंशमा स्वायत्त शासन ऐन,२०५५ को प्रावधान

अनुसार जिविस/गाविसले उठाएको रकम, जिविस/गाविसले आफ्नो निजी श्रोतबाट गर्ने लगानी, लाभग्राही (beneficiaries) बाट व्यहोरिने अंश, गैरसरकारी संघ/संस्थाहरुको लगानी अथवा केन्द्रीय अनुदानको रुपमा प्राप्त रकम पर्न सक्ने छन् । तर जनश्रमदान (निःशुल्क श्रमदान) भने स्थानीय निकायहरुले व्यहोर्नुपर्ने अंशमा पर्ने छैन ।

तालीका नं. ८ अनुसार स्थानीय तहको श्रोत योगदानको कूल अनुमानित लागत २०५६/५७ मा ७ करोड ६० लाख र २०६३/६४ मा ४२ करोड ७७ लाख रहेको छ । यसरी स्थानीय तहको श्रोत योगदान कूल लागतको ३४% रहनेछ ।

### श्री ५ को सरकारको योगदान

श्री ५ को सरकारले विभिन्न मर्मत संभार कार्यको लागि कूल अनुमानित लागतको ६६% सम्म वित्तीय योगदान गर्न सक्नेछ । यसको साथै श्री ५ को सरकारले संस्थागत क्षमता विकास कार्यको लागि पनि श्रोत व्यवस्था गर्नुपर्ने छ । तालीका नं. ९ मा मर्मत संभार योजना कार्यान्वयनको लागि आवश्यक कूल लागतको विस्तृत विवरण प्रस्तुत गरिएकोछ ।

### तालीका नं. ९: आवश्यक लगानी

कार्य विवरण	आवश्यक लगानी रु. लाख (US\$ '000)							
	०५६/५७	०५७/५८	०५८/५९	०६०/६१	०६२/६३	०६३/६४	०६४/६५	०६५/६६
मर्मत संभार (क)	२,२०८ (३,२८१)	३,६५५ (५,४३४)	५,१३९ (७,६४१)	६,६०१ (९,८१६)	८,०७४ (१२,००३)	९,५२७ (१४,१६२)	१०,९८३ (१६,३२७)	१२,४२६ (१८,४७१)
संस्थागत क्षमता विकास (क को १०%) - भौतिक सुविधा - मानवश्रोत - आधार प्राविधिक श्रोत - सल्लाहकार सेवा	२२१ (३२८)	३६६ (५४३)	५१४ (७६४)	६६० (९८२)	८०८ (१,२००)	९५३ (१,४१६)	१,०९८ (१,६३३)	१,२४३ (१,८४७)
<b>आवश्यक कूल लगानी</b>	<b>२,४२९ (३,६०९)</b>	<b>४,०२१ (५,९७७)</b>	<b>५,६५३ (८,४०५)</b>	<b>७,२६१ (१०,७९८)</b>	<b>८,८८२ (१३,२०३)</b>	<b>१०,४८० (१५,५७८)</b>	<b>१२,०८१ (१७,९६०)</b>	<b>१३,६६९ (२०,३१८)</b>
स्थानीय योगदान	७६० (१,१२४)	१,२५९ (१,८६५)	१,७६८ (२,६१८)	२,२७१ (३,३६४)	२,७७७ (४,११२)	३,२८८ (४,८५३)	३,७९८ (५,५९३)	४,२७७ (६,३३१)
श्री ५ को सरकारको योगदान - कार्यक्रमको लागि - कार्यक्रम सहायता (श्री ५ को सरकारबाट व्यहोरिने १०० % )	१,६६९ (२,४८५) १,४४८ (२,१५७) २२१ (३२८)	२,७६२ (४,११२) २,३९६ (३,५६९) ३६६ (५४३)	३,८८५ (५,७८८) ३,३७१ (५,०२४) ५१४ (७६४)	४,९९० (७,४३४) ४,३३० (६,४५२) ६६० (९८२)	६,१०५ (९,०९१) ५,२९७ (७,८९१) ८०८ (१,२००)	७,२०२ (१०,७२५) ६,२४९ (९,३०९) ९५३ (१,४१६)	८,३०३ (१२,३६७) ७,२०५ (१०,७३४) १,०९८ (१,६३३)	९,३९३ (१३,९८७) ८,१५० (१२,१४०) १,२४३ (१,८४७)

ग्रामीण सडक मर्मत संभारसँग सम्बन्धित समस्याहरूको स्वरूप प्राविधिक भन्दा पनि सांगठनिक तथा व्यवस्थापकीय पक्षका बढी हुन्छन् । हाल सबै स्थानीय निकायहरू प्राविधिक, आर्थिक तथा व्यवस्थापकीय पक्षमा समान रूपमा सबल छैनन् । त्यसैले स्थानीय निकायहरूलाई यो मर्मत संभार योजना कार्यान्वयनको क्रममा मर्मत संभार कार्यमा स्वयं सक्षम बनाउनुको साथै सो कार्यको जिम्मेवारी अनुभव गर्ने गरी संस्थागत तथा श्रोत व्यवस्थापनको संयन्त्र तयार गरिएको छ ।

## ४.१ संस्थागत पक्षसित सम्बन्धित नीतिगत सुधार

### ग्रामीण सडकको स्वायत्तता

श्री ५ को सरकारको निर्णय अनुसार ग्रामीण सडकको निर्माण तथा व्यवस्थापनको कार्य स्थानीय निकायहरूले स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभागको प्राविधिक निर्देशन तथा सहयोगमा गर्नु पर्ने भएता पनि वर्तमानमा सडक विभाग, सिंचाई विभाग जस्ता निकायहरूले पनि ग्रामीण सडकको कार्य गर्ने गरेकाले ग्रामीण सडक निर्माणको जिम्मेवारी सम्बन्धमा भ्रम रहेको छ । त्यसैले यो मर्मत संभार योजना कार्यान्वयनपूर्व ग्रामीण सडकको उत्तरदायित्व स्थानीय निकायहरूलाई पूर्ण रूपमा हस्तान्तरण गरिनुपर्दछ ।

### जिल्ला तहमा ग्रामीण सडक क्षेत्र हेर्ने इकाईको स्थापना

वर्तमानमा अन्य प्राविधिक विभागहरूको जस्तो स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभागको जिल्ला तहमा प्राविधिक कार्यालय इकाई छैन । हाल श्री ५ को सरकारद्वारा नियुक्त जिल्ला विकास समितिमा कार्यरत कर्मचारीहरूलाई स्थानीय स्वायत्त ऐन, २०५५ को प्रावधान अनुसार केन्द्रबाट फिर्ता बोलाइएमा अधिकांश निकायहरू प्राविधिक कर्मचारीविहीन हुन पुग्ने परिस्थिति छ । हालको कानून अनुसार जिल्ला विकास समितिहरूले ग्रामीण सडक ईकाई खोली कर्मचारी परिपूर्ति गर्न सक्ने प्रावधान छ । साथै निकट भविष्यमा त्यस्तो ग्रामीण सडक ईकाई खोल्न र आफ्नै प्राविधिक कर्मचारी व्यवस्था गर्न सबै जिविसहरू आर्थिक तथा व्यवस्थापकीय दृष्टिबाट सक्षम नहुन पनि सक्छन् । यस्तो परिस्थितिमा ग्रामीण सडक मर्मत संभार कार्यक्रम संचालन हुन सक्ने सबै जिल्लाहरूमा विषयगत ईकाई खुल्ने संभावना भिनो देखिन्छ । त्यस्ता जिल्लाहरूमा स्था.पू.वि. तथा कृ.स. विभाग (Department of Local Infrastructure Development and Agricultural Roads) ले नै मर्मत संभार योजना कार्यान्वयनमा जिविसहरूलाई सहयोग पुर्याउनुपर्ने हुन्छ । जिविसहरूमा क्षेत्रगत ईकाईको स्थापना हुनासाथ केन्द्रबाट यसरी स्थापना गरिएका जिल्ला कार्यालयहरू विघटन गरी कर्मचारीहरू फिर्ता बोलाइनेछन् ।

### जिल्लामा प्राविधिक जनशक्ति

ग्रामीण पूर्वाधार विकासको लागि राष्ट्रिय रणनीतिले ग्रामीण पूर्वाधार विकास कार्यको लागि जिल्लाहरूमा आवश्यक पर्ने प्राविधिक जनशक्तिको जिल्लागत रूपमा पहिचान गरिसकेको छ (तालीका नं. १० हेर्नुहोस्) । मर्मत संभार योजना कार्यान्वयनपूर्व तालीका अनुसारको प्राविधिक जनशक्तिको व्यवस्था भइसक्नुपर्ने छ ।



**तालिका नं. १०: आगामी १० वर्षको लागि जिल्ला तहमा प्रक्षेपित प्राविधिक जनशक्तिको प्रक्षेपण**

जिल्ला		प्रक्षेपित प्राविधिक कर्मचारी संख्या											
		२०५६/५७ मा				प्रथम चरण २०५९/६० सम्ममा				दोश्रो चरण २०६४/६५ सम्ममा			
वर्ग	संख्या	सिडिई	ई	ओभरसियर		सिडिई	ई	ओभरसियर		सिडिई	ई	ओभरसियर	
				जिल्ला	इलाका			जिल्ला	इलाका			जिल्ला	इलाका
क	२६	-	२६	१०४	८१	१५	५२	१०४	८१	२६	५२	१०४	८१
ख	३२	-	३२	९६	-	-	३२	९६	१२१	-	३२	९६	१२१
ग	१७	-	१७	३४	-	-	१७	३४	-	-	१७	३४	५०
कुल	७५	-	७५	२३४	८१	१५	१०१	२३४	२०२	२६	१०१	२३४	२५२

श्रोत : ग्रामीण पूर्वाधार विकासको राष्ट्रिय रणनीति

**वर्ग क जिल्लाहरू :** भ्वापा, मोरङ, सुन्सरी, सप्तरी, सिराहा, धनुषा, महोत्तरी, सर्लाही, बारा, रौतहट, नवलपरासी, रुपन्देही, कपिलवस्तु, दाङ, कैलाली (प्रथम चरणमा) ।

पर्सा, चितवन, बाँके, बर्दिया, कञ्चनपुर, स्याङ्जा, कास्की, तनहु, काठमाण्डौ, ललितपुर, काभ्रेपलाञ्चोक (दोश्रो चरण) ।

**वर्ग ख जिल्लाहरू:** ताप्लेजुङ्ग, पाँचथर, इलाम, संखुवासभा, तेह्रथुम, धनकुटा, भोजपुर, खोटाङ्ग, ओखलढुङ्गा, उदयपुर, दोलखा, रामेछाप, सिन्धुली, धादिङ्ग, नुवाकोट, सिन्धुपाल्चोक, मकवानपुर, गोर्खा, लम्जुङ्ग, बाग्लुङ्ग, गुल्मी, पर्वत, रुकुम, सल्यान, रोल्पा, प्यूठान, वैलेख, सुर्खेत, अछाम, डोटी, दाचुला, बैतडी ।

**वर्ग ग जिल्लाहरू:** सोलुखुम्बु, रसुवा, भक्तपुर, मनाङ्ग, मुस्ताङ्ग, म्याग्दी, पर्वत, अर्घाखाँची, हुम्ला, मुगु, डोल्पा, जुम्ला, कालिकोट, जाजरकोट, बझाङ्ग, बाजुरा, डडेल्धुरा ।

**सिडिई:** सिनियर डिभिजनल इन्जिनियर

**ई:** इन्जिनियर

**केन्द्रबाट प्राप्त हुने संस्थागत सहयोग**

ग्रामीण सडकको मर्मत संभार कार्यको लागि व्यवस्थापकीय पक्षको साथै लगानीकर्ता, उत्पादक, सडक उपभोक्ता आदिको बीचमा समन्वयको आवश्यकता पर्ने भएको र वर्तमान स्थितिमा अधिकतम जिल्ला विकास समितिहरू व्यवस्थापकीय दृष्टिकोणबाट सक्षम नभएकोले मर्मत संभारको कार्य प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्न केन्द्र स्तरबाट निरन्तर रूपमा प्राविधिक मार्गदर्शन तथा सहयोगको आवश्यकता पर्दछ । यस्तो सहयोग तथा मार्गदर्शन प्रदान गर्ने जिम्मेवारी पूरा गर्न सक्ने बन्तको लागि स्था. पू. वि. तथा कृ. स. विभाग स्वयंको पनि सांगठनिक संरचनामा सुधार गर्दै मानव श्रोत विकासका अवसरहरूको माध्यमबाट यसलाई सबल बनाइनुपर्नेछ । यस सन्दर्भमा मर्मत संभार कार्य व्यवस्थापनको लागि श्री ५ को सरकारले केन्द्रीय तथा स्थानीय दुवै तहमा दातृसंस्थाहरूको सहयोगको अपेक्षा राखेको छ ।

**४.२ संस्थागत व्यवस्था**

ग्रामीण सडक मर्मत संभार योजनाको प्रभावकारी कार्यान्वयनको निमित्त विभिन्न तहमा निम्न अनुसारको संस्थागत व्यवस्था आवश्यक छ ।

**जिल्ला तहमा**

स्थानीय स्वायत्त शासन ऐन २०५५ अनुसार ग्रामीण सडक ईकाईको माध्यमबाट जिल्ला विकास समितिहरू जिल्लाका ग्रामीण सडक मर्मत संभार कार्यका एक मात्र जिम्मेवार निकाय हुनेछन् । मर्मत संभार कार्यको सम्बन्धमा जिल्ला विकास समितिहरूको निम्न अनुसारको कार्यहरू रहनेछन् -

- जिल्लामा विद्यमान ग्रामीण सडकहरूको पहिचान गरी तालिका तयार पार्ने
- जिल्ला यातायात गुरु योजना (*District Transport Master Plan*) तयार पार्ने
- मर्मत गर्नुपर्ने सडकहरूको पहिचान गरी प्राथमिकता तोक्ने

- वार्षिक जिल्ला ग्रामीण सडक मर्मत कार्यक्रम (Annual District Maintenance Program, ADMP) तयार पार्ने
- जिल्ला ग्रामीण सडक मर्मत कार्यक्रम (District Maintenance Program, DMP) तथा लागत अनुमान तयार पारी स्वीकृत गर्ने
- मर्मत संभार कार्यक्रमको लागि जिल्लाले व्यहोर्नुपर्ने वित्तीय अंशको व्यवस्था गरी संचालन गर्ने प्रतिवद्धता जनाउने
- केन्द्रीय स्तरको परिपूरक योगदान अंश उपलब्ध गराउन अनुरोध गर्दै मर्मत कार्यक्रमको प्रस्ताव केन्द्रमा पठाउने
- मर्मत संभार कार्यका सबै जिम्मेवार निकायहरूलाई समन्वय गर्ने
- मर्मत संभार कार्यको लागि श्रोत परिचालन गर्ने
- जिल्ला ग्रामीण सडक मर्मत कोषको लागि बैंक खाता खोली यसको नियमित संचालन गर्ने
- कार्यक्रमको लागि प्राविधिक कर्मचारी र तिनीहरूको काम, कर्तव्य र अधिकारको तोक्ने
- स्पेशिफिकेशन, टेण्डर, कार्य क्षेत्र/अधिकार तयार गर्ने
- मर्मत संभारका लागि आवश्यक सेवा/सुविधा एवं सामग्री खरीद गर्ने
- कार्य मापन गर्ने, बिल तयार गर्ने तथा भुक्तानि दिने
- वार्षिक जिल्ला मर्मत कार्यक्रमको निरीक्षण तथा मूल्याङ्कन गर्ने
- वार्षिक जिल्ला मर्मत कार्यक्रमको पुनरावलोकन गर्ने, लेखा परीक्षण गर्ने र कार्यान्वयनको नियमित प्रगति प्रतिवेदन केन्द्रमा पठाउने
- ग्रामीण यातायातको व्यवस्थापन तथा सही प्रयोगको लागि नियम कानूनहरूको तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गर्ने गराउने
- ग्रामीण यातायात प्रणाली तय गरी संचालन गर्ने गराउने ।

## केन्द्र स्तरमा

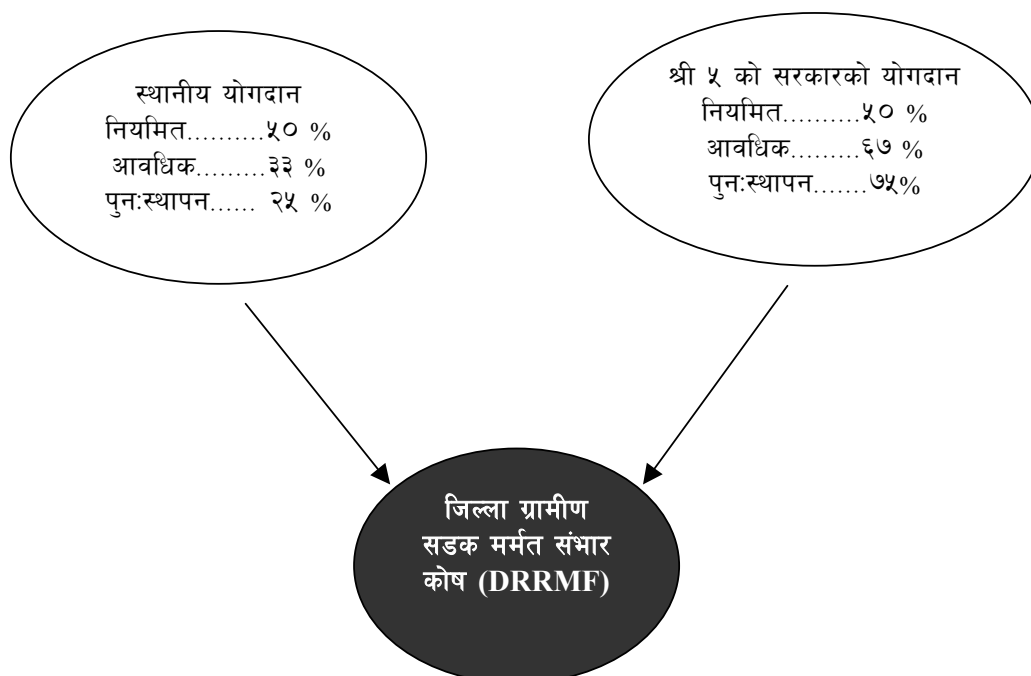
ग्रामीण सडक मर्मत संभार राष्ट्रिय योजना कार्यान्वयनको सम्बन्धमा स्था.पू.वि.तथा कृषि सडक विभागले प्रमुख समन्वयकर्ताको भूमिका निर्वाह गर्ने छ । यस संदर्भमा विभागका प्रमुख कार्यहरु निम्नानुसार हुनेछन् ।

- जिल्लाहरूबाट प्राप्त वार्षिक जिल्ला मर्मत संभार कार्यक्रमहरूको पुनरावलोकन गरी वार्षिक राष्ट्रिय मर्मत संभार कार्यक्रम (ANMP, Annual National Maintenance Programme) तयार गर्ने
- केन्द्रीय सरकारबाट प्राप्त हुने परिपूरक योगदान अंश सुनिश्चित गरी र जिल्लाहरूमा पठाउने
- ANMP कार्यान्वयनको नियमित अनुगमन तथा पुनरावलोकन गर्ने
- आवश्यकता अनुसार प्राविधिक तथा व्यवस्थापकीय टेवाको व्यवस्था गर्ने
- आवधिक रुपमा स्थानीय निकायहरूको क्षमताको समीक्षा गरी आवश्यकता अनुसार प्राविधिक तथा अन्य श्रोत-आधारको व्यवस्था गर्ने
- स्थानीय स्तरमा विभिन्न लक्ष्यत समूहहरूको लागि आवश्यक तालीमहरूको पहिचान गरी आवश्यकता अनुसार गोष्ठी, कार्यशाला तथा अन्य तालीम कार्यक्रमहरूको सञ्चालन गर्ने गराउने
- आवश्यक शैक्षिक भ्रमण, क्षेत्रीय तथा केन्द्रिय स्तरमा गोष्ठी आदिको व्यवस्था गर्ने

- श्री ५ को सरकारलाई नीति निर्माण कार्यमा सहयोग गर्ने र निर्णय कार्यान्वयन गर्ने गराउने ।

### ४.३ वित्तीय व्यवस्थापनको संयन्त्र

लागत-सहभागिता तथा विकेन्द्रिकरणमा आधारित एवं स्थानीय जनताको सहभागिता रहने यस योजनाको लागि वित्तीय व्यवस्थापनको संयन्त्र चुस्त एवं सहज हुनपर्ने हुन्छ । त्यसैले कार्यक्रम लागू हुने हरेक जिल्लामा जिल्ला ग्रामीण सडक मर्मत संभार कोष (District Rural Roads Maintenance Fund) को स्थापना हुनु अत्यावश्यक छ ।



### जिल्ला ग्रामीण सडक मर्मत संभार कोष (DRRMF)

जिल्ला ग्रामीण सडक मर्मत संभार कोष (जि.ग्रा.स.म.कोष) मा स्थानीय निकायहरूले व्यहोर्नु पर्ने योगदान अंश र श्री ५ को सरकारले व्यहोर्नु पर्ने परिपूरक योगदान अंश पर्नेछन् । स्थानीय निकायहरूले व्यहोर्नु पर्ने योगदान अंशमा स्वायत्त शासन ऐन, २०५५ को प्रावधान अनुसार जिविस/गाविसले उठाएको रकम, जिविस/गाविसले आफ्नो निजी श्रोतबाट गर्ने लगानी, लाभग्राहीहरू (beneficiaries) बाट व्यहोरिने अंश, गैरसरकारी संघ/संस्थाहरूको लगानी अथवा केन्द्रीय अनुदानको रूपमा प्राप्त रकम पर्न सक्ने छन् ।

वार्षिक जिल्ला मर्मत संभार कार्यक्रम सम्बन्धित निकायबाट स्वीकृत भइसकेपछि सम्बन्धित जिल्ला विकास समितिहरूले परिचालन गरेका स्थानीय निकायहरूले व्यहोर्नु पर्ने योगदान अंश जिल्ला ग्रामीण सडक मर्मत संभार कोषमा जम्मा गरिनेछ । यसरी जम्मा गरिएको योगदान अंशको आधारमा श्री ५ को सरकारले व्यहोर्नु पर्ने योगदान अंश (तालीका नं. ६: श्रोत योगदान हेर्नुहोस्) सम्बन्धित जि.ग्रा.स.म.कोषमा निकाशा गर्नेछ । श्री ५ को सरकारको परिपूरक योगदान निकाशा पूर्व कार्यक्रम संचालन गर्न चाहने जिल्लाले निम्न अनुसारका तयारी-आधारहरू (preparedness criteria) पूरा गरेको हुनुपर्नेछ ।

### कार्यक्रम जिल्लाको रूपमा उठोदवार बन्न आवश्यक तयारी-आधारहरू

कार्यक्रम संचालन गर्न इच्छुक प्रत्येक जिल्लाले निम्न शर्तहरू पूरा गरेको हुनुपर्नेछ ।

- क) कम्तीमा विद्यमान जिल्ला ग्रामीण सडकको लगत तयार गरेको हुनुपर्ने छ ।
- ख) कार्यक्रम लागू भएको पहिलो २ वर्षभित्रमा जिल्ला यातायात गुरु योजना तयार गर्ने प्रतिबद्धता जाहेर गरेको हुनुपर्ने छ।
- ग) निम्न अनुसारका विस्तृत जानकारी सहित वार्षिक जिल्ला मर्मत संभार योजना तयार गरी स्वीकृत गरिसकेको हुनुपर्ने छ ।
- मर्मत संभार कार्य आवश्यक भएका सडकहरु र मर्मत संभार कार्यको प्रकार
  - मर्मत संभार कार्यको प्राथमिकता
  - सडकको मर्मत संभार कार्यको डिजाइन तथा लागत अनुमान
  - मर्मत संभार कार्यको लागि लाग्ने कूल लागत र तिनमा स्थानीय योगदान
  - जिल्ला विकास समिति अन्तर्गतको ग्रामीण सडक ईकाईमा कार्यरत कर्मचारीहरुको विस्तृत विवरण र यसको छोटो जानकारी
  - उपलब्ध भौतिक सेवा/सुविधा तथा प्राविधिक श्रोत-आधारहरुको जानकारी
  - कार्यान्वयन पद्धतिको स्वरुप (*modality of implementation*)
  - मर्मत संभार कार्य-योजना आदि ।
- घ) स्थानीय योगदान अंशको रुपमा व्यहोरिने रकमको प्रतिबद्धता जाहेर गर्ने र श्री ५ को सरकारबाट प्राप्त हुने मार्गदर्शन अबलम्बन गर्न तयार रहेको जानकारी गराउने ।

माथि उल्लेखित तयारी-आधारहरु पूरा गरिसकेका जिल्लाहरुले स्था.पू.वि.तथा कृ.स. विभागले तयार पारी पठाउने ढाँचामा मर्मत संभार कार्यक्रम लागू गरिने जिल्लाको रुपमा भाग लिन चाहना राखेको जानकारी सहित स्था.पू.वि. तथा कृ.स.विभागमा प्रस्ताव पठाउनुपर्ने छ । यसरी पठाइएको प्रस्ताव स्वीकृत भएमा मात्र कार्यक्रमको लागि सो जिल्ला योग्य भई कार्यक्रम लागू हुनेछ ।

### **कार्यक्रमको लागि उम्मेदवार जिल्लाहरु**

श्री ५ को सरकारले राष्ट्रिय महत्वपूर्ण सडक प्रणालीसित जोडिसकेका ५८ वटा जिल्लाहरुलाई कार्यक्रमको लागि उम्मेदवार जिल्लाको रुपमा पहिचान गरेको छ । यी जिल्लाहरुले माथि उल्लेखित तयारीका लागि उम्मेदवार बन्न आवश्यक आधारहरु पूरा गरेपछि कार्यक्रम जिल्ला बन्न योग्य बन्नेछन् । तालीका नं. ११ मा उम्मेदवार जिल्लाहरु प्रस्तुत गरिएका छन् ।

तालिका नं. ११

कार्यक्रमाको लागि उम्मेदवार जिल्लाहरू

पूर्वाञ्चल क्षेत्र	२०. धादिङ्ग	धवलागिरी अञ्चल
मेची अञ्चल	२१. नुवाकोट	४२. पर्वत
१. ताप्लेजुङ्ग	२२. काठमाण्डौ	४३. बागलुङ्ग
२. पाँचथर	२३. ललितपुर	४४. म्याग्दी
३. इलाम	२४. भक्तपुर	मध्य पश्चिमाञ्चल क्षेत्र
४. भ्र्पा	२५. काभ्रेपलाञ्चोक	४५. रोल्पा
कोशी अञ्चल	नारायणी अञ्चल	४६. प्यूठान
५. तेह्रथुम	२६. मकवानपुर	४७. दाङ्ग
६. धनकुटा	२७. रौतहट	४८. सल्यान
७. सुनसरी	२८. बारा	भेरी अञ्चल
८. मोरङ्ग	२९. पर्सा	४९. बाँके
	३०. चितवन	५०. बर्दिया
सगरमाथा अञ्चल	पश्चिमाञ्चल क्षेत्र	५१. सुर्खेत
९. उदयपुर	लुम्बिनी अञ्चल	सुदूर पश्चिमाञ्चल क्षेत्र
१०. ओखलढुङ्गा	३१. नवलपरासी	सेती
११. सप्तरी	३२. रुपन्देही	५२. कैलाली
१२. सिरहा	३३. कपिलवस्तु	५३. डोटी
	३४. अर्घाखाँची	५४. अछाम
मध्यमाञ्चल क्षेत्र	३५. पाल्पा	महाकाली अञ्चल
जनकपुर अञ्चल	३६. गुल्मी	५५. दार्चुला
१३. धनुषा	गण्डकी अञ्चल	५६. वैतडी
१४. महोत्तरी	३७. स्याङ्गजा	५७. डडेलधुरा
१५. सर्लाही	३८. तनहु	५८. कञ्चनपुर
१६. सिन्धुली	३९. गोर्खा	
१७. दोलखा	४०. लमजुङ्ग	
बागमती अञ्चल	४१. कास्की	
१८. सिन्धुपाल्चोक		
१९. रसुवा		

सडक मर्मत संभार कार्य कसरी कार्यान्वयन गर्ने गराउने भन्ने कुरा कार्यान्वयन अवधारणा (केन्द्रिकृत अथवा विकेन्द्रिकृत, श्रमप्रधान अथवा पूँजीप्रधान आदि) तथा कार्यान्वयन प्रक्रिया (कामदारलाई सोभै प्रयोग गरिने कि उपभोक्ता समिति आदिको माध्यमबाट गरिने अथवा स्थानीय संगठन अथवा व्यक्तिलाई ठेक्का दिएर आदि) मा भर पर्ने हुन्छ। यसबाट कून हदसम्म स्थानीय समुदाय, निजी क्षेत्र सडक मर्मत संभार कार्यमा सहभागी छन् भन्ने कुरा प्रष्टिन्छ। यस परिच्छेदले श्री ५ को सरकारबाट स्वीकृत नीति/रणनीतिका विभिन्न पक्षहरूलाई मध्यनजर राखी सडक मर्मत संभार कार्यान्वयन व्यवस्थाको बारेमा मार्गदर्शन गर्दछ।

### ५.१ कार्यान्वयन अवधारणा (Approach)

ग्रामीण सडकको मर्मत संभार कार्यहरू ग्रामीण पूर्वाधार विकासको राष्ट्रिय रणनीति, २०५४ को अवधारणा अनुरूप श्रममूलक, स्थानीय श्रोतमुखी, वातावरण सुहाउँदो प्रविधि प्रयोग गरी श्री ५ को सरकारको विकेन्द्रीकरण तथा सहभागितात्मक विकासको अवधारणा अवलम्बन गरी गरिनेछ। यस पद्धतिको अनुसरणले ग्रामीण रोजगारी प्रवर्द्धनको माध्यमबाट गरीबी निवारण गर्ने श्री ५को सरकारको प्रमुख उद्देश्य प्राप्तिका लागि ठोस सहयोग पुऱ्याउने छ।

### ५.२ कार्यान्वयन प्रक्रिया (Modality)

नेपालमा हाल तीन थरीका कार्यान्वयन प्रक्रिया प्रचलित छन्। उपलब्ध श्रमशक्ति, वस्तु तथा साधन, स्थानीय मर्मत संभार कार्यमा सहभागी बन्ने ठेकेदारहरूको चाहना, विकास कार्यमा उपभोक्ताहरूको सहभागिताको तत्परता आदि कुराहरूको अध्ययनबाट सबैभन्दा उपयुक्त प्रक्रिया अपनाउन जिल्ला विकास समितिलाई सजिलो होस् भन्ने उद्देश्यले यहाँ तीनै किसिमका प्रक्रियाहरूको बारेमा संक्षिप्त विवेचना गरिएको छ।

#### अमानत (सीमै कामदार नियुक्त गरिने) प्रक्रिया

यस प्रकारको कार्यान्वयन गर्ने कार्यालयले स्थायी वा अस्थायी रूपमा सोभै कामदार भर्ना गरी र कार्यालयको आफ्नै साधनको उपयोगद्वारा काम गराउने गरिन्छ। निम्न कारणहरूबाट यो प्रक्रिया अपनाइने गरिएको छ।

- विगतमा ठूलूला मेसिनरी औजारहरूको प्रयोग गरी गरिने मर्मत संभारको कार्यप्रति बढी भुकाव रहनुको कारणबाट अधिकांश स्थानीय ठेकेदारहरूले त्यस्ता औजारहरू खरीद गरी प्रयोग गर्न नसक्ने स्थिति सिर्जना भएको छ।
- ठेक्कापट्टा मार्फत मर्मत संभारको काम गराउँदा मर्मत संभार कार्यको गुणस्तरमा कमी आउँछ भन्ने स्थानीय मान्यता रहनु।

विगत केही वर्ष यता यस खालका विचारमा नाटकीय परिवर्तन आइसकेको पनि छ र धेरै जसो निकायहरूले ठेकामा वा उपभोक्ता समितिहरूको माध्यमबाट कार्य गराउन थालेका छन्। अचानक आई पर्ने खालका कार्यहरूमा योजना बनाई कार्यान्वयन गर्न गाह्रो पर्ने हुँदा यो प्रक्रियाले अहिले पनि अपरभट आइपर्ने खालका कार्यहरूमा प्राथमिकता पाउन सक्छ।

#### कामदार समूहद्वारा उपभोक्ता समिति मार्फत गराइने प्रक्रिया

जिल्ला विकास समिति, प्राविधिक ईकाईको सुपरिवेक्षणमा स्थानीय सडक उपभोक्ता समितिको माध्यमबाट स्थानीय कामदार समूह (लाभप्रापक समुदायप्रति उत्तरदायी हुने) लाई नियुक्त गरी काम गराइन्छ र गरेको कामको आधारमा भुक्तानी दिने गरिन्छ। सडकको नजिकै बसोबास गर्ने सो कामदार समूहलाई सडक मर्मतको जिम्मा रहेको कुरा स्थानीय जनतालाई थाहा हुने हुँदा सडक मर्मत कार्य बढी प्रभावकारी हुन्छ। उपभोक्ता समितिलाई

सहभागी गराउने प्रक्रियाले स्थानीय योगदानको रूपमा रकम जुटाउन नसकिने स्थानमा जनसहभागिताको रूपमा सोभै श्रमदान पनि जुटाउन सक्तछ। नियमित मर्मत संभार कार्यको लागि यो प्रक्रिया बढी उपयोगी छ।

### स्थानीय ठेकेदार वा व्यक्तिबाटै ठेक्काका काम दिने प्रक्रिया

स्थानीय श्रोत- साधन परिचालन गरी भारी मेसिनरी औजारको प्रयोग नगरीकन काम गर्न रुचाउने स्थानीय ठेकेदारबाट काम गराउन सकिने खालका काम यस प्रक्रियाबाट गर्न उपयुक्त हुन्छ। यसले गर्दा मर्मत संभार कार्यमा संलग्न हुने ठेकेदार/व्यक्ति बीच प्रतिस्पर्धाको भावना सिर्जना हुने हुँदा कामको गुणस्तरमा वृद्धि हुन सक्तछ। उपयुक्त श्रोत व्यवस्थापन तथा स्वच्छ प्रतिस्पर्धा हुन सक्ने वातावरणमा यो प्रक्रिया अझ बढी प्रभावकारी सिद्ध हुन्छ। पर्याप्त प्राविधिक जनशक्तिको अभाव रहेका जिल्ला विकास समितिहरूले यो प्रक्रिया अपनाउन सक्तछन्। आवधिक मर्मत संभार कार्य तथा पुनःस्थापन कार्य जस्ता ठूला प्रकृतिका कार्य गर्नका लागि यो प्रक्रिया बढी प्रभावकारी हुने देखिन्छ।

### ५.३ मर्मत संभार योजना कार्यान्वयन तालीका

प्रभावकारी ग्रामीण सडक मर्मत कार्यक्रम सञ्चालनका लागि विभिन्न जिम्मेवार निकायहरूले गर्नुपर्ने कार्यहरूको तेहरीज तालीका नं. १२ मा प्रस्तुत गरिएको छ।

#### तालीका नं. १२:

#### कार्यान्वयन तालीका

क्र.सं.	कार्य विवरण	क्रियाकलाप	जिम्मेवार निकाय
१.	योजना तर्जुमा	<ul style="list-style-type: none"> <li>विद्यमान ग्रामीण सडकहरूको सूची तयार गर्ने</li> <li>जिल्ला यातायात गुरु योजना तयार गर्ने</li> <li>आवश्यक मर्मत संभार कार्य तथा सडकहरूको पहिचान गर्ने</li> </ul>	जिल्ला विकास समिति जिल्ला विकास समिति जिल्ला विकास समिति
२.	कार्यक्रम बनाउने र प्राथमिकता तोक्ने	<ul style="list-style-type: none"> <li>ठोस आधार अपनाई सडकहरूको प्राथमिकता निर्धारण गर्ने</li> <li>डिजाइन र लागत अनुमान सहित वार्षिक जिल्ला मर्मत संभार कार्यक्रम (ADMP) बनाउने</li> <li>जिल्ला मर्मत कार्यक्रम स्वीकृत गर्ने</li> <li>स्थानीय निकायले व्यहोर्ने श्रोत योगदानको व्यवस्थापन गर्ने प्रतिबद्धता</li> <li>मर्मत संभार कार्यको लागि केन्द्रमा प्रस्ताव पेश गर्ने</li> <li>केन्द्रीय स्तरमा प्रस्तावहरूको पुनरावलोकन र स्वीकृति</li> <li>वार्षिक राष्ट्रिय मर्मत कार्यक्रम (ANMP) तयार गर्ने</li> </ul>	जिल्ला विकास समिति जिल्ला विकास समिति जिल्ला परिषद् जिविस जिविस था.पू.वि. तथा कृ.स.वि./स्था.वि.म./रा.यो.आ. स्था.पू.वि. तथा कृ.स.वि./स्था.वि.म./रा.यो.आ.
३.	राजश्व परिचालन र वित्तीय व्यवस्था	<ul style="list-style-type: none"> <li>स्थानीय जिम्मेवार निकायहरू बीच समन्वय गर्ने</li> <li>स्थानीय श्रोत परिचालन</li> <li>जि.ग्रा.स.म.को. को लागि बैक खाता खोल्ने (DRRMF)</li> <li>स्थानीय निकायले व्यहोर्ने अंश खातामा जम्मा गर्ने</li> </ul>	जिविस जिविस जिविस जिविस
४.	बजेट व्यवस्था गर्ने	<ul style="list-style-type: none"> <li>वार्षिक बजेट विनियोजन</li> <li>श्री ५ को सरकारको परिपूरक अंशको व्यवस्था गर्ने</li> </ul>	स्था. वि.मं. स्था.पू.वि. तथा कृ.स.वि./स्था.वि.म.

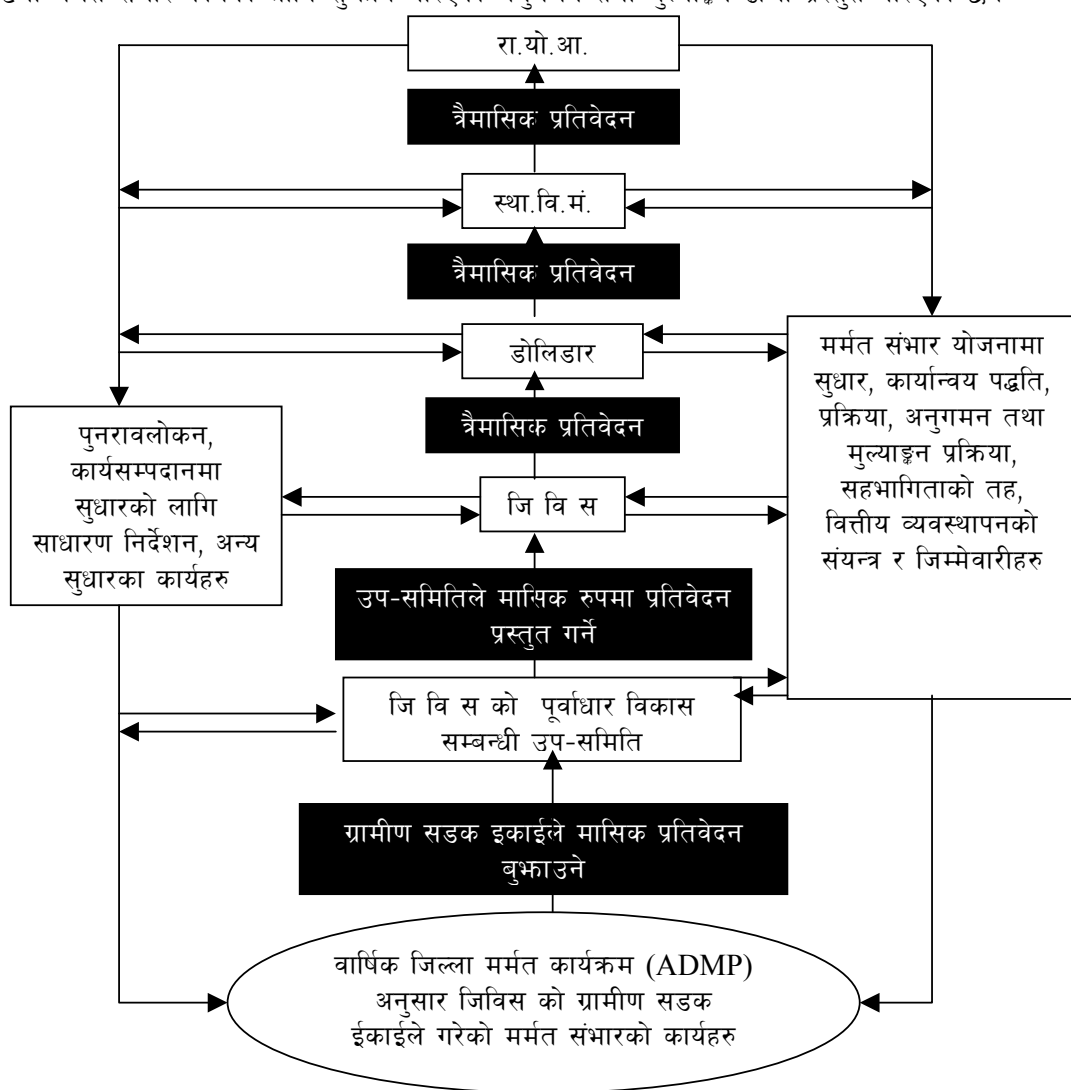
५.	सडक मर्मत संभार तयारी कार्य	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ स्पेसिफिकेसन, टेण्डर, कार्य क्षेत्र/अधिकार तयार गर्ने</li> <li>▪ श्रम तथा सामानको समय तालिका बनाउने</li> <li>▪ उपभोक्ता समिति गठन तथा दर्ता</li> </ul>	जिल्ला विकास समिति जिल्ला विकास समिति जिविस/गैरसरकारी संस्था
६.	टेण्डर आह्वान	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ सूचना प्रकाशन</li> <li>▪ टेण्डर मूल्याङ्कन</li> <li>▪ सामान तथा सेवा/सुविधा खरीद</li> </ul>	जिविस जिविस जिविस
७.	प्राविधिक सुपरिवेक्षण	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ प्राविधिक कर्मचारी तोक्ने</li> <li>▪ प्राविधिक निर्देशन तथा सहयोग जिविस</li> <li>▪ सुपरिवेक्षण/गुणस्तर नियन्त्रण</li> <li>▪ कार्य मापन</li> <li>▪ भुक्तानी बिल तयार गर्ने</li> </ul>	जिविस जिविस जिल्ला विकास समिति जिल्ला विकास समिति जिल्ला विकास समिति
८.	ठेक्का व्यवस्थापन	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ठेक्का अनुगमन</li> <li>▪ भुक्तानी</li> <li>▪ कार्यसंपादन मूल्याङ्कन</li> </ul>	जिल्ला विकास समिति जिविस जिविस/डोलिडार
९.	मर्मत संभार कार्य	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ सामान तथा साधन उपलब्ध गराउने</li> <li>▪ साधन भाडामा दिने</li> <li>▪ मर्मत कार्य गर्ने</li> <li>▪ भगडा समाधान/मध्यस्थता गर्ने</li> </ul>	जिविस/ठेकेदार ठेकेदार/सप्लायर ठेकेदार/कामदार/कामदार समूह कानूनी प्रक्रिया/उपभोक्ता समूह
१०.	प्रशिक्षण	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ तालीम आवश्यकताको पहिचान गर्ने</li> <li>▪ स्थानीय नेताहरु तथा उपभोक्ताका निमित्त अभिमुखीकरण कार्यक्रम संचालन गर्ने</li> <li>▪ स्थानीय ठेकेदारको लागि तालीम संचालन गर्ने</li> <li>▪ प्राविधिकलाई तालीम संचालन गर्ने</li> <li>▪ कार्यशाला, गोष्ठी तथा शैक्षिक भ्रमण</li> </ul>	डोलिडार जिविस/डोलिडार डोलिडार डोलिडार डोलिडार
११.	प्राविधिक तथा व्यवस्थापकीय सहयोग	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ जिविसलाई प्राविधिक तथा व्यवस्थापकीय सहयोग उपलब्ध गराउने</li> <li>▪ नीति निर्माण तथा तिनको कार्यान्वयनमा सहयोग गर्ने</li> <li>▪ जिविसलाई प्राविधिक श्रोत-आधार, प्राविधिक सहयोग आदि उपलब्ध गराउने</li> </ul>	जिविस डोलिडार डोलिडार/स्था. वि. मं



क्र.सं.	विवरण	कार्यहरु	जिम्मेवार निकाय
१२.	अनुगमन तथा मुल्याङ्कन	<ul style="list-style-type: none"> <li>वा.जि.म.का. (ADMP) को पुनरावलोकन, अडिटिङ्ग तथा रिपोर्टिङ्ग गर्ने</li> <li>वा.जि.म.का.को अनुगमन तथा आवधिक पुनरावलोकन गर्ने</li> <li>आवधिक रुपमा स्थानीय निकायको क्षमताको पहिचान गर्ने</li> <li>कार्यसम्पादन मुल्याङ्कन अध्ययन</li> </ul>	जिविस डोलिडार डोलिडार/स्थाविमं/रा.यो.आ. डोलिडार/स्थाविमं/रा.यो.आ.
१३.	सडक उपभोग नियमन गर्ने	<ul style="list-style-type: none"> <li>ग्रामीण यातायातको सही उपयोग र व्यवस्थापनको लागि नियम बनाई कार्यान्वयन गर्ने</li> <li>ग्रामीण यातायात पद्धतिको संचालन र नियन्त्रण गर्ने</li> </ul>	जिल्ला परिषद् जिविस

### ५.४ अनुगमन तथा मूल्यांकन

नियमित अनुगमनले मर्मत कार्य निगरानी राख्न, यसबारे निश्चित गरिएको पद्धति र प्रक्रिया अनुसरण गरिएको छैन सुपरिवेक्षण गर्न जिविसहरुको क्षमतावृद्धिको मूल्यांकन गर्न र नीतिगत क्षेत्रमा थप सुधार गर्न मद्दत पुऱ्याउने भएकोले ग्रामीण सडक मर्मत संभार कार्यको नियमित अनुगमन तथा मूल्यांकन अत्यावश्यक छ । तलको फ्लो चार्टमा मर्मत संभार कार्यको लागि सुझाव गरिएको अनुगमन तथा मुल्याङ्कन ढाँचा प्रस्तुत गरिएको छ ।



श्री ५ को सरकारले नवौं पञ्च वर्षीय योजनाको अन्त ( वि.सं. २०५९) मा र दशौं पञ्च वर्षीय योजनाको अन्त ( वि.सं.२०६४) मा गरेर दुई पटक ग्रामीण सडक मर्मत संभार योजनाको तल उल्लेख भए अनुसारका बुँदामा आधारित पुनरावलोकन गर्ने योजना बनाएको छ ।

- राजमार्ग वा सहायक सडकले जोडिन आएका थप जिल्लाहरूलाई समावेश गरी ग्रामीण सडकको संजाल अद्यावधिक गर्ने । जिल्ला यातायात गुरु योजनाहरूको तयारी क्रमको समाप्तीसँगै यो कार्यले ग्रामीण सडकको वास्तविक लेखाजोखा प्रस्तुत गर्ने छ ।
- कार्यभार, श्रोत तथा क्षमता बढेको सन्दर्भमा जिल्ला विकास समिति र ग्रामीण सडक ईकाईको कार्यक्षमताको मुल्याङ्कन गर्ने र यसले श्री ५ को सरकार अब उप्रान्त थप वित्तीय र प्राविधिक सहयोग दिइरहनु पर्ने वा नपर्ने भन्ने पक्षमा निर्णय गर्ने आधार तयार पार्ने छ ।
- कार्यक्रम कार्यान्वयनको समग्र मुल्याङ्कन र यसका प्रभावको बारेमा अध्ययन गरिनेछ । मूल्यांकनका सूचकांकका रूपमा यात्रा-समय, यात्रा लागत, चालु हालतमा रहेका सडकको लम्बाई, स्थानीय सहभागिताको स्तर आदि रहनेछन् ।
- जिम्मेवार स्थानीय निकायहरूको योगदान र कार्यक्रम कार्यान्वयन पक्षसम्बन्धी स्थानीय जिम्मेवार निकायहरूको दृष्टिकोण र विचारका बारेमा छलफल गरिनेछ, र निष्कर्षका बुँदाहरूलाई भविष्यमा ग्रामीण सडक मर्मत योजनाको तर्जुमाको आधारका रूपमा लिइनेछ ।

#### ५.५ तर्जुमा संभार कार्य विकेन्द्रिकरणका लागि प्रस्तावित थप विकल्पहरू

माथि उल्लेखित पुनरावलोकनका निष्कर्षहरूमा आधारित रहेर केही ग्रामीण सडकहरूको स्वामित्व गाविस, गैर सरकारी संघ/संस्था जस्ता तल्लो स्तरमा कार्यरत निकायहरूलाई हस्तान्तरण गरिनेछ । यस प्रक्रियाबाट स्पष्ट रूपमा छुट्टयाइएको यी सडकहरूको नियन्त्रण तथा मर्मत संभारको जिम्मेदारीद्वारा विकेन्द्रिकरण प्रक्रियालाई थप प्रोत्साहन र बल प्राप्त हुनेछ ।

एक मात्र उपभोगकर्ता भएका वा साभ्ना उद्देश्यले कार्यरत समूहमा मात्र सीमित रहने र ती समूहलाई मात्र फाइदा पुग्ने केही ग्रामीण सडकहरूलाई क्रमशः निजीकरण गर्दै लगिने छ ।

मर्मत संभार कार्यको प्रभावकारिता निश्चित गर्नु आफैँमा सजिलो कार्य होइन । निर्मित ग्रामीण सडकहरूको निरन्तर स्तरहासले वर्तमान परिस्थितिमा उल्लेख्य मात्रामा थप लगानी तथा मर्मत संभारका वास्तविक प्रयासहरूबाट मात्रै ती सडकहरूबाट राष्ट्रको आर्थिक विकासका प्रयासहरूलाई धान्न सक्ने बनाउन सकिन्छ । यसो भएमा मात्र ग्रामीण सडक उपभोक्ताले ती सडकहरूबाट अपेक्षाकृत फाइदा पाउनुको साथै विकासमा ठोस सहयोग पुऱ्याउने एक मुख्य पूर्वाधार उपलब्ध हुनेछ । ग्रामीण सडकको निर्माण तथा मर्मत संभारको क्षेत्रमा विभिन्न किसिमका कठिनाई, समस्या तथा जटिलताहरू छन् । त्यसैले नियमित मर्मत संभार कार्यहरू वास्तविक रूपमा संचालन हुनु आवश्यक छ । यसबाट ग्रामीण क्षेत्रको आर्थिक अवस्थामा सुधार ल्याउन र गरीबी निवारणको राष्ट्रिय उद्देश्य प्राप्त गर्न भरपर्दो अवसर प्रदान गरी ठोस योगदान पुग्नेछ ।

यस मर्मत संभार राष्ट्रिय योजनाले विकेन्द्रकरण प्रक्रियालाई सुदृढीकरण गर्ने गरी सांगठनिक संरचनाको पनि व्यवस्था गरेको छ । प्रस्तावित संरचनाले स्थानीय निकायहरूको क्षमता अभिवृद्धि गराई तिनीहरूलाई ग्रामीण सडक मर्मत संभार कार्यको जिम्मेदारी बहन गर्ने निकायको रूपमा विकास गर्ने छ । ग्रामीण सडक मर्मत संभार कार्यान्वयन अवधारणा र विभिन्न थरिका मर्मत संभार कार्यान्वयनका उपाय माथि पनि यस योजनाले प्रकाश पारेको छ । ग्रामीण सडक मर्मत संभार कार्यको अनुगमनको लागि राष्ट्रिय योजना आयोग, स्थानीय विकास मन्त्रालय तथा स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभाग जिम्मेवार निकाय रहनेछन् । नवौँ तथा दशौँ पञ्च वर्षीय योजना अवधिको अन्तमा गरी दुइपटक ग्रामीण सडक मर्मत संभार योजना कार्यान्वयनको गहन पुनरावलोकन गर्ने श्री ५ को सरकारको लक्ष्य छ । यस्ता पुनरावलोकन कार्यको माध्यमबाट भविष्यमा ग्रामीण सडक मर्मत संभारको लागि अपनाउनुपर्ने रणनीति निश्चय गर्न श्री ५ को सरकारलाई थप मद्दत पुग्नेछ ।

\*\*\*\*\*

