

မာတိကာ

စီမံကိန်း၏ အဓိကအချက်အလက်များ ၁

၁။ ။ မိတ်ဆက် ၁၂

၂။ ။ ကျေးလက်လမ်းများနှင့်တံတားများ ၁၆

၃။ ။ ကျေးလက်ဒေသဆက်သွယ်ရေး..... ၁၉

၄။ ။ ဦးတည်ချက်များနှင့်အခြေခံစည်းမျဉ်းများ ၂၃

၅။ ။ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ ၂၆

၆။ ။ ကျေးလက်ဒေသလမ်း စံနှုန်းများနှင့် သတ်မှတ်ချက်များ..... ၃၁

၇။ ။ လမ်းတည်ဆောက်မှုနှင့် အဆင်ပြေစေခြင်း ၃၇

၈။ ။ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း နှင့် ရေရှည်တည်တံ့စေခြင်း..... ၄၃

၉။ ။ ကျေးလက်လမ်းရန်ပုံငွေ ၄၇

၁၀။ ။ ဘတ်ဂျက်ခွဲဝေခြင်း ၅၂

၁၁။ ။ စီမံချက် ရေးဆွဲခြင်းနှင့် ဦးစားပေးအဆင့် သတ်မှတ်ခြင်း..... ၅၅

၁၂။ ။ စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုညွှန်းကိန်းများ..... ၆၁

၁၃။ ။ အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ တာဝန်များ ၆၃

Acronyms and abbreviations

DOB	Department of Bridges
DOH	Department of Highways
DRD	Department of Rural Development
DRRD	Department of Rural Road Development
DSO	Development Supervisory Office
DSS	Development Supervisory Sub-Office
MMK	Myanmar Kyat
MOALI	Ministry of Agriculture, Livestock and Irrigation
MOBA	Ministry of Border Affairs
MOHA	Ministry of Home Affairs
MOC	Ministry of Construction
MoTC	Ministry of Transport and Communications
NRRA	National Rural Road Agency
SDGs	Sustainable Development Goals
RTAD	Road Transport Administration Department
TDC	Township Development Committee
US\$	United States Dollar
VDC	Village Development Committee

In this document an exchange rate of US\$ 1 = MMK 1,350 has been used
(as per 1 January 2017)

ဇယားများ

ဇယား-၁	အနိမ့်ဆုံးကျေးလက်လမ်းစံနှုန်းများ.....	၅
ဇယား-၂	လမ်းမျက်နှာပြင်အမျိုးအစားအလိုက် ကျေးလက်လမ်း(မိုင်).....	၁၇
ဇယား-၃	ကျေးလက်တံတားအချက်အလက်များ	၁၈
ဇယား-၄	ခန့်မှန်းလူဦးရေ ဆက်သွယ်ရေးအဆင့်များ ဒီဇင်ဘာလ ၂၀၁၆	၂၀
ဇယား-၅	ခန့်မှန်းထားသော CRRN အရည်(မိုင်ပေါင်း)	၂၈
ဇယား-၆	အနိမ့်ဆုံးကျေးလက်လမ်းစံနှုန်းများ.....	၃၅
ဇယား-၇	၂၀၁၇-၂၀၃၀ အတွင်း အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ၏ လမ်းတည်ဆောက်မှုနှင့်အဆင့်တိုးမြှင့်မှုအတွက် ခန့်မှန်းကုန်ကျငွေများ.....	၃၉
ဇယား-၈	၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ အဓိကလမ်းများဆိုင်ရာ ခန့်မှန်းအချက်အလက်များ.....	၄၁
ဇယား-၉	၂၀၁၆-၂၀၃၀လမ်းများCRRN ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းအတွက် ခန့်မှန်းကုန်ကျငွေ.....	၄၆
ဇယား-၁၀	DRDနှင့်MOBA ၏လမ်းတံတားများ အတွက်နှစ်စဉ်ရသုံးမှန်းခြေခွဲတမ်း..	၄၈
ဇယား-၁၁	ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုရင်းမြစ်အလိုက် မျှော်မှန်းထားသောငွေကြေးထောက်ပံ့မှု အဆင့်များ	၅၀
ဇယား-၁၂	ရရှိသည့် ရသုံးမှန်းခြေ ရနိုင်သော ဘတ်ဂျက်အပေါ် အကျိုးသက်ရောက်မှု...	၅၁
ဇယား-၁၃	လိုအပ်သည့် ခန့်မှန်းခြေ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ (CRRN).....	၅၃
ဇယား-၁၄	ကျေးရွာလမ်းများဆက်သွယ်မှုအတွက် အဓိကလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုညွှန်းကိန်းများ	၆၂

ပုံများ (Figures)

ပုံ-၁	ကျေးရွာဆက်သွယ်မှုအဆင့်များ (၂၀၁၆ ဒီဇင်ဘာ) ကျေးရွာရာခိုင်နှုန်း.....	၂
ပုံ-၂	မဟာဗျူဟာရည်မှန်းချက်	၃
ပုံ-၃	၂၀၁၇-၂၀၃၀ အတွင်း အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု လိုအပ်ချက်များ	၅
ပုံ-၄	ကျေးရွာနှင့်ကျေးလက်လူဦးရေ ဆက်သွယ်မှုအဆင့်အပေါ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအဆင့်၏ အကျိုးသက်ရောက်မှု	၇
ပုံ-၅	ပြည်နယ်တိုင်းဒေသကြီးများ ရန်ပုံငွေလျာထားမှု	၈
ပုံ-၆	ကျေးရွာများ ဦးစားပေးအဆင့်သတ်မှတ်ခြင်း	၉
ပုံ-၇	ရေရှည်တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ပန်းတိုင်များ	၁၅

ပုံ-၈	၂၀၁၆ ခုနှစ် ခန့်မှန်းကျေးရွာဆက်သွယ်ရေးအဆင့်(%)	၂၁
ပုံ-၉	မဟာဗျူဟာ ဦးတည်ချက်	၂၄
ပုံ-၁၀	အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း (CRRN)	၂၈
ပုံ-၁၁	ခန့်မှန်း CRRN အရှည် (မိုင်ပေါင်း)	၃၀
ပုံ-၁၂	၂၀၁၇-၂၀၃၀ အတွင်း အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ၏ လမ်းတည်ဆောက်မှုနှင့် အဆင့်တိုးမြှင့်မှု လမ်းအရှည် (မိုင်)	၄၀
ပုံ-၁၃	၂၀၁၇-၂၀၃၀ အတွင်း အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလိုအပ်ချက်များ	၄၀
ပုံ-၁၄	၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ ဆက်သွယ်ရေး ရရှိနိုင်မည့် ခန့်မှန်းလမ်းအဆင့်	၄၂
ပုံ-၁၅	ကျေးရွာနှင့် ကျေးလက်လူဦးရေ ဆက်သွယ်မှု အဆင့်အတန်းများ	၅၁
ပုံ-၁၆	ပြည်နယ်တိုင်းဒေသကြီး ရန်ပုံငွေလျာထားမှု	၅၄
ပုံ-၁၇	ကျေးရွာများ ဦးစားပေးအဆင့်သတ်မှတ်ခြင်း	၅၉

စီမံကိန်းဆိုင်ရာ အဓိကအချက်အလက်များ

၁။ ဤအမျိုးသားအဆင့်ကျေးလက်လမ်းများဖွံ့ဖြိုးရေး မဟာဗျူဟာအား စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့်ဆည်မြောင်းဝန်ကြီးဌာန လက်အောက်ရှိ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန ၊ နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနတို့မှ ပူးပေါင်းရေးဆွဲပြီး ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနတို့မှလည်းပါဝင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ မဟာဗျူဟာသည် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်ခြင်းမရှိသည့် ကျေးလက်လမ်းများအားဆောင်ရွက်ရန် ဖြစ်ပြီး ကျေးလက်နေပြည်သူများ၏ ကျန်းမာရေးဝန်ဆောင်မှုများ၊ ပညာရေး၊ အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ၊ ဈေးနှင့်အခြားဝန်ဆောင်မှုများ၊ နိုင်ငံအဝန်းဖွံ့ဖြိုးရေးကန်သတ်မှုများအပေါ် သက်ရောက်စေမည်ဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံအတွင်း ကျေးလက်ဆင်းရဲမှု၊ မညီမျှမှုများဖြေရှင်းရန်နှင့်ကျေးလက်ဒေသများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အဓိကချဉ်းကပ်ရာ၌ အစိုးရအဖွဲ့ သည် ၂၀၃၀ ခုနှစ်တွင် ကျေးလက် ဒေသရှိ လမ်းများရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် အဆင့်တိုးတက်ရန် မည်သို့ဆောင်ရွက်မည်ကို မဟာဗျူဟာမှဖော်ပြထားရှိပါသည်။ လာမည့် (၁၅)နှစ်၌ ကျေးလက်လမ်းများ ကဏ္ဍရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှု ညွှန်ပြရန် ဆောင်ရွက်ရန်ဖြစ်သည်။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ၌ အထောက်အကူပြုမှု ပိုမို သေချာစေရန် ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ ကျေးလက်နေပြည်သူအများအပြား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများ အဖြစ် အသုံးပြုနိုင်အောင်ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့်ဆက်သွယ်ရေးကန်သတ်ချက်များဖြေရှင်းနိုင်ရန်အကောင်းဆုံးနည်းလမ်းများဖြင့် ဆောင်ရွက် သွားမည်ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၃၀ ခုနှစ်မှာ ရေရှည် တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ပန်းတိုင် (Sustainable Development Goals , SDGs) အောင်မြင် မှုကို အထောက်အပံ့ရစေမည် ဖြစ်ပါသည်။

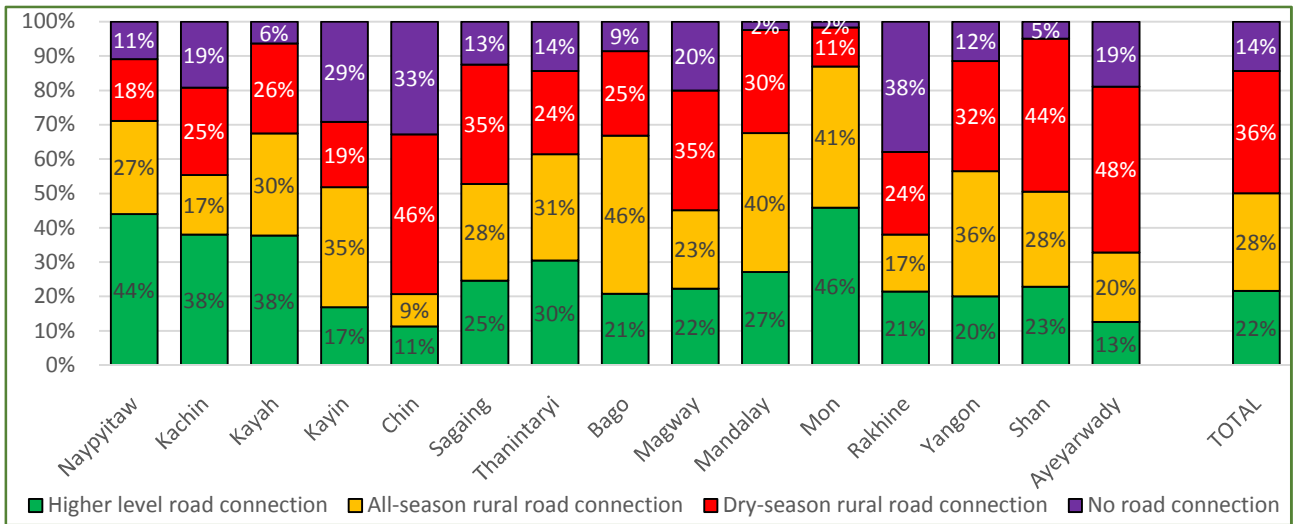
၂။ ကျေးလက်လမ်းနှင့်တံတားများ။ ကျေးလက်ဦးစီးDRD¹ နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MoBA) တို့မှ ပူးပေါင်းစီမံခန့်ခွဲ လျှက်ရှိသော ကျေးလက်လမ်းမိုင်ပေါင်း (၆၀,၀၀၀) မိုင် ရှိပါသည်။ ကျေးရွာဆက်လမ်း၏ (၆%) သာ ရေပိတ်လွှာမျက်နှာပြင်ဖြစ်သည့် ကွန်ကရစ် (သို့မဟုတ်) ကတ္တရာ မျက်နှာပြင်များဖြစ်ပြီး (၂၈%) သော လမ်းများသည် အမာခံလမ်း (ကျောက် အရောမျက်နှာပြင် (သို့မဟုတ်) ကျောက်စရစ်မျက်နှာပြင် (သို့မဟုတ်) မြေနီ) မျက်နှာပြင်များ ဖြစ်သည်။ ကျန်ရှိသော ကျေးလက်လမ်းများ၏ သုံးပုံနှစ်ပုံသည် မြေသားလမ်းများ ပါဝင်ပြီး ယင်းလမ်းများကို ခြောက်သွေ့ရာသီများတွင်သာအသုံးပြုသွားလာနိုင်ပါသည်။ ကျေးလက်လမ်းများ၌ မှတ်ပုံတင်ထားသော တံတား၊ ရေပြန်နှင့်ရေကျော် စုစုပေါင်း (၂၃၀၀၀) ကျော်ရှိပါသည်။ တံတားအရေ အတွက်၏ သုံးပုံတစ်ပုံ နှင့် တံတားစုစုပေါင်း အရှည်၏ တစ်ဝက်မှာ သစ်သားတံတားများဖြစ်ပြီး ပြန်လည်အစားထိုးပြုပြင်ရန်လိုအပ်မှာဖြစ်ပါသည်။

၃။ ကျေးလက်ဆက်သွယ်ရေး။ ကျေးလက်လမ်းများနှင့် တံတားများသည် ကျေးလက်နေပြည်သူများအား ဝန်ဆောင်မှုနှင့် အဆောက် အဦများထံရောက်ရှိစေပြီး ၎င်းတို့၏ စားဝတ် နေရေး

¹In August 2017, the Roads & Bridges Division of DRD-MOALI was moved to the newly created Department of Rural Road Development (DRRD) under MOC, which now manages most rural roads.

အား တိုးတက်ဖွံ့ဖြိုးစေရုံမျှမက အမျိုးသားစီးပွားရေးကဏ္ဍတွင်လည်း ပါဝင်ခွင့်ပေး လိုက် ခြင်း ပင်ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနမှ နိုင်ငံအဝန်း ကျေးလက်ဆက်သွယ် ရေး ကွင်းဆင်း အချက်အလက်များအရ မှတ်ပုံတင်ထားရှိပြီးသော ကျေးရွာအားလုံး ၏ (၂၂%)မှာ အဆင့်မြင့်လမ်းမကြီးများဖြင့် ချိတ်ဆက်၍လည်းကောင်း၊ မှတ်ပုံတင်ထားရှိပြီးသောကျေးရွာ အားလုံး၏ (၂၈%)မှာ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများအသုံးပြု၍လည်းကောင်း၊ မှတ်ပုံတင် ထားရှိပြီးသောကျေးရွာအားလုံး၏ (၃၆%)မှာ နွေရာသီ၌သာ သွားလာနိုင်သည့် လမ်းများအသုံးပြု ၍လည်းကောင်းနှင့်မှတ်ပုံတင်ထားရှိပြီးသောကျေးရွာအားလုံး၏ (၁၄%)မှာ ဆက်သွယ်သွားလာနိုင် မှုမရရှိသေးပါ။ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိကျေးရွာအားလုံး၏ တစ်ဝက်မှာ ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်သည့် လမ်းမရှိ(သို့)နွေရာသီ၌သာအသုံးပြုနိုင်ပြီး နှစ်တစ်နှစ်၏ အနည်းဆုံးသော အစိတ်အပိုင်း၌ ရုပ်ပိုင်း ဆိုင်ရာသီးခြားရပ်တည်နေမည်ဖြစ်ပါသည်။ ဤသည်မှာ လူဦးရေ(၁၄)သန်း(ကျေးလက်နေ လူဦးရေ ၏ ၄၀%)အပေါ် အကျိုး သက်ရောက် စေမည်ဖြစ် ပါသည်။

ပုံ-၁ ကျေးရွာဆက်သွယ်မှု အဆင့်များ (၂၀၁၆ ဒီဇင်ဘာ) ကျေးရွာရာခိုင်နှုန်း



၄။ မဟာဗျူဟာရည်မှန်းချက်။ မြန်မာနိုင်ငံတော် အစိုးရ၏ ရေရှည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ဦးတည် ချက်သည် မြန်မာနိုင်ငံ အတွင်းရှိ ကျေးရွာများအား ရာသီမရွေး ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှုကို ပံ့ပိုး ပေးရန် ရည်မှန်းထားရှိပါသည်။ ဤ မဟာဗျူဟာက နိုင်ငံတော်အစိုးရ မှ နိုင်ငံတွင်းရှိ တိုင်းဒေသ ကြီးနှင့် ပြည်နယ်များအတွင်းရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသောကျေးရွာများ၏ (၉၀%) အား လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေး (အနည်းဆုံးမှတ်ပုံတင်ထားသောကျေးရွာများ၏ (၈၀%)အား ရာသီမရွေး သွားလာ နိုင်သော လမ်းပန်းဆက်သွယ် ရေးအပါအဝင်)အား လာမည့် ၂၀၃၀ အထိ စုစုပေါင်း ၁၅ နှစ်အတွင်း ဆောင် ရွက်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ဤ မဟာဗျူဟာမှ ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့် လမ်းများအသုံးပြု နိုင်ရန် လူဦးရေ (၁၀၀၀)နှင့်အထက် မှတ်ပုံတင်ထားရှိသော ကျေးရွာကြီးများအားလုံး အား ၂၀၂၀ ခုနှစ်၌လည်းကောင်း၊ လူဦးရေ(၅၀၀)နှင့်အထက်ရှိ မှတ်ပုံတင်ထားရှိသောကျေးရွာများ၏ (၉၅%) အား ၂၀၂၅ ခုနှစ်၌ လည်းကောင်း ရည်မှန်းထား ရှိသွားလိမ့် မည်ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ မှတ်ပုံ တင်ထားရှိသော ကျေးရွာအားလုံး၏ (၉၀%)အား လမ်းများဖြင့် ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မည် ဖြစ်ပြီး ကျေးလက်နေလူဦးရေ၏(၉၅%)အား အကျိုးပြု စေမည်ဖြစ်ပါသည်။ ဤ မဟာဗျူဟာ မှ

တည်ရှိပြီး ကျေးလက်လမ်းများအား အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့်လမ်းအသစ်များ ဖောက်လုပ်ပေးသွားမည်ဖြစ်သဖြင့် ရာသီမရွေးသွားလမ်း အသုံးပြုနိုင်သည့် လူဦးရေ (၁၀)သန်းနှင့် ခြောက်သွေ့ ရာသီသုံးလမ်း အသုံးပြုနိုင်သည့် လူဦးရေ (၃)သန်း ထပ်ဆောင်း၍ အကျိုးပြု စေမည်ဖြစ်ပါသည်။ ဆက်သွယ်သည့် လမ်းအဆင့်များ ရေရှည်တည်တံ့စေရန် ပြင်ဆင် ထိန်းသိမ်း ခြင်းလုပ်ငန်းများဖြင့် မိတ်ဆက် ဆောင်ရွက် သွားမည် ဖြစ်ပါ သည်။

ပုံ-၂ မဟာဗျူဟာရည်မှန်းချက်

ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီး အသီးသီး ရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသောကျေးရွာများ၏ (၈၀%)အား ရာသီမရွေးသွားလာအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများ ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်ရန် ၂၀၃၀ ခုနှစ်တွင် နိုင်ငံအတွင်းရှိ ကျေးလက်နေလူဦးရေ (၁၀)သန်း ထပ်ဆောင်း၍ တစ်နှစ်ပတ်လုံး ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်ရန် ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း

၅။ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ (CRRN) မြို့နယ်အသီးသီး၌အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများဖြင့် သတ်မှတ်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများအား မှတ်ပုံတင်ထားသောကျေးရွာအချင်းချင်းဆက်လမ်းများ၊အဓိကလမ်းမကြီး၊ အဆင့်မြင့်လမ်းမကြီးဖြင့် ဆက်သွယ်သည့်လမ်းများ လိုအပ်မည်ဖြစ်ပြီး အနည်းဆုံးသော လမ်းကွန်ယက်ကို အသုံးပြုသွားမည် ဖြစ်ပါသည်။အဆင့်မြင့်လမ်းမကြီးများဖြင့် တိုက်ရိုက်ချိတ်ဆက်မှု မရှိသော မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများသည် အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းတစ်လမ်း ဖောက်လုပ်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ကျေးရွာအသီးသီးတို့အားကျေးရွာအုပ်စု၊မြို့နှင့် အဆင့်မြင့်လမ်းမကြီးများဖြင့် ဆက်သွယ်ခြင်းဖြင့်လည်းကောင်း၊ခရိုင်၊ ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးများရှိ မြို့ကြီးများနှင့် မြန်မာနိုင်ငံ အတွင်း ကျန်ရှိသည့်နေရာများ ဆက်သွယ်ခြင်းလည်းကောင်း ဆောင်ရွက်ပေး သွားမည်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ၌ မှတ်ပုံတင် ထားသောကျေးရွာများ ဆက်သွယ်သွား လာနိုင်စေရန် အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း မိုင်ပေါင်း (၆၉၀၀၀) ခန့်မှန်းတွက်ချက်ရရှိသည်။ လက်ရှိ တည်ရှိပြီး ကျေးလက်လမ်း(၅၄၀၀၀)မိုင်သည် အဓိကကျေးရွာချင်းလမ်း (CRRN) အစိတ်အပိုင်း စဉ်းစား မည်ဖြစ်သည်။ ဤအစိတ်အပိုင်း၌ တည် ရှိပြီး ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းမိုင်ပေါင်း (၂၀၅၀၀) မိုင်သာမကတည်ရှိပြီး ခြောက်သွေ့ ရာသီသုံးလမ်း မိုင်ပေါင်း (၃၃၆၀၀)မိုင် ပါဝင် မည်ဖြစ်သည်။ ကျန်ရှိသည့်ကျေးရွာများနှင့် ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှုမရှိသည့် ကျေးရွာ ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်စေရန် အဓိကကျေးရွာချင်းဆက် လမ်းအသစ် မိုင်ပေါင်း (၁၅၀၀၀)မိုင် ဖောက်လုပ် ရန်လိုအပ်မည်ဖြစ်သည်။မြို့နယ်အသီးသီးအတွက် အဓိကကျေးရွာချင်းလမ်းများ၏ အမှန်တကယ် အရွယ်အစား နှင့် မြေပြင်အခြေအနေအား ၂၀၁၇ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ၌ ဆုံးဖြတ် သွားမည် ဖြစ်သည်။ အဓိကကျေးလက်လမ်းများအားလုံး၏ ဝိသေသလက္ခဏာများအား ကျေးလက်လမ်း အချက်အလက်များစနစ်ဖြင့်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပြီး စီမံကိန်းရေးဆွဲခြင်းနှင့် စောင့်ကြည့် စစ်ဆေးခြင်းများပါဆောင်ရွက်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။

၆။ **စံနှုန်းသတ်မှတ်ချက်များ** မြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရအဖွဲ့သည်ခြောက်သွေ့ရာသီနှင့် မိုးရာသီနှစ်ရာသီလုံး ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်ရန် ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် ကျေးလက်လမ်း စံနှုန်းများဖြင့် ဆောက်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း မတူညီသောနယ်မြေ ဧရိယာများအတွက် သင့်လျော်သည့် ဒီဇိုင်းသတ်မှတ်ချက်များ အမျိုးသားကျေးလက်လမ်း စံနှုန်းများနှင့် သတ်မှတ် ချက်များ (NRRSS)ပြင်ဆင်သွားလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်လမ်းများ စီမံခန့်ခွဲသည့်အဆင့် အတန်း(၃)မျိုးခွဲခြားသတ်မှတ်သွားမည်ဖြစ်သည်။ကျေးလက်လမ်းအဆင့်အတန်း(က)သည် အဓိက လမ်းမကြီးများ(သို့) မြို့ (သို့) မြို့တော်များ တိုက်ရိုက်ချိတ် ဆက်ပါ သည်။ ယင်းတွင် ကျေးရွာကြီးတစ်ရွာတည်းလူဦးရေ(၁၀၀၀)နှင့်အထက်(သို့) ကျေးရွာများစွာ၏ စုစုပေါင်းလူဦးရေ (၁၀၀၀)နှင့် အထက်တို့အား ချိတ်ဆက်ပေးသည့် လမ်းမတစ်ခုလည်းပါသည်။ ကျေးလက်လမ်းအဆင့်အတန်း(ခ)သည်အဓိကလမ်းကျေးရွာချင်းလမ်း ကျန်ရှိသည့်လမ်းများပါဝင်ပြီး လူဦးရေအနည်းငယ် အတွက် အသုံးပြုမည်ဖြစ်ပြီး ကျေးလက်လမ်း အဆင့်အတန်း (က)အား အကြမ်းဖျဉ်းအားဖြင့် ချိတ်ဆက်မည် ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်လမ်း အဆင့်အတန်း(ဂ) သည် အဓိကကျေးရွာဆက်လမ်း မဟုတ်သည့်လမ်းများဖြစ်ပြီး စိုက်ပျိုးရေးဧရိယာနှင့် အခြားဝေးလံသော နေရာဒေသများအား ဆက်သွယ်သည့် လမ်းဖြစ်သည်။

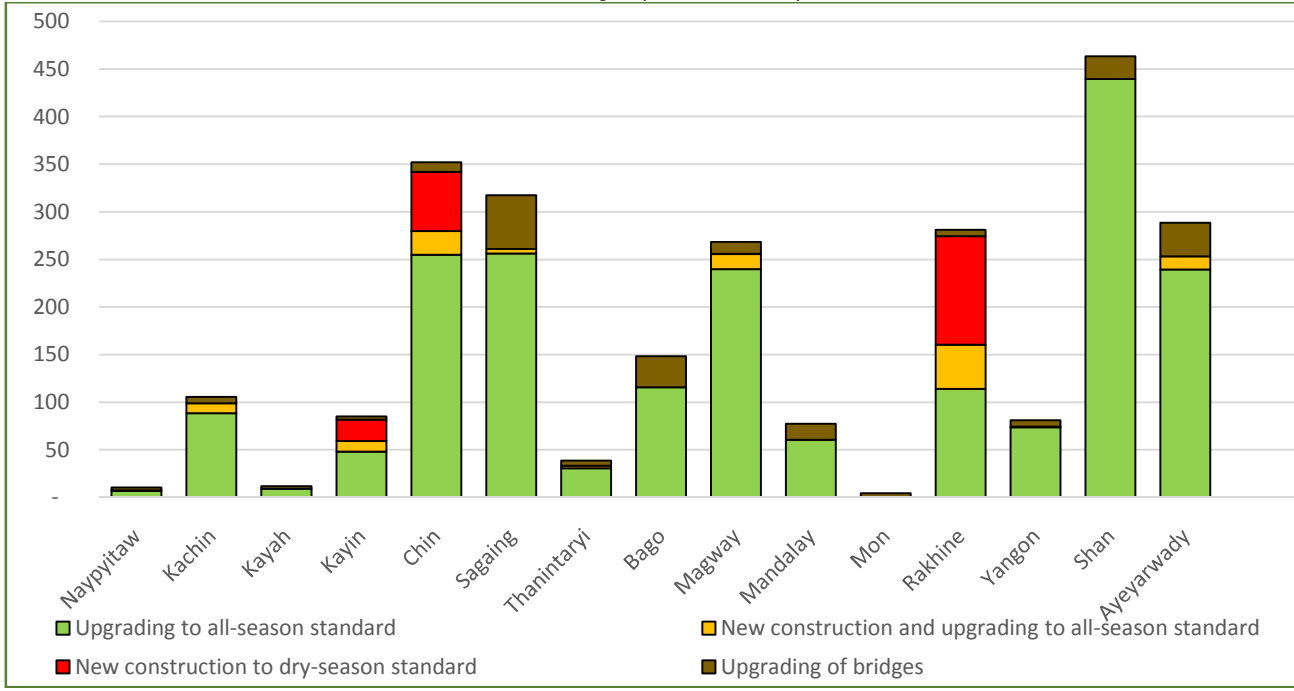
၇။ ကျေးလက်လမ်းအဆင့်အတန်း(က)နှင့်(ခ)လမ်းများအား အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် အမာခံလမ်းများ (ကျောက်၊ရိဇာ၊ဂဝံ)အဖြစ် လမ်းအကျယ်(၁၂)ဖြင့် ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်သည်။ ကျေးလက် လမ်းများအား ရာသီဥတုဒဏ်ခံနိုင်ရှိသည့် ဒီဇိုင်းများဖြင့်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ လမ်း၏ သက်တမ်းကြာရှည်ခံနိုင်ရည်ရှိရန်နှင့် လမ်းသားတိုးတက်ကောင်းမွန်နေစေရန် ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်း များ ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ယာဉ်သွားလာမှုပမာဏ၊ ယာဉ်အမျိုး အစားနှင့် နေရာဒေသအမျိုး အစားပေါ်မူတည်၍ အဓိကကျေးလက်လမ်းများအား ကွန်ကရစ် (သို့) ကတ္တရာအဆင့်နှင့် အဆင့်မြင့် မြေပြင်နှင့်ကိုက်ညီသည့် လမ်းဒီဇိုင်းများဖြင့် ဆောင်ရွက် လိမ့်မည် ဖြစ်သည်။ အဓိကကျေးလက် လမ်းများအားလုံး ၌ ရေမြောင်း၊လမ်းဖြတ်ရေမြောင်းများ၊ ရေတိုက်စားမှု နှင့် မြေပြိုမှု ကာကွယ်ရန် မြေကာနံရံများပါ ထည့်သွင်းစဉ်းစားသွားမည်ဖြစ်သည်။ လက်ရှိ သစ်သားတံတား များ အဆင့်မြင့်ရန် ကွန်ကရစ်၊ သံမဏိတို့အား အသုံးပြု၍ မြစ်ချောင်းများ ဖြတ်သန်း၍ တံတားများ ဖောက်လုပ် မည်ဖြစ်သည်။ လမ်း အဆင့်အတန်း (ဂ)လမ်း၌ တံတားများ အဆင့်မြင့်ခြင်းနှင့် အသစ်ဖောက် လုပ်ခြင်းအတွက် ဦးစားပေး သတ်မှတ်မှုမှာ ပါဝင်မည်မဟုတ်ပါ။ ရှုပ်ထွေးသော (သို့) ကုန်ကျစရိတ် များခြင်းကြောင့် ကန့်သတ်ထားသော ကျေးရွာများ ဆက်သွယ်ရန်အတွက် မော်တော်ဆိုင်ကယ်လမ်း၊ ခြေလျင်လမ်းနှင့် ရေကြောင်းဆက်သွယ်ရေးများစသည့် အခြားဆက်သွယ်ရေးများဖြင့် ဖြေရှင်း ဆောင်ရွက်ပေးလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။

ဇယား - ၁ အနိမ့်ဆုံး ကျေးလက်လမ်းစံနှုန်းများ

	မျက်နှာပြင် အမျိုးအစား	လမ်းအကျယ်	လမ်းဘေး မြောင်း	တံတားများ	တံတား ခံနိုင်ရည်အား
အဆင့်(က) အမျိုးအစား	ရေပိတ်လွှာ ကတ္တရာ ကွန်ကရစ်	၁၂ ပေ	မြောင်း	သံမဏိ/ ကွန်ကရစ်	AASHTO HS20-44 (၃၆တန်)
အဆင့်(ခ) အမျိုးအစား	အမာခံလမ်း (ကျောက်၊ဂဝံ၊ရိဇာ)	၁၈ ပေ	မြောင်း	သံမဏိ/ ကွန်ကရစ်	၂၀ တန်
အဆင့်(ဂ) အမျိုးအစား	မြောင်း	၆-၁၂ ပေ		သစ်သား	
ဖြတ်သန်းသွားလာမှု > NRRSS ကန့်သတ်ချက်	ရေပိတ်လွှာ ကတ္တရာ	၁၈ ပေ	မြောင်း	သံမဏိ/ ကွန်ကရစ်	AASHTO HS20- 44 (၃၆ တန်)

၈။ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့်တည်ဆောက်ခြင်း။ ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီး အသီးသီးရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများ၏ (၈၀%) အား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်စေရန်နှင့် ကျေးရွာများ၏ (၁၀%) အား ခြောက်သွေ့ရာသီသွားလမ်း ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်ရန် အလို့ငှာ ခြောက်သွေ့ ရာသီသွား လာနိုင်သည့်လမ်းမိုင်ပေါင်း(၂၆၀၀၀)မိုင်အား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့်လမ်းသို့ အဆင့်မြှင့်ရန်လိုအပ်ပါသည်။ ထို့ပြင် လမ်းအသစ်ဖောက်လုပ်ရန် မိုင်ပေါင်း(၆၆၀၀)မိုင်(လမ်းအသစ်အား ရာသီမရွေးသွား လာနိုင်သည့်လမ်းအဖြစ် မိုင်ပေါင်း (၂၄၀၀)မိုင်အပါအဝင်) ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ပါသည်။ အသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်းနှင့် မြှင့်တင်ခြင်းလုပ်ငန်းများအတွက် ခန့်မှန်းငွေ US\$ (၂.၅) ဘီလီယံ (ကျပ် ၃၄၀၀ ဘီလီယံ) ကုန်ကျမည်ဖြစ်သည်။ ယင်းခန့်မှန်းကုန်ကျငွေ အတွင်း၌ တည်ရှိပြီး အဓိကကျေးရွာ ချင်းဆက်လမ်းများအဆင့်မြှင့်အတွက် US\$(၂.၁) ဘီလီယံ၊ မြောင်းလမ်း အသစ်ဖောက် လုပ်ခြင်းအတွက် US\$(၁၃၀)သန်းနှင့် လမ်းအသစ်အား ရာသီမရွေး သွား လာနိုင်သည့်လမ်း အဖြစ် အဆင့်မြှင့်ခြင်းအတွက် US\$(၂၀၀)သန်း တို့ပါဝင်ပါသည်။ ထို့ပြင် လက်ရှိတည်ရှိပြီး သစ်သား တံတားများ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းအတွက် US\$(၂၃၀) သန်းလိုအပ် မည် ဖြစ်ပါသည်။

ပုံ ၃ - ၂၀၁၇ - ၂၀၃၀ အတွင်း အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု လိုအပ်ချက်များ (အမေရိကန် ဒေါ်လာ သန်း)



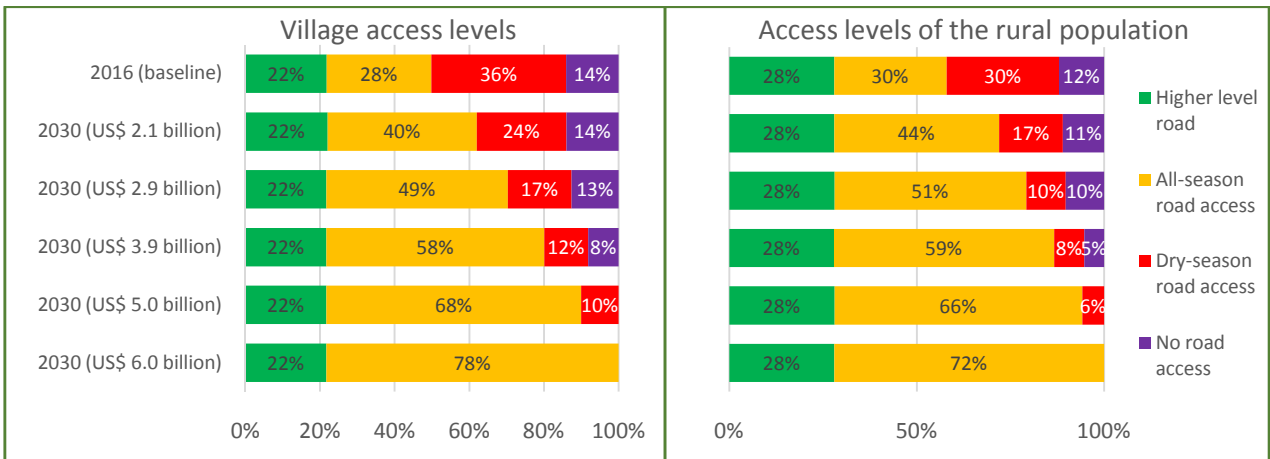
၉။ ဤ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုသည် ၂၀၂၀ ခုနှစ်၌ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် အဓိကကျေးရွာချင်း ဆက်လမ်းများမိုင်ပေါင်း (၄၈၅၀၀)မိုင် (CRRN အားလုံး၏ ၇၀%) ရရှိလိမ့်မည်ဖြစ်ပြီး ကျေးရွာ ပေါင်း(၃၃၅၀၀)ရွာနှင့်ကျေးရွာလူဦးရေ(၂၀)သန်းနီးပါးအား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့်လမ်းများ ဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ကျေးရွာပေါင်း (၁၂၄၀၀)ရွာနှင့် လူဦးရေ (၁၀)သန်းနီးပါး သည် အဆင့်မြင့်လမ်းမကြီးများဖြင့် တိုက်ရိုက်ချိတ်ပြီးဖြစ်သည်။ နောက်ထပ် ခြောက်သွေ့ရာသီ သုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းမိုင်ပေါင်း (၁၂၂၀၀)မိုင် ၊ကျေးရွာပေါင်း (၆၇၀၀)ရွာနှင့် လူဦးရေ(၃)သန်း အပေါ် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည်ဖြစ်သည်။အဓိကကျေးရွာချင်း ဆက်လမ်းများ၏ (၁၀%)မျှ အပေါ်၌ ၂၀၂၀ ခုနှစ်တွင် ပြီးစီးအောင်ဆောင်ရွက်နိုင် လိမ့်မည် မဟုတ်ပါ။ ကျေးရွာပေါင်း (၄၆၀၀)ရွာ လူဦးရေ(၂)သန်းခန့် ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်ရန် ကျန်ရှိမည်ဖြစ်သည်။ မြစ်ကြောင်း တစ်လျှောက်ရှိ ရေကြီးနစ်မြုပ်နေရာ ရှိသည့်ကျေးရွာများ၊ လမ်းဖောက်လမ်း ဖြစ်နိုင် ခြေမရှိသည့် ကျေးရွာများနှင့် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍဆောင်ရွက်ရန် နေရာများရှိကျေးရွာများအားအရေး ကြီး မှတ်သား ရမည်ဖြစ်သည်။

၁၀။ **ရေရှည်တည်တံ့ခြင်းနှင့်ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်း။** အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများရေရှည် တည်တံ့စေရန် နှင့် ရာသီဥတု ပြောင်းလဲခြင်းကြောင့် ပျက်စီးမှုကို ကာကွယ်ရန် အဓိကကျေးရွာ ခြင်းဆက်လမ်းများအားလုံး ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်း ဆောင်ရွက်ရလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ဤထိန်းသိမ်း ခြင်း လုပ်ငန်း၌ လမ်းတစ်လျှောက်ရှိ ရေမြောင်းစနစ်များ ကောင်းမွန်ရေးနှင့် လမ်းထိန်းသိမ်း ကာကွယ်ရေး တို့အတွက် နှစ်စဉ် ပုံမှန် ပြင်ဆင် ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းနှင့် နှစ်အနည်းငယ်ကြာ၍ ပျက်စီးသွားသည့် လမ်းများ ပြန်လည်ပြုပြင်ရန် လိုအပ်ချက်ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများ ပါဝင်မည် ဖြစ်သည်။ လိုအပ်ချက်အရ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများအား ကန်ထရိုက် စနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်သွားရ ပါမည်။ လမ်းပြင်ဆင်ရေးအစီအမံလုပ်ငန်းများအတွက် စနစ်တကျဖြင့် လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် နှစ်စဉ်လမ်းများ ကွင်းဆင်းစစ်ဆေးခြင်းအား အခြေခံ၍ ပြင်ဆင် သွားရလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ပုံမှန်ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ဆောင်ရန် လမ်းအရှည်တိုးလာပါက ပြင်ဆင် ထိန်းသိမ်းခြင်း လုပ်ငန်း များအတွက် စုစုပေါင်းခန့်မှန်းကုန်ကျငွေ မှာ ၂၀၁၇ ခုနှစ် မှ စတင်၍ တစ်နှစ်လျှင် US\$ (၄၀)သန်းမှ ၂၀၂၀ ခုနှစ်အရောက်၌ တစ်နှစ်လျှင်US\$ (၁၂၀)သန်း တိုးမြှင့် လျာထားသွားရမည် ဖြစ်သည်။ ၂၀၂၀ ခုနှစ်အထိ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်း အတွက် ကုန်ကျ ငွေမှာ US\$ (၁.၄)ဘီလီယံ ဖြစ်သည်။ ပြင်ဆင် ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းအား ပုံမှန် ဘတ်ဂျက်၏ အနည်းဆုံး(၂၀%) လျာထားသွားရမည်ဖြစ်ပြီး ၂၀၂၀ ခုနှစ်၌ ဘတ်ဂျက်၏ အနည်းဆုံး(၃၅%) အထိ တိုးမြှင့် လျာထား သွားမည် ဖြစ်သည်။

၁၁။ **ကျေးလက်လမ်းရန်ပုံငွေ။** ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းအတွက်US\$(၁.၄)ဘီလီယံနှင့် အဆင့်မြင့် တင်ခြင်း၊ အသစ်တည်ဆောက်ခြင်းအတွက် US\$ (၂.၅) ဘီလီယံအပါအဝင် ၂၀၂၀ ခုနှစ် အထိ မဟာဗျူဟာကာလအတွင်း ရန်ပုံငွေUS\$(၃.၉)ဘီလီယံ လိုအပ်မည်ဖြစ်သည်။လိုအပ်သည့် ရန်ပုံငွေ အား ရင်းမြစ်(၃)ခုမှ ရရှိလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ စုစုပေါင်း US\$ (၂.၁)ဘီလီယံ(လိုအပ်ချက် ထက်ဝက် မျှသာ)အားပြည်ထောင်စုရန်ပုံငွေနှင့် ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးရန်ပုံငွေတို့မှ ရရှိလိမ့် မည် ဖြစ်သည်။

လွန်ခဲ့သော (၃)ခန့်က ပြည်ထောင်စု ဘတ်ဂျက်ရန်ပုံငွေ တစ်နှစ်လျှင် US\$ (၁၅၀) သန်း ဖြစ်ခဲ့သည်။ အစိုးရအဖွဲ့၏ ရန်ပုံငွေသည် ပြည်ထောင်စုဘတ်ဂျက်ရန်ပုံငွေ မှ ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီးများသို့ ပုံမှန် လွှဲပြောင်း ပေးသည်ကို တွေ့မြင်ရလိမ့်ဖြစ်သည်။ ဒုတိယ ရင်းမြစ် တစ်ခုမှာ လက်ရှိ တိုးဂိတ် (toll) များနှင့် ယာဉ်အသုံးပြုခ အပါအဝင် စက်သုံးဆီအပေါ် ကောက်ခံသည့် အခွန်သစ် စနစ်ဖြင့် ရန်ပုံငွေ ရယူသွားပါမည်။ ယင်းစက်သုံးဆီအခွန် ကောက်ခံမှု စနစ် မှ US\$ (၁.၀)ဘီလီယံရရှိစေရန် မျှော်မှန်းပါသည်။ မဟာဗျူဟာ ကာလအတွင်း ရန်ပုံငွေလိုအပ်ငွေ US\$ (၈၀၀)သန်းအား တတိယရင်းမြစ်တစ်ခုဖြစ်သည့် ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများထံ မှ ဖြည့်ဆည်းသွားမည်ဖြစ်သည်။ ဖွံ့ဖြိုးရေး မိတ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများထံမှ တစ်နှစ်လျှင် US\$ (၄၀)သန်း ကနဦးလျာထားရမှ မဟာဗျူဟာ ကာလပြီးဆုံးချိန် ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ တစ်နှစ်လျှင် US\$(၈၀-၉၀)သန်း အထိတိုးမြှင့် လျာထားသွား မည်ဖြစ်သည်။ ဤမဟာဗျူဟာ ရည်မှန်းချက် အောင်မြင်ရန် ရန်ပုံငွေရရှိမှုအပေါ် မှီခိုမှုမြင့်မား လျက်ရှိသည်။ အကယ်၍ စက်သုံးဆီအပေါ်မှ ရန်ပုံငွေ မရရှိပါက ကျေးလက် နေလူဦးရေ (၂.၅)သန်းအနည်းငယ်သာ ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့် လမ်းများ အသုံးပြု နိုင်မည် ဖြစ်သည်။ ပြည်ထောင်စု ဘတ်ဂျက် ရန်ပုံငွေ လျော့နည်းရရှိပါက ကျေးလက်နေလူဦးရေ(၅)သန်းသည် ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့် လမ်းအသုံးပြု နိုင်မည် မဟုတ်ဘဲ ကျေးလက် ပြည်သူများ၏ အသက်မွေးဝမ်းကျောင်းနှင့် စီးပွားရေး များအပေါ် များစွာ သက်ရောက်စေမည် ဖြစ်သည်။

ပုံ-၄ ကျေးရွာနှင့် ကျေးလက်လူဦးရေ ဆက်သွယ်မှုအဆင့်အပေါ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အဆင့်၏ အကျိုးသက်ရောက်မှု



၁၂။ **ရန်ပုံငွေ လျာထားခြင်း။** ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီး အသီးသီး၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု လိုအပ်ချက်နှင့် ဆက်သွယ်မှုအဆင့်များပေါ် အခြေခံ၍ မတူညီသော ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီးများ၌ ရန်ပုံငွေ များ ခွဲဝေလျာထားသွားမည်ဖြစ်သည်။ လက်ရှိ ရန်ပုံငွေလျာထားရာ၌ ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီးများ၏ လူဦးရေအနည်းအများပေါ်မူတည်၍ ခွဲဝေလျက်ရှိသည်။ ဆက်သွယ်သွားလာမှု နိမ့်ကျသော၊ ရင်းနှီးမှု မြင့်မားစွာလိုအပ်သော (ချင်း၊ ရခိုင်၊ ရှမ်း စသည့်) ဒေသများသည် ရန်ပုံငွေ ရရှိမှု အချိုးအစားများစွာ လက်ခံရရှိမည်ဖြစ်ပြီး ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှု မြင့်မားသော၊ ရင်းနှီးမှု နည်းပါးသော (မွန်၊ ရန်ကုန်၊ မန္တလေး စသည့်) ဒေသများသည် ရန်ပုံငွေရရှိမှုအချိုးအစား အနည်းငယ် ရရှိစေမည်ဖြစ်သည်။ ဖွံ့ဖြိုးရေး မိတ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများသည် ဆက်သွယ်သွား လာနိုင်မှု နိမ့်ကျသည့်

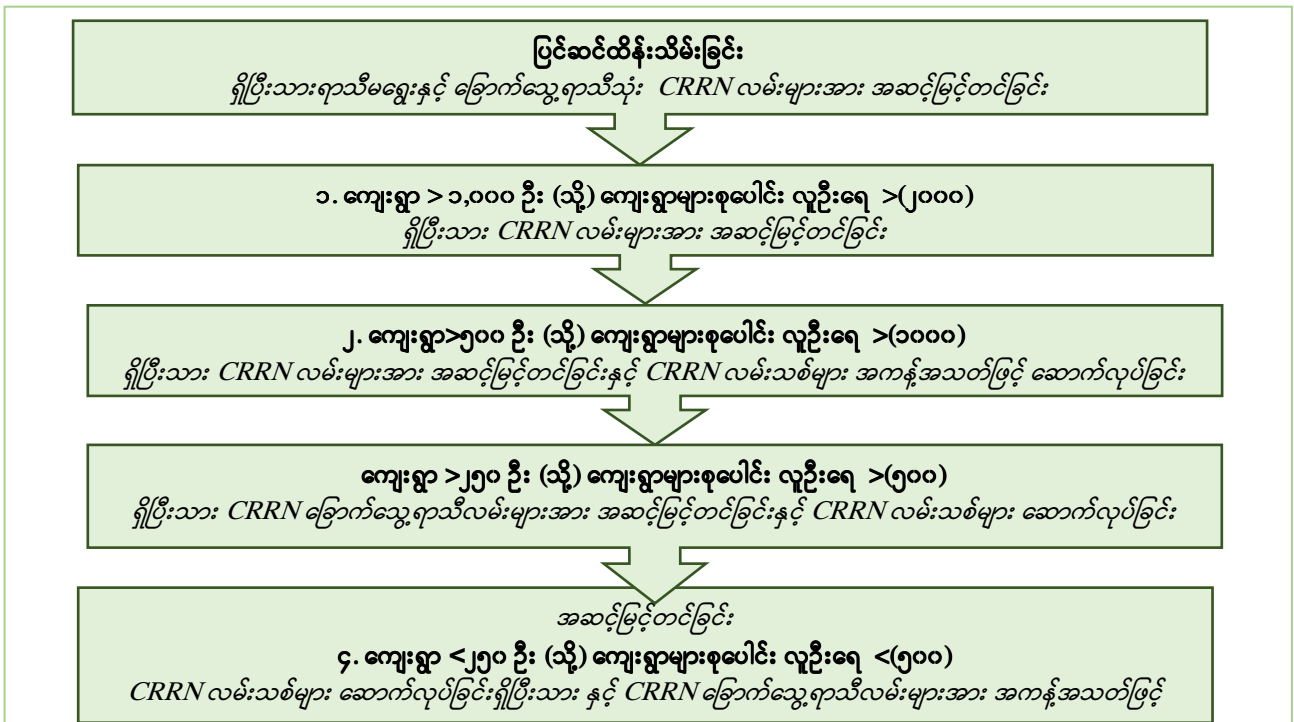
ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးများဆီ သို့ ဦးတည်သွားမည်ဖြစ်သည်။ ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီး အပေါ် အဝင် မတူညီသော မြို့နယ်များ၌ တူညီသည့် အခြေခံအချက်များကို အခြေခံ၍ လက်ရှိ ဆက်သွယ် သွားလာနိုင်မှုအဆင့်အတန်းနှင့်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအပေါ်မူတည်၍ ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီး အသီးသီး ၌ ကျေးလက်လမ်းအသုံးပြုရန်ပုံငွေ လျာထားသွား လိမ့်မည် ဖြစ်သည်။ ကျေးလက် နေ လူဦးရေ၏ ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှုအဆင့်အတန်း အရ မတူညီသော ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသ ကြီးများကြားတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအတွက် ကြီးမားသော တူညီ ချက်များ ရရှိစေခြင်းဖြင့် ကျေးလက် လမ်းများ ရန်ပုံငွေ လျာထားခြင်းကို ပိုမိုသေချာ စေမည်ဖြစ် သည်။ ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီး အသီးသီး ရှိ ကျေးရွာများ၏ အနည်းဆုံး(၈၀%)အား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများ အသုံးပြုနိုင် လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။

ပုံ ၅ ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးများ ရန်ပုံငွေလျာထားမှု



၁၃။ လမ်းများအားဦးစားပေးအဆင့်သတ်မှတ်ခြင်း။ ကျေးလက်လမ်းများရန်ပုံငွေသည် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အသီးသီးရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများ၏ ၈၀% အား ရာသီ မရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် အချိန်တိုအတွင်းနှင့် အနည်းဆုံးသော ကုန်ကျမည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက် ပေးသွားရန် ရည်ရွယ်ပါသည်။ ရန်ပုံငွေအသုံးပြုရာ၌ ပထမဦးစွာ လက်ရှိ တည်ရှိပြီး အဓိက ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်း အားလည်းကောင်း ကျန်ရန်ပုံငွေ ဖြင့် အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့်အသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်လိမ့် မည်ဖြစ်သည်။

ပုံ- ၆ ကျေးရွာများဦးစားပေးအဆင့်သတ်မှတ်ခြင်း



၁၄။ ဦးစားပေး သတ်မှတ်ချက်များ အား လူဦးရေအများအပြား ဆက်သွယ်သည့်လမ်းအား ဦးစားပေး သတ်မှတ် လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ကျေးရွာတစ်ရွာသည် လူဦးရေ (၁၀၀၀)နှင့်အထက်(သို့) ကျေးရွာများ ပေါင်းခြင်းဖြင့် လူဦးရေ (၂၀၀၀) အထက်ကျေးရွာများအား ပထမ ဦးစားပေး အဖြစ်သတ်မှတ်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ကျေးရွာတစ်ရွာသည် လူဦးရေ (၅၀၀)နှင့်အထက်(သို့) ကျေးရွာ များ ပေါင်းခြင်းဖြင့် လူဦးရေ (၁၀၀၀) အထက်ကျေးရွာများအား ဒုတိယဦးစားပေး အဖြစ် သတ်မှတ် လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ကျေးရွာတစ်ရွာသည် လူဦးရေ (၂၅၀)နှင့်အထက်(သို့) ကျေးရွာများ ပေါင်းခြင်းဖြင့် လူဦးရေ(၅၀၀)အထက် ကျေးရွာများအား တတိယဦးစားပေး အဖြစ် သတ်မှတ် လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။လူဦးရေအနည်းငယ်သာရှိသောအဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းမဟုတ်သည့်လမ်း များအား စတုတ္ထဦးစားပေးအဖြစ် သတ်မှတ်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ဦးစားပေးလမ်း (၄) မျိုး၏ အဆင့် အတန်းအသီးသီး၌ မတူညီသည့်များစွာသော အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ အကြမ်းဖျဉ်း အားဖြင့် ပါဝင်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ (CRRN) အမြင့်ဆုံး (Higher categories) ဦးစားပေးလမ်းများအားဆောင်ရွက်ပြီးလျှင် အနိမ့်ဆုံး ဦးစားပေး (Lower Categories) လမ်းများရွေးချယ် ဆောင်ရွက်ရန် ရန်ပုံငွေရရှိစေ မည်ဖြစ်သည်။ ဦးစားပေး အဆင့်အတန်းအသီးသီး၌လမ်းများအားလူမှုစီးပွားဘဝသတ်မှတ်ချက်များ(တစ်မိုင်အပေါ်အကျိုး ပြုလူဦးရေ၊ယာဉ်သွားလာနှုန်း၊ ဆင်းရဲမှုနှုန်း၊ ပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှု၊ မြေယာလျော်ကြေး၊နှင့် ပြန်လည်နေရာချထားပေးရန်လိုအပ်ချက်စသည်)ဖြင့်လမ်း၏ အဆင့်အတန်းသတ်မှတ် သွားမည် ဖြစ်သည်။ဦးစားပေးလမ်းများသတ်မှတ်မှုအား လွတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ကျေးလက်ဒေသ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန၊ နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနနှင့် သက်ဆိုင်သည့်ဝန်ကြီးဌာနတို့၏ သဘော တူညီချက်ဖြင့် ရွေးချယ်သွားမည်ဖြစ်သည်။

၁၅။ **စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်းနှင့်ဆောင်ရွက်ခြင်း။** ဤမဟာဗျူဟာ၏ အကောင်အထည်ဖော် ရာတွင် တိုးတက်မှုအား စောင့်ကြည့်ရန် အောက်ဖော်ပြပါ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုညွှန်းကိန်းများနှင့် သတ်မှတ်ချက်များကိုအသုံးပြုရပါမည်။ ညွှန်ကိန်းအသီးသီးအတွက် ၂၀၁၆ ခုနှစ် အောက်ခြေမျဉ်း တန်ဖိုးများ (baseline values) ကို အခြေခံတွက်ချက်ထားပြီး ၂၀၂၀ နှင့် ၂၀၂၅ ခုနှစ်များ ၌ အလယ်အလတ် ရည်မှန်းချက်များအပါအဝင် ၂၀၃၀ခုနှစ် အတွက် ရည်မှန်း ထားရှိပြီး ဖြစ်ပါ သည်။ ပြက္ခဒိန်နှစ်တစ်နှစ်၏ အဆုံးလ၌ ယင်းနှစ်၏အခြေခံအချက်များပေါ် အခြေခံ၍ လုပ်ငန်း ဆောင် ရွက်မှုညွှန်းကိန်းများ အား တွက်ချက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ မဟာဗျူဟာရည်မှန်းချက် အောင်မြင်ရန် ရည်ရွယ်ချက်ဖြင့် နောက်နှစ် ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွက် ဘတ်ဂျက်လျာထားနိုင် စေရန် အလို့ငှာ လုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်မှု ညွှန်းကိန်းများ တိုးတက်ဆောင်ရွက်ရလိမ့်ဖြစ်သည်။

၁၆။ **အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာတာဝန်များ။** ၂၀၁၆ ခုနှစ်မှာ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး နှင့်ဆက်သွယ် သည့် ဝန်ကြီးဌာန(၄)ခုပါဝင်သည့် ဒေသန္တရလမ်း၊တံတားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကော်မတီ(၃)ခုအား ဖွဲ့စည်း ခဲ့ပါသည်။ ယင်းကော်မတီ၌ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီး ဌာန၊နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနနှင့် စိုက်ပျိုးရေး၊မွေးမြူရေးနှင့်ဆည်မြောင်း ဝန်ကြီးဌာန လက်အောက်ရှိကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနတို့ပါဝင်သည်။ဒေသန္တရ လမ်း၊တံတား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက် ရေးဗဟိုကော်မတီသည် ရည်မှန်းချက်များအောင်မြင်ရန် မဟာဗျူဟာများ ချမှတ် ဆောင် ရွက်လိမ့် မည်ဖြစ်သည်။ယင်းကော်မတီသည် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအစီအမံများ အတည်ပြုခြင်း၊ ပြည်ထောင်စု အစိုးရအဖွဲ့ပြည်နယ်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့နှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်အဖွဲ့များထံ ရန်ပုံငွေတောင်းခံခြင်း ၊ လမ်းရန်ပုံငွေ (Road Fund)မိတ်ဆက်ပေးခြင်းနှင့် ကျေးလက်လမ်း၊ တံတားစံနှုန်းသတ်မှတ်ချက် များအားအတည်ပြုပေးရမည်ဖြစ်သည်။ ဒေသန္တရလမ်း၊ တံတားဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းကော်မတီ သည် ကျေးလက်လမ်း၊တံတား ဒီဇိုင်းသတ်မှတ်ချက် ရေးဆွဲခြင်း ၊မဟာဗျူဟာလုပ်ငန်းတိုးတက်မှုအား စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်း၊ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီး၏ နှစ်စဉ် ရန်ပုံငွေလျာထားမှုကို သတ်မှတ်ပေး ခြင်းစသည်လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရလိမ့်မည်။ ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီးများ၏ ဒေသဆိုင်ရာ လမ်း၊တံတားဖွံ့ဖြိုးရေးကြီးကြပ်မှုကော်မတီသည် ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီးများ၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံ မှုအစီအမံများ ပြင်ဆင်ခြင်း၊ မြေယာလျော်ကြေး ဆောင်ရွက် ပေးရန် လိုအပ်ပါက ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက် ပေးခြင်း၊ မြို့နယ်များ၏ နှစ်စဉ်ရန်ပုံငွေလျာထားမှုကို အတည်ပြုပေးခြင်းနှင့်မတူညီသည့် ဝန်ကြီးဌာနများနှင့်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခြင်း စသည်တို့ ဆောင် ရွက်ရလိမ့်မည်။

၁၇။ နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနနှင့်ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန တို့သည် မြို့နယ် အသီးသီး၏ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း(CRRN)သတ်မှတ်ခြင်း၊နှစ်စဉ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အစီ အမံများ ပြင်ဆင်ခြင်း၊အဆင့်မြင့် အဆင့်များပေါင်းစပ်ခြင်း၊အတည်ပြုပြီးသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အစီအမံအား အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊အဆင့်(၃)ဆင့်စနစ်ဖြင့် အရည်အသွေးစစ်ဆေး ခြင်းအား မိတ်ဆက်ခြင်းနှင့် ဆောင်ရွက်ခြင်း၊လမ်းလုပ်ငန်းနှင့် သက်ဆိုင်သည့် အချက် အလက် များပုံမှန်ကောက်ယူခြင်းနှင့် ရရှိသည့်အချက်အလက်များအား ကျေးလက်လမ်းအခြေခံ အချက် အလက်၌ဖြည့်သွင်းဆောင်ရွက်ရလိမ့်ဖြစ်သည်။အဆင့်မြင့်ခြင်း၊ တည်ဆောက်ခြင်းနှင့် ပြင်ဆင်

ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများအား ပြည်သူ့ကို အခြေခံသည့်အဖွဲ့အစည်းများ(သို့)ပုဂ္ဂလိက လုပ်ငန်းရှင်များဖြင့်ဆောင်ရွက်လိမ့်မည်။ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနနှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနတို့ ပူးပေါင်း၍ သုတေသနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးယူနစ် အား ထူထောင် သွားမည်ဖြစ်ပြီး အဆိုပါသုတေသနယူနစ်မှ လုပ်ငန်းသုံးပစ္စည်းများ စမ်းသပ်ခြင်း၊ အရည်အသွေးစစ်ဆေးခြင်း၊ စံနှုန်းအသစ်ဖြင့် လမ်းများစမ်းသပ်တည်ဆောက်ခြင်း ဆောင်ရွက်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ၂၀၂၀ ခုနှစ်တွင် ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရှိသော နိုင်ငံတော် ကျေးလက် လမ်း ကိုယ်စားလှယ်(National Rural Road Agency, NRRA) အား ဖွဲ့စည်းသွားမည်ဖြစ်ပြီး ၎င်းသည် ကျေးလက်လမ်းကဏ္ဍ စီမံခန့်ခွဲခြင်း(အရည်အသွေးစစ်ဆေးခြင်း၊အစီအမံရေးဆွဲခြင်း၊စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်း..) တာဝန်ယူဆောင်ရွက်လိမ့်မည်။ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ကျေးလက် လမ်းကဏ္ဍပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုကိုပိုမိုကောင်းမွန်လာစေမည်ဖြစ်သည်။

အကျဉ်းချုပ်

ဤ ကျေးလက်လမ်းများဆိုင်ရာ အမျိုးသားအဆင့်မဟာဗျူဟာအား စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် ဆည်မြောင်းဝန်ကြီးဌာန လက်အောက်ရှိ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနတို့မှ ပူးပေါင်းရေးဆွဲ လျက်ရှိပါသည်။ မဟာဗျူဟာသည် မြန်မာနိုင်ငံတွင်းရှိ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်ခြင်းမရှိသည့် ကျေးလက်လမ်းများအားဆောင်ရွက်ရန်ဖြစ်ပြီး ကျေးလက်နေပြည်သူများများ၏ ကျန်းမာရေးဝန်ဆောင်မှုများ၊ ပညာရေး၊ အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ၊ ဈေးနှင့်အခြားဝန်ဆောင်မှုများ၊ နိုင်ငံအဝန်းဖွံ့ဖြိုးရေးကန်သတ်မှုများ အပေါ်သက်ရောက်စေမည်ဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံအတွင်း ကျေးလက်ဆင်းရဲမှု၊ မညီမျှမှုများဖြေရှင်းရန်နှင့် ကျေးလက်ဒေသများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အဓိကချဉ်းကပ်ရာ၌ အစိုးရအဖွဲ့ သည် ၂၀၃၀ ခုနှစ်တွင် ကျေးလက် ဒေသရှိ လမ်းများရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် အဆင့်တိုးတက်ရန် မည်သို့ဆောင်ရွက် မည်ကိုမဟာဗျူဟာ မှ ဖော်ပြထားရှိပါသည်။ လာမည့်(၁၅)နှစ်၌ ကျေးလက်လမ်းများကဏ္ဍ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ညွှန်ပြရန် ဆောင်ရွက်ရန်ဖြစ်ပါသည်။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ၌ အထောက်အကူပြုမှု ပိုမို သေချာစေရန် ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ ကျေးလက်နေပြည်သူအများအပြား ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့် လမ်းများအဖြစ် အသုံးပြု နိုင်အောင် ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် ဆက်သွယ် ရေးကန်သတ်ချက်များဖြေရှင်းနိုင်ရန် အကောင်းဆုံး နည်းလမ်းများဖြင့် ဆောင်ရွက် သွားမည်ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၃၀ ခုနှစ်မှာ ရေရှည်တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက် မှုပန်းတိုင် (Sustainable Development Goals , SDGs) အောင်မြင်မှုကို အထောက် အပံ့ရစေမည် ဖြစ်ပါသည်။

၁၈။ မြန်မာနိုင်ငံရှိ ကျေးရွာများ၏ ငါးပုံတစ်ပုံခန့်သည် လမ်းများနှင့် ဆက်သွယ်ထားခြင်း မရှိပါ။ လမ်းများဖြင့် ဆက်သွယ်ထားသော ကျေးရွာထက်ဝက်ကျော်မှာလဲ မိုးရာသီတွင် ဖြတ်သန်းသွားလာရန် မဖြစ်နိုင်သော နွေရာသီသုံး ကျေးလက်လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက် ထားခြင်း ဖြစ်သည်။² ခြုံခြုံပြောရလျှင် မြန်မာနိုင်ငံရှိ လူဦးရေ(၁၅) သန်းကျော်သည် ရာသီမရွေး သွားလာ နိုင်သည့် လမ်းများ မရှိခြင်းကြောင့် တစ်နှစ်ပတ်လုံးဖြစ်စေ၊ တစ်စိတ် တစ်ဒေသ ဖြစ်စေ သီးသန့် ခွဲခြားထားခြင်းခံနေရသည်။ ဤသို့ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများနည်းပါးမှုသည် ကျေးလက်နေပြည်သူများ၏ ကျန်းမာရေးဝန်ဆောင်မှုများ၊ ပညာရေး၊ အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ၊ ဈေးများနှင့်အခြား ဝန်ဆောင်မှုများထံသို့ ရောက်ရှိနိုင်မှုကို ပြင်းထန်စွာ အကျိုးသက်ရောက်မှု ဖြစ်ပေါ်စေပြီး ၎င်းတို့၏ တိုးတက်မှုကို ကန့်သတ်စေနိုင်ရုံ မျှမကပဲ တိုင်းပြည်၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက် မှုကိုပါ ကန့်သတ် ထားသလို ဖြစ်စေပါသည်။

²A portion of villages are also connected by higher-level dry-season roads that are not covered by this strategy.

၁၉။ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး အခြေခံအဆောက်အအုံအားနည်းမှုနှင့် အခြား ဆက်စပ် နည်းလမ်းများသည် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး မလုံလောက်မှုများကြောင့် ဖြစ်ပွားရသော(၇၅)ရာခိုင်နှုန်းသော မမွေးဖွားမီ(၅)လနှင့် မွေးဖွားပြီး တစ်လအတွင်း သေဆုံးမှုများနှင့်တကွ မလိုလားအပ်သော သေဆုံးမှုများဆီသို့ ဦးတည်စေသည်။ ပိုမိုကောင်းမွန်သော ကျေးလက်လမ်းများသည် ကလေးသူငယ်များအတွက် ပိုမိုကောင်းမွန်သောမူလတန်းနှင့် အလယ်တန်းပညာရေးများကို လည်းကောင်း၊ ပိုမိုကောင်းမွန်သော ဆရာ၊ဆရာမများကို လည်းကောင်း၊ ပိုမိုကောင်းမွန်သော သင်ကြားရေးအထောက်အကူပြုပစ္စည်းများကိုလည်းကောင်း ပညာရေး နှင့်ဆောက်လုပ်ရေး ဆိုင်ရာ ပစ္စည်းများအတွက် ပိုမိုလွယ်ကူသော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးမှ တစ်ဆင့် ဖြစ်ထွန်း စေနိုင်ကြောင်း နိုင်ငံတကာအဆင့်တွင် သက်သေပြခဲ့ပြီး ဖြစ်သည်။ လမ်းပန်း ဆက်သွယ်မှု ဖန်တီးပေးခြင်းအားဖြင့် ဈေးကွက်များသို့ရောက်ရှိနိုင်မှုတိုးတက်ခြင်း၊ပိုကောင်းသော မြေဩဇာများနှင့်စိုက်ပျိုးရေးဆိုင်ရာ အကြံသစ်များကိုပိုမိုအသုံးပြုလာနိုင်မှု၊ စိုက်ပျိုးရေး ထုတ်ကုန်များကိုပိုမို ကောင်းမွန်လာစေ နိုင်မှု၊ အလုပ်အကိုင် ပိုမိုရရှိလာမှု၊ လူနေမှု အဆင့်အတန်း ပိုမိုမြင့်မားလာမှုနှင့် ဆင်းရဲ နွမ်းပါးမှုများ လျော့ချနိုင်မှုတို့အား ဦးတည် ဖော်ဆောင်ပေးနိုင် ကြောင်းသိသာအရေးပါသော နိုင်ငံတကာဆိုင်ရာ သက်သေ သာဓကများလဲရှိနေပြီဖြစ်သည်။တိုးတက်သော ကျေးလက် လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေး အခြေခံ အဆောက်အအုံ များသည် လူနှင့် ကုန်ပစ္စည်းများ သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရသော စရိတ်များကို သိသာစွာ လျော့ချ ပေးနိုင်သည့်အတွက် ကူးသန်းသွားလာမှု နှုန်းများတိုးတက် လာပြီး ဈေးကွက်များနှင့် ဝန်ဆောင်မှုများအကြား ကူးလူးဆက်ဆံမှုများ မြင့်တက်စေသည့် အတွက် ဝန်ဆောင်မှုစီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုကို တိုးတက် စေနိုင်သည့်အပြင် ကျေးလက်ဒေသများ သီးခြား ကွဲထွက်နေမှုကိုပါ လျော့ချပေးနိုင်သည်။

၂၀။ သင့်တင့်သော လမ်းများမရှိပါက ကျေးလက်နေ ပြည်သူများအနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ ဘဝကို မြှင့်တင်ရန်နှင့် နိုင်ငံတော်၏ စီးပွားရေးကဏ္ဍတွင် တစ်ဖက်တစ်လမ်း ပါဝင်နိုင်ရန် လိုအပ်သော ဝန်ဆောင်မှုများနှင့်ပစ္စည်းပစ္စယများအားဆက်သွယ်ရယူနိုင်မှုရှိမည် မဟုတ်ပါ။ မြန်မာနိုင်ငံ တော်အစိုးရအနေဖြင့် တိုးတက်ကောင်းမွန်သော ကျေးလက်လမ်းများသည် ကျေးလက်ဒေသ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်နှင့် ကျေးလက်ဒေသ ဆင်းရဲနွမ်းပါးမှု၊ နိုင်ငံအတွင်း မညီမျှမှုများကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရာတွင် အဓိကကျကြောင်း ထည့်သွင်းစဉ်းစားပါသည်။ ယင်းသည် မြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရအနေဖြင့် ရရှိရန် ရည်မှန်း၍ တစ်စိုက်မတ်မတ် ပြုလုပ်နေသော ၂၀၃၀ ရေရှည်တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ပန်းတိုင်များ (Sustainable DevelopmentGoals, SDGs) နှင့် ကိုက်ညီပါသည်။ ကျေးလက်လမ်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် ရရှိလာသော ရလဒ်ဖြစ်သည့် ဝန်ဆောင်မှု များနှင့် ပစ္စည်းပစ္စယများထံသို့ ဆက်သွယ်နိုင်မှု တိုးတက်ခြင်းသည် အောက်ပါ SDGs များကို အထောက်အကူ ဖြစ်စေနိုင်မည်ဟု မျှော်မှန်း ထားသည်။

- **SDG # ၁ - ဆင်းရဲနွမ်းပါးမှုလျော့ချရေးနှင့်ဆက်စပ်မှု**— ကျေးလက်ဒေသရှိ လမ်းများသည် ကျေးရွာပြင်ပရှိ အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများသို့ ရောက်ရှိနိုင်မှုကို ဖန်တီးပေး နိုင်သည့်အပြင် ထုတ်ကုန်များရောင်းချခြင်းနှင့် ကုန်ကြမ်းများဝယ်ယူရေး အတွက် ဈေးကွက်

များသို့ ရောက်ရှိနိုင်မှုကို ဖန်တီးပေးသည်။ ပညာရေးအတွက်လဲ လိုအပ်သည် များကို ဖြည့်ဆည်းနိုင်သဖြင့် အနာဂတ်ဝင်ငွေ ရရှိနိုင်မှုအခွင့်အလမ်းများ ကို တိုးတက် စေပါသည်။

- **SDG#၂-ငတ်မွတ်ခေါင်းပါးမှုလျှော့ချရေးနှင့်ဆက်စပ်မှု**—ကျေးလက်ဒေသရှိ လမ်းများ သည် စိုက်ပျိုးရေးဆိုင်ရာ ထုတ်ကုန်များ တိုးတက်များပြားစေရန်၊ လိုအပ်သော ဗဟုသုတနှင့် အကြံဉာဏ်များသို့ ရောက်ရှိစေရန် ကူညီထောက်ပံ့ပေးရင်း ဝင်ငွေနှင့် စားသောက်သုံးစွဲမှု ဆိုင်ရာများပိုမိုတိုးတက်မြင့်မားမှု ကိုဦးတည်သွားနိုင်ကြောင်း သက်သေပြခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။
- **SDG # ၃ - တိုးတက်သောကျန်းမာရေးနှင့်ဆက်စပ်မှု**—ကျေးလက်ဒေသ လမ်းများသည် ကျန်းမာရေးအကူအညီ၊ ဝန်ဆောင်မှုများနှင့် ကျန်းမာရေး ပညာပေး ခြင်းများသို့ ရောက်ရှိ နိုင်ရန် ထောက်ပံ့ပေးပြီး ကျေးလက်ဒေသရှိ ကျန်းမာရေးအဆင့်အတန်း ကို မြင့်တင်ပေးနိုင် ကြောင်း သက်သေ ပြခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။
- **SDG # ၄ - တိုးတက်သောပညာရေးနှင့်ဆက်စပ်မှု**— ကျေးလက်ဒေသ လမ်းများသည် ပညာရေးအဆောက်အဦများသို့ တစ်နှစ်ပတ်လုံး ရောက်ရှိနိုင်ရန် ကူညီဖြည့်ဆည်း ပေးပြီး တိုးတက်လာသောပညာရေးအဆင့်ဦးဆောင်လမ်းပြရန်၊ ပညာသင်ကြားရန် အခက်အခဲများ နှင့် ကုန်ကျစရိတ်များကို လျှော့ချပေးသည့်အပြင် ကျောင်းထွက်မှု နှုန်းကိုလဲ လျှော့ချ ပေးနိုင်ကြောင်း သက်သေပြခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။
- **SDG # ၈ - အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများတိုးတက်မှုနှင့်ဆက်စပ်မှု**— ကျေးလက်ဒေသ လမ်းများသည် ကျေးရွာပြင်ပရှိ အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများသို့ ရောက်ရှိနိုင်မှုအား တိုးတက်ကူညီဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ယုံသာမကကျေးရွာအတွင်းတွင်လဲ ဝင်ငွေရရှိနိုင်မှု အခွင့် အလမ်းများကို တိုးတက် ဖြစ်ထွန်းစေနိုင်ကြောင်း သက်သေပြ ခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။
- **SDG # ၉ - ခံနိုင်ရည်ရှိသောအခြေခံအဆောက်အအုံများဆောက်လုပ်ခြင်းနှင့် ဆက်စပ်မှု**— ကျေးလက်ဒေသ လမ်းများသည် တစ်နှစ်ပတ်လုံး သွားလာနိုင်သော ဆယ့်နှစ်ရာသီ လမ်းများအဖြစ် တည်ဆောက်နေကြပြီဖြစ်ပြီး ရာသီဥတုဒဏ်ခံနိုင်မှုနှင့် လိုက်လျော ညီထွေ ရှိသောပုံစံများနှင့် သင့်တော်သော ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုများမှတစ်ဆင့် ရေရှည် တည်တံ့ နိုင်မှုအား အာမခံပေးနိုင်ပါသည်။
- **SDG # ၁၀ - မညီမျှမှုများအားလျှော့ချပေးရေးနှင့်ဆက်စပ်မှု**— ကျေးလက်ဒေသ လမ်းများမှတစ်ဆင့် တိုးတက်လာသော ဝန်ဆောင်မှုနှင့် အဆောက်အဦများသို့ ရောက်ရှိ နိုင် မှုသည် နိုင်ငံအတွင်းရှိ ဝေးလံခေါင်သီသောဒေသများနှင့် အခြားဒေသများအကြား မညီမျှ မှုများကို လျှော့ချပေးနိုင်ကြောင်း သက်သေ ပြခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။

ပုံ-၇ ရေရှည်တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ပန်းတိုင်များ



၂၁။ ဤ ကျေးလက်ဒေသလမ်းများဆိုင်ရာ အမျိုးသားအဆင့်မဟာဗျူဟာသည် အာရှဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ် (ADB)၏ နည်းပညာအကူအညီနှင့်အတူ စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် ဆည်မြောင်း ဝန်ကြီးဌာန (MOALI)နှင့်နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MOBA)တို့ပူးပေါင်းပြင်ဆင်ခြင်းဖြစ်သည်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့်ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနတို့မှလည်း မဟာဗျူဟာ ပြင်ဆင်ရေးဆွဲရာ၌ ပါဝင်ပါသည်။ ၎င်းမဟာဗျူဟာသည် လာမည့် (၁၅)နှစ်အတွင်း ကျေးလက်လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍတွင်ရင်းနှီးမြုပ်နှံမှုများကိုလမ်းညွှန်ပေးသွားရန်ဖြစ်ပြီး ၂၀၃၀မတိုင်မီ ကျေးလက်ဒေသနေ ပြည်သူများအတွက်ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်မှု ဖန်တီးပေးကာ ဆက်သွယ်မှု အကန့်အသတ် ဖြစ်နေသော ပြဿနာများကို အကောင်းဆုံးပုံစံဖြင့် ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်ရန် ကူညီထောက်ပံ့ပေးနိုင်သော ရင်းနှီးမြုပ်နှံမှုများဖြစ်ကြောင်း သေချာစေရန် ဆောင်ရွက် သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။

အကျဉ်းချုပ်

ကျေးလက်ဦးစီး DRD နှင့် နယ်စပ်ရေးရာ ဝန်ကြီးဌာန (MOBA) တို့မှ ပူးပေါင်း စီမံခန့်ခွဲ လျှက်ရှိသော ကျေးလက်လမ်းမိုင်ပေါင်း (၆၀,၀၀၀) မိုင် ရှိပါသည်။ ကျေးရွာ ဆက်လမ်း၏ (၆%) သာ ရေပိတ်လွှာမျက်နှာပြင်ဖြစ်သည့် ကွန်ကရစ် သို့မဟုတ် ကတ္တရာ မျက်နှာပြင် များဖြစ်ပြီး (၂၈%) သော လမ်းများသည် အမာခံလမ်း (ကျောက် အရော မျက်နှာပြင် သို့မဟုတ် ကျောက်စရစ် မျက်နှာပြင်၊ သို့မဟုတ် မြေနီ) မျက်နှာပြင်များ ဖြစ်သည်။ ကျန်ရှိသော ကျေးလက်လမ်းများ၏ သုံးပုံနှစ်ပုံသည် မြေသားလမ်းများ ပါဝင်ပြီး ယင်း လမ်းများကို ခြောက်သွေ့ရာသီများတွင်သာ အသုံးပြုသွားလာနိုင်ပါသည်။ ကျေးလက် လမ်းများ၌ မှတ်ပုံတင်ထားသော တံတား၊ ရေပြန်နှင့်ရေကျော် စုစုပေါင်း (၂၃၀၀၀) ကျော် ရှိပါသည်။ တံတားအရေအတွက်၏ သုံးပုံတစ်ပုံ နှင့် တံတားစုစုပေါင်း အရှည်၏ တစ်ဝက် မှာ သစ်သားတံတားများဖြစ်ပြီး ပြန်လည်အစားထိုး ပြုပြင်ရန် လိုအပ် မှာဖြစ်ပါသည်။

၂၂။ ကျေးလက်လမ်းများ။ ကျေးလက်လမ်းများဆိုသည်မှာ စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် ဆည်မြောင်းဝန်ကြီးဌာန (MOALI) ³ လက်အောက်ရှိ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဦးစီး ဌာန(DRD)နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန(MOBA)တို့မှ စီမံခန့်ခွဲလျက်ရှိသောအနိမ့်ဆုံး အဆင့်၌ ရှိသည့်လမ်းများဖြစ်သည်။ ဤကျေးလက်လမ်းများတွင် ဆောက်လုပ် ရေးဝန်ကြီးဌာန သို့မဟုတ် ဆည်မြောင်းဦးစီးဌာန၊လျှပ်စစ်နှင့်စွမ်းအင်ဝန်ကြီးဌာနနှင့် တပ်မတော်အဖွဲ့ ကဲ့သို့သော အခြားသော ဦးစီးဌာနများနှင့် ဝန်ကြီးဌာနများမှ စီမံခန့်ခွဲလျက်ရှိသော အဆင့်မြင့်လမ်းများနှင့်မြို့တော် စည်ပင် သာယာရေးကော်မတီများနှင့် မြို့နယ်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီများမှ စီမံခန့်ခွဲလျက်ရှိသော မြို့ပြလမ်းများ မပါဝင်ပါ။

၂၃။ ၂၀၁၆ ဩဂုတ်လအထိ ကျေးလက်ဦးစီး DRD နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MOBA) တို့မှ ပူးပေါင်း စီမံခန့်ခွဲ လျှက်ရှိသော မှတ်ပုံတင်ပြီးဖြစ်သည့် ကျေးလက်လမ်း မိုင်ပေါင်း (၆၀,၀၀၀) မိုင် ရှိပါသည်။ ကျေးရွာဆက်လမ်း၏ (၆%) သာ ရေပိတ်လွှာမျက်နှာပြင် ဖြစ်သည့် ကွန်ကရစ် သို့မဟုတ် ကတ္တရာမျက်နှာပြင်များဖြစ်ပြီး (၂၈%) သော လမ်းများသည် အမာခံလမ်း (ကျောက် အရော မျက်နှာပြင် သို့မဟုတ် ကျောက်စရစ် မျက်နှာပြင်၊ သို့မဟုတ် မြေနီ) မျက်နှာပြင်များ ဖြစ်သည်။ ယင်းသည် ကျေးလက်လမ်းများ၏ သုံးပုံတစ်ပုံခန့်သည် လတ်တလော အဆင့်မြင့် ထား သော

³In August 2017, the Roads & Bridges Division of DRD-MOALI was moved to the newly created Department of Rural Road Development (DRRD) under MOC, which now manages most rural roads.

မျက်နှာပြင်များရှိနေပြီး အများစုမှာ တစ်နှစ်ပတ်လုံး သွားလာနိုင်မည်ဟု ဆိုလိုခြင်း ပင်ဖြစ်ပါသည်။⁴ ကျန်ရှိသော ကျေးလက်လမ်းများ၏ သုံးပုံ နှစ်ပုံသည် မြေသားလမ်းများ ပါဝင်ပြီး ယင်းလမ်းများကို ခြောက်သွေ့ရာသီ များတွင်သာ အသုံးပြုသွားလာနိုင်ပါသည်။ (၆၀,၀၀၀) မိုင် အရှည်ရှိသော မှတ်ပုံတင်ပြီးသည့် ကျေးလက် လမ်းများအပြင် (၆,၀၀၀) မိုင်ခန့် အရှည်ရှိသော ဂျစ်ကားနှင့် ဆိုင်ကယ်များအတွက် လမ်းများ၊ လှည်းလမ်းများနှင့် လူသွားလမ်းများလည်း ရှိပါသေးသည်။ (၎င်းလမ်းအများစုသည် ချင်းပြည်နယ်တွင် ရှိပြီး မှတ်ပုံတင်လမ်း စုစုပေါင်း၏ လေးပုံသုံးပုံ ခန့်ဖြစ်သည်)

ဇယား-၂ လမ်းမျက်နှာပြင် အမျိုးအစားအလိုက် ကျေးလက်လမ်း (မိုင်)

State/Region	DRD			MOBA			Total roads	Tracks / paths
	Cement / Bituminous	Macadam / Gravel	Earthen	Cement / Bituminous	Macadam / Gravel	Earthen		
Naypyitaw	61	428	672	-	-	-	1,162	429
Kachin	96	421	1,512	13	482	744	3,267	-
Kayah	35	119	220	19	299	323	1,015	-
Kayin	80	528	532	113	318	222	1,793	-
Chin	19	63	1,630	8	92	1,199	3,010	5,292
Sagaing	245	1,466	5,655	43	480	646	8,536	-
Tanintharyi	220	392	1,513	39	536	524	3,223	-
Bago	156	1,620	2,438	-	-	-	4,214	-
Magway	111	1,373	4,241	-	-	-	5,725	40
Mandalay	338	1,838	2,460	-	-	-	4,636	-
Mon	185	266	389	55	194	385	1,473	-
Rakhine	99	520	1,011	38	288	330	2,285	-
Yangon	434	206	932	-	-	-	1,571	-
Shan	494	1,837	6,894	543	2,192	2,183	14,142	-
Ayeyarwady	245	810	2,353	-	-	-	3,408	-
Total	2,817	11,886	32,450	871	4,881	6,556	59,462	5,761
Percentage	5%	20%	55%	1%	8%	11%	100%	

Source: DRD August 2016 + MOBA December 2016

၂၄။ ပိုမိုအဆင့်မြင့်သောလမ်းများ။ ပိုမိုအဆင့်မြင့်သော လမ်းများနှင့် ဆက်သွယ်ထားသော ကျေးလက်လမ်းများသည် မြို့နယ်များ၊ တိုင်းဒေသကြီး မြို့တော်များနှင့် အခြားပြည်နယ်နှင့် တိုင်းများသို့ ရောက်ရှိဆက်သွယ်ပေးနိုင်သည်။ ဤ ပိုမိုအဆင့်မြင့်သော လမ်းများကို ကျေးလက် ဦးစီး (DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာ ဝန်ကြီးဌာန (MOBA) သာမက အခြားသော ဝန်ကြီးဌာနများ နှင့် ဦးစီးဌာနများမှ စီမံခန့်ခွဲလျက် ရှိပါသည်။ ပိုမိုအဆင့်မြင့်သောလမ်းများ၏ အရေးကြီးဆုံး အပိုင်း များဖြစ်သောနိုင်ငံချင်းဆက်လမ်း၊ပြည်နယ်ချင်းဆက်လမ်းနှင့် တိုင်းဒေသချင်းဆက်လမ်း၊မြို့တော် နှင့် မြို့နယ်ချင်းဆက် လမ်းများအားလုံးပေါင်း အရှည်မိုင်(၂၅,၀၀၀) အား ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီး ဌာနအောက်ရှိ လမ်းဦးစီးဌာနမှ စီမံခန့်ခွဲလျက်ရှိပါသည်။ ယင်းလမ်းများကို အခြားအဖွဲ့ အစည်းများ (ဆည်မြောင်းဦးစီးဌာန၊လျှပ်စစ်နှင့်စွမ်းအင်ဝန်ကြီးဌာနနှင့်တပ်မတော်အဖွဲ့စသည့်)မှ စီမံခန့်ခွဲသော လမ်းများနှင့်ဝန်းရံထားပါသည်။ထိုလမ်းများမှ အချို့သည်ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး မြေလမ်းများ ဖြစ်

⁴This assumes that roads are not in very poor condition and that water crossings are provided for.

သည်။ (ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနလမ်းများ၏ ၂၀%) ဤမဟာဗျူဟာအရ ထိုလမ်းများအား သက်ဆိုင်ရာ ဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဦးစီးဌာနမှ တာဝန် ယူပြီး ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများ အဖြစ် အဆင့်မြှင့်တင်သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။

၂၅။ ကျေးလက်တံတားများ။ ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများတွင် မှတ်ပုံတင်ထားသော တံတားနှင့် ရေကျော်ပေါင်း(၂၃,၀၀၀) ကျော်ရှိပြီး စုစုပေါင်း အရှည် (၅၇၄,၀၀၀) ပေကျော် ရှိပါသည်။ သစ်သား တံတားများသည် စုစုပေါင်း၏ သုံးပုံတစ်ပုံရှိပြီး စုစုပေါင်းအရှည်၏ လေးပုံတစ်ပုံ ရှိပါသည်။ ရေထုတ်ပြန်မှုများသည် စုစုပေါင်း တံတား အစင်းရေ၏ (၄၀%) ရှိသော်လည်း စုစုပေါင်းအရှည်၏ (၁၁%)သာ ရှိပါသည်။ ရေကျော်များသည် ပိုမိုအရေးပါ လာပြီး စုစုပေါင်းအရှည်၏ (၁၀%)ရှိပါ သည်။ ပိုမိုကြီးမားသော ကြိုးတံတားများသည် စုစုပေါင်း တံတားအရေအတွက်၏ (၁%)သာရှိ သော်လည်း စုစုပေါင်းအရှည်၏ (၅%) ရှိပါသည်။ စဉ်ဆက်မပြတ် ဆက်သွယ်နိုင်စေရန် အတွက် သစ်သားတံတားများအား ပိုမိုခံနိုင်ရည်အားကောင်းသောတံတားများဖြင့်ဖြည်းဖြည်းချင်းအစားထိုး သွားရမည် ဖြစ်သည်။

ဇယား- ၃ ကျေးလက်တံတားအချက်အလက်

State/Region	Timber bridge		Concrete bridge		Box culvert		Causeway		Suspension bridge		Bailey bridge	
	#	feet	#	feet	#	feet	#	feet	#	feet	#	feet
Naypyitaw	58	5,479	23	1,229	129	678	11	718				
Kachin	282	10,977	176	3,498	149	2,426	1	400	49	10,646		
Kayah	175	3,654	176	2,933	250	1,471	25	744				
Kayin	88	3,473	402	10,601	415	2,610						
Chin	124	10,598	10	950	246	9,049	1	140	75	15,770	3	220
Sagaing	1,452	66,651	492	13,357	946	9,532	251	12,990				
Tanintharyi	382	10,806	137	7,833	285	1,542						
Bago	976	33,911	461	10,163	951	5,000	21	625			10	1,122
Magway	312	13,316	205	5,130	546	3,602	206	16,144	8	3,070		
Mandalay	496	17,482	386	8,095	755	4,174	230	22,895				
Mon	188	5,873	689	19,254	408	2,272	30	244				
Rakhine	300	7,201	639	17,982	1,269	6,131						
Yangon	170	7,975	281	9,390	369	3,197					6	1,110
Shan	1,709	24,750	1,004	16,822	1,574	8,030	66	402	1	140		
Ayeyarwady	592	36,627	447	23,910	1,042	5,834	6	280	1	320		
Total	7,304	258,773	5,528	151,147	9,334	65,548	848	55,582	134	29,946	19	2,452
Percentage	31%	45%	24%	26%	40%	11%	4%	10%	1%	5%	0.1%	0.4%

* ဤဇယားတွင် ကြိုးတံတား၊ ဘေလီတံတားနှင့် အခြားတံတားမျိုးစုံ ပါဝင်သည်။

ရင်းမြစ်၊ ကျေးလက်ဦးစီး ဩဂုတ်လ ၂၀၁၆

အကျဉ်းချုပ်

ကျေးလက်လမ်းများနှင့် တံတားများသည် ကျေးလက်နေ ပြည်သူများအား ဝန်ဆောင်မှုနှင့် အဆောက် အဦများထံ ရောက်ရှိစေပြီး ၎င်းတို့၏ စားဝတ် နေရေးအား တိုးတက်ဖွံ့ဖြိုးစေရုံ မျှမက အမျိုးသားစီးပွားရေးကဏ္ဍတွင်လည်း ပါဝင်ခွင့်ပေး လိုက် ခြင်းပင်ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနမှ နိုင်ငံအဝန်း ကျေးလက် ဆက်သွယ်ရေး ကွင်းဆင်း အချက်အလက်များအရ မှတ်ပုံတင်ထားရှိပြီးသော ကျေးရွာအားလုံး ၏ (၂၂%) မှာ အဆင့်မြင့် လမ်းမ ကြီးများဖြင့် ချိတ်ဆက်၍လည်းကောင်း၊ မှတ်ပုံတင်ထားရှိပြီး သော ကျေးရွာအားလုံး ၏ (၂၈%)မှာ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများ အသုံးပြု၍ လည်းကောင်း၊ မှတ်ပုံတင် ထားရှိပြီးသော ကျေးရွာအားလုံး ၏ (၃၆%)မှာ နွေရာသီ၌သာ သွား လာနိုင်သည့် လမ်းများ အသုံးပြု၍ လည်းကောင်း နှင့် မှတ်ပုံတင်ထားရှိပြီးသော ကျေးရွာအားလုံး ၏ (၁၄%)မှာ ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှုမရရှိသေးပါ။ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ရှိ ကျေးရွာအားလုံး၏ တစ်ဝက် မှာ ဆက်သွယ်သွား လာနိုင်သည့် လမ်းမရှိ (သို့) နွေရာသီ ၌ သာအသုံးပြုနိုင်ပြီး နှစ်တစ်နှစ်၏ အနည်းဆုံးသော အစိတ်အပိုင်း၌ ရုပ်ပိုင်း ဆိုင်ရာ သီးခြားရပ်တည် နေမည် ဖြစ်ပါသည်။ ဤ သည်မှာ လူဦးရေ (၁၄)သန်း (ကျေးလက်နေ လူဦးရေ ၏ ၄၀%)အပေါ် အကျိုး သက်ရောက် စေမည်ဖြစ် ပါသည်။

၂၆။ ကျေးလက်ဆက်သွယ်ရေး။ ကျေးလက်လမ်းများနှင့် တံတားများသည် ဆက်သွယ်ရေး၏ အဆုံးသတ် နည်းလမ်းတစ်ခုဖြစ်ပြီး ကျေးလက်နေပြည်သူများအား ဝန်ဆောင်မှုနှင့် အဆောက် အဦများထံ ရောက်ရှိစေပြီး ၎င်းတို့၏ စားဝတ်နေရေးအား တိုးတက်ဖွံ့ဖြိုးစေရုံမျှမက အမျိုးသား စီးပွားရေးကဏ္ဍတွင်လည်း ပါဝင်ခွင့် ပေးလိုက်ခြင်းပင်ဖြစ်သည်။ ပိုမိုများပြားသော ကျေးလက် ဒေသ လူဦးရေများသည်ပင် မိုးရေနှင့် ရေကြီး ရေလျှံ မှုများကြောင့် ခြောက်သွေ့ ရာသီသုံးလမ်းများ ဖြတ်သန်းရန် မဖြစ်နိုင်ချိန်တွင် ကျေးလက်ဒေသနေ ပြည်သူများ၏ သိသာသော အချိုးအဆသည် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးများ ကင်းမဲ့လျက်ရှိပါသည်။

၂၇။ ကျေးရွာဆက်သွယ်ရေးအဆင့်များ။ ၂၀၁၆ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ၌ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ မြို့နယ်အားလုံးအား ကျေးရွာအဆင့် အချက်အလက်များ ကောက်ခံခဲ့ပါသည်။ စာရင်းရရှိသည့် ကျေးရွာပေါင်း ၅၇၂၈ ရွာရှိပြီး အဆိုပါ ကျေးရွာအနက်မှ ကျေးရွာပေါင်း ၁၂၄၀၅ (၂၂% စာရင်း ရရှိသည့်ကျေးရွာ ၅၇၂၈ရွာ) ⁵ သည်အဆင့်မြင့်လမ်းမကြီးနှင့်လည်းကောင်း၊ ကျေးရွာ ၁၆၂၃၈ (၂၈% စာရင်းရရှိသည့်ကျေးရွာ ၅၇၂၈ရွာ) ရွာသည် ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့် လမ်းများ

⁵Of the 63860 registered villages, 6167 villages (10%) were indicated to no longer exist (destroyed or edserted) or to be managed by other entities (e.g Yangon City Development Council), and for 465 villages (0.7%)no data was received.

လည်းကောင်း၊ကျေးရွာ ၂၀၃၅၅ (၃၆% စာရင်းရရှိသည့်ကျေးရွာ ၅၇၂၂၈ရွာ) ရွာသည် ခြောက်သွေ့ ရာသီ၌လည်းကောင်းနှင့်ကျေးရွာ ၈၂၃၀ ရွာ(၁၄% စာရင်း ရရှိသည့် ကျေးရွာ ၅၇၂၂၈ရွာ) သည် ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်သည့် လမ်းမရှိသေးပေ။မှတ်ပုံတင်ပြီး ကျေးရွာများ၏ ထက်ဝက်ကျော်သည် ခြောက်သွေ့ရာသီသွားလမ်းအသုံးပြုနိုင်လမ်းအဖြစ်လည်းကောင်း၊ဆက်သွယ်သွားလာရန် လမ်းမရှိ အဖြစ် တည်ရှိနေခြင်းကို ဆိုလိုပါသည်။

၂၈။ လူဦးရေဆယ်သွယ်ရေးအဆင့်များ။ ၂၀၁၄ခုနှစ် လူဦးရေသန်းခေါင်စာရင်းများမှ ကျေးရွာ လူဦးရေ အချက်အလက်ကို ကိုးကားပါသည်။လူဦးရေများပြားသောကျေးရွာများအား အဆင့်မြင့် လမ်းမကြီး တိုက်ရိုက်ဆက်သွယ်ခြင်းနှင့် ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများ အသုံး ပြုနိုင်ရန် ရည်ရွယ်ပါသည်။လူဦးရေနည်းပါးသောကျေးရွာများ၌ လမ်းမရှိသောကျေးရွာများအား ခြောက်သွေ့ ရာသီ၌ အသုံးပြုနိုင်ရန် ရည်ရွယ်ပါသည်။ကျေးလက်နေ လူဦးရေ (၉.၄) သန်း (ကျေးရွာနေ လူဦးရေစုစုပေါင်း၏ ၂၈%)သည် အဆင့်မြင့်လမ်းမကြီးနှင့် ဆက်သွယ်သွားလမ်းများ အား လည်းကောင်း၊ ကျေးလက်နေလူဦးရေ (၁၀.၂) သန်း(ကျေးရွာနေလူဦးရေစုစုပေါင်း၏ ၃၀%) သည် ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများအဖြစ် အသုံးပြုသည့်လမ်းများအားလည်းကောင်း၊ လူဦးရေ (၁၀.၁)သန်း(ကျေးရွာနေလူဦးရေ စုစုပေါင်း၏ ၂၈%)သည် ခြောက်သွေ့ရာသီ၌ အသုံးပြု သည့် လမ်းများအားလည်းကောင်း အသုံးပြုနိုင်ကြပြီး ကျေးလက်နေ လူဦးရေ(၄)သန်း (ကျေးရွာနေ လူဦးရေစုစုပေါင်း၏ ၁၁%)သည် ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်သည့် လမ်းမရှိသေးပေ။^၆

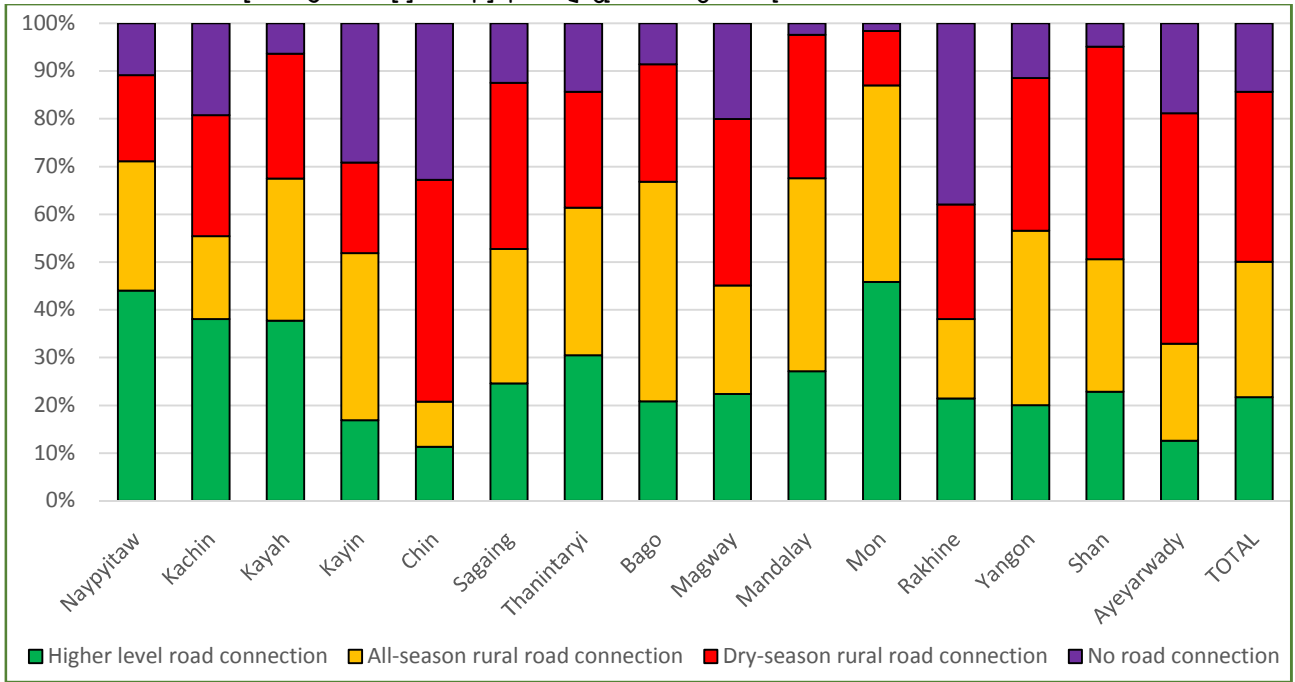
ဇယား - ၄ ခန့်မှန်း လူဦးရေ ဆက်သွယ်ရေး အဆင့်များ ဒီဇင်ဘာလ ၂၀၁၆ (#)

State/ Region	Total		Higher-level road connection		All-season rural road connection		Dry-season rural road connection		No road connection	
	villages	million people	villages	million people	villages	million people	villages	million people	villages	million people
Naypyitaw	788	0.8	347	0.4	213	0.2	142	0.1	86	0.1
Kachin	1,175	1.0	447	0.5	204	0.3	298	0.1	226	0.0
Kayah	501	0.2	189	0.1	149	0.1	131	0.0	32	0.0
Kayin	1,918	1.2	324	0.3	670	0.5	364	0.2	560	0.1
Chin	1,330	0.4	150	0.1	126	0.0	618	0.2	436	0.1
Sagaing	5,955	4.4	1,465	1.2	1,675	1.3	2,070	1.4	745	0.5
Tanintharyi	1,010	0.9	308	0.3	312	0.3	245	0.2	145	0.1
Bago	6,188	3.7	1,289	0.9	2,846	1.5	1,521	0.9	532	0.4
Magway	4,754	3.3	1,062	0.8	1,082	0.8	1,657	1.1	953	0.6
Mandalay	4,779	4.0	1,296	1.3	1,932	1.7	1,433	1.0	118	0.1
Mon	1,143	1.4	524	0.6	470	0.7	130	0.1	19	0.0
Rakhine	3,727	1.7	799	0.4	618	0.3	895	0.4	1,415	0.6
Yangon	2,017	1.7	404	0.5	736	0.6	645	0.4	232	0.1
Shan	10,140	3.8	2,315	1.1	2,812	1.1	4,511	1.4	502	0.2
Ayeyarwady	11,803	5.2	1,486	0.8	2,393	1.0	5,695	2.5	2,229	1.1
Total	57,228	33.7	12,405	9.4	16,238	10.2	20,355	10.1	8,230	4.0
	100%	100%	22%	28%	28%	30%	36%	30%	14%	12%

Source: DRD, 2014 census, ADB TA-8788

⁶No access level data was received for 465 villages with approximately 0.3 million people.

ပုံ - ၈ ၂၀၁၆ ခုနှစ် ခန့်မှန်းကျေးရွာဆက်သွယ်ရေးအဆင့် (%)



၂၉။ ကျေးရွာစုစုပေါင်း၏ ထက်ဝက်(ကျေးရွာ ၂၈၅၀၀ ကျော်) နှင့် ကျေးလက်လူဦးရေ၏ ငါးပုံနှစ်ပုံခန့် (ခန့်မှန်းခြေ ကျေးလက် လူဦးရေပေါင်း (၁၄)သန်း) သည် လက်ရှိတွင် နှစ်တစ်နှစ် ၏ တစ်စိတ်တစ်ဒေသတွင် သီးခြားရပ်တည် ရမှုကို ရင်ဆိုင် နေရပါသည်။ ကျန်သော ပိုမိုကြီးမားသည့် ကျေးရွာများတွင် နေထိုင်ကြသော ကျေးလက်လူဦးရေတို့မှာ အဆင့်မြင့်သော လမ်းများ⁷ သို့မဟုတ် ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သောလမ်း များဖြင့်ချိတ်ဆက်ထား ပါသည်။ (ကျေးရွာ စုစုပေါင်း၏ ၅၀% နှင့် ကျေးလက် ဒေသ လူဦးရေစုစုပေါင်း၏ ၅၈%)

၃၀။ ကျေးလက်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဝန်ဆောင်မှုများ။ ဤမဟာဗျူဟာသည် ကျေးလက်ဒေသ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အခြေခံအဆောက်အအုံ အထူးသဖြင့် လမ်းများအား အဓိက အလေးထား သော်လည်း ကျေးလက်ဒေသ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင် မှုများ၏ အရေးပါမှုကိုလည်း ဂရုပြုရမည်ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်နေပြည်သူ အများစုသည် ၎င်းတို့ အသုံးပြုရန် ကိုယ်ပိုင် ပို့ဆောင် ရေးယာဉ်များ မရှိကြပဲ အများပြည်သူသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှု များကိုသာ အားထား ရသည်။ အများပိုင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးများသို့ ရောက်ရှိနိုင်ခြင်း မရှိပါက လူအများစုအနေဖြင့် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး၏ ကောင်းကျိုးများကို ခံစားသိရှိခွင့် ရမည် မဟုတ်ပါ။ ကိုယ်ပိုင်ယာဉ်ရှိ သော အိမ်နီးနားချင်းများမှ ဖန်တီးပေးသော အများပိုင်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှု များသည် ပုံသေ လမ်းကြောင်းများအတွက် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုကို ပုံစံတကျ ဖြစ်စေ ရန် လူနှင့် ကုန်ပစ္စည်းများအတွက် အခြေခံ သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုကို ဖန်တီးပေး နိုင်ပါသည်။ ထိုကဲ့သို့သောဝန်ဆောင်မှုသည် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန (MOTC) လက်အောက် ရှိ ကုန်းလမ်း ပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှု ဦးစီးဌာန (RTAD) တွင် ကုန်းလမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းလိုင်စင် ရယူရန်လိုအပ်ပါသည်။ အာရှဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ် ADB ၏ မကြာသေးမီက

⁷ It must be noted that some of these higher-level roads currently have a dry-season standard and become inaccessible during part of the year.

လေ့လာတွေ့ ရှိချက်များ^၈ အရ ကျေးလက်ဒေသ သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးသည်သင့်တင့်သော ဝန်ဆောင်ခများဖြင့် ဝယ်လို အားကို ဖြည့်တင်း နိုင်ကြောင်းတွေ့ရှိရပြီး လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေး များကို သေချာစွာ ဖန်တီးပေးပါက ဝန်ဆောင်မှုများ လျင်မြန်စွာ တိုးတက်လာနိုင်ပါသည်။ သို့သော် တိုးတက်သွားသော လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးမှ မျှော်မှန်းထားသော အကျိုးကျေးဇူးများ အမှန်တကယ်ရရှိ ကြောင်း သေချာစေရန် စဉ်ဆက်မပြတ် စောင့်ကြည့်သွားရန် လိုအပ်သည်။

^၈Myanmar Transport Sector Policy Note: Rural Roads and Access, Asian Development Bank, 2016.

အကျဉ်းချုပ်

မြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရ၏ ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ဦးတည်ချက်သည် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ရှိ ကျေးရွာများအား ရာသီမရွေး ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှုကို ပံ့ပိုး ပေးရန် ရည်မှန်း ထားရှိပါသည်။ ဤ မဟာဗျူဟာက နိုင်ငံတော်အစိုးရ မှ နိုင်ငံတွင်းရှိ တိုင်းဒေသ ကြီးနှင့် ပြည်နယ်များအတွင်းရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသောကျေးရွာများ၏ (၉၀%) အား လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေး (အနည်းဆုံး မှတ်ပုံတင် ထား သောကျေးရွာ များ၏ ၈၀%အားရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သော လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးအပါအဝင်)အား လာမည့် ၂၀၃၀အထိ စုစုပေါင်း (၁၅) နှစ်အတွင်း ဆောင် ရွက်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ဤ မဟာဗျူဟာမှ ရာသီမရွေး သွားလာ နိုင်သည့် လမ်းများအသုံးပြု နိုင်ရန် လူဦးရေ (၁၀၀၀)နှင့်အထက် မှတ်ပုံတင်ထား ရှိသော ကျေးရွာကြီး များအားလုံး အား ၂၀၂၀ ခုနှစ်၌ လည်းကောင်း၊လူဦးရေ(၅၀၀) နှင့် အထက် ရှိ မှတ်ပုံတင်ထားရှိသော ကျေးရွာများ၏ (၉၅%)အား ၂၀၂၅ ခုနှစ်၌ လည်းကောင်း ရည်မှန်းထား ရှိသွားလိမ့် မည်ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ မှတ်ပုံတင်ထား ရှိသော ကျေးရွာအားလုံး၏ (၉၀%)အား လမ်းများဖြင့် ဆက်သွယ်သွား လာနိုင် မည် ဖြစ်ပြီး ကျေးလက်နေလူဦးရေ၏(၉၅%)အား အကျိုးပြုစေမည်ဖြစ်ပါသည်။ ဤမဟာဗျူဟာမှ တည်ရှိပြီး ကျေးလက်လမ်းများအား အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း နှင့် လမ်းအသစ်များ ဖောက် လုပ်ပေး သွားမည်ဖြစ် သဖြင့် ရာသီမရွေးသွားလမ်း အသုံးပြုနိုင်သည့် လူဦးရေ (၁၀)သန်း နှင့်ခြောက်သွေ့ရာသီသုံးလမ်း အသုံးပြုနိုင်သည့်လူဦးရေ(၃)သန်းထပ်ဆောင်း၍ အကျိုးပြု စေမည်ဖြစ်ပါသည်။ ဆက်သွယ်သည့် လမ်းအဆင့်များ ရေရှည်တည်တံ့စေရန် ပြင်ဆင် ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများဖြင့် မိတ်ဆက် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါ သည်။

၃၁။ ရေရှည်တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ပန်းတိုင်များ(SDGs)အား အထောက်အကူ ဖြစ်စေရန်အတွက် မြန်မာနိုင်ငံ တော်အစိုးရအနေဖြင့် ကျေးလက်ဒေသ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကို ပံ့ပိုးပေးခြင်းအားဖြင့် ကျေးလက်နေပြည်သူများအား ဝန်ဆောင်မှုများနှင့် လိုအပ်ချက်များကို မြှင့်တင်ပေးရန် ရည်ရွယ်လျက် ရှိပါသည်။ ကျေးလက်ဒေသနေ ပြည်သူများအနေဖြင့် လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေးကို တစ်နှစ်ပတ်လုံး ရရှိအသုံးပြုနိုင်ကြောင်း သေချာစေရန်အတွက် မြန်မာနိုင်ငံ တော်အစိုးရအနေဖြင့် ကျေးရွာများကို ချိတ်ဆက်ပေးမည့် ကျေးလက်ဒေသလမ်းများကို ရာသီ မရွေး သွားလာနိုင်သည့် လမ်းစံနှုန်းဖြင့် အဆင့်မြှင့် တင်ခြင်းများ၊ အသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်းများကို လုပ်ဆောင်သွားမည် ဖြစ်ပါသည်။

၃၂။ မဟာဗျူဟာရည်မှန်းချက်။ မြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရ၏ ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ဦးတည်ချက် သည် မြန်မာနိုင်ငံ အတွင်းရှိ ကျေးရွာများအား ရာသီမရွေး ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှုကို ပံ့ပိုးပေးရန်ဖြစ်သည်။ ဤ ဦးတည်ချက်ကို အထောက်အကူ ဖြစ်စေရန်အတွက် ယခု ကျေးလက်ဒေသ လမ်းများဆိုင်ရာ အမျိုးသားအဆင့် မဟာဗျူဟာက နိုင်ငံတော်အစိုးရ ရည်မှန်းထားသည့် လာမည့် ၂၀၃၀အထိ စုစုပေါင်း(၁၅)နှစ် နှစ်ရှည်ကာလ၌ နိုင်ငံတွင်းရှိ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များအတွင်းရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများ၏ အနည်းဆုံး (၈၀%) အား ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သော လမ်းဆက်သွယ်ရေး အားဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ကျေးလက်နေလူဦးရေ (၁၀)သန်း အား ထပ်ဆောင်း၍ အကျိုးပြုစေမည် ဖြစ်သည်။

ပုံ- ၉ မဟာဗျူဟာဦးတည်ချက်

ပြည်နယ်/တိုင်းဒေသကြီး အသီးသီး ရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသောကျေးရွာများ၏ (၈၀)အား ရာသီမရွေးသွားလာအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများ ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်ရန် ၂၀၃၀ ခုနှစ်တွင် နိုင်ငံအတွင်းရှိ ကျေးလက်နေလူဦးရေ (၁၀)သန်း ထပ်ဆောင်း၍ တစ်နှစ်ပတ်လုံး ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်ရန် ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း

၃၃။ ကျေးရွာအရွယ်အစား။ ကျေးလက်ဒေသနေ ပြည်သူများ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများ အသုံးပြုမှုကြောင့် ရရှိလာသော အကျိုးဖြစ် ထွန်းမှုများအား မြှင့်တင်ပေးနိုင်ရန်အတွက် နိုင်ငံတော် အစိုးရအနေဖြင့် လူဦးရေ ပိုမိုထူထပ်သော ကျေးရွာများအား ဦးစားပေး၍ လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေးအား ဖော်ဆောင် ပေးသွားမည်ဖြစ်သည်။ နိုင်ငံတော် အစိုးရအနေဖြင့် လူဦးရေ (၁၀၀၀) ထက်ပိုသော ကျေးရွာများကို ဦးစားပေးသွားမည် ဖြစ်ပြီး ၂၀၂၀^၉ အမီ ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ကျေးရွာ အားလုံး အားချိတ်ဆက်ပြီး ဖြစ်နေရမည်ဟု မျှော်မှန်း ထားသည်။ ဒုတိယ ဦးစားပေး အနေဖြင့် လူဦးရေ (၅၀၀) နှင့် အထက်ရှိသော ကျေးရွာများ၏ (၉၅%) အား ၂၀၂၅ အမီ၊ တတိယ ဦးစားပေး အနေဖြင့် လူဦးရေ (၂၅၀) နှင့်အထက် ရှိသော ကျေးရွာများ၏ အနည်းဆုံး (၇၅%) နှင့် လူဦးရေ (၂၅၀) နှင့်အောက် ရှိသော ကျေးရွာများ၏ အနည်းဆုံး(၅၀%)အား ၂၀၃၀ အမီ ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့်လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပေး နိုင်ရန်နိုင်ငံတော်အစိုးရမှမျှော်မှန်းထားပါသည်။တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်အားလုံးသည် လူဦးရေ အပေါ် မူတည်မှုမရှိဘဲ တူညီသော အကျိုး ကျေးဇူးများ ခံစားခွင့်ရကြောင်း သေချာစေရန် အတွက် နိုင်ငံတော်အစိုးရအနေဖြင့် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်တိုင်းရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာ များ၏ (၈၀%)အား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့်ချိတ်ဆက်ပေး သွား မည်ဖြစ်သည်။

၃၄။ လူဦးရေ များပြားသော ကျေးရွာများအား ဦးစားပေးခြင်းကို နိုင်ငံတော်အစိုးရအနေဖြင့် ၂၀၃၀ အမီ နိုင်ငံအတွင်းရှိ ကျေးလက်ဒေသနေ လူဦးရေ (၁၀)သန်းမှာ ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်

^၉ Two-third of these large villages are already connected by higher-level roads or by all-season rural roads.

သည့်လမ်းထပ်မံ အသုံးပြုနိုင်သဖြင့် ကျေးလက်နေ လူဦးရေ စုစုပေါင်း၏ (၉၀%)အား ရာသီမရွေး သွားလာ နိုင်သည့်လမ်းများ ပံ့ပိုးပေးသွားနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အပြင် နိုင်ငံတော်အစိုးရမှ ၂၀၃၀ အထိ နိုင်ငံအတွင်းရှိ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များရှိ ကျေးရွာစုစုပေါင်း၏ (၉၀%)၊ ကျေးလက် ဒေသနေ လူဦးရေ၏ (၉၅%) အတွက် လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှု နည်းလမ်းတစ်ခုခု ရရှိစေရန် ရည်ရွယ်၍ ထပ်တိုး ကျေးရွာပေါင်း (၆၇၀၀) အတွက် ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး လမ်းများအား ထပ်မံ ပံ့ပိုးပေး သွားမည်ဖြစ်သည်။

၃၅။ အကျုံးဝင်သည့်ကျေးရွာများ။ နိုင်ငံတော်အစိုးရအနေဖြင့်ပြည်ထဲရေးဝန်ကြီးဌာန လက်အောက် ရှိ အထွေထွေအုပ်ချုပ်ရေး ဦးစီးဌာန (GAD) မှ ထုတ်ပြန်သော ပြန်တမ်းအတွင်း မှတ်ပုံတင် ထားသော ကျေးရွာများအား ချိတ်ဆက်ပေးရန် ရည်မှန်းထားသည်။ ၂၀၁၅ မတ်လအထိ တိုင်း ဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ် (၁၄) ခု၊ နေပြည်တော် ကောင်စီနယ်မြေ၊ ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရ ဒေသ (၅)ခု နှင့် ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရ တိုင်းဒေသကြီး (၁) ခု ရှိ မြို့နယ် (၃၃၀)¹⁰ နှင့် (၇၄) ဒေသ တွင် ပြန့်နှံ့လျက်ရှိသော ကျေးရွာပေါင်း (၆၃၈၆၀) ရှိပါသည်။ ကျေးရွာပေါင်း (၆၆၀၀)ခန့် သည် မြို့ပြသို့ပြောင်းလဲသွားခြင်း၊ စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီ အဖွဲ့များ၏ စီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် ရွာပြောင်း ခြင်း၊ရွာပေါင်းစည်းခြင်းဖြစ် ပေါ်သဖြင့် ကျန်ရှိသည့် ကျေးရွာပေါင်း (၅၇၂၂၈) ခန့် အား မဟာ ဗျူဟာ၌ ရည်မှန်းသွားမည်ဖြစ်သည်။

၃၆။ ကျေးရွာတစ်ချို့သည် ၎င်းတို့ တည်ရှိရာ ဒေသတွင်း လုံခြုံရေးအခြေအနေများကြောင့် အထွေထွေအုပ်ချုပ်ရေးဦးစီးဌာန (GAD) ၌ မှတ်ပုံတင်ရခြင်း မရှိသေးပါ။ ဤသို့သော လုံခြုံရေး အခြေအနေများကြောင့် နိုင်ငံတော် အစိုးရအနေဖြင့် ကျေးလက်ဒေသ လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှု ကွန်ယက် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ယင်းရွာများအား ထိရောက်စွာ အကူအညီ ပေးနိုင်မှုမရှိပါ။ ၎င်းရွာများနှင့် ပတ်သက်သော တိကျမှန်ကန်သည့် အချက်အလက်များလဲ မရရှိနိုင်သေးပါ။ ထို့ကြောင့် ၎င်းရွာများအား ဤ မဟာဗျူဟာအတွင်း ထည့်သွင်းထားခြင်း မရှိသေးပါ။ သို့သော် နိုင်ငံတော်အစိုးရအနေဖြင့် ယင်းလုံခြုံရေးပြဿနာများအား စဉ်ဆက်မပြတ် ဖြေရှင်း ဆောင်ရွက် ရန် ရည်မှန်း ထားပြီး ကျေးရွာ များအား ပုံစံတကျမှတ်ပုံတင်၍မဟာဗျူဟာအတွင်း ထည့်သွင်း ဆောင်ရွက်သွားနိုင်ရန် လုပ်ဆောင် သွားပါမည်။

¹⁰Of the total 330 townships, only 297 have villages. The remaining 33 townships involve urban areas. In 6 of the townships with registered villages in Yangon Region, the management of the rural roads has been taken over by Yangon City Development Council.

အကျဉ်းချုပ်

မြို့နယ်အသီးသီး၌အဓိကကျေးရွာချင်းဆက် လမ်းများဖြင့် သတ်မှတ်ဆောင်ရွက် သွား မည်ဖြစ်သည်။အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများအား မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာ အချင်းချင်း ဆက်လမ်းများ၊ အဓိကလမ်းမကြီး၊ အဆင့်မြင့် လမ်းမကြီးဖြင့် ဆက်သွယ် သည့်လမ်းများ လိုအပ်မည်ဖြစ်ပြီး အနည်းဆုံးသော လမ်းကွန်ယက်ကို အသုံးပြုသွားမည် ဖြစ်ပါသည်။အဆင့်မြင့်လမ်းမကြီးများဖြင့် တိုက်ရိုက်ချိတ်ဆက်မှု မရှိသော မှတ်ပုံတင် ထားသော ကျေးရွာများသည် အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းတစ်လမ်း ဖောက်လုပ်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ကျေးရွာအသီးသီးတို့အားကျေးရွာအုပ်စု၊မြို့နှင့် အဆင့်မြင့်လမ်းမကြီးများ ဖြင့် ဆက်သွယ်ခြင်း ဖြင့် လည်းကောင်း၊ ခရိုင်၊ ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးများရှိ မြို့ကြီး များနှင့်မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ကျန်ရှိသည့်နေရာများ ဆက်သွယ်ခြင်းလည်းကောင်း ဆောင် ရွက်ပေး သွားမည်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ၌ မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများ ဆက်သွယ်သွား လာနိုင်စေရန် အဓိကကျေးရွာ ချင်းဆက်လမ်း မိုင် ပေါင်း (၆၉၀၀၀) ခန့် မှန်းတွက်ချက်ရရှိသည်။ လက်ရှိ တည်ရှိပြီး ကျေးလက်လမ်း (၅၄၀၀၀)မိုင် သည် အဓိ ကကျေးရွာချင်းလမ်း (CRRN) အစိတ်အပိုင်း စဉ်းစား မည်ဖြစ်သည်။ ဤ အစိတ်အပိုင်း၌ တည် ရှိပြီး ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းမိုင်ပေါင်း (၂၀၅၀၀) မိုင် သာမကတည်ရှိပြီး ခြောက်သွေ့ ရာသီသုံးလမ်းမိုင်ပေါင်း(၃၃၆၀၀)မိုင် ပါဝင်မည် ဖြစ်သည်။ ကျန်ရှိသည့် ကျေးရွာများနှင့် ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှုမရှိသည့် ကျေးရွာဆက်သွယ် သွားလာ နိုင်စေရန် အဓိကကျေးရွာချင်းဆက် လမ်းအသစ် မိုင်ပေါင်း (၁၅၀၀၀)မိုင် ဖောက်လုပ် ရန်လိုအပ် မည်ဖြစ်သည်။မြို့နယ်အသီးသီးအတွက် အဓိကကျေးရွာချင်းလမ်းများ ၏ အမှန် တကယ် အရွယ်အစားနှင့် မြေပြင်အခြေအနေအား ၂၀၁၇ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ၌ ဆုံးဖြတ် သွားမည် ဖြစ်သည်။အဓိကကျေးလက်လမ်းများအားလုံး၏ ဝိသေသလက္ခဏာ များ အား ကျေးလက် လမ်း အချက်အလက်များစနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပြီး စီမံကိန်းရေးဆွဲခြင်းနှင့် စောင့်ကြည့် စစ်ဆေးခြင်း များပါဆောင်ရွက်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။

၃၇။ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း (Core Rural Road Network , CRRN) ။ဤမဟာ ဗျူဟာ ၏ ဦးတည် ချက် များ ရရှိစေရန် ကျေးလက်ဒေသ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးအတွက် ရနိုင်သော ရံပုံငွေများ အဆင့်မီမီ အကျိုးရှိရှိ အသုံးပြုကြောင်း သေချာစေရန်အတွက် အဓိက ကျေးရွာချင်း ဆက်လမ်း (CRRN) အယူအဆ ကို အသုံးပြုသွားမည် ဖြစ်သည်။ CRRN သည် မြို့နယ်တစ်ခု၏ အနည်းဆုံး ကျေးလက်လမ်း ကွန်ယက်တွင် ကျေးရွာအားလုံး တစ်ခုနှင့်တစ်ခု ဆက်သွယ်မှု ရှိနေ

ရမည်ဖြစ်ပြီး ပိုမိုအဆင့်မြင့်သောကျေးလက်လမ်းကွန်ယက်နှင့်ဆက်လက် ချိတ်ဆက်မှုကို ကိုယ်စား ပြုသည်။ CRRN မှတစ်ဆင့် ကျေးရွာများသည် နိုင်ငံတော်မှ ဖြည့်ဆည်းပေးထားသော ဝန်ဆောင်မှုနှင့် အဆောက်အဦများ အားလုံးဆီသို့ ရောက်ရှိဆက်သွယ်နိုင်စေမည့် ကျေးရွာ အုပ်စု များ၊ မြို့နယ်၊ ခရိုင်၊ တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်၊ အဓိက မြို့ကြီးများနှင့် ဆက်သွယ်မှု လမ်းကြောင်း ရရှိနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

၃၈။ ပိုမိုအဆင့်မြင့်သော ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန လက်အောက်ရှိ လမ်းများ သို့မဟုတ် ဆည်မြောင်းဦးစီးဌာန သို့မဟုတ် လျှပ်စစ်နှင့်စွမ်းအင်ဝန်ကြီးဌာနမှ တိုက်ရိုက်စီမံသော ပိုမို အဆင့်မြင့်လမ်းများနှင့် တိုက်ရိုက်ချိတ်ဆက်ထားသော ကျေးရွာများ အား ချိတ်ဆက်ထားပြီး သော ကျေးရွာများအဖြစ် သတ်မှတ်၍ CRRN ၏ သီးသန့် ချိတ်ဆက်ပေးမှုကို ပံ့ပိုးပေး မည် မဟုတ်ပါ။ အခြားသော ကျေးရွာများအားလုံးကို CRRN လမ်းဟု ခေါ်သော ကျေးလက်လမ်း တစ်လမ်းဖြင့် ချိတ်ဆက်ပေးမည်ဖြစ်သည်။ ကျေးရွာတစ်ရွာသည် ကျေးလက်လမ်းတစ်လမ်းထဲဖြင့်သာ ချိတ်ဆက် ထားပါက ထိုလမ်းအား CRRN ၏ တစ်စိတ်တစ်ဒေသ အဖြစ် သတ်မှတ် မည်။ အကယ်၍ ကျေးရွာ တစ်ရွာသည် လမ်းတစ်ခုထက်ပို၍ ချိတ်ဆက်ထားပါက အကောင်းဆုံး လမ်းအား လမ်းအရှည်၊ လမ်း မျက်နှာပြင်အမျိုးအစား၊ အခြေအနေနှင့် ဖြတ်သန်းသွားလာမှု ပမာဏတို့အပေါ်မူတည်၍ ရွေးချယ်ပြီး CRRN ၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုအဖြစ် သတ်မှတ်ပေး သွားမည် ဖြစ်ပါသည်။¹¹ အကယ်၍ ကျေးရွာတစ်ရွာသည် မည်သည့် လမ်းနှင့်မှ ချိတ်ဆက်ထားခြင်း မရှိပါက တိကျမှန်ကန်သော လမ်းအကြောင်းအသစ်ကို ဖော်ဆောင် သွား မည်ဖြစ်ပြီး ယင်းကို လမ်းသစ် ဖောက်လုပ်ရေးအတွက် CRRN ၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုအဖြစ် ထည့်သွင်းသွားမည်။ CRRN တွင်ချိတ်ဆက်နေသော ရွာများရှိ တည်ရှိပြီးသား လမ်းတစ်လမ်းနှင့် ချိတ်ဆက်မှု မရှိသေး သောရွာများအချင်းချင်း ဆက်သွယ်ပေးရန်အတွက် လမ်းသစ်ဖောက် လုပ်ရေး လမ်းအကြောင်း အသစ် ပါဝင်မည်ဖြစ်သည်။ စီးပွားရေးအရ သို့မဟုတ် ယဉ်ကျေးမှုအရ အရေးကြီး သော နေရာများ အား တစ်ခုတည်းသောလမ်းပန်းဆက်သွယ်မှု ကန့်သတ်ချက် အတိုင်း CRRN ဖြင့် ချိတ်ဆက် ပေးသွားမည် ဖြစ်ပါသည်။ (ဥပမာ။ ။ ဘုန်းကြီးကျောင်းများ၊ ကမ္ဘာလှည့် ခရီးသွားဆိုင်ရာ နေရာများ၊ အရေးကြီးသော စိုက်ပျိုးရေးဆိုင်ရာ နေရာများ၊ နယ်စပ်ပတ်လမ်းများ အစရှိသည်)

¹¹In some cases, a road connection for a village may be unfeasible due to isolated nature of the village or its limited size. For such villages, no road connection will be included in the CRRN and instead other types of access may be provided.

အဓိက ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း (CRRN) သည် မြို့နယ်တစ်ခုအတွင်းရှိ ကျေးရွာများ အချင်းချင်းနှင့် ပိုမိုအဆင့်မြင့်သော လမ်းကွန်ယက်သို့ ချိတ်ဆက်ပေးနိုင်သော အနည်းဆုံး ကျေးလက် လမ်း ကွန်ယက်ပင်ဖြစ်သည်။

- အကယ်၍ ကျေးရွာတစ်ရွာသည် ပိုမိုအဆင့်မြင့်သော လမ်းဖြင့် ချိတ်ဆက်ထားပါက CRRN လမ်း လိုအပ်မည် မဟုတ်ပါ။
- အကယ်၍ ကျေးရွာတစ်ရွာသည် ကျေးလက်လမ်းတစ်လမ်းတည်းဖြင့်သာ ချိတ်ဆက်ထားပါက ထိုလမ်းအား CRRN လမ်းအဖြစ် သတ်မှတ်သည်။
- အကယ်၍ ကျေးရွာတစ်ရွာသည် တစ်လမ်းထက်မက ပို၍ ချိတ်ဆက်ထားပါက အကောင်းဆုံးလမ်းအား ရွေးချယ်၍ CRRN လမ်းအဖြစ် သတ်မှတ်သည်။
- အကယ်၍ ကျေးရွာတစ်ရွာသည် မည်သည့်လမ်းနှင့်မှ မချိတ်ဆက်ထားပါက မှန်ကန်သောလမ်းအကြောင်းကို ရွေးချယ်၍ လမ်းသစ်ဖောက်လုပ်ရေးအတွက် CRRN ၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုအဖြစ် သတ်မှတ်သည်။

၃၉။ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း (CRRN) အတိုင်းအတာ။ မြန်မာနိုင်ငံရှိ မြို့နယ်အများစုအတွက် CRRN သတ်မှတ်ရန် လိုအပ်နေသေးသည်။ ဟင်္သာတခရိုင်၊ မြင်းခြံခရိုင် နှင့် လင်းခေးခရိုင်အတွင်းရှိ မြို့နယ် (၁၄) ခု၌ စမ်းသပ်လေ့လာမှုများဖြင့် အဓိကကျေးရွာ ချင်းဆက်လမ်းများ (CRRN) သတ်မှတ်ရေးဆွဲခဲ့သည်။ စမ်းသပ်လေ့လာမှုများ အရ ပြည်တွင်းရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသော ရွာများအားလုံးကို ချိတ်ဆက်နိုင်ရန်အတွက် (၆၉,၀၀၀) မိုင် ရှည်သော အဓိက ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း လိုအပ်နေသေးကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ (ဤ ကျေးရွာများ၏ တစ်စိတ် တဒေသကို ချိတ်ဆက်ပေးနေသည့် ပိုမိုအဆင့်မြင့် လမ်းများနှင့် CRRN လမ်းများ အချင်းချင်း ချိတ်ဆက်ပေးထားခြင်းအပြင် ထပ်တိုး၍)

ဇယား - ၅ ခန့်မှန်းထားသော CRRN အရှည် (မိုင်ပေါင်း)

State/Region	CRRN length miles	Existing CRRN all-season standard		Existing CRRN dry-season standard		Existing CRRN miles	CRRN for new construction	
		miles	%	miles	%		miles	%
Naypyitaw	880	490	56%	220	25%	710	170	20%
Kachin	2,910	1,010	35%	1,000	34%	2,010	900	31%
Kayah	780	470	61%	230	29%	700	80	10%
Kayin	2,910	1,040	36%	750	26%	1,790	1,120	38%
Chin	4,720	180	4%	2,800	59%	2,980	1,740	37%
Sagaing	8,980	2,240	25%	5,260	59%	7,490	1,490	17%
Tanintharyi	2,110	1,190	56%	490	23%	1,670	440	21%
Bago	5,010	1,780	35%	2,440	49%	4,210	800	16%
Magway	7,380	1,480	20%	3,990	54%	5,480	1,910	26%
Mandalay	4,810	2,180	45%	2,460	51%	4,640	180	4%

State/Region	CRRN length miles	Existing CRRN all-season standard		Existing CRRN dry-season standard		Existing CRRN miles	CRRN for new construction	
		miles	%	miles	%		miles	%
Mon	1,240	700	57%	500	40%	1,200	40	3%
Rakhine	5,120	940	18%	1,340	26%	2,290	2,830	55%
Yangon	1,610	640	40%	740	46%	1,380	230	14%
Shan	15,650	5,070	32%	9,080	58%	14,140	1,510	10%
Ayeyarwady	4,970	1,060	21%	2,350	47%	3,410	1,560	31%
Total	69,090	20,460	30%	33,640	49%	54,090	14,990	22%

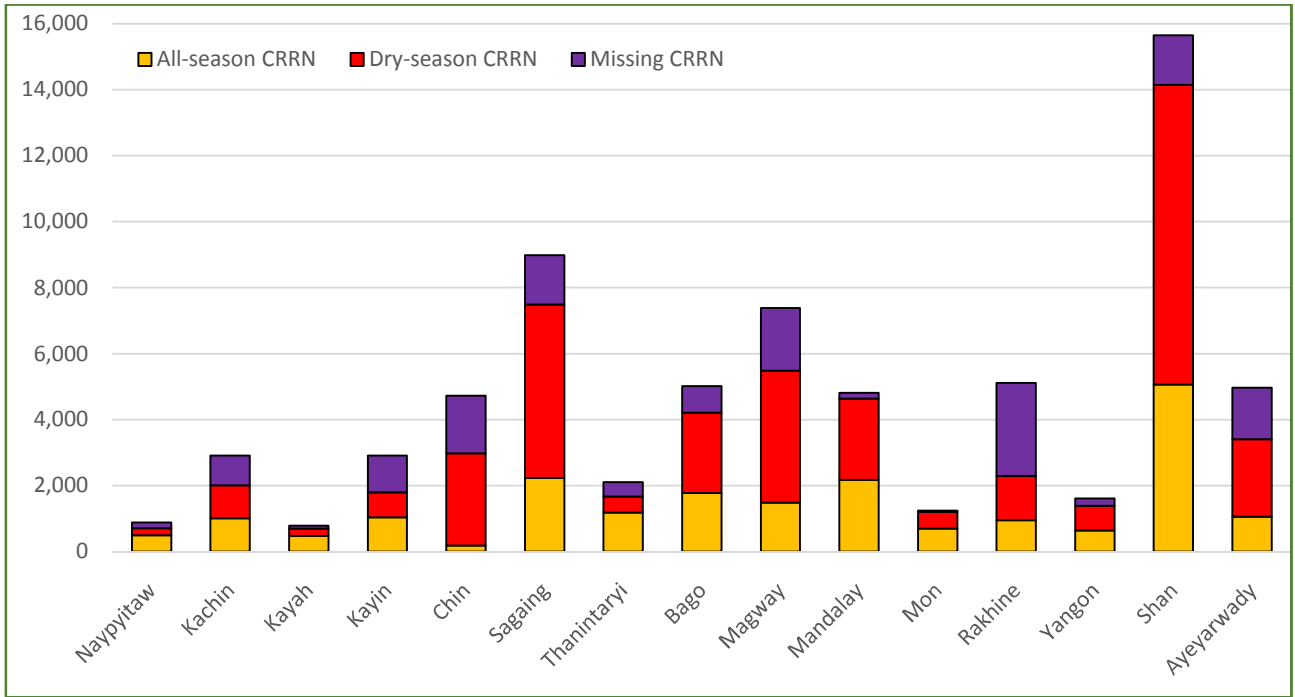
ရင်းမြစ်: ADB TA-၈၇၈၈

၄၀။ လက်ရှိတည်ရှိပြီး ကျေးလက်လမ်းများ၏ (၉၀%)နီးပါး CRRN အစိတ်အပိုင်းအဖြစ် ယူဆမည်ဖြစ်သည်။ (ကျေးရွာများ(သို့) အခြား ဧရိယာများဖြင့် ဆက်သွယ်သည့် CRRN မရှိသေးသည့် လမ်းများ (၁၀%) စဉ်းစားထားသည်) စမ်းသပ်လေ့လာမှုမှ ထပ်မံယူဆ၍ ရနိုင်သည်မှာ (၂၀,၄၆၀) မိုင်ရှိသောတည်ရှိပြီး ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများ CRRN ၏ ၃၀%၊ (၃၃,၆၄၀)မိုင်ရှိသော ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများအဖြစ် အဆင့်မြင့်တင်ရန် လိုအပ်လျက်ရှိသော တည်ရှိပြီး ခြောက်သွေ့ ရာသီသုံး လမ်းများ (CRRN ၏ ၄၉%) အပါအဝင် တည်ရှိပြီးဖြစ်သည့် ကျေးလက်လမ်းများ အားလုံးနီးပါးသည် CRRN ၏ တစ်စိတ်တစ်ဒေသအဖြစ် ပါဝင်နေပြီး တည်ရှိပြီးသော CRRN လမ်း(၅၄,၀၀၀)မိုင်ကျော် ရှိပါသည်။ လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှု ကင်းမဲ့လျက်ရှိသော ရွာပေါင်း (၈,၂၃၀) အား ချိတ်ဆက်ပေးနိုင်ရန်အတွက် ထပ်တိုး CRRN လမ်းသစ် (၁၅,၀၀၀) မိုင် (CRRN ၏ ၂၂%) ထပ်မံဖောက်လုပ်ရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ပြီး ထိုမှသာ CRRN အပြီးသတ်နိုင်မည်ဟု စမ်းသပ် လေ့လာမှုမှ ခန့်မှန်းထားပါသည်။¹²

၄၁။ အဓိကလမ်းများကွန်ယက် (CRRN)များသတ်မှတ်ခြင်းအား မြို့နယ်အသီးသီး၌ ၂၀၁၇ ခုနှစ်အတွင်း ဆောင်ရွက်သွားပါမည်။ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနနှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနများမှ ဝန်ထမ်းများနှင့် ကျေးရွာနေ ကျေးရွာအုပ်စုခေါင်းဆောင်များ ပူးပေါင်း၍ CRRN ပြင်ဆင်ခြင်းလုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ကျေးရွာအဆင့်မှ မြို့နယ်၊ ခရိုင်နှင့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် အဆင့်၊သက်ဆိုင်ရာ ဝန်ကြီးဌာနများနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များထံတင်ပြ၍ အတည်ပြုချက် ရယူသွားမည်ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၁၇ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ၌ CRRN များဆောင်ရွက်ခြင်းများ ပြီးစီးမည်ဖြစ်သည်။ CRRN လမ်း များသည် ကျေးလက်လမ်း အချက်အလက်များအဖြစ် ထည့်သွင်းသွားမည်ဖြစ်ပါသည်။ဤ အချက်အလက်များသည် မတူညီ သည့် လက်ရှိအဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ (CRRN) နှင့် စီမံမှုများအား သတ်မှတ်သွား မည်ဖြစ်ပြီး ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ၏ တိုးတက်မှု စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်းနှင့်အဆင့်အတန်း သတ်မှတ်မှု များ ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။

¹²This assumes connecting all existing registered villages by road. In practice, road connections may not always be possible or economically justifiable, reducing the length of CRRN road construction required.

ပုံ - ၁၁ ခန့်မှန်း CRRN အရှည် (မိုင်ပေါင်း)



ရင်းမြစ်: ADB TA-၈၇၈၈

အကျဉ်းချုပ်

မြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရအဖွဲ့သည် ခြောက်သွေ့ရာသီနှင့်မိုးရာသီ နှစ်ရာသီလုံး ဆက်သွယ် သွားလာနိုင်ရန် ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် ကျေးလက်လမ်းစံနှုန်းများဖြင့် ဆောက်ရွက်သွား မည်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း မတူညီသော နယ်မြေ ဧရိယာ များအတွက် သင့်လျော် သည့် ဒီဇိုင်းသတ်မှတ်ချက်များ အမျိုးသားကျေးလက်လမ်းစံနှုန်းများနှင့် သတ်မှတ်ချက်များ(NRRSS) ပြင်ဆင်သွားလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။

ကျေးလက်လမ်းများစီမံခန့်ခွဲသည့် အဆင့်အတန်း(၃)မျိုးခွဲခြား သတ်မှတ်သွားမည်ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်လမ်း အဆင့် အတန်း(က) သည် အဓိက လမ်းမကြီး များ(သို့) မြို့ (သို့) မြို့တော်များ တိုက်ရိုက်ချိတ် ဆက်ပါ သည်။ ယင်းတွင် ကျေးရွာကြီး တစ်ရွာတည်း လူဦးရေ (၁၀၀၀)နှင့်အထက် (သို့)ကျေးရွာများစွာ၏ စုစုပေါင်း လူဦးရေ (၁၀၀၀)နှင့် အထက်တို့အား ချိတ်ဆက် ပေးသည့် လမ်းမတစ်ခုလည်းပါသည်။ ကျေးလက်လမ်းအဆင့်အတန်း(ခ)သည် အဓိကကျေးရွာချင်းလမ်း ကျန်ရှိသည့် လမ်းများပါဝင်ပြီး လူဦးရေအနည်းငယ် အတွက် အသုံးပြု မည်ဖြစ်ပြီး ကျေးလက်လမ်း အဆင့်အတန်း(က)အား အကြမ်းဖျဉ်းအားဖြင့် ချိတ်ဆက်မည် ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်လမ်း အဆင့် အတန်း(ဂ)သည် အဓိကကျေးရွာ ဆက်လမ်း မဟုတ်သည့်လမ်းများဖြစ်ပြီး စိုက်ပျိုးရေး ဧရိယာနှင့် အခြားဝေလံ သော နေရာဒေသများအား ဆက်သွယ်သည့် လမ်းဖြစ်သည်။

ကျေးလက်လမ်းအဆင့်အတန်း(က)နှင့်(ခ)လမ်းများအား အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် အမာခံ လမ်းများ(ကျောက်၊ ရိဇာ၊ ဂဝံ)အဖြစ် လမ်းအကျယ်(၁၂)ပေ ဖြင့် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်လမ်းများအား ရာသီဥတုဒဏ်ခံနိုင်ရုံရှိသည့်ဒီဇိုင်းများဖြင့် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ လမ်း၏ သက်တမ်းကြာရှည်ခံနိုင်ရုံရှိရန်နှင့် လမ်းသား တိုးတက် ကောင်းမွန်နေစေရန် ပြင်ဆင် ထိန်းသိမ်းခြင်းများ ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ ယာဉ်သွားလာမှုပမာဏ၊ ယာဉ်အမျိုး အစားနှင့် နေရာဒေသအမျိုး အစားပေါ်မူတည်၍ အဓိကကျေးလက်လမ်းများအား ကွန်ကရစ် (သို့) ကတ္တရာ အဆင့်နှင့် အဆင့်မြင့် မြေပြင်နှင့် ကိုက်ညီသည့် လမ်းဒီဇိုင်းများဖြင့် ဆောင်ရွက် လိမ့်မည် ဖြစ်သည်။ အဓိကကျေးလက် လမ်းများအားလုံး ၌ ရေမြောင်း၊ လမ်းဖြတ်ရေမြောင်းများ၊ ရေတိုက်မှု နှင့် မြေပြိုမှု ကာကွယ်ရန် မြေကာနံရံများပါ ထည့်သွင်းစဉ်းစားသွားမည်ဖြစ်သည်။ လက်ရှိ သစ်သား တံတားများ အဆင့်မြင့်ရန် ကွန်ကရစ်၊ သံမဏိ တို့အား အသုံးပြု၍ မြစ်ချောင်းများ ဖြတ်သန်း၍ တံတားများ ဖောက်လုပ်မည်ဖြစ်သည်။ လမ်းအဆင့်အတန်း(ဂ)လမ်း၌ တံတားများ အဆင့်မြင့် ခြင်းနှင့်အသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်းအတွက် ဦးစားပေးသတ်မှတ်မှုမှာ ပါဝင်မည်မဟုတ်ပါ။ ရှုပ်ထွေး သော(သို့) ကုန်ကျစရိတ်များခြင်းကြောင့် ကန့်သတ်ထားသော ကျေးရွာများ ဆက်သွယ်ရန် အတွက် မော်တော်ဆိုင်ကယ်လမ်း၊ ခြေလျင်လမ်းနှင့်ရေကြောင်းဆက်သွယ်ရေးများစသည့် အခြားဆက်သွယ် ရေး များဖြင့် ဖြေရှင်း ဆောင်ရွက်ပေးလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။

၄၂။ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် အဆင့်။ နိုင်ငံတော်အစိုးရ အနေဖြင့် မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာ များကို ရာသီမရွေးသွား လာနိုင်သည့်အဆင့်ရှိ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကို ပံ့ပိုးပေး သွားရန် ရည်မှန်းထားသည်။ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့်လမ်းသည် မိုးရာသီနှင့်နွေရာသီ နှစ်ခု စလုံး၌ အသုံးပြု နိုင်မည်ဖြစ်သည်။ အကြမ်းဖျဉ်းအားဖြင့် လမ်းများအဆင့်မြင့်တင်ခြင်းနှင့် မြေသား လမ်း အဆင့်မြင့်လမ်း(အမာခံလမ်း)မျက်နှာပြင် ဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်သလို လမ်းမြေဖို့ရန်၊ လမ်း ရေတိုက်စားမှုကာကွယ်ရန်၊ ရေစီးရေလာကောင်းမွန်ရန်နှင့် တံတားများဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ် မည်ဖြစ်သည်။ ထိုကဲ့သို့သော ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် အဆင့်အတန်း များသည်ပင် မိုးသည်း ထန်လွန်းသောအခါ၌လည်းကောင်း၊ ရေကြီးရေလျှံသောအခါ၌လည်းကောင်း လမ်းပိတ်ဆို့ မှုများ ဖြစ်ပေါ်နိုင်သေးသည်။ သို့သော် မိုးရာသီ၌ လုံးဝနီးပါး အသုံးပြု၍ မရနိုင်တော့သော နွေရာသီ လမ်းများနှင့် နှိုင်းယှဉ်ကြည့်ပါက လမ်းပိတ်ဆို့မှုသည် ရက်အနည်းငယ်မျှသာ ကြာမြင့် နိုင်သည့် အတွက် လုံးဝ ဆန့်ကျင်ဘက်နီးပါး ဖြစ်ပါသည်။

၄၃။ အမျိုးသားကျေးလက်လမ်းစံနှုန်းများနှင့်သတ်မှတ်ချက်များ (National Rural Road Standards and Specifications, NRRSS)။ ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့် လမ်းအဆင့် အတန်း၏ အနည်းဆုံးသတ်မှတ်ချက်များအား ယခုလက်ရှိ ပြင်ဆင်ရေးဆွဲလျက်ရှိသော အမျိုးသား ကျေးလက်လမ်း စံနှုန်းများနှင့် သတ်မှတ်ချက်များ (NRRSS) တွင် အသေးစိတ် ရှင်းလင်း ဖော်ပြသွားမည်ဖြစ်သည်။ ဤ မဟာဗျူဟာ အောက်တွင် အသုံးပြုရမည့် စံနှုန်းများနှင့် သတ်မှတ် ချက်များ၏ အဓိက ဦးတည်ချက်သည် လက်ရှိနှင့် နောင် အနာဂတ်ရှိ ကျေးလက်လမ်း အသုံးပြု မှုနှင့် ကိုက်ညီစေရန်ဖြစ်သည်။ ပထမဦးဆုံးအနေဖြင့် စံနှုန်း နှင့် သတ်မှတ်ချက်များသည် လမ်း အသုံးပြုမှုနှင့် ၎င်းလမ်းကို အသုံးပြု ဖြတ်သန်းနေသော လူများနှင့်ယာဉ်များအတွက် သင့်တော်နေ စေရမည်။ ထို့အပြင် စံနှုန်းများနှင့် သတ်မှတ်ချက်များသည် လမ်းကို ပုံစံရေးဆွဲမည့် အင်ဂျင်နီယာ နှင့် နည်းပညာရှင်များ၏ စွမ်းဆောင်ရည်၊ လမ်းဖောက်လုပ်ရာတွင်အသုံးပြုရမည့် ပစ္စည်း ကိရိယာ များရရှိနိုင်မှု၊ လမ်းကိုတည်ဆောက်မည့် ကန်ထရိုက်တာများနှင့် အလုပ်သမားများ ၏ စွမ်းဆောင် ရည်၊ လမ်းကို ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရာတွင် ပါဝင်မည့် ရွာသားများနှင့် ဒေသခံ ကန်ထရိုက်တာများ၏ ကျွမ်းကျင်မှုအဆင့် အစရှိသည်တို့နှင့်လည်း လိုက်ဖက် ကိုက်ညီမှု ရှိနေ ရမည်ဖြစ်သည်။ ထိုမျှမက စံနှုန်းများနှင့် သတ်မှတ်ချက်များသည် လူထု သို့မဟုတ် ဒေသတွင်းရှိ ဘတ်ဂျက်အပေါ် ဝန်ထုပ် ဝန်ပိုး ဖြစ်စေမည့် အလွန်အမင်း ပြုပြင် ထိန်းသိမ်းမှုများကိုသာမက ရနိုင်သော ဘတ်ဂျက်ကို အလျင်အမြန် ကုန်ဆုံးသွားစေနိုင်မည့် မလိုလားအပ်သော ဈေးကြီးလွန်းသည့် ပုံစံများကိုပါ ရှောင်လွှဲနိုင်စေရန်အတွက် လမ်းသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်း သို့မဟုတ် လမ်းအဆင့်မြင့်တင်ခြင်း ကုန်ကျ စရိတ်နှင့် နောက်ဆက်တွဲလမ်း ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှု ကုန်ကျစရိတ် တို့ ကိုက်ညီမှုရှိစေရန် ရည်ရွယ် သည်။ ထို့ကြောင့် မတူညီသော တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များရှိ တူညီသော ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့်လမ်းများ ဖောက်လုပ်ရာတွင် အသင့်တော်ဆုံး ပုံစံနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုအပေါ် သက်ရောက်လွှမ်းမိုးနေသော ကဏ္ဍ အသီးသီးအပေါ်တွင် မူတည်၍ ကွဲပြားမှုများရှိနိုင်သည် (ဥပမာ။ ရာသီဥတု၊ တည်နေရာ၊ မြေဆီလွှာ အမျိုးအစား၊ ဆောက်လုပ်ရေး ပစ္စည်းများ၊ ဖြတ်သန်း အသုံးပြုမှု ပမာဏ အစရှိသည်)။ ရာသီ မရွေးသွားလာနိုင်သည့်လမ်းများ၏ အဓိက လက္ခဏာ

ရပ်များကို အောက်တွင် အကျဉ်းချုံး ဖော်ပြထားပါသည်။ အသေးစိတ်ကို NRRSS တွင် ဖော်ပြ ထားသည်။ ဤ မဟာဗျူဟာနှင့် NRRSS တွင် ပြဋ္ဌာန်းပါရှိသော အချက် အလက်များအကြား ကွာဟမှုများ ဖြစ်ပေါ်ပါက NRRSS ကိုသာ ဦးစားပေး အသုံးပြုမည် ဖြစ်ပါသည်။

၄၄။ ကျေးလက်လမ်းအမျိုးအစားများ။ ကျေးလက်လမ်းများစီမံမှုအဆင့်အတန်း(၃)မျိုး ရှိသည်။ ပထမ(၂)မျိုးဖြစ်သည့် အဆင့်(က) နှင့်အဆင့် (ခ)သည် CRRN နှင့်သက်ဆိုင်သော လမ်းများ ပါဝင်ပြီး အဆင့်(ဂ)လမ်းသည် အခြားကျေးလက်လမ်းအဆင့်ပါဝင်ပါသည်။ ကျေးလက်အဆင့် အတန်း(က)သည် အဓိက လမ်းမကြီးများ(သို့) မြို့ (သို့) မြို့တော်များ တိုက်ရိုက်ချိတ် ဆက်ပါ သည်။ ယင်းတွင် ကျေးရွာကြီး တစ်ရွာတည်းလူဦးရေ(၁၀၀၀)နှင့်အထက် (သို့) ကျေးရွာများစွာ၏ စုစုပေါင်း လူဦးရေ (၁၀၀၀)နှင့်အထက်တို့အား ချိတ်ဆက်ပေးသည့် လမ်းမတစ်ခုလည်း ပါ သည်။ အဆင့်(က) အမျိုးအစား လမ်းများသည် များပြားသော လူဦးရေ အတွက် ဝန်ဆောင်မှုပေးရခြင်း၊ ကျေးရွာဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ကော်မတီများအတွက် ကောင်းမွန် သော ချိတ်ဆက်နိုင်မှုကို ပံ့ပိုးခြင်း၊ ကျေးရွာအုပ်စုများအတွင်းတွင် ပံ့ပိုးထားသောဝန်ဆောင်မှုနှင့်အဆောက်အဦများအတွက် အရေးပါ မှုကြောင့် အဆင့်(က)အမျိုးအစား ကျေးလက်လမ်းများ အတွက် ပိုမိုမြင့်မားသော စံနှုန်းနှင့် သတ်မှတ်ချက်များ ချမှတ်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ အဓိကလမ်းမကြီး(သို့)မြို့များဖြင့် ဆက်သွယ်ရမည် ဖြစ်သည်။မည်သို့ပင်ဆိုစေ ကျေးရွာလူဦးရေ အနည်းငယ်သာ အကျိုးပြုပြီး၊ ယာဉ်သွား လာမှုနည်း သော ကျေးရွာငယ် များသည် အဓိက လမ်းမကြီးဖြင့် ချိတ်ဆက်ပါကလည်း အဆင့်အတန်း(က) ဖြင့်စဉ်းစားမည် မဟုတ်ပါ။¹³

၄၅။ အဆင့်(ခ) အမျိုးအစား လမ်းများတွင် ကျေးရွာများကို ချိတ်ဆက်ပေးထားပြီး လူဦးရေ (၁၀၀၀) အောက်ကို ဝန်ဆောင်မှု ပေးနေသော ကျေးလက်လမ်းများ ပါဝင်သည်။ ဤ အဆင့်(ခ) အမျိုးအစားလမ်းများသည် ပိုမို သေးငယ်သော ရွာများ သို့မဟုတ် လူဦးရေပိုနည်းသော ကျေးရွာ များကိုဝန်ဆောင်မှုပေးပြီးအဆင့်(က)အမျိုးအစားထက်စံနှုန်းနှင့် သတ်မှတ်ချက် ပိုနိမ့်သော် လည်း ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သောလမ်းများ အဖြစ်ဖောက်လုပ်အဆင့်မြှင့်တင် သွားမည်ဖြစ်ပါသည်။ အဆင့်(ခ)လမ်းများသည် ကျေးလက်လမ်း အဆင့်(က)ချိတ်ဆက်သည့်လမ်းများဖြစ်ပါသည်။

၄၆။ အဆင့်(ဂ)အမျိုးအစားလမ်းများတွင် အဓိကကျေးရွာဆက်လမ်းများအဖြစ် သတ်မှတ်ထား ခြင်းမရှိဘဲ ကျေးရွာတစ်ခုအတွက် အဓိက ချိတ်ဆက်မှုအဖြစ် ဝန်ဆောင်မှုပေးသော အခြား ကျေးလက်လမ်းများအားလုံး ပါဝင်ပါသည်။ဤအဆင့်(ဂ)အမျိုးအစား လမ်းများသည် စိုက်ပျိုးရေး ဆိုင်ရာ လယ်ကွင်းများနှင့် ပင်မရွာနှင့် အဝေးတွင်ရှိသော မှီတင်းနေထိုင်ရာများအား ထပ်ဆောင်း ဆက်သွယ်မှုကိုပံ့ပိုးပေးသော်ငြားလဲ ဤမဟာဗျူဟာအတွက် အဓိက ဦးတည်ချက် အဖြစ် ပါဝင် ဖြည့်ဆည်းပေးခြင်း မရှိပါ။ ထို့ကြောင့် အဆိုပါလမ်းများအား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သော လမ်း များအဖြစ် မြှင့်တင်မှုစာရင်းထဲတွင် ဦးစားပေးနေရာ မရရှိနိုင်ပါ။

¹³ However, roads connecting smaller villages to the higher-level road network will not be considered class A roads, since they only benefit a small population and are likely to carry low traffic volumes

၄၇။ **လမ်းမျက်နှာပြင်အမျိုးအစား။** အဆင့်(က)နှင့်အဆင့်(ခ)လမ်းများအား အဆင့်မြင့်တင်ခြင်း နှင့် အမာခံလမ်းများအဖြစ် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ များသောအားဖြင့် ကျောက်ချောလမ်းအဖြစ် ဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်ပြီး အချို့နေရာများတွင် အမျိုးသားကျေးလက်လမ်းစံနှုန်းများနှင့် သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ ကျောက်စရစ်များ သို့မဟုတ် သင့်တော်သည့် လမ်းသုံး ပစ္စည်းများ အသုံးပြုသွားမည် ဖြစ်သည်။ ထိုကဲ့သို့ အဆင့်မြင့်ထားသော အမာခံလမ်း (unseal) လမ်းမျက်နှာပြင်များသည် တစ်နှစ်ပတ်လုံးအတွက် မတူညီသော ရာသီဥတု အခြေအနေ အများစုတွင် လမ်းကို အသုံးပြုခွင့် ပေးနေမည်ဖြစ်သည်။ (လမ်းသည် မိုးသည်းထန် လွန်းခြင်းနှင့် ရေကြီးရေလျှံသော ကာလများတွင် အသုံးပြု ဖြတ်သန်း၍ မရ ဖြစ်နိုင်သော်လည်း များသောအားဖြင့် ထိုသို့ အသုံးမပြုနိုင်မှုသည် ရက်အနည်းငယ်ထက် ပို၍ မကြာနိုင်ပါ။) အဆင့်(က) အမျိုးအစားလမ်းများအား သက်ဆိုင်ရာ အရေးပါ မှု နှင့် အသုံးပြုမှု ပမာဏ အပေါ်မူတည်ပြီးမျက်နှာပြင် အား ကွန်ကရစ်ဖြင့်ဖြစ်စေ၊ကတ္တရာဖြင့်ဖြစ်စေတည်ဆောက် အဆင့်မြင့်သွားမည်ဖြစ်သည်။ အဆင့်(ခ) အမျိုးအစားလမ်းများအား ကနဦးအနေဖြင့် ရေပိတ်လွှာ မဟုတ်သော အမာခံလမ်း (ကျောက်၊ ဂဝံ၊ရိဇာ) မျက်နှာပြင် မျိုးဖြင့် တည်ဆောက် အဆင့်မြင့် တင် သွားမည်ဖြစ်သည်။ အဆင့်(ဂ) လမ်းများသည် မြေသားလမ်းမျက်နှာပြင်ရှိပြီး အဆင့်မြင့်မျက်နှာပြင် အဆင့်မြင့်ခြင်းများအား ဦးစားပေးအဖြစ် ဆောင်ရွက်နိုင် လိမ့်မည် မဟုတ်ပါ။

၄၈။ တဆင့်ပြီးတဆင့် အဆင့်မြင့်တင်ခြင်းချဉ်းကပ်မှုကို အသုံးပြုသွားမည်ဖြစ်ပြီး NRRSS တွင် ပြဋ္ဌာန်းပါရှိသော လမ်းမျက်နှာပြင် ရေပိတ်လွှာ အနည်းဆုံး ဖြတ်သန်းသွားလာမှု ပမာဏ လိုအပ်ချက်ထက် ပိုမိုမြင့်မားသော အဆင့်(ခ)လမ်းများအား နောက်ထပ် ပိုအဆင့်မြင့်သောလမ်း မျက်နှာပြင် ရေပိတ်လွှာများအဖြစ်သို့ အဆင့်မြင့်တင်ခွင့် ပေးသွားမည်ဖြစ် သည်။ ရွာတစ်လျှောက် ရှိ လူနေထိုင်သောနေရာရှိ လမ်းများကိုလဲ ဖုန်ထခြင်း မရှိစေရန် လမ်း မျက်နှာပြင်များကို ရေပိတ်လွှာ ကတ္တရာလမ်း တည်ဆောက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ ရေကြီး ရေလျှံ လေ့ရှိသော နေရာ များတွင်လည်း လမ်းမျက်နှာပြင်အား ရေကြီးရေလျှံမှုဒဏ်ကို ပိုခံနိုင်သော ပိုမို အဆင့်မြင့် သော စံနှုန်းများကို အသုံးပြုပြီး လမ်း၏ ရေရှည်တည်တံ့မှုကို သေချာအောင် ဆောင်ရွက် သွားမည် ဖြစ်သည်။ (ဥပမာ။ ကျောက်ခင်းခြင်း သို့မဟုတ် ကွန်ကရစ်လောင်းခြင်း) အဆင်း အတက် မတ်စောက်သော နေရာများတွင်လဲ တိုက်စားမှုကို ကာကွယ်ရန်နှင့် လမ်းမျက်နှာပြင် အလျင်အမြန် ယိုယွင်းမှုကို လျော့ချရန်အတွက် ပိုမိုအဆင့်မြင့်သော စံနှုန်းများကို (ဥပမာ။ ကျောက်ခင်းခြင်း သို့မဟုတ် ရေပိတ်လွှာများ) အသုံးပြု သွားမည်ဖြစ်သည်။

၄၉။ **လမ်းအကျယ်။** အဆင့်(က) နှင့် အဆင့်(ခ) လမ်းများသည် အနည်းဆုံး ၁၂ ပေ ကျယ်ရမည်။ တဆင့်ပြီးတဆင့် အဆင့်မြင့်တင် ချဉ်းကပ်မှုကို အသုံးပြုမည်ဖြစ်ပြီး NRRSS တွင် ပြဋ္ဌာန်း ပါရှိသော လမ်းချဲ့ထွင်ရန် အနည်းဆုံးရှိရမည့်လမ်းအသုံးပြုမှု ပမာဏထက်ကျော်လွန်သော အဆင့်(က) နှင့် အဆင့်(ခ) အမျိုးအစားလမ်းများကို ၁၈ ပေသို့မဟုတ် ၁၈ ပေထက်ပို၍ ချဲ့ထွင် ခွင့်ပေးမည်ဖြစ်သည်။မြေမျက်နှာသွင်ပြင်အရ သတ်မှတ်စံနှုန်း ပြည့်မီရန်အတွက် ဖြတ်တောက်ခြင်း ဖြည့်စွက်ခြင်း သိသိသာသာ ပြုလုပ်ရမည့် နေရာများနှင့် ရေကြီးရေလျှံမှုဒဏ် ခံနိုင်ရန်အတွက် ပိုမိုကုန်ကျစရိတ်ကြီးမားသော ပုံစံများ လိုအပ်သည့် ရေကြီးရေလျှံမှု ဖြစ်လေ့ရှိသော နေရာများ

အတွက် ပိုမိုကျဉ်းသော (၆)ပေမှ (၉) ပေသာကျယ်သည့် ဖြတ်သန်းသွားလာရန် လုံလောက်သည့် တစ်လမ်းသွား လမ်းများအား အစားထိုးရမည်ဖြစ်သည်။ အဆင့်(ဂ) အမျိုးအစား လမ်းများ သည် အကျယ် (၁၂') အောက်ရှိပြီး ဒေသ အခြေအနေအပေါ်မူတည်၍ ပိုမို ကျဉ်းမြောင်း သော လမ်းများ ဖြစ်နိုင်သည်။

၅၀။ **ရေနုတ်မြောင်းစနစ်နှင့်တံတားများ။** အဆင့်(က)နှင့်အဆင့်(ခ)လမ်းများတွင် သင့်တော်သော လမ်းဘေး ရေနုတ်မြောင်းများနှင့်ကန့်လန့်ဖြတ်ရေနုတ်မြောင်းများ ပါဝင်သည်။ လမ်းဘေး ရေနုတ် မြောင်းများသည် မြေသားဖြင့်သာ ပြုလုပ်လေ့ရှိသော်လည်း တိုက်စားမှု ခံရခြေ မြင့်မားသော နေရာများ(ယေဘုယျအားဖြင့်(၆%) ထက်ပိုသော ကုန်းစောင်းများ) နှင့် ကျေးရွာအတွင်း ဖြတ်သန်း သွားသောနေရာများတွင်ရေတိုက်စားမှုခံ Liners တပ်ဆင်ပေးရမည်။ တံတား များ အပါအဝင် ကန့်လန့်ဖြတ် ရေနုတ်မြောင်းများသည် ကွန်ကရစ်သို့မဟုတ်သံမဏိများဖြင့် အနည်းဆုံး ခံနိုင်ဝန် (၂၀)တန်အထိရှိအောင်တည်ဆောက်ပါမည်။ NRRSS တွင် ပြဋ္ဌာန်းပါရှိသော တံတား ခံနိုင်ဝန် အား အတွင်း ရှိရမည့် အနည်းဆုံး ဖြတ်သန်းသွားလာမှု ကန့်သတ်ချက်ထက် ကျော်လွန် သော အဆင့် (က)နှင့်အဆင့်(ခ)အမျိုးအစား လမ်းများအတွက် ခံနိုင်ဝန်အားကို AASHTO-HS20-44 စံနှုန်းအတိုင်းအကောင်အထည် ဖော်ပါမည်။ သစ်သားတံတားများအား ယာယီ အဖြစ်သာ အသုံးပြု ရမည်ဖြစ်ပြီးကွန်ကရစ်သို့မဟုတ်သံမဏိပုံစံသို့ အနှေးနှင့်အမြန် အဆင့်မြင့်တင်သွားရ ပါမည်။ အဆင့်(ဂ)အမျိုးအစားလမ်းများအတွက် သစ်သားတံတားကို ဆက်လက်အသုံးပြု နိုင်ပါသည်။

၅၁။ **လျှောစောင်းကာကွယ်မှု။** အဆင့်(က)နှင့် အဆင့်(ခ)လမ်းများသည် မြေသားဖို့ခြင်းနှင့် ဖြတ်ခြင်း လုပ်ငန်းများအတွက်လျှောစောင်းများအား မြေသားပျက်စီးမှုတိုက်စားမှုများ ရှောင်ကျဉ် နိုင်ရန် သင့်တော်သော ကာကွယ်မှုများ ဆောင်ရွက်ရပါမည်။မြေပြင်အနေအထားပေါ်မူတည်၍ မြက်စိုက်၍ ကာကွယ်ခြင်း၊ ကွန်ကရစ်၊ ကျောက်စီခြင်းများဖြင့် ကာကွယ်ရမည်ဖြစ်သည်။ တည် ဆောက်ခြင်းနှင့် အဆင့်မြင့်ခြင်းလုပ်ငန်းများအတွက် မြေသားပြိုကြမှုကာကွယ်သည့် စနစ် ကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားရပါမည်။

ဇယား - ၆ အနိမ့်ဆုံး ကျေးလက်လမ်းစံနှုန်းများ

	မျက်နှာပြင် အမျိုးအစား	လမ်းအကျယ်	လမ်းဘေး မြောင်း	တံတားများ	တံတား ခံနိုင်ဝန်အား
အဆင့်(က) အမျိုးအစား	ရေပိတ်လွှာ ကတ္တရာ ကွန်ကရစ်	၁၂ ပေ	မြေသား	သံမဏိ/ ကွန်ကရစ်	AASHTO HS20-44 (၃၆တန်)
အဆင့်(ခ) အမျိုးအစား	အမာခံလမ်း (ကျောက်၊ဂဝံ၊ရိဇာ)	၁၈ ပေ	မြေသား	သံမဏိ/ ကွန်ကရစ်	၂၀ တန်
အဆင့်(ဂ) အမျိုးအစား	မြေသား	၆-၁၂ ပေ		သစ်သား	
ဖြတ်သန်းသွားလာမှု > NRRSS ကန့်သတ်ချက်	ရေပိတ်လွှာ ကတ္တရာ	၁၈ ပေ	မြေသား	သံမဏိ/ ကွန်ကရစ်	AASHTO HS20-44 (၃၆ တန်)

၅၂။ အခြားစံနှုန်းများနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဖြေရှင်းမှုများ။ အထက်တွင် ဖော်ပြပါရှိသော စံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ နိုင်ငံအတွင်းရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများအား ရာသီမရွေးသွားလာ နိုင်သောလမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပေးရန်မှာ မြန်မာနိုင်ငံတော် အစိုးရ၏ ဦးတည်ချက် ဖြစ်သော် လည်း ဈေးနှုန်းချိုသာစွာ မရရှိနိုင်သော နေရာများတွင် ခြွင်းချက်များ ဖြစ်ပေါ် နိုင်ပါ သည်။ ဤသို့သော ကိစ္စရပ်များသည် အကျိုးခံစားခွင့် အနည်းငယ်သာရှိသော ကျေးရွာများ သို့မဟုတ် မြေမျက်နှာပြင် အနေအထားက ရာသီမရွေး လမ်းများ ဖောက်လုပ်ရန် ကုန်ကျ စရိတ် များလွန်း သော နေရာများ (ဥပမာအားဖြင့် အလွန်မတ်စောက်သော မြေနေရာ သို့မဟုတ် ရေကြီး ရေလွှမ်း လေ့ရှိသော မြေနေရာ) တွင် ဖြစ်ပေါ်တတ်ပါသည်။ ထိုသို့ တွေ့ကြုံရပါက စံချိန်စံညွှန်း ပိုမိုနိမ့်သော လမ်းအမျိုးအစား သို့မဟုတ် ကျေးရွာနေလူထုနှင့် တိုင်ပင်ညှိနှိုင်း၍ အခြားသော ဆက်သွယ်ရေး ဖြေရှင်းချက် တစ်ခုခု ပြုလုပ်ရပါမည်။ ထိုသို့သော ဆက်သွယ်ရေးဖြေရှင်းချက်များတွင်လမ်းအစားထိုး ဆိုင်ကယ်သွားလမ်းများ၊ ဆိပ်ကမ်းများ၊ လမ်းတည်ဆောက်ရန်အတွက်အလွန်ရှုပ်ထွေးသောနေရာများအတွက် ရေကြောင်းသွားလာရေးကိုအထောက်အကူပြုမည့် တူးမြောင်းများ၊ ကျေးရွာများကို ကျေးလက်ဒေသလမ်းကွန်ယက်နှင့်ချိတ်ဆက်ပေးနိုင်မည့် လူကူး တံတား များ အစရှိသည်တို့ ပါဝင်ပါသည်။

၅၃။ ရာသီဥတုခံနိုင်ရည်အား။ ကျေးလက်ဒေသလမ်းများ အမျိုးသားအဆင့်မဟာဗျူဟာတွင် ရာသီဥတုကြောင့် ဖြစ်ပေါ်နိုင်သော မတူညီသည့် ထိခိုက်နိုင်မှုများ (ရေကြီးရေလျှံမှု၊ တိုက်စားမှု၊ မိုးများခြင်း၊ မိုးခေါင်ခြင်း၊ အစရှိသည်) ကို ထည့်သွင်းစဉ်းစား ထားသော ရာသီဥတုဒဏ်ခံ ပုံစံများဖြင့် လမ်းများအား ပြုလုပ်သွားမည် ဖြစ်သည်။ သင့်လျော်သော ပုံစံများကို လမ်း တည်ဆောက်ရန် ကုန်ကျမည့်စရိတ်၊ ဖြစ်နိုင်သော ရာသီဥတုရိုက်ခတ်မှုနှင့်ဆက်စပ် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းစရိတ်များ မျှခြေရှိမှုအပေါ်မူတည်၍ ရွေးချယ်အသုံးပြုသွားမည်ဖြစ်သည်။ သို့မှသာလမ်း၏ သက်တမ်း တစ်လျှောက် ကုန်ကျစရိတ် လျော့ချပေးပြီး အဆင့်မြင့် လမ်း များ၏ ရေရှည်ခံ နိုင်မှုအား မြှင့်တင်ပေးသော စံနှုန်းများကို မတူညီသော ဒေသများတွင် သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ ခြားနား သော ပုံစံများကို အသုံးပြုနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ လမ်းပုံစံများရှိ ရာသီဥတု ခံနိုင်ရည်နှင့် ပတ်သက်သော လက္ခဏာရပ်များသည် လမ်းသား၏ အဆင့်၊ လမ်းတည်ဆောက်ရာတွင် အသုံးပြုသော ပစ္စည်းများ (ရေကြီးရေလွှမ်းမှုနှင့် တိုက်စားမှုကို ခံနိုင်ရန်)၊ ရေနှုတ်မြောင်း အမျိုးအစားနှင့် တည်ဆောက်ပုံ (မြင့်တက်သော မိုးရေချိန်နှင့် ပမာဏများပြားမှုနှင့် အမြင့်ဆုံး ရေစီးဆင်းမှုကို လက်ခံနိုင်ရန်)၊ ဆင်ခြေလျှောမြေထိန်းဘောင် အကာအကွယ် (ရေကြီးရေလျှံမှု၊ တိုက်စားမှုကြောင့် ပျက်စီးခြင်းနှင့် မြေပြိုကျမှုတို့မှ ကာကွယ်ရန်) အစရှိသည်တို့မှ ထင်ရှားစွာ တွေ့မြင် နိုင်ပါ သည်။ တည်ရှိပြီး သားလမ်းများအတွက်မူ ရာသီဥတုအခြေပြု အင်အားဖြည့်တင်း ပေးခြင်းများ ပြုလုပ်ပေး သွားမည် ဖြစ်ပြီး ပျက်စီးနိုင်ခြေအများဆုံး အပိုင်းများကို အပိုင်းလိုက် အဆင့်မြှင့်တင်မှု အစီအစဉ် အားဖြင့် ပစ်မှတ်ထား၍ ကြိုတင်စီစဉ်ထားသော အချိန်ပိုင်းအလိုက် ပြုပြင် ထိန်းသိမ်းခြင်း လုပ်ငန်းများဖြင့် ရနိုင်သလို ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ ဖြစ်နိုင်ခြေရှိသော ရာသီဥတု ရိုက်ခတ်မှုများအား လျော့ချပေးနိုင်ရန်နှင့် အဆင့်မြှင့်တင်ထားသော ဆက်သွယ်နိုင်မှု အဆင့်များ ရေရှည်တည်တံ့စေနိုင်ရန်အတွက်အဆင့်မြင့် ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများအား လဲမိတ်ဆက်ပေးသွားမည်ဖြစ် သည်။

အကျဉ်းချုပ်

ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီး အသီးသီးရှိမှတ်ပုံတင်ထားသောကျေးရွာများ၏ (၈၀%) အား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်စေရန်နှင့် ကျေးရွာများ၏ (၁၀%)အား ခြောက်သွေ့ရာသီသွားလမ်း ဆက်သွယ် သွားလာနိုင်ရန် အလို့ငှာ ခြောက်သွေ့ ရာသီသွား လာနိုင် သည့် လမ်း မိုင်ပေါင်း (၂၆၀၀၀)မိုင်အား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့်လမ်းသို့ အဆင့်မြှင့်ရန် လိုအပ် ပါသည်။ထို့ပြင် လမ်းအသစ်ဖောက်လုပ်ရန် မိုင်ပေါင်း (၆၆၀၀)မိုင်(လမ်းအသစ်အား ရာသီမရွေး သွားလာနိုင် သည့်လမ်းအဖြစ် မိုင်ပေါင်း (၂၄၀၀)မိုင်အပါအဝင်) ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ပါသည်။ အသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်းနှင့် မြှင့်တင်ခြင်းလုပ်ငန်းများအတွက် ခန့်မှန်းငွေ US\$ (၂.၅) ဘီလီယံ (ကျပ် ၃၄၀၀ ဘီလီယံ) ကုန်ကျမည်ဖြစ်သည်။ ယင်းခန့်မှန်းကုန်ကျငွေအတွင်း၌ တည်ရှိပြီး အဓိကကျေးရွာချင်း ဆက်လမ်းများအဆင့်မြှင့်အတွက် US\$ (၂.၁) ဘီလီယံ၊ မြေသားလမ်း အသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်း အတွက် US\$ (၁၃၀)သန်းနှင့် လမ်းအသစ်အား ရာသီမရွေးသွား လာနိုင်သည့်လမ်း အဖြစ် အဆင့်မြှင့် ခြင်းအတွက် US\$ (၂၀၀) သန်း တို့ ပါဝင်ပါသည်။ ထို့ပြင် လက်ရှိတည်ရှိပြီး သစ်သားတံတားများ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းအတွက် US\$(၂၃၀) သန်း လိုအပ်မည်ဖြစ် ပါသည်။

ဤရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုသည် ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် အဓိကကျေးရွာ ချင်းဆက်လမ်းများမိုင်ပေါင်း (၄၈၅၀၀)မိုင် (CRRN အားလုံး၏ ၇၀%) ရရှိလိမ့် မည်ဖြစ် ပြီး ကျေးရွာ ပေါင်း(၃၃၅၀၀)ရွာနှင့် ကျေးရွာလူဦးရေ (၂၀)သန်းနီးပါးအား ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့်လမ်းများဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ကျေးရွာပေါင်း (၁၂၄၀၀) ရွာ နှင့် လူဦးရေ (၁၀)သန်း နီးပါး သည် အဆင့်မြှင့်လမ်းမကြီးများဖြင့် တိုက်ရိုက်ချိတ် ပြီးဖြစ်သည်။ နောက်ထပ် ခြောက်သွေ့ရာသီ သုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းမိုင်ပေါင်း (၁၂၂၀၀)မိုင် ၊ကျေးရွာပေါင်း (၆၇၀၀)ရွာနှင့် လူဦးရေ(၃)သန်းအပေါ် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည် ဖြစ် သည်။ အဓိကကျေးရွာချင်း ဆက်လမ်းများ၏ (၁၀%)မျှအပေါ်၌ ၂၀၃၀ ခု နှစ်တွင် ပြီးစီးအောင်ဆောင်ရွက်နိုင်လိမ့်မည်မဟုတ်ပါ။ကျေးရွာပေါင်း(၄၆၀၀)ရွာ လူဦးရေ(၂)သန်း ခန့် ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်ရန် ကျန်ရှိ မည်ဖြစ်သည်။ မြစ်ကြောင်း တစ်လျှောက်ရှိ ရေကြီးနစ်မြုပ် နေရာရှိသည့်ကျေးရွာများ၊ လမ်းဖောက်လမ်း ဖြစ်နိုင်ခြေမရှိသည့် ကျေးရွာ များနှင့် ရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဆောင်ရွက် ရန် နေရာများရှိ ကျေးရွာများအား အရေးကြီးမှတ်သားရမည်ဖြစ်သည်။

၅၄။ လမ်းတည်ဆောက်မှု နှင့် အဆင့်တိုးမြှင့်မှု ခန့်မှန်းကုန်ကျစရိတ်များ။ တိုင်းဒေသကြီး နှင့် ပြည်နယ်တစ်ခုချင်းစီရှိ တရားဝင်အသိအမှတ်ပြု ကျေးရွာအားလုံးအနက် ကျေးရွာ (၈၀) ရာခိုင်နှုန်းခန့်ကို ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့်လမ်းများဖြင့်ဆက်သွယ်ချိတ်ဆက် မည့်ရည်မှန်းချက် ကို အောင်မြင်ဖို့ဆိုလျှင်၊ လက်ရှိအများအပြား တည်ရှိနေသော ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး အဓိက ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း(CRRN) များကို ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများအဆင့် တိုးမြှင့် ရန် လိုအပ်မည် ဖြစ်သည်။ အသစ်ဖောက်လုပ်သော CRRN လမ်းသစ်များကိုလည်း ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သော အဆင့်တိုးမြှင့် တည်ဆောက်ရန် လိုအပ် ပါမည်။ ဒုတိယ ရည်မှန်းချက်ဖြစ်သည့် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ် တစ်ခု ချင်းစီရှိ အထွေထွေအုပ်ချုပ်ရေးဦးစီးဌာန(GAD) မှတ်ပုံတင် ကျေးရွာများအားလုံးအနက် ရွာ (၉၀) ရာခိုင်နှုန်း ခန့်တွင် ခြောက်သွေ့ရာသီသုံးလမ်းများ ရရှိရန် အတွက်မူ၊ အချို့သော တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များတွင် အဆင့်မီ ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး လမ်းသစ်များ ထပ်တိုး တည်ဆောက်ရန် လိုအပ် ပါသည်။ စုစုပေါင်း ခန့်မှန်းချက်အရ အောက်ပါ တို့ဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်မည်ဖြစ်သည်-

- (က) တည်ရှိနေဆဲ ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး CRRNလမ်းများ၏ မိုင်(၂၆၀၀၀)ကျော်ကို ရာသီမရွေး အသုံးပြု နိုင်မည့်အဆင့် မြှင့်တင်ရန် လိုအပ်မည်၊
- (ခ) တိုင်းဒေသ ကြီးနှင့် ပြည်နယ်တစ်ခုစီ အတွင်းရှိ ကျေးရွာ (၈၀) ရာခိုင်နှုန်းကို ရာသီ မရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ဆက်သွယ်ချိတ်ဆက်မိဖို့ဆိုလျှင် CRRN လမ်းသစ် များ၏ (၂၄၀၀)မိုင်ခန့်ကို ရာသီမရွေး အသုံးပြု နိုင်သည့် အဆင့်တိုးမြှင့် တည်ဆောက်ရန် လိုအပ်မည်၊
- (ဂ) တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ် တစ်ခုချင်းစီ နောက်ထပ် ကျေးရွာ (၁၀) ရာခိုင်နှုန်း အတွက် ခြောက်သွေ့ရာသီသုံးလမ်းများရရှိဖို့ဆိုလျှင် နောက်ထပ် ခြောက်သွေ့ ရာသီသုံးလမ်းသစ် တည်ဆောက်မှု မိုင် (၄၃၀၀) လိုအပ်မည် ဖြစ်သည်။

မြို့နယ် တစ်ခုစီအတွက် CRRN သတ်မှတ်ပြီး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအစီအမံ (Investment Plan) ပြင်ဆင် ပြီး မှသာ လမ်းများ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းများ အမှန်တကယ်လိုအပ်ချက်များ ဆုံးဖြတ်သွား နိုင်မည် ဖြစ်သည်။

၅၅။ ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့်လမ်းများ၊ အဆင့်မြင့်လမ်းများဖြင့် အထွေထွေအုပ်ချုပ်ရေး ဦးစီး ဌာန(GAD) မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများအားလုံး၏ (၈၀)ရာခိုင်နှုန်း ကိုချိတ်ဆက်မှု အပါအဝင်၊ GADမှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများအားလုံး အနက် အနည်းဆုံး(၉၀)ရာခိုင်နှုန်းကို အဓိက ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း(CRRN)တည်ဆောက်ခြင်း၊အဆင့်မြင့်ခြင်းတို့အတွက် ကုန်ကျ စရိတ် စုစုပေါင်း ခန့်မှန်းချက်မှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ(၂.၅)ဘီလီယံ (ကျပ်၃၄၀၀ဘီလီယံ)နီးပါး ရှိသည်။ ၎င်းတို့ထဲတွင် လက်ရှိ အသုံးပြု နေသော ခြောက်သွေ့ရာသီသုံးအဓိကကျေးရွာချင်း ဆက်လမ်း (CRRN)များကို ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်ရန် အဆင့်မြှင့်တင်မှု အတွက်ဒေါ်လာ (၂.၀) ဘီလီယံ၊ မြေသားအဆင့် CRRN လမ်းသစ်များတည်ဆောက်မှုအတွက် ဒေါ်လာ(၁၃၁)သန်း (မြေလျော်ကြေးကုန်ကျစရိတ်မပါ)၊ CRRN လမ်းသစ် တစ်ဝက်ကိုရာသီအားလုံးသုံးရန် အဆင့်မြှင့် တင်မှု ဒေါ်လာ (၁၉၉)သန်း၊CRRN လမ်း များ ရှိလက်ရှိသစ်သားတံတားများအဆင့်မြှင့်တင်မှု ဒေါ်လာ

(၂၂၆)သန်း (လက်ရှိလမ်းများနှင့် CRRN လမ်းသစ်များ¹⁴ အတွက် လိုအပ်သော တံတားသစ် တည်ဆောက်မှု ကုန်ကျစရိတ်မပါ) တို့ပါဝင်ပါသည်။ ကုန်ကျစရိတ်အားလုံးသည် ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သည့်လမ်းများ အပြည့်အဝအဆင့်အတန်းမှီ ရရှိရေး စရိတ်အားလုံးကို ကာမိစေရန် (၃၀)ရာခိုင်နှုန်းဈေးမြှင့်တင်မှုဖြင့် ၂၀၁၅-၂၀၁၆ ခုဘဏ္ဍာရေးနှစ် ကျေးလက်ဒေသ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန(DRD)ယူနစ်နှုန်း¹⁵ထားအပေါ် အခြေခံ တွက်ချက် ထားပါသည် (၎င်းတွက်ချက်မှုသည်ပြီးခဲ့သောဖွံ့ဖြိုးရေးစီမံကိန်းများမှ လုပ်ငန်းကုန်ကျစရိတ်များအတိုင်းဖြစ်သည်)။ သတိပြုစရာမှာ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း ကုန်ကျစရိတ်များသည် ကျောက်ခင်းလမ်းအဆင့်အပေါ် အခြေပြုထားပြီး၊ အခြားဖြစ်နိုင်ဖွယ်မျက်နှာပြင်ပုံစံများကို ထည့်သွင်းတွက်ချက်ခြင်း မရှိပါ။

ဇယား ၇ - ၂၀၁၇ - ၂၀၃၀ အတွင်း အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ၏ လမ်းတည်ဆောက်မှု နှင့်အဆင့်တိုးမြှင့်မှု အတွက် ခန့်မှန်း ကုန်ကျငွေများ

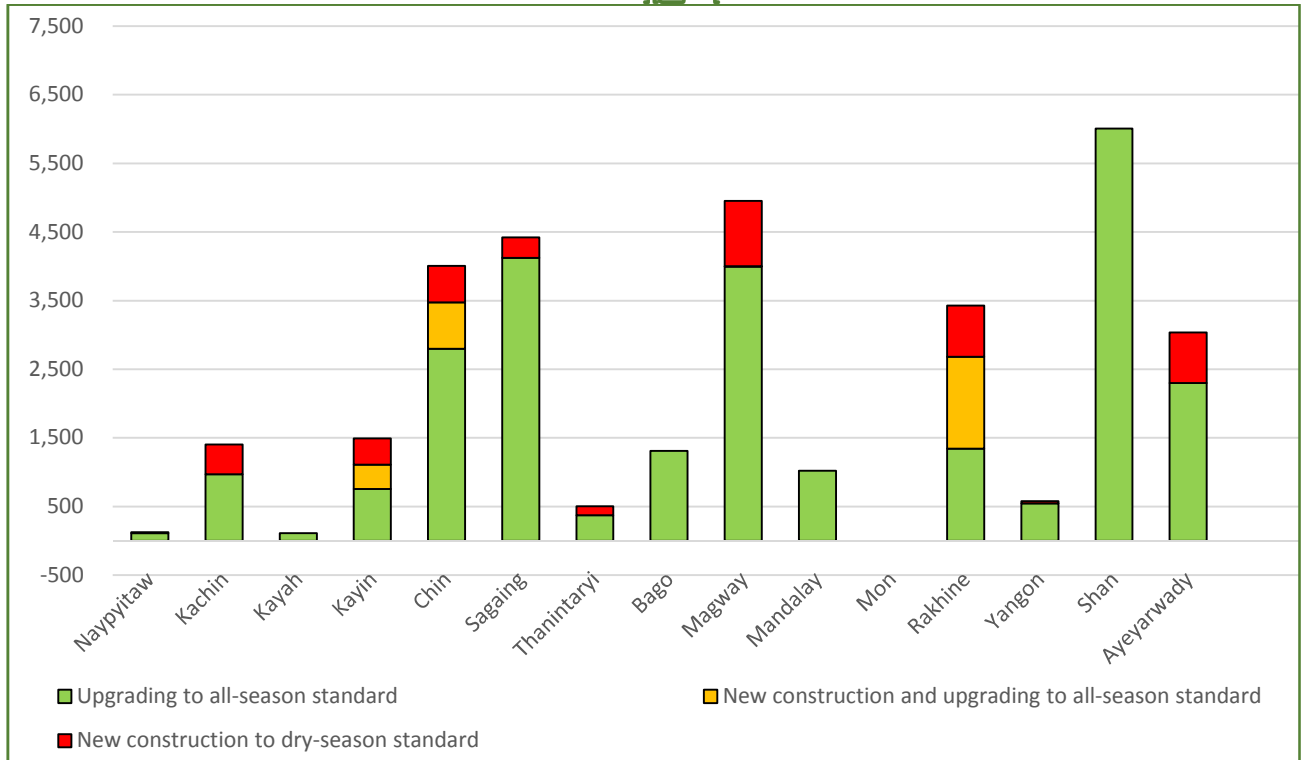
တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်	အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း (CRRN) များကိုရာသီမရွေး အသုံးရန်အဆင့်မြှင့်တင်မှု		အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း (CRRN) များကို ခြောက်သွေ့ရာသီ သုံးလမ်းသစ်တည်ဆောက်မှု		အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း (CRRN) လမ်းသစ် များကို ရာသီမရွေးသုံးရန် အဆင့်မြှင့်တင်မှု		လက်ရှိ(CRRN) သစ်သားတံတားများအဆင့်မြှင့်မှု		စုစုပေါင်း \$ သန်း
	မိုင်များ	\$ သန်း	မိုင်များ	\$ သန်း	မိုင်များ	\$ သန်း	ပေ	\$ သန်း	
Naypyitaw	109	7	14	0	-	-	3,347	3	11
Kachin	967	89	434	11	-	-	6,746	6	106
Kayah	109	9	-	-	-	-	2,520	2	12
Kayin	754	48	736	11	353	23	3,473	3	85
Chin	2,795	255	1,212	25	680	62	10,478	10	352
Sagaing	4,123	256	299	5	-	-	58,483	56	317
Tanintharyi	372	31	132	3	-	-	5,602	5	39
Bago	1,307	116	-	-	-	-	33,911	33	148
Magway	3,994	240	955	16	4	0	12,743	12	268
Mandalay	1,022	61	-	-	-	-	17,482	17	77
Mon	-	-	-	-	-	-	4,784	5	5
Rakhine	1,341	114	2,085	46	1,339	114	7,201	7	281
Yangon	544	74	30	1	-	-	7,008	7	81
Shan	6,006	440	-	-	-	-	24,750	24	463
Ayeyarwady	2,299	240	734	14	-	-	36,627	35	288
Total	25,741	1,979	6,632	131	2,376	199	235,155	226	2,535

Source: ADB TA-8788

¹⁴The exact cost will become evident once the CRRN has been identified for each township, including bridge upgrading and construction needs.

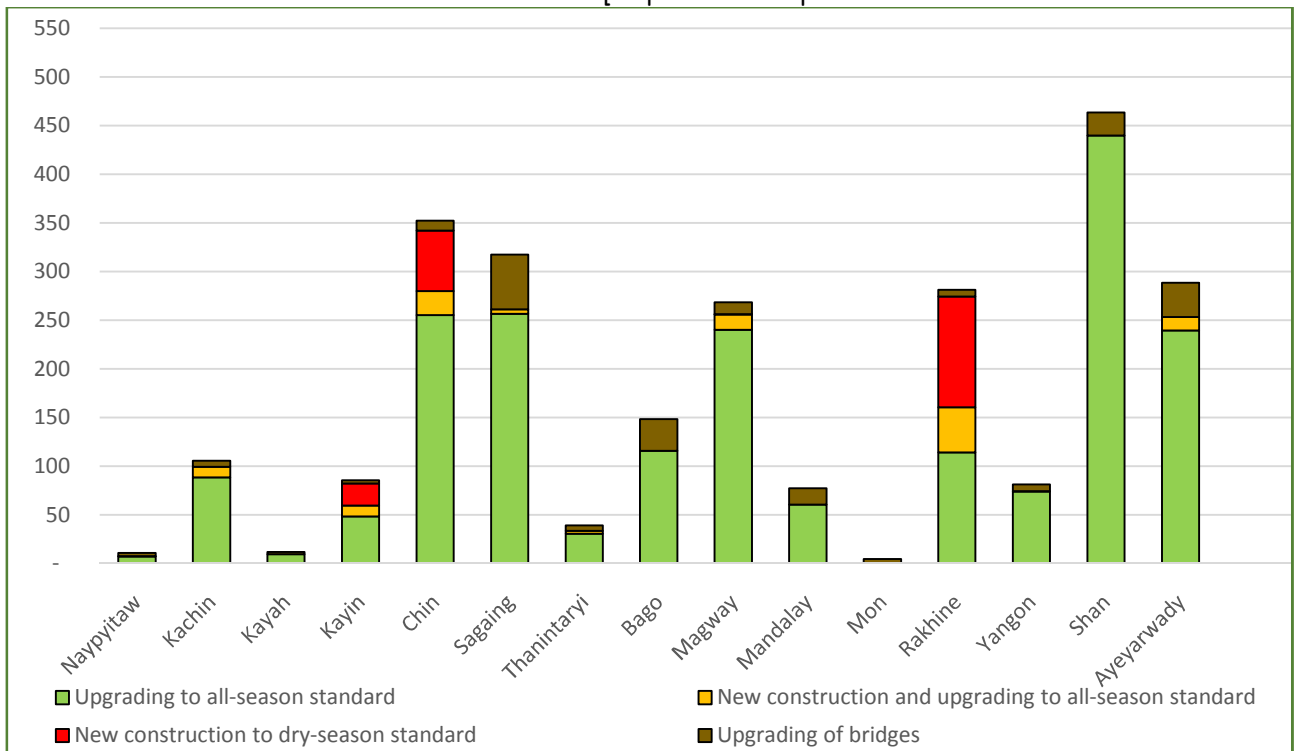
¹⁵The DRD unit rates are expected to increase over time in response to inflation and changing exchange rates, which will lead to higher overall costs.

ပုံ ၁၂ - ၂၀၁၇ - ၂၀၃၀ အတွင်း အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ၏ လမ်းတည်ဆောက်မှု နှင့်အဆင့်တိုးမြှင့်မှု လမ်းအရှည် (မိုင်)



Source: ADB TA-8788

ပုံ ၁၃ - ၂၀၁၇ - ၂၀၃၀ အတွင်း အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု လိုအပ်ချက်များ (အမေရိကန် ဒေါ်လာ သန်း)



၅၆။ ၎င်း အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၂.၅) ဘီလျံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုသည် အဆင့်မီ ရာသီမရွေး အသုံးပြု နိုင်မည့် CRRN လမ်းများ မိုင်ပေါင်း (၄၈၅၀၀) ကျော် ရရှိမည် ဖြစ်ပြီး၊ ကျေးရွာ (၃၃၅၀၀) နီးပါးနှင့် ကျေးလက်နေလူထု(၁၉.၈)သန်းကျော် အသုံးပြုနိုင်မည် ဖြစ်သည်။ တည်ရှိဆဲ အဆင့်မြင့် လမ်းများ သည် ကျေးရွာ (၁၂၄၀၀)ရွာ နှင့် လူဦးရေ(၉.၄)သန်း အတွက် ပံ့ပိုးဆောင်ရွက် ပေးနိုင် မည် ဖြစ်သည်။ နောက်ထပ် တည်ရှိဆဲနှင့် ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး CRRN လမ်းသစ် မိုင် (၁၂၂၀၀) သည်လည်း ကျေးရွာပေါင်း(၆၇၀၀)နှင့်ကျေးလက်ပြည်သူ(၂.၇)သန်းကို ဆက်သွယ်သွားလာမှု ဆောင်ရွက် ပေးနိုင် မှာဖြစ်သည်။ သက္ကရာဇ် ၂၀၃၀ ခုနှစ်တွင် ၎င်း လိုအပ်သော CRRN လမ်းများ ၏(၈၈%)ပြီးစီးဆောင်ရွက်နိုင်မှာဖြစ်ပြီး၊ GAD မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာအားလုံး၏ (၉၂%) ရှိ ကျေးလက်ပြည်သူ(၉၅%)မှာ ရာသီမရွေးအသုံးပြုသည့် လမ်းများ ကို အကျိုးရှိရှိ အသုံးချ နိုင်မှာ ဖြစ်သည်။

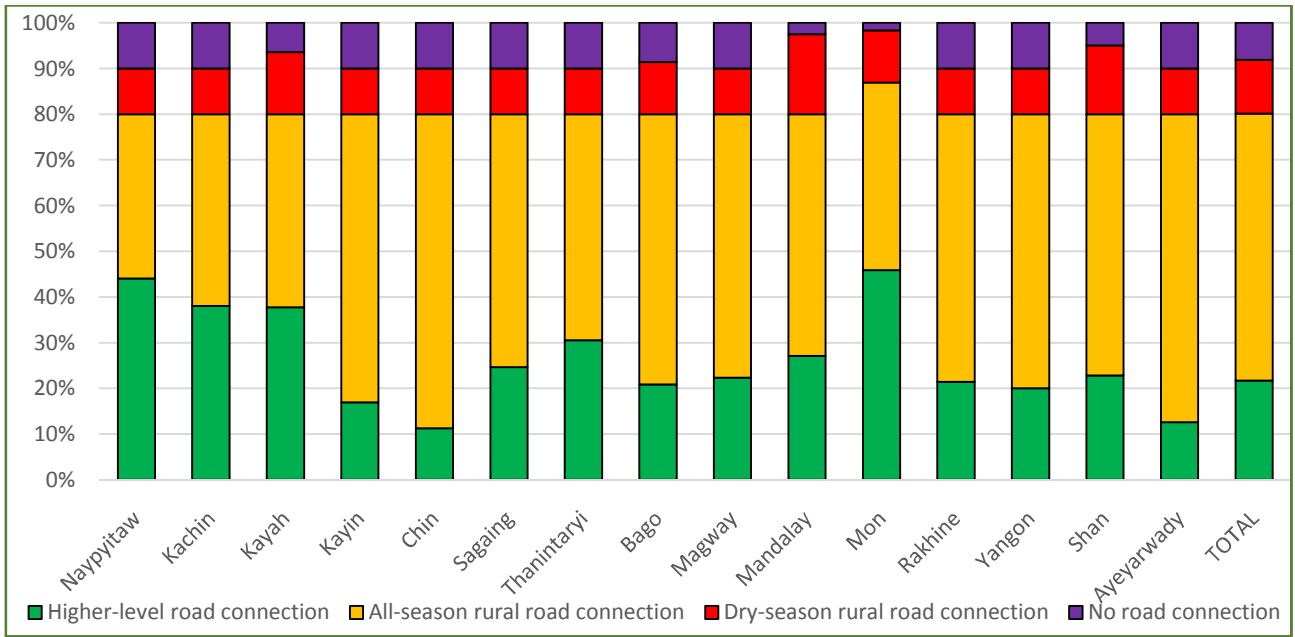
ဇယား-၈ ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ အဓိကလမ်းများဆိုင်ရာ ခန့်မှန်းအချက်အလက်များ

State/Region	Higher-level road or all-season rural road			Dry-season rural road			Unconnected by road		
	CRRN miles	villages	million people	CRRN miles	villages	million people	CRRN miles	villages	million people
Naypyitaw	599	630	0.69	125	79	0.04	158	79	0.04
Kachin	1,978	940	0.98	464	118	0.02	470	118	0.01
Kayah	582	401	0.20	118	68	0.01	80	32	0.01
Kayin	2,146	1,534	1.10	384	192	0.04	384	192	0.02
Chin	3,656	1,064	0.33	532	133	0.03	532	133	0.01
Sagaing	6,358	4,764	3.84	1,431	596	0.25	1,191	596	0.30
Tanintharyi	1,558	808	0.74	245	101	0.09	303	101	0.08
Bago	3,083	4,950	3.07	1,131	706	0.23	798	532	0.38
Magway	5,482	3,803	2.68	951	475	0.45	951	475	0.17
Mandalay	3,198	3,823	3.58	1,438	838	0.36	177	118	0.09
Mon	700	994	1.31	500	130	0.07	38	19	0.02
Rakhine	3,624	2,982	1.51	745	373	0.14	745	373	0.06
Yangon	1,184	1,614	1.53	227	202	0.07	202	202	0.11
Shan	11,072	8,112	3.43	3,070	1,526	0.20	1,506	502	0.17
Ayeyarwady	3,354	9,442	4.18	788	1,180	0.74	826	1,180	0.32
Total	48,573	45,862	29.18	12,152	6,715	2.72	8,360	4,651	1.77
Percentage	70%	80%	87%	18%	12%	8%	12%	8%	5%

Source: ADB TA-8788

၅၇။ ၂၀၃၀ ခုနှစ်တွင် CRRN လမ်းများအားလုံးပြီးစီးသွားနိုင်မည်တော့ မဟုတ်ပါ။ ကျေးရွာ ပေါင်း (၄၆၅၀) ကို ဆက်သွယ်ရန် မိုင်ပေါင်း (၈၀၀၀) ကျော် ကိုဆက်လက်တည်ဆောက် ရပါဦးမည်။သို့သော် ဤအရာသည် ကျေးလက်နေထိုင်သူ (၁.၈)သန်းခန့် (ကျေးလက်ပြည်သူ (၃%) ကိုသာအကျိုး သက်ရောက်စေပါမည်။ ဤကျန်ရှိ နေသောလူ (၁.၈) သန်းခန့် အတွက် လမ်းများ ဆက်သွယ်ပေးခြင်းသည် ၂၀၃၀ ပြီးနောက်မှသာ အောင်မြင်ရရှိနိုင်ပါမည်။ အချို့သော ကျေးရွာများ အတွက် ကျေးလက်လမ်းများသည် ဖြစ်နိုင်စရာ(သို့) စီးပွားရေးတွက်ခြေကိုက်မှု ရှိမည် မဟုတ်ပါက အခြားသော နည်းလမ်းဖြင့် အဖြေရှာရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ပါသည်။

ပုံ-၁၄ , ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ ဆက်သွယ်ရေး ရရှိနိုင်မည့် ခန့်မှန်းလမ်းအဆင့်



အကျဉ်ချုပ်

အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများရေရှည် တည်တံ့စေရန် နှင့် ရာသီဥတု ပြောင်းလဲခြင်းကြောင့်ပျက်စီးမှုကိုကာကွယ်ရန်အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများအားလုံး ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းဆောင်ရွက်ရလိမ့်ဖြစ်သည်။ ဤထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်း၌လမ်းတစ်လျှောက်ရှိ ရေမြောင်းစနစ်များ ကောင်းမွန်ရေးနှင့် လမ်းထိန်းသိမ်း ကာကွယ်ရေး တို့အတွက် နှစ်စဉ် ပုံမှန် ပြင်ဆင် ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းနှင့် နှစ်အနည်းငယ်ကြာ၍ ပျက်စီး သွားသည့် လမ်းများ ပြန်လည်ပြုပြင်ရန် လိုအပ်ချက်ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်း လုပ်ငန်းများ ပါဝင်မည် ဖြစ်သည်။ လိုအပ်ချက်အရ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်း များ အား ကန်ထရိုက် စနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက် သွားရ ပါမည်။ လမ်းပြင်ဆင်ရေးအစီအမံ လုပ်ငန်း များအတွက် စနစ်တကျဖြင့် လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် နှစ်စဉ်လမ်းများ ကွင်းဆင်း စစ်ဆေးခြင်းအား အခြေခံ၍ ပြင်ဆင်သွားရလိမ့် ဖြစ်သည်။ ပုံမှန် ပြင်ဆင် ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ဆောင်ရန် လမ်းအရှည် တိုးလာပါက ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်း လုပ်ငန်းများ အတွက် စုစုပေါင်းခန့်မှန်းကုန်ကျငွေ မှာ ၂၀၁၇ ခုနှစ် မှစတင်၍ တစ်နှစ်လျှင် US\$ (၄၀)သန်းမှ ၂၀၃၀ ခုနှစ်အရောက်၌ တစ်နှစ်လျှင် US\$ (၁၂၀)သန်း တိုးမြှင့် လျာထားသွားရမည် ဖြစ်သည်။ ၂၀၃၀ ခုနှစ်အထိ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်း အတွက် ကုန်ကျငွေမှာ US\$ (၁.၄)ဘီလီယံ ဖြစ်သည်။ ပြင်ဆင် ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းအား ပုံမှန် ဘတ်ဂျက်၏ အနည်းဆုံး(၂၀%)လျာထားသွားရမည်ဖြစ်ပြီး ၂၀၃၀ခုနှစ်၌ ဘတ်ဂျက်၏ အနည်းဆုံး (၃၅%) အထိ တိုးမြှင့် လျာထား သွားမည် ဖြစ်သည်။

၅၈။ **ရေရှည်တည်တံ့ခြင်း။** အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း(CRRN)အား စဉ်ဆက်မပြတ် ကြံ့ခိုင်တည်ငြိမ် စေရန်နှင့် ရာသီဥတု ဒဏ် ကာကွယ်နိုင်စေရန်အတွက် ရာသီဥတုဒဏ်ခံနိုင် ရည်ရှိသည့်စံနှုန်းသတ်မှတ်ချက်များဖြင့်ဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်သည်။ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် တည်ဆောက်ခြင်း လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ပြီးစီးပါက လမ်းသက်တမ်းကြာမြင့်ရန်နှင့်ရေရှည်ခိုင်မြဲရန် ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းများ ဆောင်ရွက်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ၎င်းလုပ်ငန်းတွင် ပျက်စီးမှု ရှောင်ရှားရန် နှစ်စဉ် လုပ်ရိုးလုပ်စဉ်ပုံမှန်ထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် နှစ်အနည်းငယ်တိုင်း၌ လမ်းမျက်နှာပြင်များ အသစ်ပြန်ခင်းခြင်းနှင့် အကြီးစားပြုပြင်ခြင်းများအတွက် အခါအားလျော်စွာ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းတို့ လိုအပ် မည်ဖြစ်သည်။

၅၉။ **ပုံမှန်ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ခြင်း။** ပုံမှန်လုပ်ရိုးလုပ်စဉ်ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်မှုတွင်သန့်ရှင်းရေးပြုလုပ်ခြင်း၊ လမ်းပေါ်အဆင်ပြေသွားလာနိုင်ရန်လိုအပ်မှုမှန်သမျှ ရှင်းလင်းဆောင်ရွက်ပေးခြင်း နှင့် လမ်းမျက်နှာပြင်ဖွဲ့စည်းမှု အသေးစားပြုပြင်ခြင်းအထိ ပါဝင်သည်။ အထူးဂရုပြု ဆောင်ရွက်ရန်

မှာ ရေဆိုးမြောင်းများ ရှင်းလင်းခြင်း၊ ရေတိုက်စားမှုမြေပြိုမှုနှင့်လမ်းပေါ် အဟန့် အတားပေါင်းစုံကို ရှင်းလင်းပေးခြင်း၊ လမ်းမျက်နှာပြင်ပေါ် အသေးစားပျက်စီးမှုများ၊ အပျက်အစီး ကြီးကြီးမားမား ဖြစ်လာ နိုင်မည့် အနေအထားများ ကို ကြိုတင်ပြင်ဆင်ခြင်းများ လုပ်ရပါမည်။

၆၀။ ကျေးလက်လမ်းများ ပုံမှန်ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှု လုပ်ငန်းကို သင်တန်းပေးထားသော ဒေသခံ လမ်းထိန်းသိမ်းရေး အုပ်စုအဖွဲ့များနှင့် သဘောတူညီနှိုင်း ဆောင်ရွက်သွားရပါမည်။ ဤလမ်းထိန်းသိမ်းရေး အဖွဲ့များသည် ၎င်းတို့အတွက် ထိုက်သင့်သော လုပ်အားခများ ရပါမည်။ ကတ္တရာအပေါက်များ၊ ကွန်ကရစ် သို့မဟုတ် သံချောင်း ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများအတွက်မူ၊ ကျွမ်းကျင် ပြီး ပစ္စည်းကိရိယာများရှိသည့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍ ကန်ထရိုက်တာများနှင့် ညှိနှိုင်းပြုပြင် ရပေမည်။ စီမံခန့်ခွဲမှုစရိတ်နှင့် မကြာခဏ စစ်ဆေးမှုစရိတ် လိုအပ်ချက်များ လျော့ချရန်အတွက်မူ၊ အခြေခံ ပုံမှန်ဆောင်ရွက်မှုများကို စာချုပ်စာတမ်းအားဖြင့် ငွေပေးချေထားသင့်သည်။ ဤသို့ ဆောင်ရွက် မှသာ လမ်း၏အခြေအနေ ကောင်းမွန်ပြီး နဂိုရည်မှန်းထားသော အဆင့်အတန်းနှင့် အညီ ရရှိနိုင် မည်ဖြစ်သည်။ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများ၏ ဝယ်ယူခြင်း(Procurement) ဆောင်ရွက် ရာတွင် ရှုပ်ထွေး မှုကို ရှောင်ကြဉ်ရန် term-based contracts အသုံးပြုရမည်ဖြစ်ပြီး တစ်နှစ် သို့ တစ်နှစ် ထက်ပိုသော unit cost သဘောတူညီမှု ယူရမည်ဖြစ်သည်။

၆၁။ **ရံဖန်ရံခါထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ခြင်း။** လမ်းပြုပြင်ရန်နှင့်ပြန်လည်သစ်လွင်စေရန်(အထူး သဖြင့် လမ်းမျက်နှာပြင်)အတွက် ဖြည့်တင်းခြင်း နှစ်အနည်းငယ် တိုင်း ရံဖန်ရံခါ ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ခြင်းကို ဆောင်ရွက်ရပါမည်။ ၎င်းလုပ်ငန်းတွင် ကျောက်စရစ်ခင်းခြင်း၊ အောက်ခံ ကျောက်လမ်း သို့ ကွန်ကရစ်လမ်းများကို အပေါက်ဖာခြင်း၊ ကတ္တရာလောင်းခြင်း၊ ထပ်ပိုးလွှာခင်း ခြင်းတို့ ပါဝင်သည်။ ထို့အပြင် လိုအပ်သည့် နေရာများတွင် အပေါက်ဖာခြင်း၊ ရာသီဥတုကြောင့် ထိခိုက်သည့် လမ်းနေရာများကို အောက်ခံလွှာခံနိုင်ရည် ပြုပြင်ခြင်း တို့လည်း ပါဝင်သည်။ ရံဖန်ရံခါ ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ခြင်း လုပ်ငန်းများကို လုံလောက်သောအတွေ့အကြုံနှင့် စက် ကိရိယာ ရှိသည့် ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်း ကန်ထရိုက်တာများနှင့် ညှိနှိုင်းစာချုပ်ချုပ်ဆို ဆောင်ရွက် ပါမည်။ လုပ်ကိုင်မည့် လုပ်ငန်းများပေါ် အခြေခံပြီး ပေးချေရန် စာချုပ်ချုပ်ရပါမည်။

၆၂။ **ထိန်းသိမ်းမှုစီမံချက်နှင့်ဦးစားပေးဆောင်ရွက်ခြင်း။** အားလုံးသော CRRN လမ်းများသည် ပုံမှန် လုပ်ရိုးလုပ်စဉ် ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှု ရရှိရပါမည်။ ချွင်းချက်အဖြစ် ပြုပြင် ထိန်းသိမ်း ဖို့မလိုသော အခြေအနေ (ပြန်လည်တည်ဆောက်ရန် လိုအပ်နေခြင်း¹⁶) သို့မဟုတ် အဆင့်အတန်း တိုးမြှင့်ရန် စီမံထားသည့် လမ်းများမှ လွဲ၍ ကျန်လမ်းအားလုံး ထိန်းသိမ်းစောင့် ရှောက်မှု လိုအပ် ပါသည်။ ဒေသဆိုင်ရာ ရုံးများမှတစ်ဆင့် ကျေးလက်ဦးစီး(DRD) နှင့် နယ်စပ် ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MoBA) များသည် လမ်းထိန်းသိမ်းရေးအုပ်စုများ သို့မဟုတ် လမ်းထိန်းသိမ်း ကန်ထရိုက်တာ များနှင့် နှစ်စဉ်စံချိန်မီ ထိန်းသိမ်းမှုစာချုပ်များ လုပ်ရလိမ့်မည်။ ဤစာချုပ်များသည် လမ်း တစ်လမ်း

¹⁶ Rehabilitation is included under upgrading and is not treated as a maintenance activity.

ချင်းစီ သို့မဟုတ် လမ်းအမြောက်အများ သို့မဟုတ် သီးသန့်နယ် မြေတစ်ခု အတွင်းရှိ သော လမ်း ကွန်ယက်များအတွက်ပါ အကျုံးဝင်စေနိုင်ပါသည်။

၆၃။ ယေဘုယျ ပုံမှန်ထိန်းသိမ်းမှုအဆင့်ကို ကျော်လွန်ပြီး အထွေထွေ ထိန်းသိမ်းလုပ်ဆောင်ရေး ဆုံးဖြတ်ချက်ချရန် အတွက်မူ၊ ကျေးလက်ဦးစီး (DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MoBA) ဝန်ထမ်းများသည် မိုးရာသီအကုန်တွင် ပကတိအခြေအနေများကို အလျင်အမြန်စစ်ဆေး အကောင် အထည်ဖော်ရမည်။ မည်သည့်လမ်းများမှာ ရံဖန်ရံခါ ထိန်းသိမ်းရန် လိုအပ်ပြီး၊ မည်သည့် လမ်းများ မှာ ထိခိုက်မှုအတွက် အရေးပေါ် ပြုပြင်ရန် အပေါက်ဖာရန်၊ အရေးပေါ် ပြန်ဖွင့်ရန် လိုသည်တို့ကို ဆုံးဖြတ်ရမည်။

၆၄။ သို့သော် ရရှိထားသော ရန်ပုံငွေမှာ လမ်းအားလုံး ထိန်းသိမ်း ပြုပြင်ဖို့ မလုံလောက်ပါက၊ အရေးပေါ် ထိန်းသိမ်းရန်လိုသည့် လမ်းများကို ဦးစားပေး ဆောင်ရွက်ပြီး (လမ်းဖွင့်ပေး ရန် နှင့်ယာဉ်ဖြတ်သန်းခွင့်ပြုရန်)၊ ပုံမှန်ထိန်းသိမ်းမှုနှင့် ရံဖန်ရံခါထိန်းသိမ်းမှုများကို နောက်မှ လိုက်ပါ ဆောင်ရွက်နိုင်သည်။ လိုအပ်သောနေရာတွင်လမ်းတစ်မိုင်ချင်းစီအလိုက် လူထုပါဝင်ဆောင်ရွက်နိုင်မှု အပေါ်အခြေခံပြီးရံဖန်ရံခါလမ်းထိန်းသိမ်းမှုများနှင့်တိုးတက်အောင်လုပ်ဆောင်မှုများကိုဆောင်ရွက် ရပါမည် (၎င်းလမ်းများ၏ အရှည်ပေါ် မူတည်ပြီး လမ်းတစ်ခုချင်းစီအလိုက် ကျေးရွာ လူဦးရေ အရေအတွက် ကို ခွဲထား ရမည်)။

၆၅။ **ခန့်မှန်းထားသောလမ်းထိန်းသိမ်းမှုအတွက်ကုန်ကျစရိတ်များ။** ရာသီမရွေးအသုံးပြု နိုင်သည့် CRRN လမ်းများ (၅)နှစ်တစ်ကြိမ် အနည်းဆုံး ရံဖန်ရံခါ ထိန်းသိမ်းမှုများ လိုအပ်သည်။ (၅) နှစ်တစ်ကြိမ် အနည်းဆုံး တစ်မိုင်ကို ပျမ်းမျှ အမေရိကန် ဒေါ်လာ (၁၀၀၀၀) ကုန်ကျနိုင်ပြီး၊ ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် CRRN လမ်းများအားလုံးအတွက် ရံဖန်ရံခါ ထိန်းသိမ်းမှု နှစ်စဉ် ကုန်ကျစရိတ်မှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ(၄၀)သန်းရှိမည်။ CRRN လမ်းများအရှည်တိုးများလာသည် နှင့် အမျှ တစ်နှစ်ကို ဒေါ်လာ (၁၀၀) သန်းအထိ တဖြေးဖြေး တိုးသွားနိုင်သည်။ ၂၀၃၀ ခုနှစ် အထိ (၁၅) နှစ်တာကာလအတွက် ရံဖန်ရံခါ ထိန်းသိမ်းမှု ကုန်ကျစရိတ်စုစုပေါင်း ခန့်မှန်းချက် မှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၁.၀) ဘီလီယံဖြစ်သည်။

၆၆။ ၎င်းအပြင် တည်ရှိဆဲ CRRN လမ်းများအားလုံးအတွက် ပုံမှန်လုပ်ရိုးလုပ်စဉ် ထိန်းသိမ်းမှု (ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင် သည့် အဆင့်နှင့် ခြောက်သွေ့ရာသီအဆင့်) မှာ နှစ်စဉ် တစ်မိုင်ကို အမေရိကန် ဒေါ်လာ(၄၀၀) အနည်းဆုံး ကုန်ကျပြီး၊ တစ်နှစ်ကို အမေရိကန် ဒေါ်လာ (၂၀) သန်း၊ ၁၅ နှစ်ကာလအတွက် အမေရိကန် ဒေါ်လာ (၃၃၀) သန်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ရှိမည်။

ဇယား-၉ ၂၀၁၆ - ၂၀၃၀ လမ်းများ CRRN ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းအတွက် ခန့်မှန်းကုန်ကျငွေ

State/Region	CRRN 2016		CRRN 2030		Periodic maintenance \$ million	Routine maintenance \$ million
	All-season miles	Dry-season miles	All-season miles	Dry-season miles		
Naypyitaw	490	220	599	125	16	4
Kachin	1,011	997	1,978	464	45	12
Kayah	472	228	582	118	16	4
Kayin	1,039	754	2,146	384	48	12
Chin	182	2,795	3,656	532	58	20
Sagaing	2,235	5,255	6,358	1,431	129	45
Tanintharyi	1,186	485	1,558	245	41	10
Bago	1,776	2,438	3,083	1,131	73	25
Magway	1,484	3,994	5,482	951	104	33
Mandalay	2,176	2,460	3,198	1,438	81	28
Mon	700	500	700	500	21	7
Rakhine	944	1,341	3,624	745	69	18
Yangon	640	741	1,184	227	27	8
Shan	5,066	9,077	11,072	3,070	242	85
Ayeyarwady	1,055	2,353	3,354	788	66	20
Total	20,455	33,637	48,573	12,152	1,035	332

Source: ADB TA-8788

၆၇။ ၁၅ နှစ်တာ မဟာဗျူဟာကာလ ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှု စုစုပေါင်းကုန်ကျစရိတ်မှာ ခန့်မှန်းချက်အရ ဒေါ်လာ (၁.၄) ဘီလျံ ရှိမည်ဖြစ်ပြီး၊ လက်ရှိကာလ တစ်နှစ် ဒေါ်လာ (၆၀) သန်း မှ သည် ၂၀၃၀ ခုနှစ်တွင် တစ်နှစ် ဒေါ်လာ (၁၂၀) သန်းအထိ ပုံမှန်မြင့်တက်မှု ပါဝင်သည်။ အရေးကြီး သည်မှာ ကျေးလက်လမ်းများထိန်းသိမ်း စောင့်ရှောက်မှုသည် လမ်းများမပျက်စီးစေမှု နှင့် လမ်း အဆင့်အတန်း ရေရှည်ထိန်းထားနိုင်မှုတို့နှင့် ညီညွတ် လုပ်ဆောင်ရပါမည်။

၆၈။ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းရန်ပုံငွေ။ CRRN လမ်းများ ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှုသည် CRRN လမ်းများကို ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်ရန် အဆင့်မြှင့်တင်မှု သို့မဟုတ် CRRN လမ်းများ တည်ဆောက်မှုတို့ထက် ပိုပြီး ဦးစားပေး လုပ်ဆောင်ရမည်။ ဤရည်ရွယ်ချက်အတွက် ရှိထားသော ကျေးလက်ရန်ပုံငွေ၏ အနည်းဆုံး(၂၀)ရာခိုင်နှုန်းကို လမ်းပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုအတွက် ရန်ပုံငွေ ထားရှိ မည်ဖြစ်သည်။ တည်ရှိဆဲ CRRN လမ်းများကို ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်စေရန် အဆင့်မြှင့် တင်မှုနှင့် CRRN လမ်း သစ်များ တည်ဆောက်မှု ရှိနေစဉ်အတွင်း၊ ထိန်းသိမ်းမှု စရိတ်ကိုလည်း တိုးမြှင့်ထားရမည် (အထူးသဖြင့် ရာသီမရွေး သွားလာ နိုင်သည့် လမ်းများကို ရံဖန်ရံခါ ထိန်းသိမ်း ရန် ဖြစ်သည်)။ သို့သော် လမ်းအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် အသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်း များအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမှာ တဖြည်းဖြည်း လျော့နည်းသွားမည်ဖြစ်ပြီး၊ တစ်ဖက်တွင် လမ်းထိန်းသိမ်းမှု ငွေကြေး မှာ တဖြည်းဖြည်းချင်း တိုးလာမည်။ ၂၀၃၀ ခုနှစ်တွင် လမ်းထိန်း သိမ်းစောင့် ရှောက်မှုကုန်ကျ စရိတ်မှာ ရရှိထားသော ကျေးလက် လမ်းရန်ပုံငွေ၏ ၃၅ ရာခိုင်နှုန်း ဖြစ်မည်။

အကျဉ်းချုပ်

ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းအတွက် US\$(၁.၄)ဘီလီယံနှင့် အဆင့်မြှင့် တင်ခြင်း၊ အသစ် တည်ဆောက်ခြင်းအတွက် US\$ (၂.၅)ဘီလီယံအပါအဝင် ၂၀၃၀ ခုနှစ်အထိ မဟာဗျူဟာ ကာလအတွင်း ရန်ပုံငွေ US\$ (၃.၉)ဘီလီယံ လိုအပ်မည် ဖြစ်သည်။ လိုအပ်သည့် ရန်ပုံငွေ အား ရင်းမြစ် (၃)ခုမှရရှိလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ စုစုပေါင်း US\$ (၂.၁)ဘီလီယံ (လိုအပ်ချက် ထက်ဝက်မျှသာ)အား ပြည်ထောင်စု ရန်ပုံငွေနှင့် ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသ ကြီးရန်ပုံငွေတို့မှ ရရှိလိမ့် မည် ဖြစ်သည်။ လွန်ခဲ့သော (၃)နှစ်ခန့်က ပြည်ထောင်စု ဘတ်ဂျက် ရန်ပုံငွေ တစ်နှစ်လျှင် US\$(၁၅၀)သန်းပျမ်းမျှရရှိခဲ့သည်။အစိုးရအဖွဲ့၏ ရန်ပုံငွေသည် ပြည်ထောင်စု ဘတ်ဂျက်ရန်ပုံငွေ မှ ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီးများသို့ ပုံမှန် လွှဲပြောင်း ပေးသည်ကို တွေ့မြင်ရလိမ့်ဖြစ်သည်။ဒုတိယ ရင်းမြစ် တစ်ခုမှာ လက်ရှိ တိုးဂိတ် (toll) များနှင့် ယာဉ်အသုံးပြုခ အပါအဝင် စက်သုံးဆီအပေါ် ကောက်ခံသည့်အခွန်သစ် စနစ်ဖြင့် ရန်ပုံငွေ ရယူသွားပါမည်။ယင်းစက်သုံးဆီအခွန် ကောက်ခံမှုစနစ်အား အသုံးပြုနိုင်ရန် ဆောင်ရွက် သွားမည်ဖြစ်သည်။ စက်သုံးဆီအပေါ် အခွန်ကောက်ခံမှု အား US\$ (၁.၀)ဘီလီယံ ရရှိစေရန် လျာထားမည်ဖြစ်သည်။ စက်သုံးဆီအခွန် အား ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အဆင့်မြင့်လမ်းများ၊ မြို့ပြလမ်းများအတွက်ပါ ရန်ပုံငွေ လိုအပ်ချက် ကာမိ စေမည့် ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်သည်။ မဟာဗျူဟာ ကာလအတွင်း ရန်ပုံငွေလိုအပ်ငွေ US\$ (၈၀၀)သန်းအား တတိယရင်းမြစ် တစ်ခု ဖြစ်သည့် ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများထံမှ ဖြည့်ဆည်းသွား မည်ဖြစ်သည်။ ပျမ်းမျှအနေဖြင့် ဖွံ့ဖြိုးရေး မိတ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများထံမှ တစ်နှစ်လျှင် US\$ (၄၀)သန်း ကနဦးလျာထားရမှ မဟာဗျူဟာ ကာလပြီးဆုံးချိန် ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ တစ်နှစ်လျှင် US\$(၈၀-၉၀)သန်း အထိ တိုးမြှင့် လျာထားသွား မည်ဖြစ်သည်။ ဤမဟာဗျူဟာရည်မှန်းချက် အောင်မြင်ရန် ရန်ပုံငွေ ရရှိမှုအပေါ် မှီခိုမှုမြင့်မား လျက်ရှိသည်။ အကယ်၍ စက်သုံးဆီ အပေါ်မှ ရန်ပုံငွေ မရရှိပါက ကျေးလက် နေလူဦးရေ (၂.၅)သန်းအနည်းငယ်သာ ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့် လမ်းများ အသုံးပြု နိုင်မည် ဖြစ်သည်။ ပြည်ထောင်စု ဘတ်ဂျက်ရန်ပုံငွေ လျော့နည်းရရှိပါက ကျေးလက် နေလူဦးရေ(၅)သန်း သည် ရာသီမရွေး သွားလာနိုင် သည့်လမ်း အသုံးပြုနိုင်မည်မဟုတ်ဘဲ ကျေးလက်ပြည်သူများ၏ အသက်မွေး ဝမ်းကျောင်း နှင့် စီးပွားရေးများအပေါ် များစွာ သက်ရောက် စေမည်ဖြစ်သည်။

၆၉။ ရန်ပုံငွေလိုအပ်ချက်။ ၁၅ နှစ်တာ မဟာဗျူဟာကာလအတွက် စုစုပေါင်းလိုအပ်မည့် ငွေကြေး ပမာဏသည် လမ်းတံတား အသစ်တည် ဆောက်ခြင်းနှင့် ပြုပြင်ခြင်းအတွက် အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၂.၅) ဘီလီယံ နှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းစရိတ် အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၁.၄) ဘီလီယံ စုစုပေါင်း အမေရိကန် ဒေါ်လာ(၃.၉) ဘီလီယံ လိုအပ်ပါသည်။ ဤ ငွေကြေး လိုအပ်ချက်အား အဓိက ရင်းမြစ်သုံးခုမှ ငွေကြေး ရယူခြင်း ဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။

၇၀။ အစိုးရ ရသုံးမှန်းခြေငွေစာရင်း။ ကျေးလက်လမ်းများအတွက် လက်ရှိ အဓိက ငွေကြေး ထောက်ပံ့မှုသည် စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် ဆည်မြောင်းဝန်ကြီးဌာန (MOALI)၊ ကျေးလက် ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန(DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန(MOBA) သို့ ခွဲထား ပေးသော ပြည်ထောင်စု ရသုံးမှန်းခြေငွေစာရင်းမှ ဖြစ်သည်။ ဤမဟာဗျူဟာ ဖော်ဆောင်ရာတွင် ယခုလမ်းကြောင်းသည် ငွေကြေးထောက်ပံ့မှု အဓိကရင်းမြစ်အဖြစ် လုပ်ဆောင်သွားမည် ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်ဦးစီး (DRD) သို့ ခွဲထားပေးသော ပြည်ထောင်စု ရသုံးမှန်းခြေသည် ပြီးခဲ့သော သုံးနှစ် အတွင်းက တစ်နှစ်လျှင် မြန်မာကျပ် (၁၆၀) ဘီလီယံနီးပါး ရှိပြီး နယ်စပ်ရေးရာ ဝန်ကြီးဌာန (MOBA) သို့ ကျေးလက်လမ်းများအတွက် ခွဲထားပေးသော ရသုံးမှန်းခြေသည် တစ်နှစ်လျှင် မြန်မာကျပ် (၃၀) ဘီလီယံ ရှိပါသည်။ ထို့ကြောင့် ပြီးခဲ့သည့် သုံးနှစ်အတွင်းက ကျေးလက်လမ်း များအတွက် ပြည်ထောင်စု ရသုံးမှန်းခြေမှ ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုသည် တစ်နှစ် လျှင် မြန်မာကျပ် (၁၉၀ ဘီလီယံ)စုစုပေါင်း အမေရိကန်ဒေါ်လာသန်း (၁၅၀) ခန့် ရှိပါသည်။ ပြည်ထောင်စု ဘတ်ဂျက် သည် ရရှိမှု လျော့နည်းလာသော်လည်း ပြည်နယ်/တိုင်းဒေသကြီး များမှ ၂၀၁၇-၂၀၁၈ ခုဘဏ္ဍာရေး နှစ်တွင် ငွေကျပ် (၇၀)ဘီလီယံ ဖြင့် ဘတ်ဂျက် အစီအမံအား ကျေးလက်လမ်း များအတွက် ဘတ်ဂျက်လျာထားခြင်း နိဒါန်းဖြင့် အတူတကွ (hand in hand) ဆောင်ရွက်သွား တော့မည် ဖြစ်သည်။ ပြည်ထောင်စုဘတ်ဂျက် နှင့် ပြည်နယ်/ တိုင်းဒေသကြီး ဘတ်ဂျက်တို့ ပေါင်းစပ်၍ US\$(၁၅၀)သန်းမျှမှန်းမည်ဖြစ်သည်။ဤမဟာဗျူဟာ ဖော်ဆောင် နေသော ကာလတစ်လျှောက် ယခု ခွဲတမ်းများ ရေရှည်တည်တံ့နေမည်ဟု ထင်မြင် ယူဆရပါသည်။ သို့သော် ခွဲတမ်းများ ထပ်တိုး ပေးရန်မူ ပြည်ထောင်စုရသုံးမှန်းခြေအပေါ် အကျပ်တွေ့စေနိုင်သည့် အခြားကဏ္ဍများ၏ လိုအပ် ချက်များကြောင့်ခက်ခဲပါမည်။ ပြည်ထောင်စုရသုံးမှန်းခြေမှ မဟာဗျူဟာ ကာလတစ်ခုလုံး အတွက် အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၂.၁) ဘီလီယံ ထောက်ပံ့ ပေးသွား မည်ဖြစ်ပြီး ထက်ဝက်ကျော်ဖြစ် ပါသည်။

ယေး - ၁၀ DRD နှင့် MOBA ၏ လမ်းတံတားများအတွက်နှစ်စဉ်ရသုံးမှန်းခြေခွဲတမ်း

ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	ကျေးလက်ဦးစီး (DRD) ကျပ်သန်းပေါင်း	နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MoBA) ကျပ်သန်းပေါင်း
၂၀၁၄-၂၀၁၅	၁၉၉၃၃၄	N/A
၂၀၁၅-၂၀၁၆	၁၇၄၃၁၇	၃၅၂၇၀
၂၀၁၆-၂၀၁၇	၁၀၂၉၈၀	၃၁၀၃၇
Average	၁၅၈၈၇၇	၃၃၁၇၁

Source: DRD and MOBA

၇၁။ **လမ်းရံပုံငွေ။** ကျေးလက်ဦးစီး (DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MOBA) တို့ လမ်းကဏ္ဍ အတွက် ရနိုင်သော ငွေကြေးရံပုံငွေပမာဏ မြင့်တင်နိုင်ရန်အတွက် နိုင်ငံတော် အစိုးရ အနေဖြင့် လမ်းရန်ပုံငွေ ကို ပြဋ္ဌာန်းသွားပါမည်။ ဤ လမ်းရံပုံငွေသည် ကျေးလက်ဦးစီး (DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန(MOBA)တို့စီမံခန့်ခွဲမည့် ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ အတွက် သာမက ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန(MOC) မှ စီမံခန့်ခွဲလျက်ရှိသော ပိုမိုအဆင့်မြင့်သော လမ်းများနှင့် မြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကောင်စီမှ စီမံခန့်ခွဲလျက်ရှိသော မြို့ပြလမ်း များအတွက် ပါလိုအပ်သော ငွေကြေးများ ထောက်ပံ့ပေးသွားမည် ဖြစ်သည်။ လမ်းရံပုံငွေသည် ၎င်း၏ အခွန် အခ ကို လက်ရှိ တိုးဂိတ် (toll) များနှင့်ယာဉ်အသုံးပြုခ အပါအဝင် လမ်းသုံးစွဲခ များနှင့် အသစ် ထပ်မံမိတ်ဆက်ပေးမည့် လမ်းသုံးစွဲခ များဖြစ်သည့် လောင်စာဆီခွန် များမှ ရယူသွားပါ မည်။ Fuel Tax or Levy အတွက် လွှတ်တော်၏ အတည်ပြုချက်ရယူပါသည်။

၇၂။ လမ်းရန်ပုံငွေမှတစ်ဆင့် ကျေးလက်ဦးစီး (DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MOBA) အတွက် မဟာဗျူဟာကာလအတွင်း ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ စီမံခန့်ခွဲနိုင်ရန် ထပ်တိုးရန်ပုံငွေ အမေရိကန်ဒေါ်လာ(၁.၀)ဘီလီယံ(လိုအပ်သော ငွေကြေး၏ ၂၅%ကျော်ခန့်)ရရှိစေမည်ဖြစ် ပါသည်။ လက်ရှိ လောင်စာသုံးစွဲမှုပမာဏနှင့်လာမည့်နှစ်တွင် ထပ်တိုးလာနိုင်မှုများအရ စက်သုံးဆီအခွန် ကောက်ခံခြင်းမှ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန(DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာ ဝန်ကြီး ဌာန(MOBA) တို့ ထပ်တိုး လိုအပ်လာနိုင်မည့်အထက်တွင်ဖော်ပြခဲ့သော ကျေးလက် လမ်းရံပုံ ငွေအား ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ပါသည်။ အဆင့်မြင့်လမ်းမကြီးများ၊ မြို့တွင်း လမ်းများ အတွက်ကာမိစေရန် အလို့ငှာ လောင်စာဆီခွန်ကောက်ခံခြင်းအားတိုးမြှင့် သွားမည် ဖြစ်သည်။

၇၃။ **ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်များ။** မဟာဗျူဟာအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခြင်းအတွက် ကျန်ရှိသော ငွေကြေးထောက်ပံ့ မှုများအား လမ်းတံတားများအတွက် တိုးမြှင့်ပံ့ပိုးပေးလျက်ရှိသော ဖွံ့ဖြိုးရေး မိတ်ဖက်များမှ ကူညီဖြည့်ဆည်းပေးသွားပါမည်။ ကျေးလက်လမ်းကဏ္ဍအတွက် လက်ရှိ ကူညီပေးလျက်ရှိသော ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်များမှာအာရှဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ်(ADB)၊ကမ္ဘာ့ဘဏ် (World Bank)၊ ဂျပန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး အေဂျင်စီ (JICA)၊ ဂျာမန်ဖွံ့ဖြိုးရေး ဘဏ် (KfW)¹⁷ နှင့် ကမ္ဘာ့ဘဏ် တို့ဖြစ်ပါသည်။ နောင်အနာဂတ်တွင် အခြား အဖွဲ့အစည်းများမှ ပူးပေါင်းပါဝင်လာနိုင်ပါသည်။ လာမည့် (၁၅) နှစ်တာတွင် မြန်မာနိုင်ငံ တော်အစိုးရက ဖွံ့ဖြိုးရေး မိတ်ဖက်များအား ဤမဟာဗျူဟာအတွက် ငွေကြေးထောက်ပံ့ မှုတွင် ဖြစ်နိုင်သောလစ်ဟာမှု များအား ဖြည့်ဆည်းပေးရန်စုစုပေါင်း အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၈၀၀) သန်း အား တောင်းခံ သွားပါ မည်။ ဤလိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းပေးရန် ဖွံ့ဖြိုးရေး မိတ်ဖက် များအနေဖြင့် ပျမ်းမျှ အားဖြင့် တစ်နှစ်ကို အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၆၀ သန်း (တစ်နှစ်ကို အမေရိကန် ဒေါ်လာသန်း (၄၀) မှ စတင်ကာ ၂၀၃၀ တွင် တစ်နှစ်ကို ဒေါ်လာ သန်း (၈၅) ရောက်သည် အထိ တိုးသွားမည်) ထောက်ပံ့ရန် လိုအပ် ပါသည်။

¹⁷Kreditanstalt für Wiederaufbau

ဇယား - ၁၁ ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုရင်းမြစ်အလိုက်မျှော်မှန်းထားသောငွေကြေးထောက်ပံ့မှုအဆင့်များ

ရင်းမြစ်	ရန်ပုံငွေ US\$ (သန်း)
ပြည်ထောင်စု /ပြည်နယ်/တိုင်းဘတ်ဂျက်	၂၁၀၀
လမ်းရန်ပုံငွေ (Road Fund)	၁၀၀၀
ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်အဖွဲ့အစည်း	၈၀၀
စုစုပေါင်း	၃၉၀၀

၇၄။ ရသုံးမှန်းခြေရနိုင်သောပုံစံများ။ မျှော်မှန်းထားသော ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုဖြစ်သည် ၂၀၃၀ အထိ လိုအပ်မည့် အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၃.၉) ဘီလီယံသည် မဟာဗျူဟာ၏ အဓိကဦးတည်ချက် ဖြစ်သည့် ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သော လမ်းများဖြင့် (၈၀%) သော ကျေးရွာများအား ချိတ်ဆက် ပေးခြင်းအား ဖော်ဆောင်ခွင့် ပေးနိုင်ပါမည်။ ဤအချက်သည် မြန်မာတစ်နိုင်ငံလုံးရှိ ကျေးလက် ဒေသနေ လူဦးရေ၏ (၈၇%) အား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သော လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကို ဖန်တီး ပေးနိုင်ပါမည်။ ယင်းသည် ယခုလက်ရှိဖြစ်သော ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် ကျေးလက် လမ်း များနှင့် ပိုမိုအဆင့်မြင့်သော လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပေးထားသော ကျေးရွာစုစုပေါင်း၏ ၅၀% (ကျေးလက်ဒေသ လူဦးရေ၏ (၅၈%)) သာ ရှိသော အနေအထားမှ သိသာထင်ရှားသော တိုးတက် ပြောင်းလဲမှုကို ဖြစ်ပေါ်စေပါမည်။ ဤသို့သော အကျိုးသက်ရောက်မှု ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်ရန် မှာ မျှော်မှန်းထားသော ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုများ လက်ရှိတွင် ရရှိနိုင်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ ငွေကြေး ထောက်ပံ့မှုအပေါ် ပြုလုပ်သော မည်သည့် လျော့ချမှုမျိုးမဆို မျှော်မှန်းထားသော ကျေးရွာ အရေ အတွက်အား လျော့ကျသွားစေမှာ ဖြစ်ပါသည်။ အလားတူ မည်သည့် ထပ်လောင်း ဖြည့်တင်းခြင်း မျိုးမဆို မျှော်မှန်းထားသော ကျေးရွာအရေအတွက်အား ပိုမိုလာစေမှာ ဖြစ်ပါသည်။

၇၅။ အခြားသော ကဏ္ဍများအား အခွင့်အရေးပေးသောအားဖြင့် ကျေးလက်လမ်းများအတွက် ပြည်ထောင်စု ရသုံးမှန်းခြေမှ ခွဲတမ်းများအား လျော့ချပေးနိုင်ပါသည်။ ပြည်နယ်/ တိုင်းဒေသ ကြီးများမှလည်း ဘတ်ဂျက်လျာထားမှုနည်း(သို့)မပါရှိနိုင်ဖြစ်နိုင်ပါသည်။ လမ်းရန်ပုံငွေအား လိုအပ်မှ သာ ပြဋ္ဌာန်းမည်ဖြစ်ပြီး ယခု ကြိုတင်ခန့်မှန်းထားသည့် ကျေးလက်များအတွက် လမ်း ရန်ပုံငွေ မှ ရလာမည့် အခွန်အခများသည်လည်း လျော့ကျကောင်း လျော့ကျနိုင်ပါသည်။ ဖွံ့ဖြိုးရေး မိတ်ဖက် များမှ ရရှိနိုင်မည့် ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုများသည် မျှော်မှန်းထားသည်ထက် ပိုမိုလျော့နည်း ဖွယ်ရာ ရှိပါသည်။ ရနိုင်သော ကျေးလက်ဒေသလမ်း ရန်ပုံငွေ ဖြစ်သည့် အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၁) ဘီလီယံအား လျော့ချလိုက်ခြင်းသည် ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက် ပေးနိုင်မည့် ကျေးရွာစုစုပေါင်း၏ ၁၀% အထိ လျော့ကျသွားစေနိုင်ပြီး စုစုပေါင်း ကျေးလက်ဒေသနေ လူဦးရေ၏ (၈%) လူဦးရေ (၂.၅) သန်းခန့်အထိ လျော့ကျသွားစေနိုင်ပါသည်။ ပြည်ထောင်စု ရန်ပုံငွေ မှ တစ်နှစ်လျှင် အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၁၅၀) သန်းသာရရှိပါက စုစုပေါင်း ကျေးရွာအားလုံး ၏ (၆၀%) (မျှော်မှန်းချက်ထက် ကျေးရွာစုစုပေါင်းအပေါ် (၂၀%) နှင့် လူဦးရေအပေါ် (၁၅%) သည် ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်မှု လျော့နည်း) ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

၇၆။ ပြည်ထောင်စု ရသုံးမှန်းခြေ၊ ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးများ၊ လမ်းရုံပုံငွေ သို့မဟုတ် ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်များမှ ရရှိမည့် ကျေးလက်လမ်းရန်ပုံငွေများသည် မျှော်မှန်းထားသည်ထက် ပိုမို၍ လည်း ရနိုင်ပါသည်။ ပြည်နယ် နှင့် တိုင်းဒေသ ကြီးများမှ ထပ်တိုးငွေကြေး ခွင့်ပြုငွေ များလည်း ပံ့ပိုးပေးနိုင်ပါသည်။ ယင်းသည် ၂၀၃၀ အထိ ရရှိနိုင်မည့် ရသုံးမှန်းခြေအား သိသာ ထင်ရှားစွာ ပိုမိုမြင့်တက် စေနိုင်ပါသည်။ ထပ်တိုး ခွဲတမ်း အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၁.၀) ဘီလီယံသည် ရာသီမရွေး သွားလာ နိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပေးနိုင်မည့် ကျေးရွာ အရေအတွက်အား ၉၀% အထိ (ကျေးလက်ဒေသနေ လူဦးရေ စုစုပေါင်း၏ ၉၄%) အထိ(လူဦးရေ ၂.၅ သန်းထပ်ဆောင်း) တိုးသွား စေနိုင် ပါသည်။

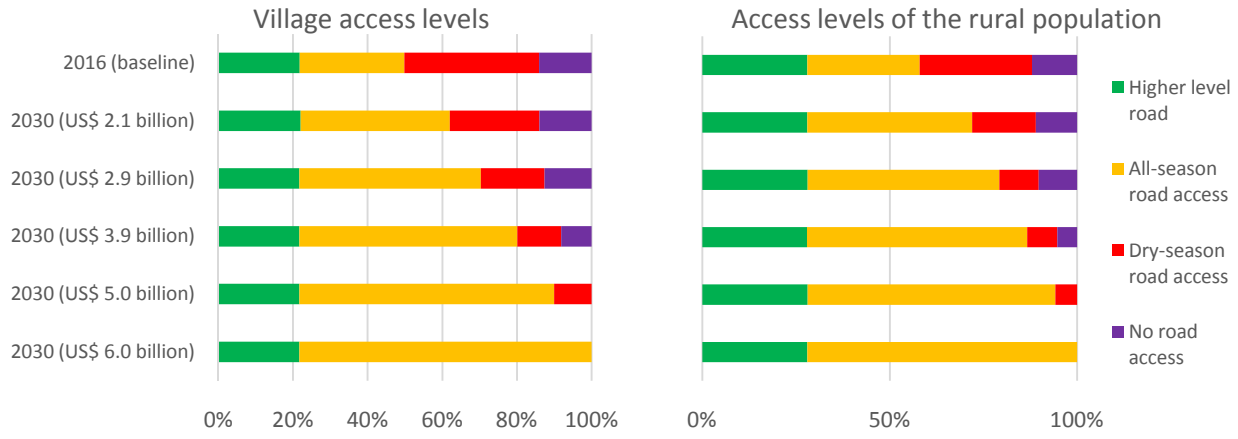
၇၇။ ကျေးရွာအားလုံးနှင့် ကျေးရွာနေလူဦးရေအားလုံးတို့အား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပေး နိုင်ရန်အတွက် ခန့်မှန်းရသုံးမှန်းခြေ လိုအပ်ချက်မှာ အမေရိကန် ဒေါ်လာ (၆) ဘီလီယံဖြစ်ပြီး ရနိုင်မည်ဟု မျှော်မှန်းထားသည်ထက် (၅၅%) ပိုပါသည်။ အောက်တွင် ပြထားသောဇယားသည် မတူညီသော ရသုံးမှန်းခြေ ရနိုင်မှုပုံစံများနှင့် ၎င်းတို့၏ သက်ရောက်မှုကို ပြထားပါသည်။ ရနိုင်မှုပုံစံအားလုံးတွင် ကျေးရွာများ၏ ထပ်တိုး (၁၀%)သည် ခြောက်သွေ့ရာသီ သုံးလမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပေးနိုင်မည်ဟု ယူဆချက်များ ပါရှိပါသည်။ (ကျေးရွာ အားလုံး ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ထား သည့်အပိုင်းမှ လွဲ၍)

ဇယား-၁၂-ရရှိသည့် ရသုံးမှန်းခြေရနိုင်သောဘတ်ဂျက် အပေါ် အကျိုးသက်ရောက်မှု

Investment strategy	Budget 2016-2030 US\$ billion	Higher-level road or all-season CRRN		Dry-season CRRN		No road	
		% villages	% people	% villages	% people	% villages	% people
2016 situation	-	50%	58%	36%	30%	14%	12%
2030 situation (60% villages)	2.1	62%	72%	24%	17%	14%	11%
2030 situation (70% villages)	2.9	70%	79%	17%	10%	13%	10%
2030 situation (80% villages)	3.9	80%	87%	12%	8%	8%	5%
2030 situation (90% villages)	5.0	90%	94%	10%	6%	-	-
2030 situation (100% villages)	6.0	100%	100%	-	-	-	-

Source: ADB TA-8788

ပုံ-၁၅ - ကျေးရွာနှင့် ကျေးလက်လူဦးရေ ဆက်သွယ်မှုအဆင့်အတန်းများ



အကျဉ်းချုပ်

ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးအသီးသီး၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလိုအပ်ချက်နှင့် ဆက်သွယ်မှု အဆင့်များပေါ် အခြေခံ၍ မတူညီသော ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးများ၌ ရန်ပုံငွေ များ ခွဲဝေလျာထားသွားမည်ဖြစ်သည်။လက်ရှိရန်ပုံငွေလျာထားရာ၌ ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီး များ၏ လူဦးရေအနည်းအများပေါ်မူတည်၍ ခွဲဝေလျက်ရှိသည်။ ဆက်သွယ်သွားလာမှု နိမ့်ကျသော၊ ရင်းနှီးမှု မြင့်မားစွာလိုအပ်သော (ချင်း၊ရခိုင်၊ရှမ်း စသည့်)ဒေသများသည် ရန်ပုံငွေရရှိမှု အချိုးအစားများစွာ လက်ခံရရှိမည်ဖြစ်ပြီး ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှု မြင့်မား သော၊ ရင်းနှီးမှုနည်းပါးသော (မွန်၊ရန်ကုန်၊ မန္တလေးစသည့်)ဒေသများသည် ရန်ပုံငွေ ရရှိမှုအချိုးအစား အနည်းငယ်ရရှိစေမည်ဖြစ်သည်။ဖွံ့ဖြိုးရေး မိတ်ဖက်အဖွဲ့အစည်း များ သည် ဆက်သွယ်သွား လာနိုင်မှု နိမ့်ကျသည့် ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးများဆီ သို့ ဦးတည်သွားမည်ဖြစ်သည်။ ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီးအပါအဝင် မတူညီသော မြို့နယ်များ ၌ တူညီ သည့် အခြေခံအချက်များကို အခြေခံ၍ လက်ရှိ ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှု အဆင့်အတန်းနှင့် ရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှုအပေါ် မူတည်၍ ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသ ကြီးအသီးသီး၌ ကျေးလက်လမ်းအသုံးပြုရန်ပုံငွေ လျာထားသွား လိမ့်မည် ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်နေ လူဦးရေ၏ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှုအဆင့်အတန်းအရ မတူညီသောပြည်နယ်၊တိုင်း ဒေသ ကြီးများကြားတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအတွက် ကြီးမားသော တူညီ ချက်များ ရရှိစေခြင်းဖြင့် ကျေးလက်လမ်းများ ရန်ပုံငွေ လျာထားခြင်းကို ပိုမိုသေချာ စေမည်ဖြစ် သည်။ ၂၀၃၀ ခုနှစ်၌ ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီး အသီးသီးရှိ ကျေးရွာ များ၏ အနည်းဆုံး(၈၀%)အား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများအသုံးပြုနိုင်လိမ့်မည် ဖြစ်သည်။

၇၈။ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်များအတွက်ဘတ်ဂျက်ခွဲဝေခြင်း။ ပြည်ထောင်စု ဘတ်ဂျက် မှ ရရှိထားသော ရန်ပုံငွေကို တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်တစ်ခုချင်းစီ၏ ကျေးလက်လူဦးရေ အပေါ် အခြေခံပြီး ဒေသအလိုက် ခွဲဝေရပါမည်။ တစ်ခါတရံ ထပ်တိုးရန်ပုံငွေများကို အလွန်ဆင်းရဲ သော ပြည်နယ် တိုင်းဒေသများကို ဦးစားပေး ခွဲဝေပေးရပါမည်။ အထက် ကဏ္ဍတွင် တင်ပြခဲ့သော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဆိုင်ရာလိုအပ်ချက်များသည် တိုင်းဒေသကြီး နှင့် ပြည်နယ်များရှိ ကျေးရွာ အဆင့် အတန်း အရေအတွက် အကွာအဝေးတို့အပေါ် မူတည်ပြီး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမှာလည်း ကွာခြား နေမည် ဖြစ်သည်။ ကျေးလက်လူဦးရေ များပြားသော တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ်တို့အတွက်မူ ရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှုမှာ ပိုမိုကြီးမားစွာ လိုအပ်နေမည်ဖြစ်သော်လည်း ထိုအရာသည် တိုက်ရိုက် ဆက်နွယ်မှု မရှိပါ။ အောက်ပါဇယား၌ တွေ့မြင်နိုင်ပါသည်။

၇၉။ ထို့ကြောင့် ပြည်ထောင်စု ရန်ပုံငွေမှ အနာဂတ်မဟာဗျူဟာ လုပ်ငန်းစဉ်များအတွက် ငွေကြေးခွဲဝေမှုနှင့် လမ်းရန်ပုံငွေထားရှိမှု အစီအစဉ်များသည် မတူကွဲပြားသော ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးအသီးသီးရှိ လက်ရှိ ကျေးရွာလမ်းဆက်သွယ်ရေးကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားရပါမည်။ ၎င်းအပြင် ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသ တစ်ခုချင်းစီရှိ ကျေးရွာလမ်း (၉၀)ရာခိုင်နှုန်း ဆက်သွယ်ရေး၊ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ကျေးရွာ(၈၀) ရာခိုင်နှုန်း ဆက်သွယ်ရေး မဟာဗျူဟာ ရည်မှန်းချက်များ အောင်မြင်ရန် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု¹⁸ ရှိရလိမ့်မည်။ ဆိုလိုသည်မှာ ပြည်ထောင်စု ဘတ်ဂျက်မှ ရရှိသော ကြီးမားသော ရန်ပုံငွေအချိုးအစားကို ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသ ကြီးများရှိ နိမ့်ကျသော ကျေးလက်ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍတွင် အများအပြား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရန် လိုပါသည်။ အောက်ပါဇယားမှာ မတူခြားနားသော ဒေသများသို့ ဘတ်ဂျက်ဝေစု စီးဆင်းသွားပုံကို ဖော်ပြပြီး၊ ခွဲဝေမှုမှာ ကျေးလက်လူဦးရေ အရွယ်အစားထက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရန် လိုအပ်သည့် အခြေအနေအပေါ် အခြေပြုထားပါသည်။ ဘတ်ဂျက် ခွဲဝေပုံမှာ ကနဦး စမ်းသပ်လေ့လာ ခန့်မှန်းထားသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု လိုအပ်သည့်နေရာများတွင် အခြေပြုထားပြီး၊ လုပ်ဆောင်မည့် မဟာဗျူဟာကို ထင်ဟပ် စေသည်။ သို့သော်နောက်ပိုင်း မြို့နယ်တစ်မြို့နယ်ချင်းအလိုက် CRRN ဖွင့်ဆိုချက်သတ်မှတ်ချက် များဖြင့်(၂၀၁၇ဒီဇင်ဘာတွင်အပြီးဆောင်ရွက်ရန်)အစစ်အမှန်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို တဖြည်းဖြည်း အစားထိုးသွားရလိမ့်မည်။ နောက်ထပ် CRRN တည်ဆောက်မှုများ အဆင့် အတန်းမြှင့်မှုများကို ပုံမှန်ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်သည်။

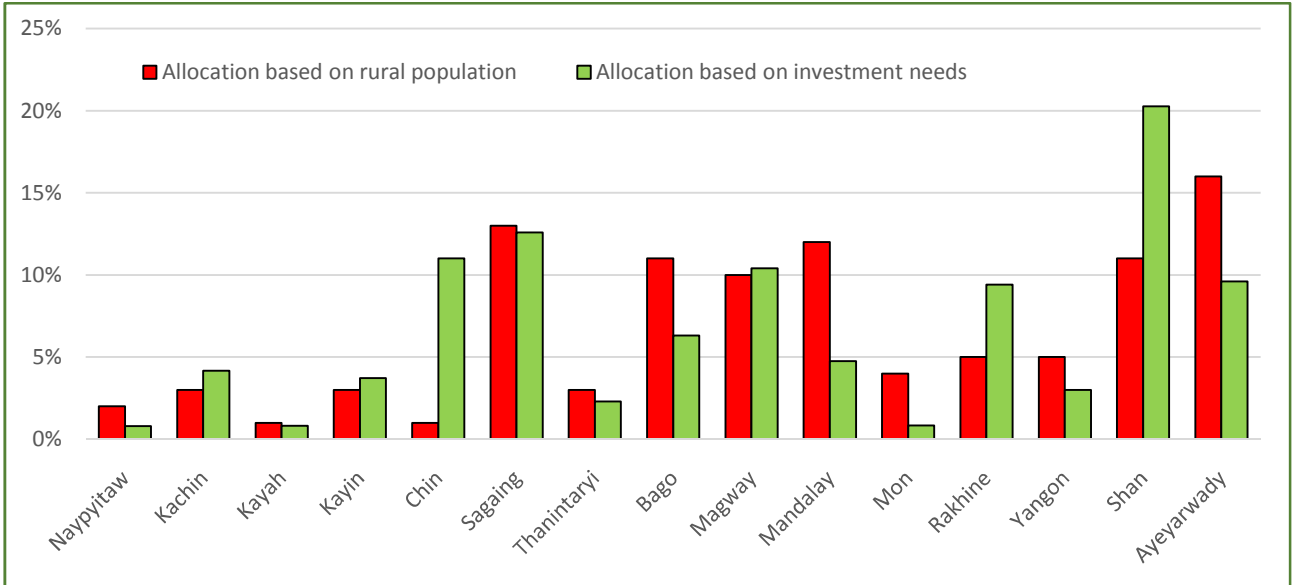
ဇယား-၁၃ ၊ လိုအပ်သည့် ခန့်မှန်းခြေ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ(CRRN)

State/Region	Rural population		Estimated investment needs	
	people	%	US\$ million	%
Naypyitaw	772,153	2%	31	1%
Kachin	1,005,093	3%	162	4%
Kayah	214,209	1%	32	1%
Kayin	1,154,692	3%	145	4%
Chin	368,711	1%	430	11%
Sagaing	4,381,529	13%	491	13%
Tanintharyi	904,400	3%	90	2%
Bago	3,683,575	11%	246	6%
Magway	3,302,547	10%	406	10%
Mandalay	4,022,287	12%	186	5%
Mon	1,404,634	4%	33	1%
Rakhine	1,705,657	5%	368	9%
Yangon	1,708,332	5%	117	3%
Shan	3,798,554	11%	790	20%
Ayeyarwady	5,248,991	16%	375	10%
Total	33,675,364	100%	3,902	100%

Source: ADB TA-8788

¹⁸This takes account of the upgrading and construction needs, the road standards to be applied and the related unit costs, and also considers the size and makeup of the CRRN network and the impact on maintenance costs.

ပုံ-၁၆ ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးများ ရန်ပုံငွေ လျာထားမှု



Source: ADB TA-8788

၈၀။ ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်အဖွဲ့များ၏ ရန်ပုံငွေများသည်လည်းသဘောတူထားသောစီမံကိန်းဘောင်နှင့်အညီတိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်အသီးသီးသို့စီးဆင်းရမည်ဖြစ်ပြီး၊ပြည်ထောင်စု ဘတ်ဂျက်ခွဲဝေမှုကို ဖြည့်စွက်ပေး ရပါမည်။ ဆက်သွယ်သွားလာမှု အဆင့်နိမ့်ပြီး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု လိုအပ်ချက် မြင့်မားသော ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသများ၏ လမ်းရန်ပုံငွေတွင် ကူညီဖြည့်စွက်ပေး ရပါမည်။

၈၁။ ပြည်ထောင်စု ဘတ်ဂျက်မှ နှစ်စဉ် လမ်းရန်ပုံငွေခွဲဝေမှုများနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်များ၏ ထည့်ဝင်ငွေများကို အမျိုးသားအဆင့်ဒေသဆိုင်ရာ လမ်းတံတား အကောင်အထည်ဖော်ရေး ကော်မတီ မှ ပြန်လည်သုံးသပ်ပြီး ပြည်ထောင်စု လွှတ်တော်၏ အတည်ပြုချက်ယူမည်ဖြစ်သည်။

၈၂။ မြို့နယ်များသို့ဘတ်ဂျက်ခွဲဝေခြင်း။ ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးအဆင့်တွင် DRD နှင့် MOBA မှ ရရှိသော ရန်ပုံငွေများကို ကျေးလက်လူဦးရေပေါ် အခြေခံပြီး မြို့နယ်အသီးသီးသို့ လက်ရှိ ခွဲဝေပေးလျက် ရှိသည်။ယခုတွင်မူ မတူခြားနားသော မြို့နယ်များရှိ ကျေးရွာလမ်း ဆက်သွယ်မှု အဆင့်များကို အရင်ဆုံး စဉ်းစားပြီး မဟာဗျူဟာရည်မှန်းချက်များ အောင်မြင်ရန် လိုအပ်သော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု များအတွက် ဘတ်ဂျက် ခွဲဝေရပါမည်။ ထပ်တိုးဘတ်ဂျက် များသည်လည်း ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် မဆက်သွယ် နိုင်သေးသော ကျေးရွာများနှင့် ကျေးလက်လူထုများရှိသည့် မြို့နယ်များ၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရန် လိုအပ်ချက် မြင့်မားသည့် နေရာများသို့ ပံ့ပိုးပေးရမည်။ ဤသို့အားဖြင့် မတူခြားနားသော ကျေးရွာ များနှင့် ကျေးလက် လူထုများ၏ ဆက်သွယ်သွားလာမှု အဆင့်အရ မြို့နယ်များကြား ကြီးမားသော ညီမျှမှုကို ရရှိ လာမည်။ ပြည်ထောင်စု ရန်ပုံငွေဘတ်ဂျက်၏ ကျေးလက်လမ်းများ ရရှိရေး ရန်ပုံငွေခွဲဝေမှု၊ ဖွံ့ဖြိုးရေး မိတ်ဖက်များထံမှ မြို့နယ်အသီးသီးအတွက် ရန်ပုံငွေစီးဆင်းမှုတို့ကို ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသ တစ်ခုချင်းစီရှိ ဒေသဆိုင်ရာ လမ်းတံတား ကြီးကြပ်ရေး ကော်မတီ၏ ညှိနှိုင်း အကြံပြု မှုဖြင့် ဒေသ လမ်းတံတား အကောင်အထည်ဖော်ရေး ကော်မတီမှ အတည်ပြု ဆုံးဖြတ် ရပါမည်။ section 13 ကြည့်ပါ)

၁၁။ ။ စီမံချက် ရေးဆွဲခြင်းနှင့် ဦးစားပေးအဆင့် သတ်မှတ်ခြင်း

အကျဉ်းချုပ်

ကျေးလက်လမ်းများရန်ပုံငွေသည်တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်အသီးသီးရှိ မှတ်ပုံ တင်ထားသောကျေးရွာများ၏ (၈၀%) အား ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် အချိန်တို အတွင်း နှင့် အနည်းဆုံးသော ကုန်ကျမည့်လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက် ပေးသွား ရန် ရည်ရွယ်ပါ သည်။ ရန်ပုံငွေအသုံးပြုရာ၌ ပထမဦးစွာ လက်ရှိ တည်ရှိပြီး အဓိကကျေးရွာချင်း ဆက်လမ်းများ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းအားလည်းကောင်း ကျန်ရန်ပုံငွေဖြင့် အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် အသစ် ဖောက်လုပ်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်လိမ့် မည်ဖြစ်သည်။

ဦးစားပေး သတ်မှတ်ချက်များ အား လူဦးရေအများအပြား ဆက်သွယ်သည့် လမ်း အား ဦးစားပေးသတ်မှတ် လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ကျေးရွာတစ်ရွာသည် လူဦးရေ (၁၀၀၀)နှင့် အထက်(သို့) ကျေးရွာများ ပေါင်းခြင်းဖြင့် လူဦးရေ (၂၀၀၀) အထက် ကျေးရွာများအား ပထမ ဦးစားပေး အဖြစ်သတ်မှတ် လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ကျေးရွာတစ်ရွာ သည် လူဦးရေ (၅၀၀)နှင့်အထက်(သို့) ကျေးရွာများ ပေါင်းခြင်းဖြင့် လူဦးရေ (၁၀၀၀)အထက် ကျေးရွာ များအား ဒုတိယဦးစားပေး အဖြစ်သတ်မှတ်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ကျေးရွာ တစ်ရွာ သည် လူဦးရေ(၂၅၀)နှင့်အထက်(သို့) ကျေးရွာများပေါင်းခြင်းဖြင့် လူဦးရေ (၅၀၀)နှင့် အထက် ကျေးရွာများအား တတိယဦးစားပေး အဖြစ်သတ်မှတ်လိမ့်မည် ဖြစ်သည်။ လူဦးရေ အနည်းငယ်သာရှိ သောအဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းမဟုတ်သည့် လမ်းများအား စတုတ္ထ ဦးစားပေးအဖြစ် သတ်မှတ် လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ဦးစားပေး လမ်း(၄)မျိုး၏ အဆင့်အတန်း အသီးသီး၌ မတူညီသည့် များစွာသော အဓိက ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ အကြမ်းဖျဉ်း အားဖြင့်ပါဝင်လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ (CRRN) အမြင့်ဆုံး (Higher categories)ဦးစားပေးလမ်းများအား ဆောင်ရွက်ပြီးလျှင်အနိမ့်ဆုံး ဦးစားပေး (Lower Categories) လမ်းများ ရွေးချယ် ဆောင်ရွက်ရန် ရန်ပုံငွေ ရရှိ စေမည်ဖြစ်သည်။ ဦးစားပေးအဆင့်အတန်း အသီးသီး၌ လမ်းများအား လူမှုစီးပွားဘဝ သတ်မှတ် ချက်များ(တစ်မိုင်အပေါ် အကျိုးပြု လူဦးရေ၊ ယာဉ်သွား လာနှုန်း၊ဆင်းရဲမှုနှုန်း၊ ပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်မှု ၊မြေယာလျော်ကြေး နှင့်ပြန်လည် နေရာ ချထားပေးရန် လိုအပ်ချက် စသည့်)ဖြင့် လမ်း၏ အဆင့်အတန်းသတ်မှတ်သွားမည် ဖြစ်သည်။ ဦးစားပေး လမ်းများ သတ်မှတ်မှုအားလွတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေး ဦးစီးဌာန၊နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနနှင့်ဒေသအတွင်းရှိ သက်ဆိုင်သည့်ဝန်ကြီးဌာနများ၏ သဘောတူညီချက်ဖြင့် ရွေးချယ် သွားမည် ဖြစ်သည်။

၈၃။ **မြို့နယ်အဆင့်စီမံချက်ရေးဆွဲခြင်း။** မြို့နယ်အဆင့် ဘတ်ဂျက်လျာထားရာမှာ သတ်မှတ်ထားသောရွေးချယ်မှုနှင့် ဦးစားပေးသတ်မှတ်မှု (Prioritization criteria) အခြေခံ၍ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအစီအမံ (Investment Plan) ဖြင့် လိုက်နာဆောင်ရွက်လိမ့်မည်။ မြို့နယ်အဆင့်တွင် ကျေးလက်ဒေသ လမ်းများအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု စီမံချက်များကို ပြင်ဆင်သွားမည်ဖြစ်ပြီး တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်နှင့် နိုင်ငံတော် အဆင့်တွင် စီမံချက်များအား စုပေါင်းသွားမည် ဖြစ်သည်။ ပင်မ စီမံချက်သည် ၂၀၃၀ အထိ ရှိမည့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု စီမံချက်ဖြစ်ပြီး မြို့နယ်တစ်ခုစီရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများ၏ အနည်းဆုံး (၈၀%) အား ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး ပံ့ပိုးပေးသွားရန် လိုအပ်သည့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို ခွဲခြားသတ်မှတ် ပေးပါမည်။ ယင်းအား (၅) နှစ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု စီမံချက်ဖြင့် လက်ရှိ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအား ခွဲခြား သတ်မှတ်ရန် ဖြည့်စွက်သွားပြီး ၂၀၃၀ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု စီမံချက်အား အထောက်အကူ ပြုသွားမည် ဖြစ်သည်။ (၅) နှစ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု စီမံချက်များ တွင် မချိတ်ဆက်သေးသော ရွာများ အား ချိတ်ဆက်ရန် လမ်းသစ်ဆောက်လုပ်ခြင်း၊ တည်ရှိပြီးသော ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး လမ်းများကို ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများအဖြစ် အဆင့်မြှင့် တင်ခြင်းနှင့် ကျေးလက်လမ်းကွန်ယက်အား ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရန် စီစဉ် သတ်မှတ်ပေးခြင်းများ ပါဝင် ပါသည်။

၈၄။ **CRRN လမ်းများကိုပစ်မှတ်ထားပြီး ဦးစားပေးအဆင့် သတ်မှတ်ခြင်း။** ဤကျေးလက်ဒေသ လမ်းများဆိုင်ရာ အမျိုးသားအဆင့် မဟာဗျူဟာတွင် နိုင်ငံတော်အစိုးရအနေဖြင့် အချိန်တိုအတွင်း၌ ကုန်ကျစရိတ် အသက်သာဆုံးဖြင့် မှတ်ပုံတင်ထား သော ကျေးရွာစုစုပေါင်း၏ (၈၀%) အား ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက် ပေးသွားရန် ရည်မှန်းထားသည့် မဟာဗျူဟာ ဦးတည်ချက်ကို ဖော်ဆောင်ရန် CRRN လမ်းများအတွက် သီးသန့်ရည်ရွယ်၍ ကျေးလက်ဒေသ လမ်းများတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသွားရန် မျှော်မှန်းထားပါသည်။ ခွဲခြားသတ်မှတ်ပေးထားသော CRRN စာရင်းသည် မြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရ၏ ကျေးလက်ဒေသ လမ်းရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများနှင့်အတူ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး မိတ်ဘက် များမှ ရယူထားသော ချေးငွေများ အတွက် အခြေခံအဖြစ် လုပ်ဆောင် သွားမည် ဖြစ်ပါသည်။ CRRN ၏ တစ်စိတ်တစ်ဒေသအဖြစ် ခွဲခြား သတ်မှတ်ခြင်း မရှိသေးသော ကျေးလက်လမ်း များသည် CRRN လမ်းများအားလုံး ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သည့်လမ်းများအဖြစ်တည်ဆောက်အဆင့်မြှင့်ပြီးသွားသည်အထိ နိုင်ငံတော် အစိုးရထံမှ မည်သည့် ငွေကြေး ထောက်ပံ့မှုကိုမှ ရနိုင်မည်မဟုတ်ပါ။

၈၅။ **ကျေးရွာCRRN လမ်းများအားဦးစားပေးအဆင့်သတ်မှတ်ခြင်း။** ဤမဟာဗျူဟာသည် သက္ကရာဇ် ၂၀၃၀ အမှီ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အသီးသီးရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများ၏ (၈၀%) အား ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက် ပေးသွားရန် ရည်ရွယ်ပါသည်။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကိုအသုတ်လိုက်ခွဲပြီးနှစ်များစွာဖြင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက် သွားမည်ဖြစ်ပြီး အဆုံးသတ်တွင် ကျေးရွာများ၏အများစုသည် ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှုကို ရရှိနိုင်မည်ဖြစ်သည်။သို့သော် အချို့ရွာများမှာမူ ၂၀၃၀ နောက်ပိုင်း ရောက်သည့်တိုင် ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး လမ်းများသို့မဟုတ် ဆက်သွယ်ရန် လမ်းများ ကင်းမဲ့နေဆဲ

ဖြစ်ပါလိမ့်မည်။ မဟာဗျူဟာ ကာလအတွင်း ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများ ရရှိမည့် ကျေးရွာများအားရွေးချယ်ရာ၌လည်းကောင်း၊ ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့်လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက် သွားလာနိုင်မည့် လူဦးရေပမာဏ အား တိုးတက်မြှင့်တင် ပေးနိုင်ရန် အတွက် လည်းကောင်း၊ ပွင့်လင်းမြင်သာမှု ရှိစေရန်အတွက် အခြားရွာများအား ဆက်သွယ်မည့် ရာသီ မရွေးအသုံးပြု နိုင်သည့် လမ်းများ အသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်း သို့မဟုတ် အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းအား ရွာတစ်ခုစီ၏ လူဦးရေပမာဏအပေါ်မူတည်၍ ဦးစားပေးဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ မြို့နယ်အဆင့် ဦးစားပေး သတ်မှတ်ချက်များအား အောက်ပါ အချက်များ၏ ဦးစားပေးရွေးချယ် သွားမည်ဆုံးဖြတ်မည် ဖြစ်သည်-

- **ပထမဦးစားပေးအနေဖြင့် :** မှတ်ပုံတင်ပြီးဖြစ်သည့် ကျေးရွာတစ်ရွာတည်း လူဦးရေ (၁၀၀၀)နှင့် အထက်ဆက်သွယ်သည့် CRRN လမ်း(သို့) ကျေးရွာအများစုဖွဲ့၍ လူဦးရေ (၂၀၀၀)နှင့်အထက် ဆက်သွယ်သည့် CRRN လမ်း ကို ရွေးချယ်သွားမည် ဖြစ်သည်။ ခန့်မှန်းခြေအနေဖြင့် မှတ်ပုံတင်ပြီးသော ကျေးရွာစုစုပေါင်း၏ (၁၂%) ရှိနိုင်ပြီး သုံးပုံ နှစ်ပုံ ခန့်မှာ ယခင်ကတည်းက ပိုမို အဆင့်မြင့် သောလမ်းများ သို့မဟုတ် ရာသီမရွေး အသုံးပြု နိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပြီး ဖြစ်သည်။ ထို ရွာကြီးများကို ခြောက်သွေ့ ရာသီသုံး CRRN လမ်းများအား အဆင့်မြင့်တင်ခြင်းအားဖြင့် ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်း များဖြင့် ၂၀၂၀ အမှီ အားလုံး ချိတ်ဆက်ပြီး ဖြစ်နေရပါမည်။
- **ဒုတိယဦးစားပေးအနေဖြင့်** မှတ်ပုံတင်ပြီးသည့် ကျေးရွာတစ်ရွာတည်း လူဦးရေ(၅၀၀) နှင့်အထက် ဆက်သွယ်သည့် CRRN လမ်း(သို့) ကျေးရွာအများစုဖွဲ့၍ လူဦးရေ (၁၀၀၀) နှင့်အထက် ဆက်သွယ်သည့် CRRN လမ်း များအား ရွေးချယ်သွားမည် ဖြစ်သည်။ ခန့်မှန်း ခြေအနေဖြင့် မှတ်ပုံတင်ပြီးသောရွာ စုစုပေါင်း၏(၃၂%)နှင့်အများစု(၈၅%)မှာ လမ်းများ ဖြင့် ချိတ်ဆက်ထားကာ (၅၄%)မှာ ပိုမိုအဆင့်မြင့်သော လမ်းများ သို့မဟုတ် ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများ ဖြင့် ချိတ်ဆက်ထားပြီး ဖြစ်သည်။ ထိုရွာလတ်များ ၏ (၉၅%) ကို ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး CRRNလမ်းများအား အဆင့်မြင့်တင်ခြင်းအားဖြင့် လည်းကောင်း၊ CRRN လမ်းသစ် များအား အကန့်အသတ်ဖြင့် ဖောက်လုပ်ခြင်း အားဖြင့် လည်းကောင်း၊ ၂၀၂၅အမှီ ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပြီး ဖြစ်နေ ရပါမည်။
- **တတိယဦးစားပေးအနေဖြင့်** မှတ်ပုံတင်ပြီးသည့်ကျေးရွာတစ်ရွာတည်း လူဦးရေ (၂၅၀)နှင့် အထက် ဆက်သွယ်သည့် CRRN လမ်း(သို့) ကျေးရွာအများစုဖွဲ့၍ လူဦးရေ (၅၀၀)နှင့် အထက် ဆက်သွယ်သည့် CRRN လမ်းများအား ရွေးချယ်သွားမည် ဖြစ်ပါသည်။ အကြမ်း အားဖြင့်မှတ်ပုံတင်ပြီးသည့် ကျေးရွာစုစုပေါင်း၏(၃၆%)ရှိပြီး အများစု(၈၅%)မှာ လမ်းများ ဖြင့် ချိတ်ဆက်ထားပြီး (၄၇%) မှာ ပိုမိုအဆင့်မြင့် သောလမ်းများ သို့မဟုတ် ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ထားပြီး ဖြစ်သည်။ ထို ရွာငယ် အများစု (၇၅%) ကို ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး CRRNလမ်းများ အဆင့်မြင့်တင်ခြင်း အားဖြင့် လည်းကောင်း၊

CRRN လမ်းသစ်များအား ဖောက်လုပ်ခြင်းအားဖြင့်လည်းကောင်း၊ ၂၀၃၀ အမှီ ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများ ဖြင့် ချိတ်ဆက်ပြီး ဖြစ်နေပါမည်။

- **စတုတ္ထဦးစားပေးအနေဖြင့် ။** မှတ်ပုံတင်ပြီးသည့် ကျေးရွာတစ်ရွာတည်း လူဦးရေ (၂၅၀) အောက် ဆက်သွယ်သည့် CRRN လမ်း(သို့)ကျေးရွာအများစုဖွဲ့၍ လူဦးရေ (၅၀၀) အောက် ဆက်သွယ်သည့် CRRN လမ်း များအား ရွေးချယ်သွားမည် ဖြစ်သည်။ ခန့်မှန်းခြေအားဖြင့် မှတ်ပုံတင်ပြီးသည့် ကျေးရွာစုစုပေါင်း၏ (၂၀%) ရှိပြီး (၂၀%)မှာ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး ကင်းမဲ့ပြီး ပိုမိုအဆင့်မြင့်မား သောလမ်းများ သို့မဟုတ် ရာသီမရွေး အသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများနှင့် ချိတ်ဆက်ထားမှု မရှိသလောက်ပင်ဖြစ်သည်။ ဤအသေးစား ရွာများ၏ အနည်းဆုံး(၅၀%)CRRNလမ်းသစ်များဖောက်လုပ်ခြင်းဖြင့်သော်လည်းကောင်း၊တည်ရှိပြီး သား CRRN ခြောက်သွေ့ရာသီသွား လမ်းများ အား အကန့်အသတ်ဖြင့် အဆင့်မြင့် တင်ခြင်းအားဖြင့်လည်းကောင်း၊၂၀၃၀အမီ လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပေးပြီး ဖြစ်နေပါမည်။

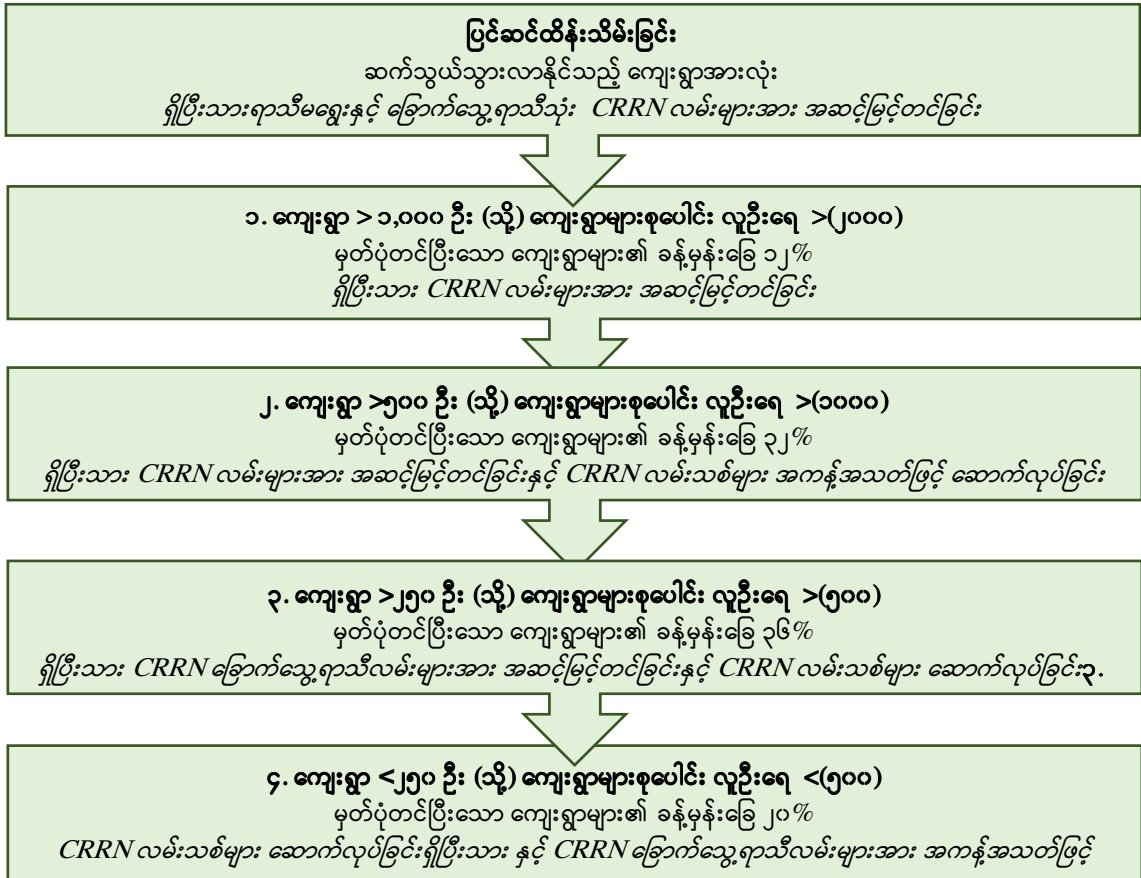
၈၆။ ကျေးရွာများ CRRN လမ်း ၏ အမျိုးအစားတစ်ခုစီအလိုက် နှစ်စဉ် ဦးစားပေးရွာများ ရွေးချယ်ရာတွင် မြို့နယ် ရုံးများမှ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန (DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာ ဝန်ကြီးဌာန (MOBA) ၊ ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာန များ၊လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ် များတို့နှင့် တိုင်ပင် ဆွေးနွေးကာ တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။လမ်း၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ကုန်ကျစရိတ်၊လူမှုစီးပွားဘဝအကျိုးပြုမှု၊ ဆင်းရဲမှုနှုန်းစသည့် အချက်များပေါ်မူတည်၍ ဦးစားပေး လမ်းများအဖြစ် သတ်မှတ်ဆောင်ရွက်သွားပါမည်။ပြည်နယ်/တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဘက် အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပူးပေါင်း၍ အများသဘောတူ လူမှုစီးပွားဘဝ ဦးစားပေးအဆင့် သတ်မှတ်ချက် များဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါသည်။ကျေးရွာများCRRN အမြင့်ဆုံး(Higher Categories)ဦးစား ပေး လမ်းများ အား ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် စံနှုန်း သတ်မှတ် လမ်းများ ဆောင်ရွက်ပြီးလျှင် CRRN (Lower Categories)လမ်းများ ရွေးချယ်ဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်သည်။

၈၇။ ၂၀၂၀ အမီ လူဦးရေ (၁၀၀၀) နှင့် အထက်ရှိသော မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများ အနေဖြင့် ဆယ့်နှစ်ရာသီလမ်းများ နှင့် ချိတ်ဆက်ပြီး ဖြစ်နေပါမည်။ ၂၀၂၅ အမီ လူဦးရေ(၅၀၀) နှင့် အထက်ရှိသော မှတ်ပုံတင်ထားသည့် ကျေးရွာများ၏(၉၅%)အနေဖြင့် ဆယ့်နှစ်ရာသီလမ်း များဖြင့် ချိတ်ဆက်ပြီး ဖြစ်နေပါမည်။ ၂၀၃၀ တွင် နိုင်ငံအတွင်းရှိ လူဦးရေ (၅၀၀) နှင့်အထက်ရှိ မှတ်ပုံတင် ထားသော ကျေးရွာများ၊ လူဦးရေ ၂၅၀ နှင့်အထက် မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာ များ၏ (၇၅%)၊ လူဦးရေ (၂၅၀) အောက်ရှိ မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာများ၏ (၅၀%) သည် ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်သည့်လမ်းများဖြင့်ချိတ်ဆက်ပြီးဖြစ်နေပါမည်။စုစုပေါင်းမှတ်ပုံတင်ထားသော ပြည်နယ် ၊ တိုင်းဒေသကြီးများမှကျေးရွာ၏(၈၀%)အားရာသီမရွေးသွားလာနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

၈၈။ **ထိန်းသိမ်းခြင်း။** အမြန်ပျက်စီးယိုယွင်းခြင်းနှင့် ကုန်ကျစရိတ် ကြီးမားသော ပြုပြင်ခြင်း များကို ရှောင်ရှားနိုင်ရန်အတွက် ရှိနေပြီးသော CRRN ခြောက်သွေ့ရာသီသုံးနှင့်ရာသီမရွေး အသုံး ပြုနိုင်သည့်လမ်းများအားလုံးကိုအချိန်မှန် ထိန်းသိမ်းသွားရန်လိုအပ်သည်။ထို့ကြောင့် ငွေကြေး

စီမံခန့်ခွဲရာတွင် လမ်းများ ဆက်သွယ်ပေးသော ကျေးရွာ၏ အရွယ်အစားကို မကြည့်ဘဲ CRRN လမ်းများအားလုံးကို ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းရန် ဦးစားပေး ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်သည်။

ပုံ- ၁၇ ကျေးရွာများဦးစားပေးအဆင့်သတ်မှတ်ခြင်း



၈၉။ **အသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်း။** ဦးစားပေး CRRN လမ်းသစ်များ ဖောက်လုပ်ခြင်းအတွက် မြေယာများ ရယူရန်လိုအပ်ပြီး တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်နှင့် ကျေးရွာများ၏ တာဝန်ဖြစ်သည်။ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အစိုးရမှ မြေယာအား ဝယ်ယူခြင်း (သို့) အဆိုပြုလမ်း အတွက် အကျိုးပြု ကျေးရွာ များမှ လှူဒါန်းခြင်းဖြင့် ရယူလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရ အနေဖြင့် မြေယာ ရယူခြင်းအတွက် ငွေကြေးထောက်ပံ့မည် မဟုတ်ပါ။ တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ် နှင့် ကျေးရွာတို့မှ အဆိုပြုထားသော ချိန်ညှိမှုများအတိုင်းမြေယာကို ရယူပြီးမှသာ လမ်း ဖောက်လုပ်ရေး လုပ်ငန်း အတွက် နိုင်ငံတော်မှ ဤမဟာဗျူဟာအောက်တွင် ငွေကြေးထောက်ပံ့ပေးမည်ဖြစ် သည်။ မြေယာ ရယူမှု မပြီးမြောက်သေးပါက တည်ဆောက်ရေး လုပ်ငန်းများအား ဆိုင်းငံ့ထားရမည်ဖြစ်ပြီး ဒုတိယ ဦးစားပေး ကျေးရွာသို့ ငွေကြေးကို ထောက်ပံ့ သွားမည် ဖြစ်သည်။ မြေယာ ရယူမှု ပြီးမြောက်မှ သာလျှင် ဖောက်လုပ်ရန် ရည်ရွယ်ထားသောလမ်းသည် ဤအစီအမံအောက်တွင် ငွေကြေး ထောက်ပံ့မှု ရယူရန် အကျိုးဝင်မည် ဖြစ်သည်။

၉၀။ ၂၀၃၀ အမှီ ကျေးရွာစုစုပေါင်း၏ (၉၀%)အား လမ်းပန်းဆက်သွယ်မှု ပံ့ပိုးပေးရန် ရည်ရွယ် ချက်ဖြင့် အသစ်ဖောက်လုပ် သော လမ်းများသည် ခြောက်သွေ့ရာသီသုံး လမ်းများသာ ဖြစ်ရမည်။

မဟာဗျူဟာအောက်ရှိ (၈၀%)သော ကျေးရွာများအား ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် လမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပေးသွားမည့် အစီအစဉ်နှင့် လူဦးရေ(၅၀၀)နှင့်အထက်ရှိသော ဦးစားပေး ကျေးရွာများ နှင့် ပတ်သက်နေမှသာ ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် စံနှုန်းများဖြင့် လမ်းသစ်များကို ဖောက်လုပ် သွားမည် ဖြစ်သည်။

အကျဉ်းချုပ်

ဤမဟာဗျူဟာ၏ အကောင်အထည်ဖော် ရာတွင် တိုးတက်မှုအား စောင့်ကြည့်ရန် အောက်ဖော်ပြပါ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုညွှန်းကိန်းများနှင့် သတ်မှတ်ချက်များကို အသုံးပြု ရပါမည်။ ညွှန်ကိန်းအသီးသီးအတွက် ၂၀၁၆ ခုနှစ် အောက်ခြေမျဉ်း တန်ဖိုးများ (baseline values) ကို အခြေခံတွက်ချက်ထားပြီး ၂၀၂၀ နှင့် ၂၀၂၅ ခုနှစ်များ ၌ အလယ်အလတ် ရည်မှန်းချက်များအပါအဝင် ၂၀၃၀ခုနှစ်အတွက် ရည်မှန်းထားရှိပြီး ဖြစ်ပါ သည်။ ပြက္ခဒိန် နှစ်တစ်နှစ်၏ အဆုံးလ၌ယင်းနှစ်၏ အခြေခံအချက်များပေါ် အခြေခံ၍လုပ်ငန်း ဆောင်ရွက် မှုညွှန်းကိန်းများအား တွက်ချက်သွားမည်ဖြစ်သည်။မဟာဗျူဟာ ရည်မှန်းချက် အောင်မြင် ရန် ရည်ရွယ်ချက်ဖြင့် နောက်နှစ် ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွက် ဘတ်ဂျက် လျာထားနိုင်စေရန် အလို့ငှာ လုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်မှု ညွှန်းကိန်းများ တိုးတက် ဆောင်ရွက် ရလိမ့်ဖြစ်သည်။

၉၁။ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သော လမ်းများဖြင့် မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးရွာအားလုံး၏ (၈၀)ရာခိုင်နှုန်းကို ဆက်သွယ်မှုနှင့် မည်သည့်လမ်းဖြင့်မဆိုအနည်းဆုံးကျေးရွာ (၉၀) ရာခိုင်နှုန်းကို မဟာ ဗျူဟာရည်မှန်းချက် အောင်မြင်တိုးတက်မှုတို့ကိုစောင့်ကြည့် ရန်အတွက် အောက်ဖော်ပြပါ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုညွှန်းကိန်းများနှင့် သတ်မှတ်ချက်များကိုအသုံးပြုရပါမည်။ အောက်ခြေမျဉ်း တန်ဖိုးများ (baseline values) ကို ကျေးရွာဆက်သွယ်မှုအပေါ် အခြေခံတွက်ချက်ထားသည်။ CRRN နှင့် ပတ်သက်သော အစစ်အမှန်အချက်အလက်များကိုလည်း ၂၀၁၇ ဒီဇင်ဘာလတွင် မြို့နယ်အားလုံးမှ ကောက်ခံရရှိမည်ဖြစ်ပါသည်။

၉၂။ အောက်တွင်စာရင်းပေးထားသော ၂၀၃၀ ခုနှစ် နောက်ဆုံး သတ်မှတ်လျာထား ချက်များ သည် ဤမဟာဗျူဟာ ရည်မှန်း ချက်ပန်းတိုင်များအပေါ် အခြေခံဖွင့်ဆိုထားပြီး၊ ၂၀၂၀ နှင့် ၂၀၂၅ ခုနှစ် အောင်မြင်မှုအတွက်သတိထား လျှောက်လှမ်းသော သတ်မှတ်လျာထားချက် များဖြစ်သည်။ အဓိကလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုညွှန်းကိန်းများသည်မြို့နယ်အဆင့် ကောက်ယူထားသော အချက် အလက် ကို အသုံးပြုမည်ဖြစ်ပြီး၊ နှစ်ကုန်ဒီဇင်ဘာလတွင် နှစ်စဉ်အခြေခံ ယူနစ်ပေါ် အခြေခံ တွက်ချက်ရမည်ဖြစ်သည်။ တွက်ချက်ရရှိထားသော ညွှန်းကိန်းများကို ပြည်နယ်နှင့် တိုင်း ဒေသအဆင့်ရှိ ဒေသဆိုင်ရာ လမ်းတံတားကြီးကြပ်ရေး ကော်မတီများ၊ ပြည်ထောင်စု အဆင့်မှ ဒေသဆိုင်ရာ လမ်းတံတား အကောင်အထည်ဖော်ရေးကော်မတီ ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်မှ ဒေသ ဆိုင်ရာ လမ်းတံတားကြီးကြပ်ဆောင်ရွက်မှု ကော်မတီနှင့် ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီး လွှတ်တော် များ၊ပြည်ထောင်စု လွှတ်တော်များသို့ ပေးပို့ရပါမည်။ နှစ်စဉ် ဒီဇင်ဘာလ ကုန်ရရှိသော ၎င်းညွှန်းကိန်း များဖြင့် တွက်ချက်တင်ပြမှုသည် လာမည့် ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွက် လိုအပ်ချက် များကိုညှိနှိုင်းပြီး ကျေးလက်လမ်း ရန်ပုံငွေအစီအစဉ်များအားခွင့်ပြုလုပ်ဆောင်ရန်ဖြစ်သည်။ဤ

သည်မှာ မဟာဗျူဟာအတွက် နောက်ဆုံးလျာထားသတ်မှတ်ချက်များကို အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်ရန်ရည်ရွယ် ပါသည်။

ဇယား ၁၄ - ကျေးရွာလမ်းများဆက်သွယ်မှုအတွက်အဓိကလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုညွှန်းကိန်းများ

ဆောင်ရွက်မှု ညွှန်းကိန်း Key Performance Indicator	Baseline 2016*	Target 2020	Target 2025	Target 2030
မည်သည့်အမျိုးအစားလမ်းဖြင့်မဆို ကျေးရွာများ ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှု	86%	88%	90%	92%
ရာသီမရွေးအသုံးပြုနိုင်သည့် ကျေးရွာများ ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှု	50%	60%	70%	80%
ကျေးရွာနေလူဦးရေ (၁၀၀၀)နှင့်အထက် ရှိကျေးရွာများ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်း အသုံးပြုမှု	67%	100%	100%	100%
ကျေးရွာနေလူဦးရေ (၅၀၀)နှင့်အထက် ရှိကျေးရွာများ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင် သည့် လမ်း အသုံးပြုမှု	55%	70%	95%	100%
ကျေးရွာနေလူဦးရေ (၂၅၀)နှင့်အထက် ရှိကျေးရွာများ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင် သည့် လမ်း အသုံးပြုမှု	47%	56%	65%	75%
ကျေးလက်နေပြည်သူများ လမ်းအသုံးပြုနိုင်မှု	88%	90%	92%	95%
ကျေးလက်နေပြည်သူများ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်း အသုံးပြုနိုင်မှု	58%	67%	77%	87%
ကျေးလက်လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှု ပေးနိုင်သည့် ကျေးရွာများ	N/A	60%	70%	80%
အနည်းဆုံး ခြောက်သွေ့ရာသီအသုံးပြုနိုင်သည့် အဓိကလမ်းကွန်ယက် ဆောင်ရွက်ထားရှိမှု	78%	81%	84%	88%
ကျေးလက်လမ်းများအားလုံး ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်း အသုံးပြုနိုင်မှု	30%	40%	55%	70%
လက်ရှိ တည်ရှိပြီး ကျေးလက်လမ်းများ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သည့် လမ်း အသုံးပြုနိုင်မှု	38%	52%	66%	80%
ကျေးလက်လမ်းများ အဆင့်မြှင့်ရန် လမ်းအရှည်	0 miles	9,000 miles	18,000 miles	28,000 miles
ကျေးလက်လမ်း တည်ဆောက်ရန် လမ်းအရှည်	0 miles	2,000 miles	4,000 miles	6,500 miles

၉၃။ စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးမှု လုပ်ငန်းအဆင်ပြေချောမွေ့စေရန် အလို့ငှာ ကျေးလက်ဦးစီးဌာန (DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MOBA) မှပုံမှန်အချက် အလက်ရရှိချက်များဖြင့် ကျေးလက်လမ်း database ဆိုင်ရာ အချက်အလက်များကို ဖွံ့ဖြိုးအောင် လုပ်ရပါမည်။ ၎င်းအချက် အလက်များထဲတွင် CRRN လမ်းအားလုံး၏အချက်အလက်များ၊မှတ်ပုံတင်ထားသော ကျေးလက်များ၏ အချက်အလက်များ၊ ကျေးလက်လူဦးရေနှင့် ဆက်သွယ်သွားလာနိုင်မှု အခြေအနေများ ကိုပါဝင်ထည့်သွင်းထားရမည်။ ထို့ပြင် မြို့နယ်တစ်ခုစီ၏ CRRN သတ်မှတ်ချက် အချက် အလက်များနှင့် ပေါင်းစပ်ပြီး ၂၀၁၇ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ တွင် ၎င်း database ကို ဖွံ့ဖြိုးအောင် လုပ်ဆောင်မည်ဖြစ်သည်။

အကျဉ်းချုပ်

၂၀၁၆ ခုနှစ်မှာ လမ်းပန်ဆက်သွယ်ရေး နှင့်ဆက်သွယ် သည့် ဝန်ကြီးဌာန(၄)ခု ပါဝင်သည့် ဒေသန္တရလမ်း၊တံတားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကော်မတီ(၃)ခုအား ဖွဲ့စည်းခဲ့ပါသည်။ ယင်းကော်မတီ၌ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီး ဌာန၊နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနနှင့် စိုက်ပျိုးရေး၊မွေးမြူရေးနှင့် ဆည်မြောင်း ဝန်ကြီးဌာန လက်အောက်ရှိကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဦးစီးဌာန တို့ပါဝင်သည်။ဒေသန္တရ လမ်း၊တံတား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက် ရေးဗဟိုကော်မတီသည် ရည်မှန်းချက်များ အောင်မြင်ရန် မဟာဗျူဟာများ ချမှတ် ဆောင် ရွက်လိမ့် မည်ဖြစ် သည်။ယင်းကော်မတီ သည် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအစီအမံများ အတည်ပြုခြင်း၊ ပြည်ထောင်စု အစိုးရအဖွဲ့၊ ပြည်နယ် ၊တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့နှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်အဖွဲ့များထံ ရန်ပုံငွေ တောင်း ခံခြင်း ၊ လမ်းရန်ပုံငွေ (Road Fund)မိတ်ဆက်ပေးခြင်းနှင့် ကျေးလက်လမ်း၊ တံတား စံနှုန်း သတ်မှတ်ချက် များအားအတည်ပြုပေးရမည်ဖြစ်သည်။ ဒေသန္တရလမ်း၊တံတား ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းကော်မတီ သည် ကျေးလက်လမ်း၊တံတား ဒီဇိုင်း သတ်မှတ် ချက်ရေးဆွဲခြင်း၊မဟာဗျူဟာလုပ်ငန်းတိုးတက်မှုအားစောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်း၊ပြည်နယ် ၊တိုင်းဒေသကြီး၏ နှစ်စဉ် ရန်ပုံငွေလျာထားမှုကို သတ်မှတ်ပေး ခြင်းစသည် လုပ်ငန်း များ ဆောင်ရွက်ရလိမ့်မည်။ ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးများ၏ ဒေသဆိုင်ရာ လမ်း၊တံတား ဖွံ့ဖြိုးရေးကြီးကြပ်မှုကော်မတီသည် ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသ ကြီးများ၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အစီအမံများ ပြင်ဆင်ခြင်း၊ မြေယာလျော်ကြေး ဆောင်ရွက် ပေးရန် လိုအပ်ပါက ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ မြို့နယ်များ၏ နှစ်စဉ်ရန်ပုံငွေလျာထားမှုကို အတည်ပြုပေးခြင်း နှင့် မတူညီသည့်ဝန်ကြီးဌာနများနှင့်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခြင်းစသည်တို့ဆောင်ရွက် ရလိမ့်မည်။

နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနနှင့် ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန တို့ သည် မြို့နယ် အသီးသီး၏ အဓိကကျေးရွာချင်းဆက်လမ်း (CRRN)သတ်မှတ်ခြင်း၊ နှစ်စဉ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံ မှု အစီ အမံများ ပြင်ဆင်ခြင်း၊အဆင့်မြင့် အဆင့်များပေါင်းစပ်ခြင်း၊ အတည်ပြုပြီးသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အစီအမံအား အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အဆင့်(၃)ဆင့်စနစ်ဖြင့် အရည်အသွေးစစ်ဆေးခြင်းအားမိတ်ဆက်ခြင်းနှင့် ဆောင်ရွက် ခြင်း၊ လမ်းလုပ်ငန်းနှင့် သက်ဆိုင်သည့် အချက် အလက်များ ပုံမှန်ကောက်ယူ ခြင်း နှင့် ရရှိသည့်အချက်အလက်များအား ကျေးလက်လမ်း အခြေခံ အချက်အလက်၌ ဖြည့်သွင်း ဆောင်ရွက်ရလိမ့်ဖြစ်သည်။

အကျဉ်းချုပ်

အဆင့်မြင့်ခြင်းလုပ်ငန်း၊ တည်ဆောက်ခြင်း လုပ်ငန်း နှင့် ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်း လုပ်ငန်းများအား ပြည်သူ့ကို အခြေခံ သည့်အဖွဲ့အစည်း များ(သို့) ပုဂ္ဂလိက လုပ်ငန်းရှင် များဖြင့်ဆောင်ရွက်လိမ့်မည်။ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနနှင့် နယ်စပ် ရေးရာဝန်ကြီးဌာနတို့ ပူးပေါင်း၍ သုတေသနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးယူနစ် အား ထူထောင်သွား မည်ဖြစ်ပြီး အဆိုပါသုတေသနယူနစ်မှ လုပ်ငန်းသုံးပစ္စည်းများ စမ်းသပ်ခြင်း၊ အရည် အသွေးစစ်ဆေးခြင်း၊ စံနှုန်းအသစ်ဖြင့် လမ်းများ စမ်းသပ် တည်ဆောက်ခြင်း ဆောင်ရွက် လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ၂၀၂၀ခုနှစ်တွင် ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့် ရှိသော နိုင်ငံတော် ကျေးလက် လမ်း ကိုယ်စားလှယ်(National Rural Road Agency, NRRA) အား ဖွဲ့စည်းသွား မည်ဖြစ်ပြီး ၎င်းသည် ကျေးလက်လမ်းကဏ္ဍ စီမံခန့်ခွဲခြင်း (အရည်အသွေး စစ်ဆေးခြင်း၊ အစီအမံ ရေးဆွဲခြင်း၊ စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်း..) တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်လိမ့်မည်။ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ကျေးလက်လမ်းကဏ္ဍပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုကိုပိုမို ကောင်းမွန် လာစေမည်ဖြစ်သည်။

၉၄။ ကျေးလက်လမ်းကဏ္ဍတွင် အဖွဲ့အစည်းများစွာပါဝင်ပါသည်။ ထိုအဖွဲ့အစည်းများထဲမှ စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် ဆည်မြောင်းဝန်ကြီးဌာန (MOALI) လက်အောက်မှ ကျေးလက်/ ဦးစီးဌာန(DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MOBA) တို့သည် အဓိကအခန်းကဏ္ဍ မှ ပါဝင်ပါသည်။ ထို့အပြင် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန (MOC) လက်အောက်ရှိ အဝေးပြေးလမ်း မကြီးများဦးစီးဌာန (DOH)နှင့် တံတားဦးစီးဌာန(DOB)၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီး ဌာန(MoTC) လက်အောက်ရှိ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန တို့သည်လည်း အရေးပါသောအခန်းကဏ္ဍတို့တွင်ပါဝင်ပါသည်။ ထိုဝန်ကြီးဌာန များနှင့် ဦးစီးဌာနများ တစ်ခုနှင့် တစ်ခုညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်မှုရှိစေရန် အမျိုးသားအဆင့်ဒေသန္တရလမ်းတံတားများဖွံ့ဖြိုးတိုး တက်ရေး ဗဟိုကော်မတီ၊ အမျိုးသားအဆင့် ဒေသန္တရလမ်းတံတားများအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရေး ကော်မတီနှင့် ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းအဆင့် ဒေသဆိုင်ရာလမ်းတံတားများ လမ်းညွှန် ကြီးကြပ်ရေး ကော်မတီဟူ၍ ကော်မတီ (၃) ခုကို ၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ပါသည်။ ထိုကော်မတီ များသည် ကျေးလက်လမ်းများရရှိရေးနှင့် အသုံးပြုနိုင်ရေးအတွက် အမျိုးသားအဆင့် မဟာဗျူဟာ အား အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် အတူတကွတာဝန်ယူပါမည်။

၉၅။ စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့်ဆည်မြောင်းဝန်ကြီးဌာန (MOALI)။ MOALI လက်အောက် တွင်နယ်နိမိတ်ပိုင်းခြားထားသောလမ်းများနှင့်တံတားများ၏ ကျေးလက်လမ်းများအား ကျေးလက် ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန(DRD)မှ ကျေးလက်လမ်း၊ တံတားဌာနခွဲမှ စီမံ ခန့်ခွဲပါသည်။ DRDမှ ကျေးလက် လမ်းများ အပါအဝင် အခြားလုပ်ငန်းများအား ကြည့်ရှုစစ်ဆေးနိုင်ရန် မြို့နယ်၊ ခရိုင်နှင့် ပြည်နယ်/တိုင်းဒေသကြီးအဆင့် ရုံးများမှကြီးကြပ်ပါသည်။

၉၆။ **နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MOBA)**။ MOBA သည်မြို့နယ်များစွာအား ခြံငုံမိသော ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီး၊ခရိုင်၊မြို့နယ် များမှ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက် ကြီးကြပ်ရေးရုံးများ (Department of Supervisor Offices, DSO) တာဝန်ရှိသော အစိတ်အပိုင်း ကဏ္ဍအသီးသီး၏ ကျေးလက် လမ်းများအား ကြည့်ရှု စစ်ဆေး ရမည်ဖြစ်ပါသည်။

၉၇။ **ဒေသန္တရလမ်း၊တံတားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဗဟိုကော်မတီ** ။ဒေသန္တရ လမ်း၊တံတားများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဗဟိုကော်မတီသည် ဝန်ကြီးဌာနအသီးသီးမှ ဝန်ကြီးများ ၊ပြည်နယ်နှင့်တိုင်း ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးများ၊ DRDနှင့်MOBAမှ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များ နှင့် MOC နှင့် MoTC မှ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များမှ စီမံညွှန်ကြားပါသည်။ ၎င်းတို့သည် ကျေးလက်လမ်းများ ရရှိရေးနှင့် အသုံးပြုနိုင်ရေးအတွက် ဤအမျိုးသားမဟာဗျူဟာ အတည်ပြုခြင်းနှင့် ထုတ်ဝေခြင်းတို့တွင် တာဝန်ယူရပြီး ၎င်းတို့၏ ရည်ရွယ်ချက်များ အောင်မြင်ရရှိရာတွင်လည်း ကြီးကြပ်ရမည် ဖြစ်ပါ သည်။ဗဟို ကော်မတီမှ ရင်းနှီးမြုပ်နှံမှု စီမံကိန်းအတည်ပြုခြင်း၊ လမ်းရန်ပုံငွေ မိတ်ဆက်ခြင်း၊ အမျိုးသားကျေးလက်လမ်း ကိုယ်စားလှယ်များဖွဲ့စည်းခြင်းနှင့် ကျေးလက်စံနှုန်းနှင့် သတ်မှတ် ချက်များ ထုတ်ပြန်ခြင်းတို့ကိုဆောင်ရွက်ရပါသည်။

၉၈။ **ဒေသန္တရလမ်း၊တံတားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရေးကော်မတီ**။ ဒေသန္တရ လမ်း၊ တံတားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အကောင်အထည် ဖော်ဆောင်ရေးကော်မတီသည် MOC နှင့် MoTC မှ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များ၊ DRD,RTAD, DOH,DOB နှင့် MOBA မှ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များ မှဦးစီးဆောင်ရွက်ပါသည်။ ထို့အပြင်၎င်းတို့မှ ကျေးလက်လမ်းစံနှုန်း များပြင်ဆင်ခြင်း၊ကျေးလက်လမ်းလုပ်ငန်းများအရည်အသွေးထိန်းသိမ်းခြင်း၊ မြေပိုင်ဆိုင်မှုလွယ်ကူ ချောမောစေခြင်းနှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ကျေးလက်လမ်း ကဏ္ဍညွှန်းကိန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ တိုးတက်မှု အစီရင်ခံစာပြင်ဆင်ခြင်း တို့ကို ဆောင်ရွက်ပါမည်။ ဤကော်မတီသည် ဘက်စုံနှစ်စဉ် စီမံကိန်းများကို ပြန်လည်သုံးသပ်ခြင်းအတွက် တာဝန်ရှိပါသည်။

၉၉။ **ဒေသဆိုင်ရာ လမ်း၊တံတားကြီးကြပ်ရေး ကော်မတီ**။ဒေသဆိုင်ရာလမ်း၊တံတားများ ကြီးကြပ်ရေး ကော်မတီကို ပြည်နယ် နှင့် တိုင်းအသီးသီး၌ထားရှိပြီး ထိုပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီး ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးမှ ဦးစီးဆောင်ရွက်ပါသည်။ အခြားအဖွဲ့ဝင်များမှာ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းအဆင့်မှ ကျေးလက် ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန(DRD)၊လမ်းဦးစီးဌာန(DOH)၊နယ်စပ်ဒေသနှင့် တိုင်းရင်းသား လူမျိုးများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန(MOBA)နှင့် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန (RTAD) တို့မှ ညွှန်ကြားရေးမှူး တို့ဖြစ်ပါသည်။ထိုကော်မတီသည် ပြည်နယ်တိုင်း တစ်ခုစီ၏ မြို့နယ်အသီးသီးတို့မှ ကျေးလက်လမ်းများ၏ ရင်းနှီးမြုပ်နှံမှု စီမံကိန်းရေးဆွဲ ပြင်ဆင်ခြင်း တို့အတွက် တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ရပါသည်။

၁၀၀။ **အခြားသောဝန်ကြီးဌာနများ**။ ပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်လွယ်စေရိယာ(သစ်တော၊ Protectd areas) (သို့) ယဉ်ကျေးမှုအရ အရေးကြီးစေရိယာ (ဘာသာရေးနေရာ၊ ရှေးဟောင်းနေရာ) များ (သို့) မီးရထားလမ်း ဖြတ်လမ်း (သို့) အခြား အခြေခံအဆောက်အအုံများ ဖြတ်သွားသော ကျေးလက်

လမ်းများ၌ နယ်စပ်ရေးရာ၊ ကျေးလက်ဦးစီးတို့မှ ဒေသဆိုင်ရာ လမ်းများ ဖွံ့ဖြိုးရေးကြီးကြပ်မှု ကော်မတီ၏ အထောက်အကူနှင့် သက်ဆိုင်သည့် ဝန်ကြီးဌာနများနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရ မည်ဖြစ်ပါသည်။

၁၀၁။ **စီမံကိန်းပြင်ဆင်ခြင်းနှင့်အတည်ပြုခြင်း။** မြို့နယ် DRD ဝန်ထမ်းများနှင့် MOBA ၏ DSS ရုံးမှ ဝန်ထမ်းများသည် ကျေးရွာအုပ်စုခေါင်းဆောင်များ၏ အကူအညီဖြင့် CRRN ကို ရှင်းလင်းဖော်ပြခြင်းနှင့် အဆောက်အအုံသစ်များဖော်ထုတ်ပြီး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု စီမံကိန်း ရေးဆွဲ ပြင်ဆင်ခြင်း၊ နှစ်စဉ်နှစ်တိုင်းပြုပြင် ထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် အဆင့်မြှင့်ခြင်းလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက် ခြင်း၊ လိုအပ်သည့်ငွေကြေးထောက်ပံ့မှု တို့ကိုဆောင်ရွက်ရပါသည်။စီမံချက်ရေးဆွဲရာတွင် ခရိုင်နှင့် တိုင်းဒေသကြီး၊ပြည်နယ်တို့ ပါဝင်ဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်သည်။ ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီး ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနတို့ စီမံကိန်းအား စုစည်းထားပြီး ပြည်နယ်/တိုင်းအစိုးရနှင့် ဒေသဆိုင်ရာလမ်း၊ တံတားကြီးကြပ်ရေး ကော်မတီသို့ အကြံဉာဏ်နှင့် ကန့်ကွက်ရန်မရှိကြောင်းအတွက် ဆွေးနွေး ညှိနှိုင်းရန် တင်ပြရပါမည်။ ထို့အပြင် ဗဟိုကော်မတီ၊ဝန်ကြီးဌာနများနှင့်ဒေသဆိုင်ရာ လမ်း၊တံတားအကောင်အထည် ဖော်ဆောင်ရေး ကော်မတီနှင့် ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော် ထံသို့ အတည်ပြုချက် တင်ပြတောင်းခံရမည်။

၁၀၂။ **ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုနှင့်ဘတ်ဂျက်ခွဲဝေမှု။** နှစ်စဉ် ပြည်ထောင်စုဘတ်ဂျက်ရန်ပုံငွေ ခွဲမှုအား လွှတ်တော်ထံမှ အတည်ပြုချက်ရယူလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။DRD နှင့် MOBA သည်ပြည်ထောင်စု ငွေစာရင်းနှင့် အဆိုပြုထားသော လမ်းရုံပုံငွေအား ဤမဟာ ဗျူဟာတွင် ဖော်ပြထားသည့်အတိုင်း ငွေကြေးခွဲဝေသတ်မှတ်မှု စံသတ်မှတ်ချက် အလိုက်ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းအသီးသီးသို့ ရရှိနိုင် သော ပမာဏကို ခွဲဝေ ချထားပေးပါသည်။ ပြည်ထောင်စုဘတ်ဂျက်ရန်ပုံငွေ လျာထားမှုသည် တိုင်းဒေသ ကြီး၊ပြည်နယ်အစိုးရထံမှ အတည်ပြုပြီးရန်ပုံငွေများဖြင့် ပြည့်စုံမည်ဖြစ်သည်။အချို့သော ပြည်နယ်၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် မြို့နယ်များ၌ ဖွံ့ဖြိုးရေးမိတ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများ၏ ရန်ပုံငွေအား လွှတ်တော်၏ အတည်ပြုချက်ရယူကာ ကျေးလက်လမ်းများ ကဏ္ဍ၌ အသုံးပြုသွားမည်ဖြစ်သည်။ ထိုခွဲဝေ သတ်မှတ်ပေးခြင်းကိုအမျိုးသားအဆင့်ဒေသန္တရလမ်းနှင့်တံတားအကောင်အထည် ဖော်ဆောင် ရေး ကော်မတီမှ သဘောတူ အတည်ပြု ရမည်ဖြစ်သည်။ မတူညီသော မြို့နယ်များ၏ ဘတ်ဂျက် ခွဲဝေမှု အား ပြည်နယ်/တိုင်းဒေသကြီးများမှ လျာထားရာတွင် ဒေသဆိုင်ရာလမ်း၊ တံတား ကြီးကြပ်ရေး ကော်မတီ၏ အတည်ပြုချက်ရယူ ရမည် ဖြစ်သည်။မြို့နယ် အဆင့်၌ ရရှိနိုင်သော ကျေးလက် လမ်းကဏ္ဍ ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုအား ရင်းနှီး မြှုပ်နှံရေးစီမံကိန်းနှင့် ဤမဟာဗျူဟာ တွင် ပြဌာန်း ထားသော ဦးစားပေး သတ်မှတ်ချက် စံများနှင့် အညီ ခွဲဝေ သတ်မှတ် ပေးမည် ဖြစ်ပါ သည်။

၁၀၃။ **ဝယ်ယူရေး။** ပြည်ထောင်စုရန်ပုံငွေနှင့် အဆိုပြုထားသောလမ်းရန်ပုံငွေမှ ငွေကြေး ထောက်ပံ့ထားသောကျေးလက်လမ်းလုပ်ငန်းများအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်းအား ပုဂ္ဂလိ ကကဏ္ဍမှ ကန်ထရိုက်တာများနှင့် လူထုအခြေပြုအဖွဲ့အစည်းများ အထိ တိုးချဲ့ ဆောင်ရွက် လာပါ သည်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန(သို့) နိုင်ငံတော်ဝယ်ယူရေးဥပဒေမှ ထုတ်ဝေပြဌာန်း ထားသော လုပ်ငန်းအကောင်အထည် ဖော်ဆောင်ရွက်ရေး သဘောတူညီချက် စာချုပ် (၂၀၁၄၊ ၂၀၁၆ခုနှစ် တွင်

ပြန်လည်မွမ်းမံခဲ့သည်) နှင့်အညီ ဝယ်ယူရေး အားဆောင်ရွက် ရမည် ဖြစ်သည်။ ကျေးလက် ဦးစီး(DRD)နှင့်နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန(MoBA)တို့သည်အခြားပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေး လုပ်ငန်း များအတွက်လည်း အသုံးလိုအပ်ပါက အသုံးပြုနိုင်သော အရေးပေါ် ပြုပြင် ထိန်းသိမ်းမှု၏ ရုံးတွင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်မှုအတွက်ပစ္စည်းကိရိယာများအား သတ်မှတ်ထားသောပမာဏ အနည်းငယ် သာရရှိပါသည်။ သို့သော် ကျေးလက်ဦးစီး (DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန (MoBA) သည် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများကို ထိရောက်ကျယ်ပြန့်စွာ တတ်နိုင်သလောက် လုပ်ဆောင်သွား ရန် ရည်ရွယ်ထားပါသည်။ဆန်းသစ်သော သဘောတူစာချုပ်နည်းစနစ်အား ဝယ်ယူရေး လုပ်ငန်းများ လွယ်ကူချောမွေ့ စေရန်နှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း လုပ်ငန်း များ (ဥပမာ၊ စွမ်းရည်အခြေပြုပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း စာချုပ်များ၊ အချိန်ကာလ အခြေပြု ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း စာချုပ်များ အစရှိသည်တို့)ကို အချိန်နှင့်တပြေးညီ ဆောင်ရွက် နိုင်ရန် စတင် မိတ်ဆက် ပေးပါသည်။

၁၀၄။ **ကြီးကြပ်ရေးနှင့်အရည်အသွေးထိန်းသိမ်းခြင်း။** အဆင့်(၃)ဆင့်စနစ်ကြီးကြပ်ရေး နှင့် အရည်အသွေး ထိန်းသိမ်းခြင်းကို စတင်မိတ်ဆက်ပါမည်။မြို့နယ် ကျေးလက်ဦးစီး (DRD) နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန(MoBA) ဝန်ထမ်း များသည် ငွေပေးချေခြင်း သဘောတူညီချက်မရခင် လုပ်ငန်းများ၏ အရည်အသွေးနှင့် ရာနှုန်းပြည်လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုစစ်ဆေးရန်အတွက် ပုံမှန် ကွင်းဆင်း စစ်ဆေးခြင်းကို ပြုလုပ်ရမည်ဖြစ်သည်။ လုပ်ငန်းအရည်အသွေးနှင့်အခြားသော ကိစ္စရပ်များနှင့်ပတ်သက်၍ လူမှုအဖွဲ့အစည်းများ၊ဒေသခံ လူမှုအသိုင်းအဝန်းများနှင့် လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်များမှ ဝေဖန်အကြံပြုချက် ကြားနာခြင်းဖြင့် အရည်အသွေးပိုင်းပိုမို ပြည့်စုံလိမ့်မည် ဖြစ်သည်။ ခရိုင်အဆင့် ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနနှင့်နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန တို့မှ ကျေးလက်လမ်းစီမံကိန်းလုပ်ငန်းများအား အနည်းဆုံး (၃၀%) အရည်အသွေး စစ်ဆေး လိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးများမှ ကျေးလက်ဒေသ ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက် ရေးဦးစီးဌာန နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနတို့မှ ကျေးလက်လမ်းစီမံကိန်းလုပ်ငန်းများအား အနည်းဆုံး (၁၀%) အရည်အသွေး စစ်ဆေးလိမ့်မည်ဖြစ်သည်။ ပြည်နယ်၊တိုင်းဒေသကြီးများမှ အရည်အသွေး စစ်ဆေး ချက်များအား ဒေသဆိုင်ရာလမ်း၊တံတားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ကြီးကြပ်မှု ကော်မတီထံ (၃)လ တစ်ကြိမ် တင်ပြရမည်။ ပြည်ထောင်စုအဆင့် ဦးစီးဌာနနှင့်ဝန်ကြီးဌာနတို့မှ ပျံ့ကျရွေးချယ်၍ လုပ်ငန်းခွင်အားလုံး၏ အနည်းဆုံး (၂%) အရည်အသွေးစစ်ဆေးခြင်းများ ဆောင်ရွက်လိမ့် မည် ဖြစ်သည်။ ပြည်ထောင်စုအဆင့် ဦးစီးဌာနများမှ အရည်အသွေးစစ်ဆေးချက် များ စုဆည်း၍ ဒေသန္တရ လမ်း၊တံတား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းကော်မတီထံသို့ ခြောက်လ တစ်ကြိမ် တင်ပြ ရမည်ဖြစ်သည်။ တတိယအကြံပေးအဖွဲ့အစည်း(Third Party Consultant)၊ လွတ်လပ်သည့် ကော်မတီများနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်တို့မှ ပါဝင်လာခြင်းဖြင့်လုပ်ငန်း များ၏ အရည်အသွေး စစ်ဆေးခြင်း တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။

၁၀၅။ ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနတို့ ပူးပေါင်း၍ သုတေသနနှင့် အရည်အသွေးစစ်ဆေးခြင်း၊ လုပ်ငန်းသုံးပစ္စည်းများ စမ်းသပ်ခြင်းနှင့် စံနှုန်းသစ်ဖြင့်

စမ်းသပ်ခြင်းစသည့် အရည်အသွေးဖွံ့ဖြိုးရေးများ ဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်သည်။ အရည်အသွေး စစ်ဆေးခြင်း၊ လုပ်ငန်းသုံးပစ္စည်းများ စမ်းသပ်ခြင်းဆောင်ရွက်ခြင်းများအတွက် ဓာတ်ခွဲခန်း (Laboratory) များ ထူထောင်နိုင်ရန်နှင့် ကျေးလက်ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန နှင့် နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနမှ ဝန်ထမ်းများအား အရည်အသွေး မြှင့်တင်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ဖွံ့ဖြိုးရေး မိတ်ဖက်များထံမှ အထောက်အပံ့များ ရယူ၍ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။

၁၀၆။ **စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်း။** ဖောက်လုပ်ထားသော၊ အဆင့်တိုးမြှင့်ထားသော၊ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းထားသော လမ်းအရှည်၏ အချက်အလက်များအား မြို့နယ်အဆင့် DRD နှင့် MOBA မှ ဝန်ထမ်းတို့မှ ကောက်ယူ၍ ဒေသဆိုင်ရာ လမ်းတံတား ကြီးကြပ်ရေး ကော်မတီသို့ သုံးလတစ်ကြိမ်တင်ပြရမည် ဖြစ်ပါသည်။ ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်သော လမ်းနှင့်ဆက်နေသော ကျေးရွာလူဦးရေ ရာခိုင်နှုန်း အချက်အလက်များအား မြို့နယ်နှင့် ပြည်နယ်/တိုင်း DRDနှင့်MOBA ဝန်ထမ်းတို့မှ ကောက်ယူပြီး ဒေသလမ်းနှင့်တံတား အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရေး ကော်မတီသို့ ၆-လ တစ်ကြိမ် တင်ပြရမည် ဖြစ်သည်။ ဤအချက်အလက် အမျိုးအစားများအား ကျေးလက်လမ်း database ထဲသို့ ရေးသွင်းဖော်ပြရန်အတွက် အမျိုးသားအဆင့် DRD နှင့် MOBA ရုံးများသို့ ပေးပို့ရမည်ဖြစ်သည်။ နှစ်စဉ် ဒီဇင်ဘာလတွင် မြို့နယ်နှင့် ပြည်နယ်/တိုင်း တစ်ခုစီအတွက် အဓိကစွမ်းဆောင်ရည်ပြည့်စုံမှုကိန်းများ အား ကျေးလက်လမ်း Database မှ အချက်အလက်များကို အသုံးပြု၍ တွက်ချက်ရပါမည်။ ဤရလဒ်များအား ဒေသန္တရလမ်းနှင့်တံတားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဗဟိုကော်မတီသို့ တင်ပြပြီး နောက်ဆက်တွဲ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွက် ကျေးလက်လမ်း ကဏ္ဍနှင့် ပြည်နယ်/တိုင်း အသီးသီးသို့ ခွဲဝေသတ်မှတ်ပေးသော ရံပုံငွေ ဆုံးဖြတ်ရာတွင် ကူညီ ထောက်ပံ့ပါသည်။

၁၀၇။ **ကျေးလက်ပို့ဆောင်ရေးဝန်ဆောင်မှု။** လိုအပ်ချက်များအပေါ်မူတည်၍ လူထုပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်ရေး တိုးတက်မှုအား စီစဉ်ပေးခြင်းဖြင့် ပြင်ဆင်ထားသော လမ်းအသုံးပြုနိုင်ရေးကို ပုဂ္ဂလိကအဖွဲ့မှ ဆောင်ရွက်ပေးပါသည်။ သို့သော် ပြင်ဆင်ထားသော လမ်းရရှိရေး ရည်ရွယ်ချက်အောင်မြင်ခြင်းနှင့် ထိုလူထုပို့ဆောင်ရေးဝန်ဆောင်မှုသည်၎င်းတို့သတ်မှတ်ထားသော ဝန်ဆောင်မှု အမျိုးအစား၊ အရည်အသွေးနှင့်ထိုဝန်ဆောင်မှု ကုန်ကျစရိတ်တို့သည်သင့်လျော် မှန်ကန်မှု ရှိခြင်းတို့အား စောင့်ကြည့် စစ်ဆေးရမည် ဖြစ်သည်။ အရည်အသွေးအား ပိုမို ကောင်းမွန်စေရန် နှင့် ဝန်ဆောင်မှု ကုန်ကျစရိတ်အား အသက်သာဆုံးဖြစ်စေရန် လိုအပ်သလို အားထုတ် ကြိုးပမ်းမှုများလည်း လိုအပ်ပါသည်။ RTAD သည် ဝန်ဆောင်မှု၏ အရည်အသွေးနှင့် ကျေးလက်ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှု ကုန်ကျစရိတ်များအား စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးရာတွင် DRD နှင့် MOBA တို့၏အကူအညီဖြင့် ဆောင်ရွက် ရမည်။ လူထုပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုအား အသုံးပြုနေသော ကျေးရွာအရေအတွက်၏ အချက်အလက်များကို ဒေသလမ်းနှင့် တံတားအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရေး ကော်မတီသို့ နှစ်စဉ် အစီရင်ခံရမည်ဖြစ်သည်။

၁၀၈။ **နိုင်ငံတော်ကျေးလက်လမ်းကိုယ်စားလှယ်။** ၂၀၂၀ခုနှစ်တွင် ကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရှိသော နိုင်ငံတော် ကျေးလက်လမ်း ကိုယ်စားလှယ် (NRRA) အား ဖွဲ့စည်းသွားမည်ဖြစ်ပြီး ၎င်းသည်

ကျေးလက်လမ်းကဏ္ဍ စီမံခန့်ခွဲခြင်းနှင့် ကျေးလက်လမ်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု စီမံကိန်း အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းနှင့် ပြင်ဆင်ခြင်းတို့အား တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်ရပါမည်။ NRRRA မှ ဤမဟာဗျူဟာနှင့် အခြားအစိုးရမူဝါဒအပေါ် အခြေခံ၍ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရေး စီမံကိန်းနှင့် ပြုပြင် ထိန်းသိမ်းရေး စီမံကိန်းတို့ကို ပြင်ဆင်ရပါမည်။ ဤ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရေး စီမံကိန်းနှင့် ပြုပြင် ထိန်းသိမ်းရေး စီမံကိန်း ရေးဆွဲခြင်းတို့အား ဒေသဆိုင်ရာ လမ်းနှင့် တံတား ကြီးကြပ်ရေး ကော်မတီနှင့် ဆွေးနွေး အကြံဉာဏ်ရယူပြီးမှ ဒေသန္တရ လမ်းနှင့်တံတားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အကောင်အထည် ဖော်ဆောင်ရေး ကော်မတီသို့ သဘောတူညီချက်ရယူရန် တင်ပြရမည်ဖြစ်သည်။ NRRRA သည် အတည်ပြုပြီးသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရေးနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေး စီမံကိန်းအား အကောင်အထည် ဖော်ရာတွင် စီမံ အုပ်ချုပ်ခြင်း၊ ဒေသဆိုင်ရာ လမ်းနှင့်တံတား ကြီးကြပ်ရေး ကော်မတီ နှင့်ဒေသန္တရ လမ်းနှင့် တံတားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရေး ကော်မတီသို့ တိုးတက်မှုအား အစီရင်ခံခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ရပါမည်။ ထို့အပြင် ကျေးလက်လမ်း Database စီမံခန့်ခွဲမှုကိုလည်း ဆောင်ရွက်ရပါမည်။

၁၀၉။ ပြည်နယ်/တိုင်းအဆင့်၌ အတည်ပြုပြီးသောလုပ်ငန်းများအား နေ့စဉ် စီမံခန့်ခွဲခြင်းကို ရင့်ကျက်သောအတွေ့အကြုံရှိ၍ ခရိုင်နှင့်မြို့နယ်အသီးသီးတွင် လုပ်နိုင်စွမ်းနှင့် တက်ရောက် ပါဝင်နိုင်မှုရှိသော အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများအား တာဝန်ပေးအပ်မည် ဖြစ်ပါသည်။ (အဖွဲ့အစည်း ပေါင်းစုံအား တာဝန်ပေးအပ်နိုင်ပါသည်။ သို့သော် မြို့နယ်တစ်ခုစီသည် အဖွဲ့အစည်း တစ်ခု၏ တာဝန်ယူခြင်းအောက်တွင်သာဖြစ်မည်။)လုပ်ငန်းများအား အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခြင်း အား တာဝန် ပေးအပ်ထားသော အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများ စီမံခန့်ခွဲကြီးကြပ်ထားသော စာချုပ်နှင့် အတူပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍနှင့် လူထုအခြေပြု အသင်းအဖွဲ့များသို့ တိုးချဲ့ ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။