वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन
आ.व. २०७९/८०

नेपाल सरकार
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
सडक विभाग

मा.प्रकाश ज्वाला
मन्त्री
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं, नेपाल

Hon'ble Prakash Jwala
Minister
Ministry of Physical Infrastructure & Transport
Singhadurbar, Kathmandu, Nepal

पत्र संख्याः
चलानी नं.:

शुभकामना !

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय नेपालको पूर्वाधार विकास र समृद्धिको क्षेत्रमा नेतृत्व गर्ने प्रमुख एवं जिम्मेवार निकाय हो। मुलुकको भौगोलिक, आर्थिक र रोजगारीलाई राष्ट्रिय रणनीतिक सडकको माध्यमबाट यातायात सञ्जालमा जोडेर देशको आर्थिक, सामाजिक विकासमा महत्वपूर्ण जिम्मेवारी वहन गरिरहेको छ।

नेपालको भौगोलिक जटिलताले सडक यातायातको सरल, सहज पहुँच र उपयोगमा कठिनाई छ। नेपालका धेरै गाउँबस्तीहरु चुरे तथा महाभारत श्रृंखलामा पर्दछन्। चुरे तथा महाभारत श्रृंखलामा गुणस्तरीय सडक निर्माण अहिलेको मूल चुनौति हो। भौगोलिक विकटता र आर्थिक अभाव झेल्दा झेल्दैपनि हामी सुरुङ युगमा प्रवेश गरिसकेका छौं।

नयाँ प्रविधिको उच्चतम् प्रयोग एवं विकासले नै हाम्रो मजबुत सडक सञ्जालको राष्ट्रिय लक्ष्यलाई भेटाउने छ। जसको सुरुवात भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले गरिसकेको छ। अतः सडक विभागले राष्ट्रिय राजमार्ग, रणनैतिक सडक, पुल निर्माण एवं सुरुङमार्ग जस्ता भौतिक संरचनाको विकास तथा विस्तार गर्दै आइरहेको छ।

सडक विभागले गत आर्थिक वर्ष २०७९।८० मा सम्पादित कामहरूलाई समेट्दै वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन प्रकाशन गर्न लागेकोमा खुसी व्यक्त गर्दछु। वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन प्रकाशन कार्यमा प्रत्यक्ष, अप्रत्यक्ष रुपमा जोडिनु हुने र खटिने सम्पूर्ण कर्मचारीलाई धन्यवाद दिन चाहान्छु। प्रकाशन हुन लागेको वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन सरोकारवाला लगायत सर्वसाधारण सबैमा उपयोगी र फलदायी हुनेछ भन्ने विश्वास लिएको छु। प्रकाशन निरन्तरताको हार्दिक शुभकामना व्यक्त गर्न चाहान्छु।

प्रकाश ज्वाला
मन्त्री

मा. प्रकाश ज्वाला
मन्त्री

मा. नन्दा चपाई
राज्यमन्त्री
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं, नेपाल

Hon'ble Nanda Chapai
State Minister
Ministry of Physical Infrastructure & Transport
Singhdurbar, Kathmandu Nepal

पत्र संख्या : २०८०/०८१
चलानी नं. : ५

शुभकामना !

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय नेपालको पूर्वाधार बिकास र सम्वृद्धिको क्षेत्रमा नेतृत्व गर्ने प्रमुख तथा जिम्मेवार निकाय हो। यस मन्त्रालयले मुलुकको आर्थिक क्षेत्र, भौगोलिक अवस्था तथा रोजगारीलाई राष्ट्रिय रणनीतिक सडकको माध्यमबाट यातायात संजालमा जोडेर देशको आर्थिक तथा सामाजिक बिकासमा महत्वपूर्ण जिम्मेवारी बहन गरिरहेको छ ।

नेपालको भौगोलिक जटिलताले गर्दा मुलुकका सबै भागमा सडक यातायातको सरल, सहज पहुँच र उपयोगमा कठिनाई छ।नेपालका अधिकांश गाउबस्तिहरु चुरे तथा महाभारत श्रृंखलामा पर्दछन । चुरे तथा महाभारत श्रृंखलामा गुणस्तरीय सडक निर्माण गरि सहज यातायाताको सेवा बिस्तार गर्नु हालको चुनौती हो ।भौगोलिक बिकटता र आर्थिक अभावका बावजुत पनि हामी सडक पूर्वाधारको आधुनिक र भरपर्दो आयाम शुरुङ्ग युगमा प्रवेश गरिसकेका छौ ।

नयाँ प्रविधिको उन्नतम प्रयोग एवं बिकासले नै मजवुत सडक संजालको राष्ट्रिय लक्ष्यलाई भेट्नेछ ।जसको शुरुवात भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले गरिरहेको छ ।त्यसैले सडक विभागले राष्ट्रिय राजमार्ग रणनीतिक सडक, पुल निर्माण एवं शुरुङ्गमार्ग जस्ता भौतिक संरचनाको बिकास तथा बिस्तार गर्दै आईरहेको छ ।

सडक बिभागले गत आर्थिक वर्ष २०७९/८० मा सम्पादित कार्यहरुलाई समेट्दै बार्षिक प्रगति प्रतिवेदन प्रकाशन गर्न लागेकोमा खुशी ब्यक्त गर्दछु । बार्षिक प्रागति प्रतिवेदन प्रकाशन कार्यमा प्रत्यक्ष, अप्रत्यक्ष रुपमा जोडीनुहुने र खटिने सम्पूर्ण कर्मचारीलाई धन्यवाद दिन चहान्छु । प्रकाशन हुन लागेको बार्षिक प्रगति प्रतिवेदन सरोकारवाला लगायत सर्वसाधारण सबैमा उपयोगी र फलदायी हुनेछ भन्ने बिश्वास लिएको छु ।साथै प्रकाशन निरन्तरताको हार्दिक शुभकामना ब्यक्त गर्न चाहन्छु ।

नन्दा चपाई
राज्यमन्त्री

मा. नन्दा चपाई
राज्यमन्त्री

नेपाल सरकार
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

शुभकामना

पूर्वाधारको विकास बिना देशको आर्थिक सामाजिक विकासको परिकल्पना गर्न सकिदैन। यस परिप्रेक्ष्यमा यातायात पूर्वाधारलाई पूर्वाधारको पनि पूर्वाधार भन्ने गरिन्छ । देशका विभिन्न भौगोलिक तथा आर्थिक क्षेत्रहरुलाई एक अर्कासँग आबद्ध गरी देशको आर्थिक तथा सामाजिक क्षेत्रको विकासमा टेवा पुयाउने सडक, पुल, सुरुङमार्ग जस्ता पूर्वाधारको विकास र विस्तार गरी राष्ट्रिय राजमार्ग तथा सडक संजालको विकास गर्नु आजको आवश्यकता हो। यसका लागि सडक विभागबाट सम्पादन भएका कार्यहरुको प्रगति विवरण विभागबाट आ.व. २०७९/८० को वार्षिक प्रगति प्रतिवेदनको रुपमा प्रकाशित भएकोमा मलाई खुसी लागेको छ।

सडक विभागबाट यातायात पूर्वाधारको क्षेत्रमा सडक तथा पुलहरुको विकास र हासिल गरेका उपलब्धिहरु, यसबाट समग्र अर्थतन्त्रमा परेको सकारात्मक प्रभावबारे सम्बद्ध निकायहरु, आम नागरिक एवं सडक प्रयोगकर्ताहरुलाई सुसूचित गराउने उद्देश्यले प्रकाशित यस प्रतिवेदन सरोकारवाला सबैलाई उपयोगी हुनेछ । जनताको सूचना पाउने हक समेतको प्रत्याभूति हुनेगरी सडक विभाग र मातहतका सबै निकायहरु बीच आ. व. २०७९/८० मा संचालन गरेका कार्यहरुको जानकारी उपलब्ध गराई पारदर्शिताको माध्यमबाट सुशासन कायम गर्न प्रस्तुत प्रतिवेदनले सहयोग पुर्याउने छ । साथै देशभित्र र बाहिरका सबै सरोकारवालाहरु समक्ष विभागले गत आर्थिक बर्षमा सम्पन्न गरेका क्रियाकलापहरुको अद्यावधिक जानकारी प्रवाह गर्नेछ।

अन्त्यमा, सडक विभाग अन्तर्गत सञ्चालन गरिएका आयोजनाहरुको सफल कार्यान्वयनमा संलग्न यस मन्त्रालय एवं सडक विभाग र अन्तर्गतका सम्बद्ध कर्मचारीहरु तथा प्रस्तुत प्रतिवेदन तयार गर्ने र प्रकाशित गर्ने कार्यमा संलग्न सबैलाई धन्यवाद दिदै आगामी दिनमा सडक विभागबाट सम्पादन हुने कार्यहरुको प्रभावकारितामा अभिवृद्धि हुनेछ भन्ने विश्वास गरेको छु ।

केशव कुमार शर्मा
सचिव

नेपाल सरकार
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
सडक विभाग

शुभकामना

नेपालको संविधानको धारा ५७ को उपधारा १ मा संघको अधिकार अनुसूची ५ मा उल्लिखित विषयमा निहित रहने उल्लेख रहेको र संघको अधिकार सूचीको बुदा नं २० मा "राष्ट्रिय यातायात नीति, रेल तथा राष्ट्रिय लोकमार्ग व्यवस्थापन" उल्लेख भएबाट सडक विभागको अधिकार मुलतः राष्ट्रिय लोकमार्गको व्यवस्थापन रहेको स्पष्ट छ । नेपालले लिएको दिर्घकालिन सोचका लक्ष्यहरुको प्राप्ति हाँसिल गर्ने उदेश्यका साथ हामीले पन्ध्रौं राष्ट्रिय विकास योजनाका महत्वपूर्ण चार आर्थिक बर्ष व्यतित गरिसकेका छौं । यस अवधिमा सडक विभाग संविधानमा उल्लिखित भए अनुसारका राष्ट्रिय लोकमार्गको व्यवस्थापनको अतिरिक्त नेपाल सरकारबाट स्वीकृत अन्य सडक तथा पुल निर्माणका कार्यक्रमहरु समेत कार्यन्वयन गर्दै आइरहेको छ ।

भर्खरै आर्थिक बर्ष २०७९/८० सम्पन्न भएको छ । विगतका प्रयासबाट ७६ जिल्लामा राष्ट्रिय यातायातको संजालको पहुंच पुगेको छ । हाल कायम ८० वटा राजमार्गको कुल लम्बाई १४,९४३ कि.मि. रहेको छ, सो मध्ये ७६७५ कि.मि. दुई लेन कालोपत्रे स्तरमा रहेका छन् भने २३० कि.मि. ४/६ लेनमा स्तरोन्नति भईसकेका छन्। नेपाल सरकारले घोषणा गरेका २४ वटा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु मध्ये पुष्पलाल (मध्यपहाडी) लोकमार्ग आयोजना, हुलाकी राजमार्ग आयोजना, उत्तर दक्षिण (कोशी कोरिडोर लोकमार्ग आयोजना), उत्तर दक्षिण (काली गण्डकी कोरिडोर लोकमार्ग आयोजना गैडाकोट राम्दी मालढुङ्गा सडक र बेनी जोमसोम कोरला सडक) र उत्तर दक्षिण (कर्णाली कोरिडोर लोकमार्ग आयोजना) गरी ५ वटा आयोजनाहरु सडक विभागले कार्यन्वयन गर्दै आईरहेको छ । यी आयोजनाहरुमा आ.ब. २०७९/८० को समाप्तिसम्म हामीले समष्टिगत रुपमा क्रमशः ७२.७०%, ९१%, ४२%, ४५%, ७३% र २४% प्रगति हासिल गरेका छौं। बिभिन्न सीमा र चुनौतिका बाबजुत अर्थिक बर्ष २०७९/८० मा सडक विभागले समष्टिगतरुपमा ६८.३९% प्रगति हासिल गरेको छ भने भौतिक उपलब्धि तर्फ यस आ. ब.मा ८२० कि.मि. कालोपत्रे, २२२ वटा पूल निर्माण र ५३८ कि.मि. आवधिक मर्मत कार्य सम्पन्न भएका छन। हामीले एशीयाली राजमार्गहरुलाई एशियाली मापदण्डमा बिस्तार गर्ने शुरु गरी उल्लेख्य प्रगति हासिल गरेका छौं । नेपालमा पहिलो सडक सुरुङमार्गको निर्माणकार्यले सन्तोषजनक गति लिएको छ । वातावरण, पर्यावरण मैत्री संरचना निर्माण एवं विकासमा वातावरण-आर्थिक-सामाजिक पक्षको सन्तुलनलाई प्राथमिकताका साथ अङ्गिकार गरिएको छ ।

आर्थिक बर्षको अन्त्य र नयाँ आर्थिक बर्षको सुरुमा आइपुग्दा, म गर्व र कृतज्ञताले भरिएको छु। गत बर्षको यात्रा हाम्रो राष्ट्रको पूर्वाधार विकासको लागि लचिलोपन, समर्पण र अटल प्रतिबद्धता साबित भएको छ। हाम्रा सरोकारवालाहरूको अमूल्य सहयोगसँगै हाम्रो समर्पित पेशेवर टोलीले सबैका लागि कनेक्टिभिटी, पहुँच र सुरक्षा सुनिश्चित गर्दै नेपालको सडक सञ्जाल विस्तार गर्न अथक प्रयास गरेको छ। अथक प्रयासहरूद्वारा हामीले प्रगति र विकासको नयाँ युगको सुरुवात गर्दै थुप्रै सडक परियोजनाहरू सफलतापूर्वक सम्पन्न गरेका छौं। हाम्रा असाधारण कर्मचारीहरूको दृढ समर्पण बिना यी उपलब्धिहरू सम्भव थिएन। कर्मचारीहरूको अटल दृढता, प्राविधिक विशेषज्ञता, र टोली कार्य हाम्रो सफलताको आधारशिला भएको छ। म हाम्रो विभागका प्रत्येक सदस्यलाई हृदयदेखि धन्यवाद दिन्छु, जसको समर्पणले हामीलाई हाम्रो लक्ष्यको नजिक ल्याएको छ।

म हाम्रा आदरणीय सरोकारवालाहरू - स्थानीय समुदायहरू, साझेदार संस्थाहरू, सरकारी निकायहरू, र अन्तर्राष्ट्रिय सहयोगीहरूलाई पनि मेरो इमान्दार प्रशंसा व्यक्त गर्न चाहन्छु। तपाईंको निरन्तर समर्थन, मार्गदर्शन, र सहयोगले हाम्रो उपलब्धिहरूलाई आकार दिन मद्दत गरेको छ। सँगै, हामीले चुनौतिहरू पार गयौं र उज्यालो भविष्यको लागि मार्ग प्रशस्त गर्दै विजयहरू मनाएका छौं।

जब हामी हाम्रा उपलब्धिहरू प्रतिबिम्बित गर्छौं, हामी अगाडिको बाटोमा प्रतिबद्ध रहन्छौं। चुनौतिहरु धेरै हुन सक्छन् तर हाम्रा आकांक्षाहरु पनि उस्तै छन् । तपाईको निरन्तर सहयोगले हामी आगामी आर्थिक बर्षलाई नयाँ जोस र दृढ संकल्पका साथ अँगाल्न तयार छौं। हाम्रो ध्यान सडक पूर्वाधारको थप अभिवृद्धि, नवप्रवर्तनलाई बढावा दिने र हरेक नेपाली नागरिकलाई फाइदा हुने दिगो विकास सुनिश्चित गर्नमा रहनेछ। हामी अगाडि बढ्दै जाँदा, हाम्रो सामूहिक प्रयासले सपनाहरूलाई वास्तविकतामा रूपान्तरण गर्ने शक्ति राख्छ भन्ने कुरा याद गरौं। अगाडीको यात्रा कठिन हुन सक्छ तर मिलेर हरेक बाधालाई पार गर्दै प्रगतिको बाटोमा अगाडि बढ्नेछौं ।

अन्त्यमा, सडक विभागको सफलतामा सहयोग गर्नुहुने सबैमा हार्दिक आभार प्रकट गर्दछु। तपाईंको समर्पणले हाम्रो अभियानलाई बलियो, थप जोडिएको नेपाल बनाउन मद्दत गर्छ। हाम्रो साझा प्रतिबद्धताले समृद्ध भविष्यको बाटो उज्यालो बनाओस्।

सुशील बाबु ढकाल
महानिर्देशक

नेपाल सरकार

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

सडक विभाग

योजना तथा अनुगमन महाशाखा

शुभकामना

सडक विभाग अन्तर्गत आ. व. २०७९/८० मा ६१ वटा बजेट उपशिर्षक अन्तर्गत योजना / आयोजनाहरु संचालनमा रहेका थिए । वार्षिक कार्यक्रममा उल्लेख भएका कार्यक्रम मध्ये राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग, हुलाकी राजमार्ग, उत्तर दक्षिण (कर्णाली, कालीगण्डकी र कोशी) लोकमार्ग तथा मदन भण्डारी राजमार्ग योजना, पूर्व — पश्चिम राजमार्ग स्तरोन्नति तथा गल्छी त्रिशुली मैलुङ स्याफ्रुवेशी रसुवागढी सडक नेपाल सरकारको उच्च प्राथमिकतामा रहेका मुख्य आयोजनाहरु हुन । विभागबाट सडक, पुल निर्माण तथा मर्मत संभारको साथै सडक सुरक्षा अभिबृद्धि, फ्लाईओभर, सुरुङ मार्गहरुको अध्ययन, अनुसन्धान र राजमार्गहरुको डिजीटल डाटाबेस निर्माण तथा सडक, पुल निर्माण र मर्मतको लागि आवश्यक मेशीन, औजार, उपकरण आदिको व्यवस्थापन लगायत अन्य संस्थागत विकासका लागि पनि बिभिन्न कार्यक्रमहरु संचालन भई रहेका छन् ।

आ.व. २०७९/८० को अन्त्यमा नयाँ ट्र्याक निर्माण ५०० कि.मि. लक्ष्य रहेकोमा २४३ कि.मी., खण्डास्मित १००० कि.मि. लक्ष्य रहेकोमा ६२८ कि.मी. र सडक कालोपत्रे स्तरमा १३०० कि.मि. लक्ष्य रहेकोमा ८२० कि.मी. नयाँ कालोपत्रे र २४९ कि.मि. पुनः निर्माण तथा पुनर्स्थापना कार्य सम्पन्न भएको छ भने ७६१ कि.मि. आवधिक मर्मत गर्ने लक्ष्य रहेकोमा ५३८ कि.मि. आवधिक मर्मत कार्य सम्पन्न भएको छ। साथै ३०० वटा पुल निर्माण गर्ने लक्ष्य रहेकोमा २२२ वटा पुलहरु सम्पन्न भएका छन्। आ. व. २०७९/८० मा सडक विभाग अन्तर्गतका विकास आयोजना तर्फ विनियोजित कूल रकम रु. १ खर्ब २० अर्ब ५८ करोड (सडक बोर्ड बाहेक) मध्ये कुल वार्षिक खर्च ८२ अर्ब ४७ करोड खर्च भएको छ । यस अनुसार संशोधित विनियोजित वार्षिक रकमको ६८.३९ % वित्तिय प्रगति भएको छ। नवीनतम प्रविधिहरुको प्रयोग गर्दै सडक पूर्वाधारको विकासमा आउँदा बर्षहरुमा थप प्रगति हासिल गर्ने र सुधारका कार्यक्रमहरु प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयनमा ल्याइने छन्।

यस प्रतिवेदन तयारीको सिलसिलामा आवश्यक पर्ने विभिन्न जानकारी एवं विवरणहरु उपलब्ध गराई सहयोग गर्नुहुने सडक विभाग मातहत रहेका महाशाखाहरु, आयोजना निर्देशनालयहरु, योजना कार्यालयहरु, सडक डिभिजनहरु र प्रतिवेदन तयारीमा खटिने योजना, अनुगमन तथा मुल्यांकन शाखाका कर्मचारीहरुलाई हार्दिक धन्यवाद दिन चाहन्छु। प्रतिवेदनलाई अझ तथ्यपरक एवं विश्लेषणात्मक तुल्याउन भविष्यमा सम्बन्धित सबै निकायहरुले अघिल्ला विवरणहरुलाई अध्ययन गरेर समयमै भएको प्रगति उपलब्ध गराउन सके प्रतिवेदनको महत्व अझ बढाउन सकिने छ। यसबाट प्रतिवेदन समयमै प्रकाशित हुनेमात्र नभई गुणात्मक सुधारमा समेत सहयोग पुग्नेछ। अन्त्यमा, यो प्रतिवेदन सडक पूर्वाधार विकाससंग सम्बन्धित र जानकार रहन चाहने सबै पाठकवर्गहरुको लागि उपयोगी हुनेछ भन्ने विश्वास लिएको छु । साथै, यस प्रतिवेदनलाई आगामी बर्षहरुमा अझ बढी उपयोगी बनाउन पाठकहरुबाट रचनात्मक प्रतिक्रिया एवं सुझावहरुको अपेक्षा राखेको छु ।

रामहरि पोखरेल

उपमहानिर्देशक

संयोजक
श्याम कुमार यादव
शाखा प्रमुख
योजना, अनुगमन तथा मुल्यांकन शाखा

सदस्य
सौजन्य नेपाल
ईन्जिनियर
योजना, अनुगमन तथा मुल्यांकन शाखा

सदस्य
आशिष मानन्धर
ईन्जिनियर
योजना, अनुगमन तथा मुल्यांकन शाखा

सदस्य
दमन्ता देवी भट्टराई
ईन्जिनियर
योजना, अनुगमन तथा मुल्यांकन शाखा

सदस्य
बालेश्वर खड्का
सब-ईन्जिनियर
योजना, अनुगमन तथा मुल्यांकन शाखा

सम्पादकीय

सुशासन ऐन, २०६४ तथा सूचनाको हक सम्बन्धी ऐन, २०६४ अनुसार सार्वजनिक निकायको कामकारबाहीलाई अधिक उत्तरदायी, जिम्मेवार र पारदर्शी बनाउने क्रममा सार्वजनिक निकायबाट भए गरेका कामकारबाहीलाई सरल स्पष्ट र संगठित रुपमा जनसमक्ष ल्याउने प्रयास अनुरुप सडक विभाग र मातहतका निकायहरुबाट आ.व. २०७९/८० को दौरान सम्पादित कार्यहरुको वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन प्रकाशन गरी सरोकारवालाहरु समक्ष प्रस्तुत गरेका छौं।

यस प्रतिवेदनमा यस विभागबाट सडक पूर्वाधार सम्बन्धी महत्वपूर्ण सडक, पुल, सुरुङमार्ग निर्माणकार्य तथा मर्मत सम्भार आ.व. २०७९/८० मा भए गरेका कार्यहरुको प्रगति समावेश गरिएको छ। यसका अलावा विभाग मातहत निकायको संक्षिप्त परिचय, राष्ट्रिय गौरवका आयोजना, रुपान्तरणकारी योजनाहरु र अन्य महत्वपूर्ण योजनाहरुको परिचय तथा प्रगति उल्लेख गरिएकाले सेवाग्राही तथा सरोकारवालाहरुलाई जानकारी हासिल हुनेछ भन्ने विभाग परिवारको अपेक्षा रहेको छ।

प्रतिवेदन प्रकाशनको यस निरन्तरतामा समय सापेक्ष परिवर्तन र परिमार्जन गर्दै लैजाने यस विभागको सोचलाई सरोकारवाला सबैको अमूल्य राय, सुझाव र सल्लाहले अझ सहयोग पुयाउनेछ भन्ने हाम्रो विश्वास छ । अन्तमा यस प्रतिवेदनको प्रकाशनलाई प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष सहयोग प्रदान गर्नुहुने सबै कर्मचारी साथीहरु तथा अग्रज महानुभावहरुमा हार्दिक धन्यवाद ज्ञापन गर्न चाहन्छौ।

सहयोगी:
प्रजय शर्मा (कम्प्युटर अपरेटर)

यस प्रतिवेदन सडक विभागको वेबसाईट
www.dor.gov.np बाट डाउनलोड गर्न सकिन्छ ।

राय, सुझाव र सल्लाहको लागि सम्पर्क ठेगाना:
सडक विभाग,
योजना तथा अनुगमन महाशाखा
योजना, अनुगमन तथा मुल्यांकन शाखा

विषय सूची

१. सडक विभागको परिचय र उद्देश्य १

२. आ.व. २०७९/८० को वार्षिक खर्चको प्रगति स्थिति २

२.१. पुँजीगत तर्फको विनियोजन र खर्च २

२.२. वित्तिय प्रगति स्रोत सहित २

३. सडक विभागबाट आ. व. २०७९/८० मा सम्पादन भएका उल्लेखनिय कार्यहरु २

४. पन्ध्रौ योजनाको नतिजा सुचकमा हाँसिल प्रगति ३

५. राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरुको संक्षिप्त विवरण र आ. व. २०७९/८० को प्रगति ४

५.१. पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग आयोजना ४

५.२. हुलाकी राजमार्ग आयोजना ८

५.३. उत्तर दक्षिण राजमार्ग १०

५.४. कोशी करिडोर ११

५.५. कालिगण्डकी करिडोर (गैंडाकोट राम्दी मालढुंगा सडक योजना), पाल्पा १२

५.६. कालिगण्डकी करिडोर (बेनी जोमसोम कोरला सडक योजना), जोमसोम १३

५.७. कर्णाली करिडोर सडक १५

६. रुपान्तरणकारी आयोजनाहरुको संक्षिप्त विवरण र आ. व. २०७९/८० को प्रगति १८

६.१. गल्छी त्रिशुली मैलुङ्ग स्याफ्रुवेशी रसुवागढी सडक योजना, ... १८

६.२. नारायणघाट बुटवल सडक योजना २०

६.३. कन्चनपुर कमला सडक योजना २३

७. अन्य महत्वपूर्ण योजनाहरुको संक्षिप्त विवरण र आ. व. २०७९/८० को प्रगति २७

७.१. मदन भण्डारी राजमार्ग आयोजना २७

७.२. नागढुङ्गा सुरुङ्ग निर्माण आयोजना ३२

७.३. मुग्लिन पोखरा सडक योजना ३७

७.४. क्षेत्रीय व्यापारिक मार्ग विस्तार आयोजना ४१

७.५. सूर्यविनायक-धुलिखेल, धुलिखेल-सिन्धुलि-बर्दिबास आयोजना ४५

८. गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र र अन्तर्गतका योजनाहरुको परिचय ४६

८.१. पृष्ठभुमि तथा मुख्य उद्धेश्यहरु: ४६

८.२. सिद्दबाबा सुरुङ्ग निर्माण: ४६

८.३. ग्वार्को फ्लाईओभर निर्माण ४८

८.४. सुरुङ्ग मार्ग विकास कार्यक्रम अन्तर्गतका योजनाहरुको अध्ययन अवस्था ५१

९. सडक सुधार तथा विकास आयोजना अन्तर्गत संचालित योजनाहरुको परिचय ५२

९.१. परिचय ५२

९.२. कार्यक्षेत्र (निर्देशनालय मातहतका योजना कार्यालयहरु) ५२

९.३. Line of Credit (LoC) कार्यन्वयन अवस्था ५२

९.४. समष्टिगत वित्तीय प्रगतिको अवस्था ५३

९.५. आ. व. २०७९/८० को विनियोजन र खर्चको अवस्था ५३

९.६. आ. व. २०७९/८० को मुख्य उपलब्धिहरु ५४

९.७. कार्यक्रम कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू र समाधानका उपायहरु ५५

१०. आ. व. २०७९/८० मा बजेट उपशीर्षक अनुसार विनियोजन र खर्चको अवस्था ५६

१०.१. P1 प्राथमिकता प्राप्त योजनाहरूको वार्षिक प्रगति विवरण साराशं ५६

१०.२. विनियोजन र खर्चको अवस्था ५६

११. विगत १० बर्षमा सडक विभाग अन्तरगत भएका कार्यहरुको विवरण ६३

११.१. आ. व. २०७०/७१ देखि २०७९/८० सम्म बजेट विनियोजन र खर्चको स्थिति ६३

११.२. श्रोत अनुसार विनियोजनको स्थिति ६३

११.३. श्रोत अनुसार खर्चको स्थिति ६३

११.४. आ. व. २०७०/७१ देखि २०७९/८० सम्म सडक निर्माण तर्फ भएका उपलब्धिहरु ६४

१. सडक विभागको परिचय र उद्देश्य

वि.सं. २००७ सालभन्दा अगाडि बाटोकाज गोश्वाराबाट सडकको एउटै मात्र लेन भएका ढुङ्गा छापेका भिमफेदी अमलेखगंज सडक, बुटवल भैरहवा सडक, राजधानी र तराईका केही शहरहरुमा ईट्टा र ढुङ्गाले छापेका सडक निर्माण तथा मर्मत कार्य गरिन्थ्यो। वि.सं. २०१४ सालमा सार्वजनिक निर्माण विभाग (Public Work Department) स्थापना भयो। भारत सरकारको सहयोगमा काठमाडौँ-भैसे (भिमफेदी-अमलेखगञ्ज सडकमा पर्ने) सडक निर्माण गरी मोटरबाटो भारतसँग जोडियो। हेटौडा-नारायणगढ सडक वि.सं. २०१५ सालमा निर्माण गरी पूर्व-पश्चिम राजमार्गको मध्य भागमा यातायात सञ्चालन भयो।

उत्तर-दक्षिण व्यापारिक मूल बाटोलाई यातायात सञ्चालन गर्ने उद्देश्यले वि.सं. २०१४ सालमा Road Transport Organization (RTO) स्थापना गरियो। RTO योजना PWD अन्तर्गत नभई छुट्टै योजनाको रुपमा स्थापना भयो। उक्त योजना वि.सं. २०१८ सालमा बन्द गरियो।

वि.सं. २०१८ सालमा PWD द्वारा पूर्व-पश्चिम राजमार्ग निर्माण गर्ने कार्य तर्जुमा भई निर्माण कार्य शुरु भयो। वि.सं. २०२४ सालमा पहिलो दीर्घकालीन सडक योजना तर्जुमा अघि बढाईयो साथै वि.सं. २०२७ सालमा PWD बाट भवन विभाग छुट्टिएर सडक विभाग नामांकरण गरी नयाँ विभाग स्थापना भयो। सोही सालबाट राजमार्ग तथा सहायक राजमार्गको अवधारणा अनुरुप सडक निर्माण कार्य अघि बढाईयो। यसैसँगै सहायक राजमार्गहरुको निर्माण कार्य तीव्र रुपमा वि.सं. २०३८ सालबाट अघि बढाईयो।

वि.सं. २०५१ सालमा मुलुकभर रणनैतिक सडक सञ्जाल (Strategic Road Network-SRN) लाई १५ वटा राजमार्ग र ५१ वटा सहायक राजमार्गहरुमा विभाजन गरी सडक विभागबाट निर्माण/मर्मत सम्भार कार्य अगाडि बढाईयो। सोही समयदेखि विभिन्न दातृसंस्थाहरु- एशियाली विकास बैंक, विश्व बैंक र JICA को सहयोगमा सामरिक महत्वका सडकहरुलाई निर्माण/मर्मत सम्भार गर्ने कार्य अघि बढाईयो।

वि.सं. २०५३ साल देखि रणनैतिक सडक सञ्जाल (SRN) मा परेका सडकहरुलाई निर्माण/मर्मत सम्भारको प्रभावकारी रुपमा निरन्तरता दिन प्राथमिक लगानी योजना (PIP) तथा २० बर्षे सडक योजना तर्जुमा गरी कार्य आरम्भ गरियो। वि.सं. २०५८ साल देखि रणनैतिक सडकहरुलाई अझ प्रभावकारी एवं व्यवस्थित गर्न भौगोलिक सूचना प्रणाली (GIS) मा आवद्ध गरियो। पूर्वाधार विकासका लागि सडक यातायातको महत्व अत्यन्त नै बढी भएको कुरा सडक विकासका लागि जनता र जनप्रतिनीधिहरुबाट भइरहेको मागबाट पनि स्पष्ट बुझ्न सकिन्छ।

नवौं पञ्चवर्षीय योजनामा यातायात क्षेत्र, सडक उपक्षेत्रको मूल लक्ष्यको रुपमा **"कूल यातायात खर्च न्यूनतम राख्ने"** भन्ने निर्धारण गरिएको थियो। उक्त लक्ष्य प्राप्त गर्नका लागि सडक विभागले "देश भित्र तथा वाह्य क्षेत्र सँगको सम्पर्क वृद्धि गरी सडक पहुँच नपुगेका क्षेत्रमा पहुँच पुर्याउनुका साथै सडक यातायातलाई भरपर्दो, सुरक्षित र कम खर्चिलो बनाउन आवश्यक योजना तर्जुमा, निर्माण तथा संभार कार्यहरुको प्रभावकारी व्यवस्थापन गर्ने" उद्देश्य निर्धारण गरेको थियो। सडक विभागको रणनीति पत्र (The DoR Strategy 1995) मा नेपाल सरकारको सडक उपक्षेत्रको नीतिलाई व्यावहारिक रुपमा लागू गर्ने निकायको रुपमा सडक विभागका कार्यहरु निम्नानुसार परिभाषित गरिएको छ।

- देशको यातायात सेवाको आवश्यकता पूरा गर्ने गरी सामारिक महत्वका सडक सञ्जाल (Strategic Road Network, SRN) को निर्माण गर्ने,
- निश्चित स्तरको सेवा प्रदान हुने गरी सडक सञ्जालको संभार गर्ने, र
- पैदल यात्रु लगायत सम्पूण सडक प्रयोगकर्तालाई सडक प्रयोगमा यथोचित सुरक्षा प्रदान गर्ने।

भरपर्दो एवं वातावरणमैत्री राष्ट्रिय सडक सञ्जालको निर्माण तथा स्तरोन्नतिद्वारा यातायात सुविधाको विकास गरी क्षेत्रीय तथा सामाजिक असन्तुलनमा कमी ल्याउन एवं उच्च तथा दियो आर्थिक वृद्धिद्वारा गरिबी घटाउन/न्यूनीकरण गर्न सहयोग पुर्याउने तथा सडक सम्पतीको संरक्षण गरी दिगो, भरपर्दो र सुरक्षित सडक यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने उद्देश्य लिई सडक विभागले

निरन्तर रुपमा कार्य गर्दै आएको छ। नेपालको संविधानले "राष्ट्रिय यातायात नीति, रेल तथा राष्ट्रिय लोकमार्गको व्यवस्थापन" अनुसूची (५) मा संघको क्षेत्रधिकारमा उल्लेख गरेको छ। सोहि अनुरुप संघियता लागू भएको अवस्थामा संघको जिम्मेवारी अन्तर्गत राष्ट्रिय लोकमार्ग मात्र रहेको हुँदा राष्ट्रिय लोकमार्गको संख्या र क्षेत्र पुनरावलोकन गर्दै मिति २०७६/०२/०६ मा ८० वटा राष्ट्रिय लोकमार्गको सूची मन्त्रीपरिषद्को बैठकबाट स्वीकृत भई कार्यान्वयन भई रहेको अवस्था छ। आ.व. २०७९/८० को अन्त्य सम्ममा हुम्ला जिल्ला सदरमुकाम सिमिकोट बाहेक सबै जिल्ला सदरमुकामहरु राष्ट्रिय सडक संजालसँग जोडिएका छन्। यसरी हालको अवस्थामा सडक सञ्जाल विकासको न्यूनतम आवश्यकता करिब करिब पूरा भएको अवस्था छ भने निर्माण सम्पन्न सडकहरुको सुदृढिकरण, सडक सेवा स्तरमा र सुरक्षा अवस्थामा सुधार र सङघीय संरचना अनुरुप सडक सञ्जालको विकास गरी देशको आर्थिक सामाजिक विकासमा प्रभावकारी र दिगो रुपमा टेवा पुर्याउनु सडक उपक्षेत्रको आजको आवश्यकता बनेको छ।

२. आ.व. २०७९/८० को वार्षिक खर्चको प्रगति स्थिति

आ. व. २०७९/८० मा सडक विभाग अन्तर्गतका विकास आयोजना तर्फ विनियोजित कूल रकम रु. १ खर्ब २० अर्ब ५८ करोड (सडक बोर्ड बाहेक) मध्ये कुल वार्षिक खर्च ८२ अर्ब ४७ करोड खर्च भएको छ। यस अनुसार संशोधित विनियोजित वार्षिक रकमको ६८.३९ % वित्तिय प्रगति भएको छ।

२.१. पुँजीगत तर्फको विनियोजन र खर्च

सि.न.	विवरण	बजेट
१)	वार्षिक बिनियोजन शुरुको (पुँजीगत तर्फको):	१ खर्ब १२ अर्ब ७२ करोड
२)	वार्षिक बिनियोजन संशोधित (पुँजीगत तर्फको) :	१ खर्ब २० अर्ब ५८ करोड
३)	चौथो त्रैमासिक खर्च:	४१ अर्ब ५२ करोड
४)	वार्षिक खर्च:	८२ अर्ब ४७ करोड
५)	वार्षिक (संशोधित) बिनियोजनको आधारमा वित्तीय प्रगति:	६८.३९%

२.२. वित्तिय प्रगति स्रोत सहित

बजेट रु हजारमा

बजेट स्रोत	आ.व. २०७९/८० को विनियोजन (चालु र पुँजीगत)	विनियोजित प्रतिशत	वार्षिक खर्च (चालु र पुँजीगत)	खर्चको अनुपात
वैदेशिक अनुदान	०	०.००	०	०.००
वैदेशिक ऋण	६८४८८१९८	५५.८०	३५५८७९२४	४२.२१
नेपाल सरकार	५४२६४९१६	४४.२०	४८७३४९०१	५७.७९
जम्मा	१२२७५३११४	१००.००	८४३२२८२५	१००.००

३. सडक विभागबाट आ. व. २०७९/८० मा सम्पादन भएका उल्लेखनिय कार्यहरु

1. सडक विभाग अन्तर्गत ८२० कि.मी. थप सडक कालोपत्रे स्तरमा स्तरोन्नती भएको साथै २४९ कि.मि. कालोपत्रे सडक पुनः निर्माण तथा पुनर्स्थापना सम्पन्न।
2. २४३ कि.मी. नयाँ ट्र्याक निर्माण, ६२८ कि.मी. सडक खण्डास्मित स्तरमा स्तरोन्नति।
3. २२२ वटा पुलको निर्माण कार्य सम्पन्न।
4. ७६१ कि. मि. आवधिक मर्मत गर्ने लक्ष्य रहेकोमा ५३८ कि.मी. सडकको आवधिक मर्मत कार्य सम्पन्न।

५. पृथ्वी राजमार्गको नागढुंगा नौबिसे मुग्लिंग खण्डको (९५ कि.मि.) स्तरोन्नतिको लागि ३ प्याकेजमा ठेक्का सम्झौता भई निर्माण कार्य शुरु भएको।

६. अरनिको राजमार्गको सुर्यविनायक-धुलिखेल सडक खण्डमा ठेक्का व्यवस्थापन कार्य भई निर्माण कार्य चालु भएको र पूर्व-पश्चिम राजमार्गको काकड़भिट्टा- लौकही खण्डको निर्माण/स्तरोन्नति कार्य लागि ठेक्का व्यवस्थापन कार्य अन्तिम चरणमा पुगेको।

७. तमोर करिडोर मुलघाट सुभांगखोला खण्डको ठेक्का व्यवस्थापन कार्य सम्पन्न भई निर्माण कार्य शुरु भएको।

८. ग्वार्को फ्लाईओभरको निर्माण कार्यको शुरुवात भएको।

९. सातदोबाटो तथा एकान्तकुनामा फ्लाईओभर निर्माण कार्यको लागि बहुबर्षीय ठेक्का र श्रोत सुनिस्चितताको लागि सहमति माग गरिएको।

१०. सिद्धबाबा सुरुङमार्ग EPC मोडेलमा ठेक्का सम्झौता भई निर्माण व्यवसायीद्वारा सुरुङ डिजाइन पेश गरेको र हाल निर्माण कार्य शुरु भएको।

११. नागढुंगा सुरुङमार्गको कुल सुरुङ्ग लम्बाई ५४९९ मिटर (मुख्य र आपतकालिन सुरुङ गरि) मध्ये ४९३३ मिटर (सुरुङको काम करिब ८९%) सम्पन्न भएको।

१२. पूर्व – पश्चिम राजमार्ग अन्तर्गत नारायणी नदिमा सिग्नेचर पुल निर्माणको लागि ठेक्का सम्झौता भएको छ भने बुटवल – गोरुसिंगे – चन्द्रौटा खण्ड ४/६ लेनमा स्तरोन्नति र तिनाउ नदिमा सिग्नेचर पुल निर्माणको लागि विश्व बैंकको ऋण सहयोगमा ACCESS (पूर्व दक्षिण एसियाको यातायात तथा व्यापार आबद्धता अभिवृद्धि कार्यक्रम) को शुरुवात भएको छ।

१३. पूर्व पश्चिम राजमार्ग अन्तर्गत कमला – ढल्केवर – पथलैया सडकको स्तरोन्नतिको लागि पूर्व तयारीको कार्य सम्पन्न गरि निर्माण कार्यको लागि खरिद प्रक्रिया अगाडि बढेको छ।

१४. पूर्व पश्चिम राजमार्ग अन्तर्गत काकड़भित्ता – लौकही सडक खण्डको स्तरोन्नतिको लागि ठेक्का आह्वान भई बोलपत्र स्वीकृतिको चरणमा रहेको छ।

४. पन्ध्रौ योजनाको नतिजा सुचकमा हासिल प्रगति

क्र.सं.	नतिजा सूचक	एकाइ	आधार वर्ष (२०७५/७६)	२०७८/७९		२०७९/८०		जिम्मेवार निकाय
				लक्ष्य	प्रगति	लक्ष्य	प्रगति	
१	राष्ट्रिय राजमार्ग (दुई लेनसम्म कालोपत्रे)	कि.मी.	५९९४	९७९४	७२३७	११०९४	७६७५	भौ.पू.त.या.
२	राष्ट्रिय राजमार्ग (दुई लेनमाथी द्रुतमार्ग समेत)	कि.मी.	९६	३४५	२०४	७४५	२३०	भौ.पू.त.या.
३	राष्ट्रिय राजमार्ग (नयाँ ट्र्याक निर्माण, वार्षिक)	कि.मी.	२६०	४००	१४५	४००	७०	भौ.पू.त.या.
४	राष्ट्रिय राजमार्ग पुनर्स्थापना तथा पुनर्निर्माण (वार्षिक)	कि.मी.	१८२	२२५	१५५	२५०	२४९	भौ.पू.त.या.
५	राष्ट्रिय राजमार्ग आवधिक मर्मत सम्भार (वार्षिक)	कि.मी.	३२०	७५०	२५०	७६१	५३८	भौ.पू.त.या.
६	राष्ट्रिय राजमार्ग नियमित मर्मत सम्भार (वार्षिक)	कि.मी.	९१५५	७२००	७८००	७२२५	७८२१	भौ.पू.त.या.
७	सडक पुल निर्माण (वार्षिक)	वटा	३००	३००	२८२	३००	२२२	भौ.पू.त.या.

५. राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरुको संक्षिप्त विवरण र आ. व. २०७९/८० को प्रगति

नेपाल सरकारले पहिलोपल्ट आ.व. ०६८/६९ देखि आयोजनाको काम र राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा यसले पार्ने प्रभावको दृष्टिले महत्वपूर्ण देखिएका १७ वटा आयोजनाहरुलाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका रुपमा वर्गीकरण गरेको थियो। आ.व. ०७०/७१ मा त्यस्ता प्रकृतिका चार आयोजना समेत गरी राष्ट्रिय गौरबका आयोजना हाल २१ वटा छन्। सो मध्ये सडक विभाग अन्तर्गत ५ वटा आयोजनाहरु क) पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग आयोजना, ख) हुलाकी राजमार्ग आयोजना, र उत्तर दक्षिण करिडोर अन्तर्गत ग) कोशी करिडोर, घ) कालिगण्डकी करिडोर, ङ) कर्णाली करिडोर राष्ट्रिय गौरबका आयोजनाका रुपमा निर्माण/ स्तरोन्नति कार्य भैरहेको छ।

५.१. पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग आयोजना

५.१.१. आयोजनाको पृष्ठभुमि

- राष्ट्रिय यातायात नीति २०५८ मा पुर्व-पश्चिम राजमार्गको विकल्पको रुपमा नेपालको मध्य-पहाड हुँदै पुर्व देखि पश्चिम सम्म सडक निर्माण गर्ने उल्लेख भएको, सोहि बमोजिम नेपाल सरकारबाट पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग नामकरण गरी ०६४/६५ बाट आयोजना कार्यान्वयन शुरुभएको।
- नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०६५/११/२६ को निर्णयबाट पुष्पलाल राजमार्गको रेखांकन स्वीकृत।
- मध्य पहाडका २६ जिल्लाहरुका २१५ वस्तीहरु जोड्दै निर्माण हुने यस सडकबाट मध्य-पहाडमा बसोबास गर्ने करीब १ करोड जनता यस आयोजना बाट प्रत्यक्ष लाभान्वित हुने।
- आयोजनालाई आ.व. ०६७/६८ देखि २ खण्डमा विभाजन गरी मध्यपहाडी पुर्व खण्ड (करिब ७२१ कि.मि) र मध्यपहाडी पश्चिम खण्ड (करीब ११५८ कि.मि) गरी २ वटा आयोजनाबाट निर्माण कार्य भइरहेकोमा आ.व. २०७५/७६ देखि पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग आयोजना निर्देशनालय र निर्देशनालय अन्तर्गत पाँच वटा योजना कार्यालयहरु (पाँचथर, काभ्रे, गोरखा, पर्वत, दैलेख) बाट निर्माण कार्य भैराखेको।
- आ.व. ०६९/७० देखि नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवको आयोजना घोषणा गरी प्राथमिकता साथ कार्यान्वयन भैरहेको।

५.१.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरु

पूर्वको पाँचथर जिल्लाको चियोभन्ज्याङ्ग देखि पश्चिमको बैतडी जिलाको झुलाघाटसम्म।पाँचथर, तेह्रथुम, धनकुटा, भोजपुर, खोटाङ्ग, ओखलढुङ्गा, उदयपुर, सिन्धुली, रामेछाप, काभ्रेपलाञ्चोक, सिन्धुपालचोक, नुवाकोट, धादिंग, गोर्खा, लम्जुंग, कास्की, पर्वत, बाग्लुंग, पूर्वी रुकुम, पश्चिम रुकुम, जाजरकोट, दैलेख, अछाम, डोटी, डडेलधुरा, बैतडी जिल्लाहरु हुदै जाने।

५.१.३. योजना कार्यालयहरुको परिचय र कार्यक्षेत्रहरु:

योजना कार्यालयको नाम, ठेगाना	कार्यक्षेत्र (जिल्ला)	कार्यक्षेत्र भित्रको कुल लम्बाई (कि.मि.)	योजनाले हेर्ने कुल सडक लम्बाई (कि.मि.)
पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग योजना कार्यालय, फिदिम, पांचथर	पांचथर, तेह्रथुम, धनकुटा, भोजपुर	३८६	२५८

पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग योजना कार्यालय, सित्खा, रामेछाप	खोटांग, ओखलढुंगा, उदयपुर, सिन्धुली, रामेछाप, काभ्रेपलान्चोक, सिन्धुपाल्चोक	३३५	२७९
पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग योजना कार्यालय, पालुंगटार, गोर्खा	नुवाकोट, धादिंग, गोर्खा, लम्जुंग	२६०	२५५
पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग योजना कार्यालय, कुश्मा, पर्बत	कास्की, पर्वत, बाग्लुंग	२४५	२३४
पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग योजना कार्यालय, दैलेख	रुकुम पुर्ब, रुकुम पश्चिम, जाजरकोट, दैलेख, अछाम डोटी, डडेलधुरा, बैतडी	६५३	३९१
	जम्मा	**१८७९**	**१४१७**

५.१.४. आयोजनाको अवधि, सुरु र सम्पन्न हुने मिति

शुरु अवधि आ.व. ०६४/६५ देखि ०७३/७४ सम्म, संशोधित कार्यतालिका अनुसार आ.व ०७९/८० सम्ममा सम्पन्न गर्ने। हाल प्रस्तावित २०८४/८५ सम्म थप गर्ने।

५.१.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल लागत अनुमान र प्रमुख क्रियाकलापहरु

पूर्वको पाँचथर जिल्लाको चियोभन्ज्याङ्ग देखि पश्चिमको बैतडी जिल्लको झुलाघाट सम्म डबल लेन स्तरमा कालोपत्रे सहितको सडक निर्माण गर्ने।

शुरु लागत अनुमान रु ३३३६ करोड, संशोधित अनुमान रु ८४३३ करोड रहेको।

कालोपत्रे सडक निर्माण : १४१७ कि.मि. (मध्य पहाडी राजमार्गको कुल लम्बाई १८७९ कि.मि. मध्ये ४६२ कि.मि. सडक अन्य आयोजनाबाट निर्माण भएको), पुल निर्माण : १३७ वटा

५.१.६. हालसम्मको समस्टिगत प्रगति:

भौतिक प्रगति: ७२.७०%

वित्तीय प्रगति: ७६.८०% (६४ अर्ब ७६ करोड) मोबिलाइजेसन पेश्की समेत

कुल १८७९ मध्ये आयोजनाबाट ९४० कि.मि., अन्य निकायबाट ४६२ कि.मि गरी १४०२ कि.मि. कालोपत्रे, कुल १३७ पुल मध्ये १०२ वटा पुल सम्पन्न भएको।

५.१.७.आ. व. २०७९/८० को बार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

भौतिक लक्ष्य	३५७ कि. मि. कालोपत्रे, १८ वटा पुल निर्माण
भौतिक प्रगति	१४३ कि.मि. कालोपत्रे, ९ वटा पुल निर्माण (७३.६८%)
वित्तीय लक्ष्य	७ अर्ब ४८ करोड २८ लाख (संसोधित)
वित्तीय प्रगति	५ अर्ब ९१ करोड ५८ लाख (७९.०६%)

५.१.८.आ. व. २०७९/८० मा सम्पादित मुख्य मुख्य कार्यको विवरण

१) १४३ कि.मी थप सडक कालोपत्रे सम्पन्न भएको। (योजना कार्यालय पांचथर:३५ कि.मि., धुलिखेल:१२ किमी., गोर्खा: ४४ कि.मि., पर्बत: ८ कि.मि., दैलेख:४४ कि.मि.)

२) ९ वटा पुल (१. खोरुंगा पुल, तेह्रथुम २.सेखुवा खोला पुल, खोटांग, ३. गौडारी खोला पुल, रामेछाप, ४. शिवालय पुल, नुवाकोट, ५. भुजी खोला पुल, बाग्लुंग ६.कुम्री खोला पुल, दैलेख ७. थलाह पुल,जाजरकोट ८.पाउडे खोला पुल, दैलेख ९.रुमा खोला पुल, दैलेख) निर्माण सम्पन्न।

३) १०३ कि.मि सडक ((२५ कि.मि (चौरिखोला दोलालघाट सडक खण्ड, काभ्रेपलान्चोक) +११ (राकाथुम-जोरधारा सडक खण्ड, रामेछाप)+७.५ किम.मि (पौवा बन्देउ सडक खण्ड, काभ्रेपलान्चोक) + २१ (बाहुनेपाटी-पाटीभंझायांग सडक, सिन्धुपाल्चोक) + ३८.८ (भैसे-याम्दी सडक, कास्की)) को ठेक्का व्यवस्थापन भएको।

४) १० वटा पुलहरू (१. घट्टे खोला पुल, काभ्रे २. खहरे खोला पुल, लम्जुंग ३. तमादी खोला पुल, कास्की ४. कन्चौटे खोला पुल, अछाम, ५. याम्दी खोला पुल, कास्की ६. पानिबिहाड खोला पुल, कास्की ७. मोदी खोला पुल, पर्वत, ८. काठे खोला पुल, बाग्लुंग, ९. पाती खोला पुल, पर्वत, १०. सुन्दरे खोला पुल, पर्वत) को ठेक्का व्यवस्थापन भएको।

५.१.९. बाकि अबधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/क्रियाकलापहरु

३६१ कि.मि. सडक कालोपत्रे र २० वटा पुल निर्माण सम्पन्न गर्ने तथा ११६ कि.मि. सडक र १५ वटा पुलको ठेक्का व्यवस्थापन कार्य गरी स्तरोन्नति कार्य सम्पन्न गर्नुपर्ने।

५.१.१०. आ. व. २०८०/८१ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण।

बार्षिक बिनियोजन: **३ अर्ब ८६ करोड ९२ लाख**

बार्षिक लक्ष्य: १०० कि.मि सडक कालोपत्रे र १८ वटा पुल निर्माण सम्पन्न गर्ने।

सडकको विवरण	पुलको विवरण
योजना कार्यालय, पांचथर (जम्मा २ कि.मि)	**जम्मा (१ संख्या)**
चियोभंझ्यांग-गणेशचोक सडक (२ कि.मि)	१. खांडूवा खोला पुल
योजना कार्यालय, रामेछाप (जम्मा १५ कि.मि)	**जम्मा (११ संख्या)**
खुर्कोट राकाथुम सडक, रामेछाप (५ कि.मि) दोलालघाट-बाहुनेपाटी सडक, सिन्धुपाल्चोक (१० कि.मि)	१. भालु पुल, खोटांग, २. मिया पुल, खोटांग ३. छिप्पे पुल,खोटांग, ४. सोखु पुल,सिन्धुली ५. खांगसांग पुल, सिन्धुली ६. होस्टे पुल, सिन्धुपाल्चोक ७. जरेमाने पुल, सिन्धुपाल्चोक ८. सिस्ने पुल, सिन्धुपाल्चोक ९.खहरे पुल, रामेछाप १०.अमौने पुल, सिन्धुपाल्चोक ११. मंसिरे पुल, सिन्धुपाल्चोक
योजना कार्यालय, गोर्खा (जम्मा ३४ कि.मि)	**जम्मा (४ संख्या)**

सामरीभंझ्यांग-भर्यांगभुरुंग सडक, धादिंग (६ कि.मि)	१. सामरी पुल, नुवाकोट,२.भैसे पुल, लम्जुंग,३. ग्याग्दी पुल लम्जुंग ४. लिखु पुल, नुवाकोट
आरुघाट-ओख्ले सडक, गोर्खा (४ कि.मि)	
ओख्ले घ्याम्पेसाल सडक, गोर्खा (५ कि.मि)	
निबेल-नयासाँघु-पालुंगटार सडक, गोर्खा (१२ कि.मि)	
सुन्दरबजार-किरिंचे सडक, लम्जुंग (२ कि.मि)	
किरिंचे-भोर्लेटार सडक, लम्जुंग (५ कि.मि)	
योजना कार्यालय, पर्बत (जम्मा १० कि.मि)	**(जम्मा १ संख्या)**
रुडी भैसे सडक, कास्की (१० कि.मि)	१. तमादी पुल, कास्की
योजना कार्यालय, दैलेख (जम्मा ३९ कि.मि)	**(जम्मा १ संख्या)**
पातिहाल्ने-रुकुमकोट सडक, रुकुम (५ कि.मि)	१. कन्द्रौटे पुल, अछाम
खोपिचौर-सिताल्पोखरी सडक, रुकुम (१ कि.मि)	
कुडू- कार्कीगाउँ सडक, जाजरकोट (१० कि.मि)	
कार्कीगाउँ-थलाह बजार सडक, जाजरकोट (१८ कि.मि)	
लोहोरे-दैलेख सडक, दैलेख (५ कि.मि)	
जम्मा सडक लम्बाई: १०० कि.मि.	**जम्मा पुल संख्या: १८ वटा**

५.१.११. हाल आयोजना कार्यान्वयनमा देखपरेका मुख्य समस्याहरू:

१) सडक सीमा एकिन नभएको।

२) जलाशययुक्त आयोजनाहरुको प्रभाव।

३) क्षतिपुर्ति/मुआब्जा सम्बन्धमा।

४) रुख कटान, विद्युतीय पोल, खानेपानीका पाईप लगायत स्थानान्तरण प्रक्रिया जटिल तथा झन्झटिलो हुनु।

५.१.१२. समस्या समाधानका लागि गरिएका प्रयासहरुः

१) रेखांकन विवादमा स्थानीयहरुसंग समन्वय गरेको। माग अनुसार रेखांकन परिवर्तनका लागि सिफारिस गरेको।

२) जलाशययुक्त आयोजनाहरुबाट प्रभाव पर्ने स्थानहरुमा पुन:रेखांकन भएको।

३) क्षतिपुर्ति सम्बन्धमा घरको क्षतिपुर्तिका लागि सिफारिस गरेको।

४) रुख कटानका लागि वन कार्यालयसंग समन्वय गरेको।

५.२. हुलाकी राजमार्ग आयोजना

५.२.१. आयोजनाको पृष्ठभुमि :

विगतमा चिठ्ठीपत्र आदान प्रदान गर्न तराई-मधेशको पूर्वमा झापादेखि पश्चिममा कन्चनपुरको दैजीसम्म हुलाकी सडकको रुपमा प्रयोगमा आएको सडकलाई हुलाकी राजमार्गको रुपमा विकास गर्ने परिकल्पना बमोजिम यो आयोजना कार्यान्वयनमा ल्याईएको हो। तराई-मधेशमा निर्वाध आवागमन र सामाजिक आर्थिक गतिविधिमा विस्तार हुने भएकोले यस आयोजनालाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रुपमा कार्यान्वयन ल्याईएको छ। यस आयोजनाको उद्देश्य पूर्वमा झापाको भद्रपुरबाट पश्चिममा कन्चनपुरको दैजीसम्म तराई-मधेशका जिल्ला सदरमुकाम र घना बस्तीलाई जोड्दै १८५७ कि.मी. यातायातको सहज पहुँच विस्तार गरी यस क्षेत्रको सन्तुलित विकास गर्नु रहेको छ। यस आयोजनाको कार्यान्वयन हुने क्षेत्र तराई मधेशको २१ जिल्ला तथा लाभान्वित जनसंख्या ८० लाख रहेको छ।

तराई मधेशका सबै जिल्ला (२१ वटा) भएर जाने र करिब ८० लाख जनसंख्या लाई प्रत्यक्ष् रुपले लाभान्वित तुल्याउने सडकलाई आ. व. ०६६/67 देखि नेपाल सरकारले यस राजमार्गलाई विकास गर्न छुट्टै आयोजना खडा गरी अध्ययन, डिजाइन र निर्माणको काम गराउदै आएको छ।हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालय अन्तर्गतको सम्पूर्ण सडक संजालको कुल सडक लम्बाई १८५७ कि.मि. मध्ये पूर्व देखि पश्चिम तर्फको लम्बाई ९७५ कि.मि. रहेको छ भने उत्तर देखि दक्षिण जोडिने सहायक सडकहरुको लम्बाई ८१७.४२ कि.मि. रहेको छ जसमा थप तीनवटा सडकहरु (लम्बाई करिब ६५ कि.मि) समाबेश भएको हुँदा उत्तर देखि दक्षिण जोडिने सहायक सडकहरुको कुल लम्बाई ८८२.४२ कि.मि. भएको छ। हुलाकी राजमार्गको प्रारम्भिक लागत अनुमान ४७ अरब २४ करोड (संसोधित लागत ६५ अर्ब २० करोड) रहेको छ। यस आयोजना अन्तर्गत प्रारम्भिक अनुमान अनुसार २१९ पुल रहेकोमा उक्त संख्या बढेर २५० रहेको देखिन्छ। हालसम्ममा निर्देशनालयबाट २०८० असार सम्म १०३९ कि.मि. सडक कालोपत्रे र १३२ वटा पुलको निर्माण कार्य सम्पन्न भैसकेको छ। हाल ४०० कि.मि. सडक र ४५ वटा पुल निर्माणाधिन अवस्था रहेको छ। आगामी दिनममा २११.५ कि.मि. सडक र ५० वटा पुलको ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेको छ।

५.२.२.राजमार्गको रेखांकन बिबरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरु

हुलाकी राजमार्ग पूर्वमा झापाको केचना देखि सुरु भई पश्चिममा कन्चनपुरको दैजीसम्म सडक संजाल रहेको छ, यस अन्तर्गत ६ वटा योजना कार्यालयहरु (यो. का. इटहरी , यो. का. जनकपुर, यो. का. बिरगंज, यो. का. कपिलबस्तु , यो. का. नेपालगंज, यो. का. धनगढी) रहेको र केहि सडकखण्ड डिभिजन सडक कार्यालय, भरतपुर बाट समेत निर्माण कार्य संचालन भैरहेको छ।

५.२.३. योजना कार्यालयहरुको परिचय र कार्यक्षेत्रहरु

यस निर्देशनालय अन्तर्गत ६ वटा योजना कार्यालयहरु र १ वटा सडक डिभिजन (भरतपुर) बाट हुलाकी राजमार्ग कार्यन्वयन भईरहेको छ। योजना कार्यालय ईटहरीले झापा, मोरङ, सुनसरी र सप्तरी जिल्ला अन्तर्गतको सडक तथा पूलको निर्माण गर्ने कार्य गरेको छ भने योजना कार्यालय जनकपुरको कार्यक्षेत्र जिल्लाहरु सिरहा, धनुषा, महोत्तरी र सर्लाही छन्। त्यसै गरि योजना कार्यालय बिरगंज अन्तर्गत रौतहट, बारा, पर्सा र चितवन जिल्ला रहेको छ भने योजना कार्यालय कपिलबस्तुले पश्चिम नवलपरासी, रुपन्देही र कपिलवस्तु जिल्ला तथा योजना कार्यालय नेपालगंजले दाङ, बाँके र बर्दिया जिल्ला अन्तर्गतको हुलाकी सडक तथा पूलको निर्माण तथा सुपरिवेक्षण गर्ने गरेको छ, त्यसै गरी योजना कार्यालय धनगढीले कैलाली र कंचनपुर जिल्ला र सडक डिभिजन भरतपुरले भरतपुर माडी सडकको स्तरोन्नति/निर्माणको कार्य गर्ने/गराउने गर्छ।

५.२.४.आयोजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति

यस आयोजनाको सुरुवात आ. व. २०६६/०६७

सम्पन्न हुने : आ. व. २०७९/८० (संशोधन प्रस्ताव आ. व. २०८३/८४)

५.२.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु

यस आयोजनाको कूल सडक लम्बाई १८५७ कि.मि. मध्ये १४५० कि.मि. को निर्माण यस निर्देशनालयबाट हुने र बाँकि सडक स्थानीय तह र प्रदेश सरकारबाट

निर्माण सम्पन्न भएको छ । त्यसै गरि यस आयोजना अन्तर्गत प्रारम्भिक अनुमान अनुसार २१९ पुल रहेकोमा उक्त संख्या बढेर २५० रहेको छ। प्रारम्भिक लागत अनुमान ४७ अरब २४ करोड (संशोधित लागत ६५ अर्ब २० करोड) रहेको छ।

५.२.६.हालसम्मको समष्टिगत प्रगती

भौतिक प्रगति : ९१%

वित्तीय प्रगति : ९१%

५.२.७. आ. व. २०७९/८० को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/ वित्तीय)

लक्ष्य : २५० कि.मि सडक कालोपत्रे तथा १६ वटा पूल निर्माण

प्रगति : १४८ कि.मि सडक कालोपत्रे तथा १६ वटा पूल निर्माण सम्पन्न

५.२.८. आ. व. २०७९/८० मा सम्पादित मुख्य मुख्य काम

आ. व. २०७९/८० मा यस आयोजना निर्देशनालय अन्तर्गतका योजना कार्यालयहरुबाट जम्मा १४८ कि.मि सडक कालोपत्रे तथा १६ वटा पूल निर्माण सम्पन्न भएको छ । हुलाकी राजमार्ग, योजना कार्यालय, इटहरीबाट ६ वटा पूल, यो.का जनकपुरबाट ३ वटा, यो.का बिरगंजबाट ६ वटा पूल र यो.का कपिलबस्तुबाट १ वटा पूल निर्माण सम्पन्न भई निर्बाध यातायात समेत संचालन भैसकेको छ ।

५.२.९.बाँकि अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम क्रियाकलापहरु ।

हाल निर्माणाधिन अवस्थाका २०० कि.मि. सडक र ३० वटा पुल सम्पन्न गराउनु पर्ने र आगामी दिनमा १७६.५ कि.मि. सडक र ७५ वटा पुलको ठेक्का व्यवस्थापन गरी निर्माण कार्य सम्पन्न गर्नु पर्ने कार्यहरु रहेको छ ।

५.२.१०. आ. व. २०८०/८१ मा विनियोजन बजेट र लक्ष्यको बिबरण

आ.व. २०८०/८१ मा भएको ३ अर्ब ४८ करोड ९० लाख बजेट विनियोजन भएको छ आ. व. २०८०/८१ मा १०० कि.मि. सडक कालोपत्रे तथा २० वटा पूल निर्माण सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको छ।

५.२.११. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरु :

- आ.व. २०८०/८१ मा विनियोजित भएको ३ अर्ब ४८ करोड ९० लाखको बजेट अपुग हुने देखिन्छ । चालु ठेक्काहरुको स्वीकृत दायित्व नै करिब २८ अर्ब रहेको ।
- हुलाकी सडकको सडक सीमामा जग्गा अधिग्रहणको समस्या रहेको ।
- पर्सा र चितवन जिल्लामा चितवन राष्ट्रिय निकुन्जमा पर्ने रेखांकनमा सडक निर्माणको ठेक्का व्यवस्थापन हुन नसकेको । कपिलबस्तु, दाङ तथा बाँके जिल्लामा ठेक्का व्यवस्थापन गर्न बाँकी रहेको ।
- ठुलो पुलहरुमा निर्माण कार्य ज्यादै सुस्त भएकोले ठेक्का व्यवस्थापनमा चुनौती देखिएको ।

५.२.१२. समस्या समाधानका लागि चालिएका कदमहरु :

- बजेट व्यवस्थापनका लागि सडक विभाग, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय तथा अर्थ मन्त्रालयमा निरन्तर समन्वय गरीरहेको ।
- चितवन राष्ट्रिय निकुन्जमा रेखांकन स्विकृतीका लागि विभागमा पेश भएको । मन्त्रिपरिषदबाट स्वीकृत हुनुपर्ने ।
- बाँकी रहेका सडक तथा पुलहरुको ठेक्का व्यवस्थापनका लागि श्रोत सुनिस्चितता तथा खरिद गुरुयोजना स्विकृतीको लागि पेश भएको ।
- निर्माण कार्य शुस्त रहेको ठेक्कामा निरन्तर समन्वय तथा सहजीकरण गरिएको, साथै केही ठेक्का तोड्ने प्रक्रिया शुरु गरिएको ।

५.३. उत्तर दक्षिण राजमार्ग

रणनीतिक व्यापारिक ऐतिहासिक र सामरिक महत्त्व भएका उत्तर दक्षिण सडक संजालबाट दुई छिमिकी चीन र भारतसँग व्यापार सम्बन्धमा मजबुद गर्ने लक्ष्य अनुरुप नेपाल सरकारले प्रमुख आठवटा सडक संजाल निर्माण गर्ने लक्ष्य राखेको छ । आठवटा उत्तर दक्षिण करिडोर मध्ये तीनवटा सडक लाई नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको सुचीमा राखेर प्राथमिकताका साथ निर्माण गरिरहेको छ।

नेपाल सरकारले उत्तर दक्षिण जोड्ने तीनवटा सडक कर्णाली, कालिगण्डकी र कोशी राजमार्गलाई २०६४ देखि निर्माण शुरु गरिएको हो । २०६६ देखि नेपाल सरकारले यी राजमार्गहरुलाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजनामा सूचीकृत गरेर प्राथमिकताका साथ ट्र्याक खोल्ने र स्तरोन्नती गर्ने कार्य कार्यान्वयन भई रहेको छ ।

क) कोशी करिडोर

दक्षिणी नाका मोरङको रानीदेखी संखुवासभाको किमाथांका जोड्ने यो राजमार्गको ३४५ कि.मि. लामो छ ।खाँदबारी किमाथांका १६२ कि.मि. मध्ये १४ कि.मि. ट्र्याक खोल्न नेपाली सेनाबाट निर्माण कार्य भैरहेको छ । रानी देखि संखुवासभाको सदरमुकाम खाँदवारी सम्म कालोपत्रे भैसकेको छ । खाँदवारी-दोभान 4९ कि.मि. खण्डमा स्तरोन्नती कार्य चालु रहेको छ ।

कोशी राजमार्ग विराटनगरको रानी भन्सार नाका देखि संखुवासभाको किमाथांका सिमा सम्म पुग्ने राजमार्ग आर्थिक विकासको दृष्टिले अत्यन्त महत्वपूर्ण सडक हो । अरुण नदीको किनारै किनार चीनको तिब्बती सहर रियुमा जोडिने उत्तर दक्षिण यो राजमार्ग बनेमा नेपाल चीन र भारत बिच ब्यापार बढ्न सक्ने देखिन्छ । यो राजमार्गको उत्तरी सिमा विन्दु किमाथांकाबाट तिब्बतको दोश्रो ठुलो व्यापारिक सहर सिगात्से ३०० कि.मि. दुरीमा पर्छन । अर्को तर्फ दक्षिणी सिमा विराटनरबाट भारतको कोलकाताबाट सामान ओसार पसार हुने धेरै पुरानो नाका हो । किमाथांका हुदै सिगात्से जोडिने सडक अरुण नदीको तिरैतिर पर्ने भएकोले उच्च हिमाली क्षेत्र भए पनि हिउँ बाधक बन्दैन । यो सडक सम्पन्न भएपछी बिराटनगर हुदै बंगलादेश भारत चीन भुटानको समेत व्यापारिक साझेदारी केन्द्रको रुपमा विकास हुन सक्ने देखिन्छ ।

ख) कालिगण्डकी करिडोर

नेपालको करिब मध्यमागबाट उत्तर सीमा कोराला देखी दक्षिण सिमा ठोरी सम्म जोड्ने यो सडक करिब ४४७ कि.मि. रहेको छ । ४४७ कि.मी. सम्पूर्ण खण्ड मध्ये पहिलो खण्ड गैडाकोट राम्दी मालढुंगा सडक २४५ कि.मी. स्तरोन्नती कार्य सडक सुधार तथा विकास योजना अन्तर्गत गैडाकोट राम्दी मालढुंगा

सडक योजना कार्यालय पाल्पाबाट कार्यान्वयन भईरहेको छ। दोश्रो खण्ड मालढुंगा – बेनी – जोमसोस – कोरोला कुल २०२ कि.मी. स्तरोन्नती गर्ने कार्य बेनी जोमसोम कोरोला सडक योजना जोमसोमबाट निर्माणाधिन छ। मुस्ताङको उपल्लो भाग अर्थात जोमसोमबाट कोरोला सम्म ११०कि.मी. सडकमा पानी कम पर्ने भएकोले बाढी पहिरोका कारण बाटो बन्द हुने सम्भावना न्यून छ भने १६ गाविस मध्ये छोसेर छोनुप सुर्खानन धमी चाराङ सहित ६ वटा गाविसको दैनिक जीवनयापन तिब्बती सिमासँग जोडिएको छ।तिब्बतको सागा सहरबाट कोरला नाका हुदै चिनियाँ ट्रकमा सामान आयात हुन्छ। सागा तिब्बतको दक्षिणी राजमार्गले छोएको सहर हो। यस हिसाबले ४४७ कि.मि. लोमो यो सडक स्थायी नाकाका रुपमा विकास गर्न सकिने सम्भावना छ।

ग) कर्णाली राजमार्ग

कर्णाली राजमार्ग उत्तर दक्षिण जोड्ने सडकहरु मध्ये महत्वाकांक्षी योजना हो र यो सबै भन्दा कठिन भूगोल भएको स्थानमा निर्माण भैरहेको छ। यस राजमार्गको नेपालगंजको जमुनाह नाका देखी हुम्लाको सिमा हिल्सा सम्म जोड्ने उदेश्य रहेको छ। यो राजमार्ग उत्तर दक्षिण जोड्ने राजमार्गहरु मध्ये सबैभन्दा लामो (६२८ कि.मि.) सडक हुनेछ।

५.४. कोशी करिडोर

५.४.१. परिचय

कोशी प्रदेश अन्तर्गत नेपाल र भारतको सिमाना जोगवनी देखि चीनको किमाथांका जोडने त्रिदेशिय (भारत, नेपाल र चीन) व्यापरिक मार्गको उद्देश्य साथ कोशी राजमार्गको अवधारणा सुरु भएको हो। मोरङको रानी हुदैँ विराटनगर - हिले - लेगुवा भएर संखुवासभाको किमाथांकासम्म यस योजनाको कुल लम्बाई ३४५ कि.मि. लामो छ।हाल यस उत्तर-दक्षिण (कोशी) सडक योजना कार्यालय अन्तर्गत संखुवासभा जिल्लाको सदरमुकाम खाँदवारी (loving hill) देखि किमाथांका सम्मको सडक खण्डमा सडक निर्माण तथा स्तरोन्नतीको कार्य संचालनमा रहेको छ।खाँदवारी देखी किमाथांका सिमासम्म जम्मा १६२ किलोमिटर लम्वाई मध्ये १४८ कि.मि. सडकको नयाँ ट्र्याक खोलिसकिएको छ भने बाँकि रहेको १४ किलोमिटर लम्वाई नेपाली सेनाको जिम्मामा नयाँ ट्र्याक खोल्दै सडक निर्माण कार्य भैरहेको छ। उक्त सडक खण्डको कूल लम्वाइ १०.५ कि.मी. कायम हुने गरी सडक निर्माण कार्य भईरहेको र हालसम्म ७ कि.मी. ट्र्याक खोलिसकिएको छ।यसरी खादँबारीबाट किमाथांका सम्म कूल १६२ कि.मि. लम्वाइ कायम हुने गरी सडक निर्माण तथा स्तरोन्नती कार्य भैरहेको छ।

- सडकको नाम: उत्तर-दक्षिण (कोशी) सडक योजना खाँदवारी किमाथांका
- योजना सुरु मिति: २०६५/०६६
- योजना सम्पन्न हुने मिति (संशोधित) : आ.व. २०८३/८४
- योजनाको कुल लागत: ११ अर्ब ९३ करोड
- योजनाको कुल लम्बाई: १६२ कि.मि. (खाँदवारी देखी किमाथांका सिमा सम्म)
- सडक रेखाङ्कनले छोएका जिल्लाहरु: संखुवासभा
- हाल सम्मको ठेक्का रकम : ७ अर्ब १५ करोड ४२ लाख
- हाल सम्मको खर्च रकम : ५ अर्ब ६ करोड
- योजनाको हालसम्मको प्रगति:

१. भौतिक प्रगति: ४२%

२. वित्तीय प्रगति: 42%

५.४.२.योजनाको विवरण

योजना शुरु	आ.व ०६५/०६६
कार्य सम्पन्न गर्नुपर्ने मिति संशोधित कार्य तालिका अनुसार	आ.व ०७९/०८० आ.व ०८३/०८४
कूल अनुमानित लागत संशोधित लागत	शुरु १६२० करोड ११९३ करोड
गत वर्ष सम्मको वित्तीय प्रगति यस वर्ष सम्मको वित्तीय प्रगति	४३८ करोड ५०६ करोड
गत वर्ष सम्मको भौतिक प्रगति यस वर्ष सम्मको भौतिक प्रगति	४२ प्रतिशत ४२ प्रतिशत

५.४.३. हाल कार्यान्वयनमा रहेका ठेक्काको विवरण

सडक तर्फ

- संखुवासभाको खाँदवारी (Loving hill) देखी दोभान (०+००० देखि ५३+००० कि.मि.) ६ वटा प्याकेजमा स्तरोन्नतिको चरणमा रहेको l

पूल तर्फ

- Construction of steel truss bridge of span 60m over Arun Barun river

५.४.४.आयोजना समयमा सम्पन्न गर्न देखा परेका समस्या :-

क. अत्याधिक बर्षा र हिमपातले गर्दा निर्माण कार्य अवधि कम हुनाले ठेक्काहरु समयमै सम्पन्न गर्न नसकिएको ।

ख. प्रतिकुल मौसमका कारणले निर्माण सामाग्री ढुवानीमा समस्या भएको।

ग. बरुण खोला पारी सडक स्तोरन्नती तथा विभिन्न खोलाहरुमा पक्की पुल निर्माण नहुदा (च्याम्ताङ्ग, हटिया, सिम्वुङ्ग) निर्माण सामाग्रि तथा खाध्य सामग्री ढुवानीमा समस्या भएको।

५.४.५. समस्या समाधानको लागि चालिएका कदमहरु :-

क. बरुण खोलामा अस्थायी ह्युम पाइप राखि निर्माण सामाग्रि ढुवानी गरिएको ।

ख. निर्माण स्थलमा उत्पन्न भएका समस्यालाई तत्काल समाधान गरिएको ।

ग. स्थानिय निकायसँग छलफल गरी निर्माण ब्यवसायीलाई कार्य सुचारु गर्न अभिप्रेरित गरिएको।

५.५. कालिगण्डकी करिडोर (गैंडाकोट राम्दी मालढुंगा सडक योजना), पाल्पा

५.५.१. परिचय

नेपालको करिब मध्यमागबाट उत्तर सीमा कोराला देखी दक्षिण सिमा ठोरी सम्म जोड्ने यो सडक करिब ४४७ कि.मि. रहेको छ। ४४७ कि.मी. सम्पूर्ण खण्ड मध्ये पहिलो खण्ड गैडाकोट राम्दी मालढुंगा सडक २४५ कि.मी. स्तरोन्नती कार्य सडक सुधार तथा विकास योजना अन्तर्गत गैडाकोट राम्दी मालढुंगा

सडक योजना कार्यालय पाल्पाबाट कार्यान्वयन भईरहेको छ।

- सडकको नाम: कालिगण्डकी करिडोर **(गैंडाकोट राम्दी मालढुंगा सडक योजना), पाल्पा**
- योजना सुरु मिति: आ.व. २०६६/६७
- योजना सम्पन्न हुने मिति: आ.व. २०८३/८४
- योजनाको कुल लागत: २५ अर्ब २२ करोड
- योजनाको कुल लम्बाई: **२४५ कि.मि.** (गैडाकोट - पिपलडांडा - राम्दी सडक खण्ड (१३१.७ कि. मि.) उत्तर दक्षिण खण्ड (११३.७ किमी) थप स्यांग्जा-पर्वत जिल्लाको ५५ कि.मि. समानान्तर खण्ड सेनाबाट हस्तान्तरण भई आएको र ठेक्का व्यवस्थापन भई निर्माणाधीन रहेको।
- सडक रेखाङ्कनले छोएका जिल्लाः नवलपरासी, पाल्पा, स्यांग्जा, गुल्मी, बाग्लुंग पर्बत
- हाल सम्मको ठेक्का रकम : १६ अर्ब ४ करोड
- हाल सम्मको खर्च रकम : ७ अर्ब ७३ करोड

५.५.२. योजनाको हालसम्मको प्रगति:

१. भौतिक प्रगति: ४५ %

२. वित्तीय प्रगति: ४३ %

५.५.३. ठेक्काहरुको विवरण:

१. सडक: १० वटा ठेक्का (जम्मा १७७ कि.मि. कालोपत्रे भइसकेको)

२. पुल: १७ वटा ठेक्का (१४ वटा आ.व.मा सम्पन्न हुनुपर्नेमा ७ वटा सम्पन्न भैसकेको, बाँकि पुलहरुको निर्माण कार्य भइरहेको)

५.५.४. थप हुन बाँकी कर्यहरु

१. अर्मादी फलेबास सडक खण्ड (१४ कि.मि.) र राम्दी रानी महल (१८ कि.मि.) कालो पत्रे गर्ने ठेक्का व्यवस्थापनको कार्य

२. १७ वटा पुल निर्माण कार्यको ठेक्का व्यवस्थापनको कार्य

५.५.५. समस्याहरु:

१. भौगर्भिक समस्याका कारण मनसुन तथा अन्य समयमा पहिरो गई सडक अवरुद्ध भइरहने।

२. यस सडक योजना अन्तर्गत RIDP अन्तर्गतको निर्माणाधिन गैंडाकोट-रामपुर-पिपरडाँडा सडक खण्ड १३१.७ कि.मि. मध्ये ७ कि.मि. मा रुख कटान आदेश प्राप्त नभएकोले काममा बाधा परेको

५.६. कालिगण्डकी करिडोर (बेनी जोमसोम कोरला सडक योजना), जोमसोम

५.६.१. परिचय

- सडकको नाम: कालिगण्डकी करिडोर (बेनी-जोमसोम-कोरला सडक योजना), जोमसोम
- योजना सुरु मिति: २०७३/०८/१२

- योजना सम्पन्न हुने मिति: आ.व. २०८१/८२
- योजनाको कुल लागत: १० अर्ब ५७ करोड
- योजनाको कुल लम्बाई: २०२ कि.मि. (१३ कि.मि. मालढुंगा-बेनी, ७४ कि.मि. बेनी-जोमसोम, ११५ कि.मि जोमसोम कोरला)
- सडक रेखाङ्कनले छोएका जिल्लाहरु: पर्वत, म्याग्दी, मुस्ताङ
- हाल सम्मको ठेक्का रकम : ७ अर्ब ८३ करोड
- हाल सम्मको खर्च रकम : ५ अर्ब ८४ करोड

५.६.२. योजनाको हालसम्मको प्रगति:

१. भौतिक प्रगति: ७३ %

२. वित्तीय प्रगति: ७० %

५.६.३. ठेक्काहरुको विवरण:

१. सडक: १५ ठेक्का (कालोथत्रे८मध्ये १ वटा सम्पन्न) , ग्राभेल ७ मध्ये ६ वटा सम्पन्न, बाँकी २५ कि.मि.८५% सम्पन्न)
   - जोमसोम कोरला सडक खण्ड १०२ कि.मि. ग्राभेल गर्ने कार्यमा १०० कि.मि. सम्पन्न
   - बेनी जोमसोम खण्ड ७४ कि.मि. कालोपत्रे गर्ने कार्यमा ३३ कि.मि. सम्पन्न

२. पुल: ३८ वटा (निर्माणधिन १५ वटा, डिजाइन १९ वटा, ५ वटा सम्पन्न)

५.६.४. थप हुन बाँकी कर्यहरु

१. भिरकाटेमा ३०० मिटर Tunnel निर्माणको कार्य, Detailed Feasiblity Study गर्ने कार्य भइरहेको,

२. म्याग्दी खण्डको बिभिन्न स्थानमा गएको पहिरो नियन्त्रण अध्ययन कार्य भइरहेको,

३. पन्ता खोलामा निर्माण भएको ५० मिटर लामो पुलको लम्बाई छोटो भएको हुँदा २०० मिटर लामो पुल आवश्यक रहेको,

४. सुन खोला, बोक्सी खोला, थापा खोला पुल survey,design रिपोर्ट स्वीकृतिको प्रक्रियामा रहेको

५. कागबेनी लोमान्थांग कोराला कालोपत्रे गर्ने कार्यको लागि श्रोत सुनिसचितता तथा बहुबर्षीया ठेक्का गर्ने,

५.६.५. समस्याहरु:

१. तातोपानी कुण्डमा सडक विस्तार कार्यमा Alignment परिबर्तनको माग भएको,

२. भौगोलिक धरातल कमजोर हुनाले अत्यधिक नदि कटान तथा पहिरोको समस्या रहेको,

३. सडक सिमा भित्रको रुख कटान र स्थानीय निर्माण सामग्री उत्खननमा वन तथा स्थानीय निकायको बीचसमन्वय नहुदा निर्माण कार्यमा ढिलाई,

४. घर टहराकोक्षतिपुर्ती रकमअपुग भएको भनिघर टहरा नहटाएको कारण निर्माण कार्यमा समस्या भएको,

५.६.६. अपेक्षित सहयोग:

१. नेपाल विद्युत प्राधिकरण, खानेपानी तथा सरसफाइ मन्त्रालय (विधुतको पोल, खानेपानीको पाइप जस्ता Utility Relocation को कार्य समयमै सम्बन्धित निकायबाटै बजेट व्यवस्थापन गरि सम्पन्न गर्नुपर्ने),

२. स्थानीय निकाय तथा प्रदेश मन्त्रालय (सडक विभागसंग सहमति लिएर राजमार्गलाई असर नपर्ने गरि शाखा सडक खन्ने र स्थानीय निर्माण सामाग्रि उत्खननको लागि आवश्यक समन्वय गर्ने)

३. राष्ट्रिय योजना आयोग, वन तथा वातावरण मन्त्रालय (राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको हकमा रुखहरुको कटान,वन क्षेत्रको जग्गा उपलव्ध गराउन तथा निर्माण सामग्रीको उत्खननको लागि सरल र छिटो प्रावधान निर्माण गर्ने)।

५.७. कर्णाली करिडोर सडक

५.७.१. आयोजनाको संक्षिप्त परिचय:

योजना कार्यालयको नाम हिल्सा-सिमिकोट सडक योजना (कर्णाली कोरिडोर) रहेको छ| योजना कार्यालयको स्थापना २०६९ सालमा भएको हो |योजना कार्यालयको कार्यक्षेत्र कालिकोट जिल्लाको कर्णाली राजमार्ग अन्तर्गतको खुलालु देखि सिमिकोट हुँदै हिल्सा सम्म रहेको छ जसको लम्बाई २६९ कि.मि. रहेको छ जसमध्ये २६३.५ कि.मि. ट्र्याक निर्माण भईसकेको छ र बाँकी २.५ कि.मि. ट्र्याक निर्माण गर्ने काम नेपाली सेनाबाट भइरहेको छ र सिमिकोट-स्यामने (४.५ कि.मि.) सडकमा स्थानीयले जग्गाको मुआब्जाको माग राखी निर्माण कार्यमा अवरोध गरिरहेकोमा हाल निर्माण सुचारु भई २ कि. मि. ट्र्याक निर्माण भएको| सिमिकोट-स्यामने, ४.५ कि.मि.खण्डको लागि बैकल्पिक सडक हुँदै यातायात संचालनमा रहेको छ|

- सडकको नाम: (कर्णाली करिडोर) हिल्सा- सिमिकोट सडक
- योजना सुरु मिति: आ.व. २०६९/७०
- योजना सम्पन्न हुने मिति: आ.व. २०८३/८४
- योजनाको कुल लागत: ६ अर्ब ६६ करोड १९ लाख
- योजनाको कुल लम्बाई: २६८.६५ **कि.मि.** (कालिकोट (खुलालु-लैफु): ४० कि.मि., बाजुरा (लैफु-कवाडी): ४४ कि.मि. र हुम्ला (कवाडी- सिमिकोट- हिल्सा): १८४.65 कि.मि.
- सडक रेखाङ्कनले छोएका जिल्लाः कालिकोट, बाजुरा र हुम्ला
- हाल सम्मको ठेक्का रकम : २ अर्ब ३० करोड ९२ लाख
- हाल सम्मको खर्च रकम : १ अर्ब ३६ करोड
- योजनाको हालसम्मको प्रगति:

  १. भौतिक प्रगति: २४ %

  २. वित्तीय प्रगति: २०.४१ %

- ठेक्काहरुको विवरण:

    १. सडक: २० वटा ठेक्का (३ वटा आ.व. २०७९/८० मा सम्पन्न भैसकेको, १ वटा को निर्माण कार्य पूर्ण रुपमा सकिसकेको, बाँकी १ वटा लाई सुस्त गतिमा कार्य भइरहेको।

    २. पुल: ५ वटा ठेक्का (९ वटा पुलहरू डिजाइन-बिड मोडेलमा ठेक्का लागी डिजाइनको चरणमा रहेको)

५.७.२. आयोजनाको समष्टिगत लक्ष्यहरू

कालिकोट जिल्लाको खुलालु देखि सिमिकोट हुँदै हिल्सा सम्म पक्की(२६८.६५ किमि) सडक निर्माण गरी कालिकोट, बाजुरा र हुम्ला जिल्लालाई राष्ट्रिय सडक संजालमा जोड्ने साथै उक्त क्षेत्रका जनताको शिक्षा, स्वास्थ्य जस्ता आधारभूत आवश्यकता परिपूर्तिको लागि पहुँच अभिवृद्धि हुने, पर्यटन प्रबर्धन हुने, स्थानीय कृषि तथा जडिबुटी उत्पादन बजारसम्म पुर्याउन सहज हुने साथै जनताको जीवनस्तर सुधार हुने।

५.७.३. आयोजनाको कार्यक्षेत्र

कालिकोट (खुलालु-लैफु) :४० कि.मि., बाजुरा (लैफु-कवाडी): ४४ कि.मि. र हुम्ला (कवाडी-सिमिकोट-हिल्सा): १८४ कि.मि.

५.७.४. प्रमुख क्रियाकलापहरू:

१) सडक चौडा गर्ने

२) पुल निर्माण गर्ने

३) नाली निर्माण गर्ने

४) कल्भर्ट निर्माण गर्ने

५) ग्रावेल तथा कालोपत्रे गर्ने

५.७.५. आयोजनाको भौतिक प्रगतिको विस्तृत विवरण

हिल्सासिमिकोट सडक खण्ड अन्तर्गत ९५ किमि मध्ये ९५ किमि नै ट्रयाक खोलीसकेको र सिमिकोट सल्लि सल्ला सडक खण्ड ५० किमि मध्ये ३८ किमि ट्रयाक खोलिसकेको छ र सल्ली सल्ला सडक खण्डको ५० किमि मध्ये लालि बगर देखि छारे सडक खण्डको ११ किमि नेपाली सेनालाई जिम्मामा रहेको र बाँकि ४.५ किमि रहेको सिमिकोट देखि स्याम्ने सडक खण्डमा स्थानिय वासिन्दाहरुले मुआब्जा पाउँ भनी माग राखी विवाद सृजना गरी निर्माण कार्य अवरुद्ध रहेको छ ।खुलालु सल्ली सल्ला सडक खण्ड १२२.७५ किमि मध्ये ३५ किमि मा सडक चौडा गर्ने कार्य भइसकेको छ। यस योजना अन्तर्गत ५ वटा (सल्ली खोला पुल, ताग्रु खोला पुल, हेप्का खोला पुल र खार्पु पुल) पुलहरु निर्माणाधीन रहेका छन्।खुलालु–सल्लीसल्ला सडक खण्डमा ९ वटा पुलहरू डिजाइन एण्ड बिल्ट प्रक्रिया बाट निर्माण कार्य हुनेगरी २०७९ असारमा ठेक्का संझौता भई हाल डिजाइन कार्य भईरहेको छ।

५.७.६. समस्याहरु:

- हिमपात तथा जाडो याममा अत्याधिक चिसोको कारण Working period कम भई ठेक्काहरू समयमा सम्पन्न हुन नसक्नु
- पुरै लम्बाईमा ट्र्याक नखुलेको साथै ट्र्याक खुलेको लम्बाइमा पनि कच्ची सडक भएकोले निर्माण सामग्री ढुवानीमा कठीनाई
- सिमिकोट-स्यामने (४ कि.मि.) सडकमा स्थानीयले जग्गाको मुआब्जाको माग राखी निर्माण कार्यमा अवरोध गरेको
- बिष्फोटक पदार्थ ढुवानीमा कठिनाई
- चिनको नाका हिल्सा सम्म ट्र्याक खोलिसकिएको र नाका बन्द रहेका कारण निर्माण सामग्री ल्याउन नसक्दा निर्माण कार्यमा ढिलाई हुने गरेको

५.७.७. समस्या समाधानका उपायहरु/प्रयासहरु:

- नेपाल-चिनको हिल्सानाका खोल्नकालागि पहल हुनुपर्ने
- मुआब्जाको माग राखी निर्माण कार्यमा अवरोध गरेको सडक खण्डकोलागि मुआब्जाको व्यवस्था हुनुपर्ने

६. रुपान्तरणकारी आयोजनाहरुको संक्षिप्त विवरण र आ. व. २०७९/८० को प्रगति

६.१. गल्छी त्रिशुली मैलुङ्ग स्याफ्रुवेशी रसुवागढी सडक योजना, विदुर, नुवाकोट

६.१.१. आयोजनाको पृष्ठभुमि

तत्कालिन समयमा नाकाबन्दीको समस्या समाधान गर्न मिति २०७२।०८।१७ गते नेपाल सरकार मन्त्रीपरिषद्को निर्णय अनुसार गल्छी त्रिशुली मैलुंग स्याफ्रुबेशी रसुवागढी सडकलाई विशेष प्राथमिकता प्रदान गर्दै दुई देश बिचको छोटो दुरीको व्यापारिक मार्गको रुपमा स्थापित भएको हो।

६.१.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरु

१. प्रथम खण्ड (गल्छी-मैलुङ खण्ड): चेनेज ०+००० देखि ४६+००० सम्म

२. दोश्रो खण्ड (मैलुङ्ग-स्याफ्रुवेशी खण्ड) : चेनेज ४६+००० देखि ६५+००० सम्म

३. तेश्रो खण्ड (स्याफ्रुवेशी-रसुवागढी खण्ड) : चेनेज ६५+००० देखि ८२+००० सम्म

६.१.३. योजना कार्यालयहरुको परिचय र कार्यक्षेत्रहरु:

- यस आयोजनाको कुल ८२ कि मि लम्बाई लाई विभाजन गरि तीन खण्डमा निर्माण कार्य भइरहेको छ।

६.१.४. आयोजनाको अवधि, सुरु र सम्पन्न हुने मिति:

- आयोजना प्रारम्भ मिति आ.व. २०७२/७३
- समपन्न हुने लक्षित मिति आ.व. २०८१/८२

६.१.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल लागत अनुमान र प्रमुख क्रियाकलापहरु :

- ६५ कि.मि. कालोपत्रे सडक (डेडिकेटेड डबल लेन, ११ मिटर चौडा (११ मि. डिबिएम र ७ मि. अस्फाल्ट) निर्माण, ३२ वटा पुल निर्माण, ४ वटा पहिरो नियन्त्रण कार्य।
- कुल लागत १५ अर्ब ५० करोड (९ अर्ब ५० करोड निर्माण र ६ अर्ब मुआब्जा/क्षतिपुर्ति)

६.१.६. हालसम्मको समस्टिगत प्रगति:

- भौतिक प्रगति: ५५.९८%
- वित्तीय प्रगति: ५५.९८% (समग्र- रु. ८ अर्ब ६२ करोड, पुँजिगत-५ अर्ब ३३ करोड, मुआब्जा-३ अर्ब २९ करोड)
- कालोपत्रे- ३६ कि.मि (अस्फाल्ट), डिबिएम- ३६ कि.मि., पुल निर्माण- १४ वटा सम्पन्न, १ वटा फ्लाईओभरको संभाब्यता अध्ययन भएको, ३ वटा पहिरो नियन्त्रण सम्बन्धी निर्माण कार्य भइरहेको।

६.१.७. आ. व. २०७९/८० को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

लक्ष्य	कालोपत्रे (अस्फाल्ट)-१४ कि.मि., वेस-१२ कि.मि., सव-वेस-१० कि.मि., पुल-८ वटा
प्रगति	कालोपत्रे (अस्फाल्ट)-९ कि.मि., वेस-३.६ कि.मि., सव-वेस- ३.६ कि.मि., पुल-३ वटा
भौतिक प्रगति %	७५%
वित्तीय प्रगति %	७३.३७% (संशोधित बजेटको आधारमा)
विनियोजित वजेट (हजार)	१ अर्व ८४ करोड बजेट विनियोजन भएकोमा बजेट रकमान्तर भई ७७ करोड ७९ लाख कायम भएको।
खर्च (हजार)	५७ करोड ७.२४ लाख

६.१.८. आ. व. २०७९/८० मा सम्पादित मुख्य मुख्य कार्यको विवरण

- कालोपत्रे (अस्फाल्ट)- ९ कि.मि., वेस- ३.६ कि.मि., सव-वेस- ३.६ कि.मि., पुल - ३ वटा।
- ४ वटा पुलको ठेक्का व्यवस्थापन भएको।
- जिल्ला प्रशासन कार्यालय तथा स्थानीयतहहरुसँग समन्वय गरि मुआब्जा निर्धारण र वितरण गरिएको।

६.१.९. बाकि अबधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/क्रियाकलापहरु

- २९ कि.मि. सडक कालोपत्रे
- ९ वटा पुल (राम मन्दिर खोला, दम्कि खोला, मैथली खोला, अधेरी खोला, Dam 1 खोला, Crossing खोला, गुम्चेत खोला, सोले खोला, ठुलो भार्खु खोला) पुलहरुको ठेक्का व्यवस्थापन गरि निर्माण सम्पन्न गर्नुपर्ने।

६.१.१०. आ. व. २०८०/८१ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण।

- वार्षिक बिनियोजन: ५१ करोड ३१ लाख
- वार्षिक लक्ष्य: ९ कि.मि सडक कालोपत्रे र ८ वटा पुल निर्माण सम्पन्न गर्ने।

६.१.११. हाल आयोजना कार्यान्वयनमा देखपरेका मुख्य समस्याहरू:

- गल्छी त्रिशुली मैलुङ्ग सडक खण्ड (४६ कि.मि.) को पिपलटार देखि ढुङ्गे सम्म (करिब ८ कि. मि.) सम्मानित सर्वोच्च अदालतबाट परमादेश जारी भएको तर कार्यान्वयनमा सहयोग नभएको।
- गल्छी त्रिशुली मैलुङ्ग सडक खण्ड (४६ कि.मि.) को वेत्राबती पुल देखि वेत्राबती वाई-जङ्सन सम्म (करिब ०.३ कि. मि.) सडकमा हालसम्म पनि सम्मानित सर्बोच्च अदालतको निषेधाज्ञा (Stay Order) रहेको।
- गल्छी मैलुङ्ग सडक खण्डको शान्तिबजारमा (१ कि.मि.) स्थानियाबाट मुआब्जा र घर/टहराको क्षतिपुर्ति पनि नबुज्ने र निर्माण कार्य पनि हुन नदिने भनि निर्माण कार्य बिगत ३ बर्ष देखि रोकिएको
- मैलुङ्ग स्याफ्रुवेशी सडक खण्ड को (१९ कि.मि.) निर्माण कार्य निर्माण व्यवसायी श्री भारत कन्स्ट्रक्सन-सिद्धिसाई जे. भि. बाट रोकिएको।
- स्याफ्रुवेशी रसुवागढी सडक खण्डको (१७ कि.मि.) सरकारबाट निर्माण हुने भएता पनि Site Clearance नेपाल सरकारबाट हुनु पर्ने। यस खण्डमा टिमुरे र स्याफ्रुवेसी बजारमा जग्गाको मुआब्जा बिबादले हालसम्म पनि मुआब्जा निर्धारण हुन नसकेको र विद्युतका पोलहरु केहि स्थानमा भौगोलिक कठिनाईका कारण स्थानान्तरण हुन नसकेको। सडक निर्माण पश्चात मात्र सडक किनारामा राख्न सकिने तर चिनिया नि. व्य. लाई सम्पुर्ण साईट Clear हुनु पर्ने।

- गल्छी त्रिशुली मैलुङ्ग सडक खण्डको निर्माण कार्य करिब ८१% सम्पन्न भएको र यसै खण्डमा निर्माण हुन बाँकि रहेको स्थानको लागि टेवा पर्खालको परिमाण प्रयाप्त नभएको।
- गल्छी त्रिशुली मैलुङ्ग सडक खण्डको Ch 19+100 मा रहेको श्री शिव प्रसाद गजुरेलको मुद्दामा सम्मानित सर्वोच्च अदालतबाट फैसाला भएको तर कार्यान्वयनमा सहयोग नभएको

६.१.१२. समस्या समाधानका लागि गरिएका प्रयासहरुः

- जिल्ला प्रशासन कार्यालय तथा स्थानियतहहरुसँग समन्वय भइरहेको ।
- फैसाला कार्यान्वयनको निम्ति जिल्ला प्रशासन कार्यालय, जिल्ला नापी कार्यालय,जिल्ला मालपोल कार्यालय तथा स्थानीयतहहरुसँग समन्वय भइरहेको ।

६.२. नारायणघाट बुटवल सडक योजना

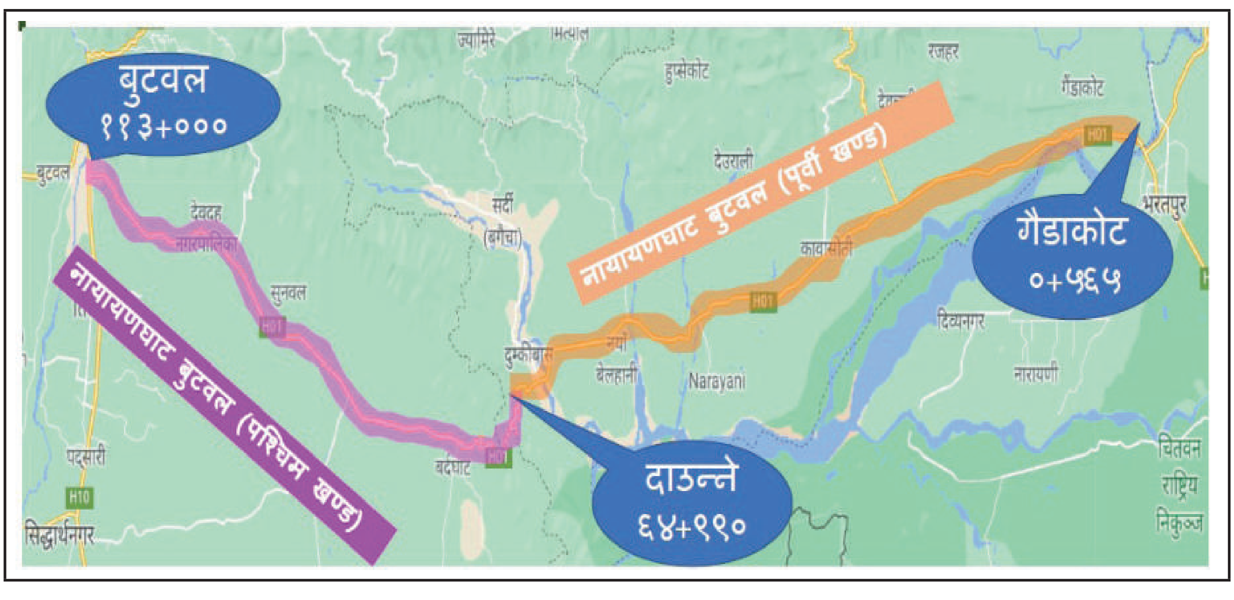
६.२.१. पृष्ठभूमी

नेपाल सरकार र दातृ संस्था एशियाली बकास बैंक (ए.डी.बी.) बिच बिभिन्न सडक आयोजनाको लागि भएका/हुने संझौता मध्ये भौतिक पूर्वाधार तथा यातयात मन्त्रालय मातहतका सडक आयोजनाहरु सडक विभाग मातहत आयोजना निर्देशनालय (ए.डी.बी.) बाट संचालन भइरहेकोछ ।आयोजना निर्देशनालय (ए.डी.बी.) को कार्यालय बिशालनगर काठमाडौंमा छ ।आयोजना निर्देशनालयको हालको भवन रहेको स्थानमा आधुनिक कार्यालय भवन निर्माणको क्रममा रहेकाले बिशालनगर स्थित रेल विभागको भवनबाट कार्यालय सञ्चालन भइरहेको छ।

दातृ संस्था एशियाली विकास बैंक (ए.डी.बी.) को ऋण सहयोगमा सासेक सडक सुधार आयोजना (SRIP) अन्तर्गत यस योजनाले करिब ११३ किलोमिटर सडकको स्तरोन्नति गरिरहेको छ।देशको आर्थिक विकासमा सहयोग गर्ने पूर्व–पश्चिम राजमार्गको नारायणघाट–बुटवल सडक खण्डले नेपालको पश्चिमी भागहरूको कम विकसित क्षेत्रहरूमा व्यापार करिडोर विस्तारमा ठुलो सहयोग गर्नेछ। साथै नेपाल भित्र र छिमेकीसँगको यातायात सम्पर्कमा समेत बृद्धि हुनेछ।यसको परिणाम सडक यातायात प्रणालीमा सुधार हुनेछ।

६.२.२.रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थान

नारायणघाट–बुटवल सडक अन्तर्गत हाल निर्माणाधीन कार्यहरुले गण्डकी प्रदेशको नवलपरासी बर्दघाट सुस्ता पूर्व र लुम्बिनी प्रदेशका नवलपरासी बर्दघाट सुस्ता पश्चिम र रुपन्देही जिल्लालाई छोएको छ। यस सडक योजना अन्तर्गत ११३ किलोमिटर सडकको स्तरोन्नति भइरहेको छ।



६.२.३. योजना कार्यालयहरुको परिचय र कार्य क्षेत्रहरु

दातृ संस्था एशियाली विकास बैंक (ए.डी.बी.) को ऋण सहयोगमा सासेक सडक सुधार आयोजना (SRIP) अन्तर्गत नारायणघाट–बुटवल सडकको ११३ किलोमिटर स्तरोन्नतिको कार्यहरु भइरहेको छ ।यस सडक खण्ड अन्तर्गत २ वटा योजना कार्यालयहरु रहेको र प्रत्येक योजनामा रा.प.द्वि (प्रा.) श्रेणीका योजना प्रमुख रहेका छन्।

नारायणघाट–बुटवल सडक योजना (पुर्वी खण्ड): यस सडक योजना अन्तर्गतको ठेक्का नं SRIP/NCB/NB/01 बाट निर्माण स्तरोन्नति हुने सडक खण्डको सुरु बिन्दु गैडाकोट र अन्तिम बिन्दु दाउन्ने रहेको छ।यस योजनाको कार्य क्षेत्र कुल **६४.४२५ कि.मि** सडकको निर्माण स्तरोन्नतिको कार्यहरु गर्ने रहेको छ।

नारायणघाट–बुटवल सडक योजना (पश्चिम खण्ड): यस सडक योजना अन्तर्गतको ठेक्का नं SRIP/NCB/NB/02 बाट निर्माण स्तरोन्नति हुने सडक खण्डको सुरु बिन्दु दाउन्ने र अन्तिम बिन्दु बुटवल रहेको छ।यस योजनाको कार्य क्षेत्र कुल **४८.५३५ कि.मि** सडकको निर्माण स्तरोन्नतिको कार्यहरु गर्ने रहेको छ।

६.२.४. आयोजनाको अबधि, सुरु र सम्पन्न हुने मिति

- सडकको नाम: नारायणघाट बुटवल सडक
- योजना सुरु (सम्झौता) मिति: १९ डिसेम्बेर २०१८
- योजना सम्पन्न हुने मिति: आ.व. २०८४/८५ (DLP र PBM समेत)
- ठेक्का संख्या : २ वटा
- ठेक्का सम्पन्न हुनुपर्ने मिति :

  ठेक्का नं SRIP/NCB/NB/01 (२८ अगस्ट २०२३, प्रथम म्याद थप पश्चात)

  ठेक्का नं SRIP/NCB/NB/02 (६ अगस्ट २०२३, प्रथम म्याद थप पश्चात)

६.२.५.आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु

- आयोजनाको लक्ष्य : कुल लम्बाई ११३ कि.मि. सडक निर्माण तथा स्तरोन्नति
- योजनाको कुल लागत (ठेक्का रकम): १६.९९ अर्ब (सुरुको)

  १७.०२ अर्ब (भेरिएसन आदेश – १ पश्चात)
- प्रमुख क्रियाकलापहरु : ११३ कि.मि. सडक कालोपत्रे ,४६२ वटा कल्भर्ट, ४३ वटा साना पुल, २१ वटा प्रमुख पुल निर्माण

६.२.६.हालसम्मको समष्टिगत प्रगति

१. भौतिक प्रगति: **३७.१७%**

२. वित्तीय प्रगति: २५.८५% + १५% मोबिलाइजेसन पेश्की

६.२.७.   आ. व. २०७९/८० को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति

	वार्षिक लक्ष्य र प्रगति	कैफियत
लक्ष्य	५० कि. मि. कालोपत्रे, २१५ वटा कल्भर्ट, २२ वटा Minor Bridge, १७ वटा Major Bridge निर्माण	
प्रगति	२७ कि.मि. कालोपत्रे [Binder Course(DBM);२ लेन] निर्माण सम्पन्न, १३० वटा कल्भर्ट र १२ वटा Minor Bridge निर्माण सम्पन्न	६१ वटा कल्भर्ट, ५ वटा Minor Bridge र १८ वटा Major Bridge निर्माणाधीन, कालोपत्रेको लागि थप ७ कि.मि. (२ लेन) बेस निर्माण सम्पन्न
भौतिक प्रगति, %	४५.१६%	
वित्तीय प्रगति, %	३६.६६%	
विनियोजित वजेट (हजार)	७१,५३,६४२	
खर्च (हजार)	२६,२२,५७४	

६.२.८. आ. व. २०७९/८० मा सम्पादित मुख्य मुख्य कार्यको विवरण

- २७ कि.मि. कालोपत्रे [Binder Course(DBM);२ लेन] निर्माण सम्पन्न, १३० वटा कल्भर्ट र १२ वटा Minor Bridge निर्माण सम्पन्न
- ६१ वटा कल्भर्ट, ५ वटा Minor Bridge र १८ वटा Major Bridge निर्माणाधीन, कालोपत्रेको लागि थप ७ कि.मि.(२ लेन) बेस निर्माण सम्पन्न

६.२.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने मुख्य मुख्य काम/क्रियाकलापहरु

- ९९.५० कि.मि. कालोपत्रे [Binder Course(DBM)+Asphalt Concrete;४ लेन], १९३ वटा कल्भर्ट, १८ वटा Major Bridge र ९ वटा Minor Bridge

६.२.१०. आ. व. २०८०/८१ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

- योजनाको बजेट बिनियोजन (रु.हजारमा):
  - नारायणघाट–बुटवल सडक योजना (पुर्बी खण्ड) : ७२,२८,३००
  - नारायणघाट–बुटवल सडक योजना (पश्चिम खण्ड) : ६५,४०,०००

  लक्ष्य : ९९.५० कि.मि. कालोपत्रे [Binder Course(DBM)+Asphalt Concrete;४ लेन], १९३ वटा कल्भर्ट, १८ वटा Major Bridge र ९ वटा Minor Bridge निर्माण गर्ने

६.२.११. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरु:

१. Public utilities (Electric poles, water supply pipelines आदि) को स्थानान्तरणमा समस्या।
२. रुख कटानमा समस्या।
३. नदिजन्य निर्माण सामग्रीको सहज उपलब्धता नहुनु।
४. वस्ती क्षेत्रमा पानि निकासको समस्या (कुनै Culverts हरुको inlets तथा outlets बन्द भएको)।
५. निर्माण व्यवसायीको स्रोत तथा साधन परिचालनमा ढिलाई तथा कमजोर व्यवस्थापन।

६. काठ दाउरा हस्तान्तरणमा समस्या।

७. चितवन राष्ट्रिय निकुन्जको प्रतिनिधिको रोहवरमा छपान, कटान, मुछान तथा तोकिएको स्थानमा घाटगद्दी भएका रुखहरु (काठहरु) को हस्तान्तरण समयमा हुन नसक्नु ।

६.२.१२. समस्याहरु समाधानको लागि गरिएका प्रयासहरु :

१. Public utilities को स्थानान्तरणको सम्पुर्ण कार्य निर्माण व्यवसायी लाई दिइएको।

२. रुख कटानका लागि जिल्ला वन कार्यालय संग समन्वय भएको।

३. नदिजन्य निर्माण सामग्रीको सहजताका लागि जि.प्र.का., जि.स.स, स्थानीय तह आदि संग विभिन्न मिति र चरणमा छलफल भएको र नदिजन्य निर्माण सामग्रीको सहज उपलब्धता हुने प्रतिबद्धता जायर भएको।

४. निर्माण व्यवसायीको स्रोत तथा साधन परिचालनमा ढिलाई तथा कमजोर व्यवस्थापन सम्बन्धमा पटक पटक मौखिक तथा लिखित आदेश दिइएको साथै मिति September २४,२०२२ मा Notice To Correct समेत जारि गरिएको।

५. काठ दाउरा हस्तान्तरण सम्बन्धमा जिल्ला वन कार्यालय संग समन्वय भएको।

६. चितवन राष्ट्रिय निकुन्जको प्रतिनिधिको रोहवरमा छपान, कटान, मुछान तथा तोकिएको स्थानमा घाटगद्दी भएका रुखहरु (काठहरु) को समस्या सम्बन्धमा योजनाबाट विभिन्न मितिमा हस्तान्तरणका लागि पत्राचार गरी अनुरोध तथा ताकेता गरि हाल हस्तान्तरण सम्पन्न भएको।

नोट: *हाल: लगभग सम्पूर्ण समस्याहरुको समाधान भईसकेको* ।

६.३. कन्चनपुर कमला सडक योजना

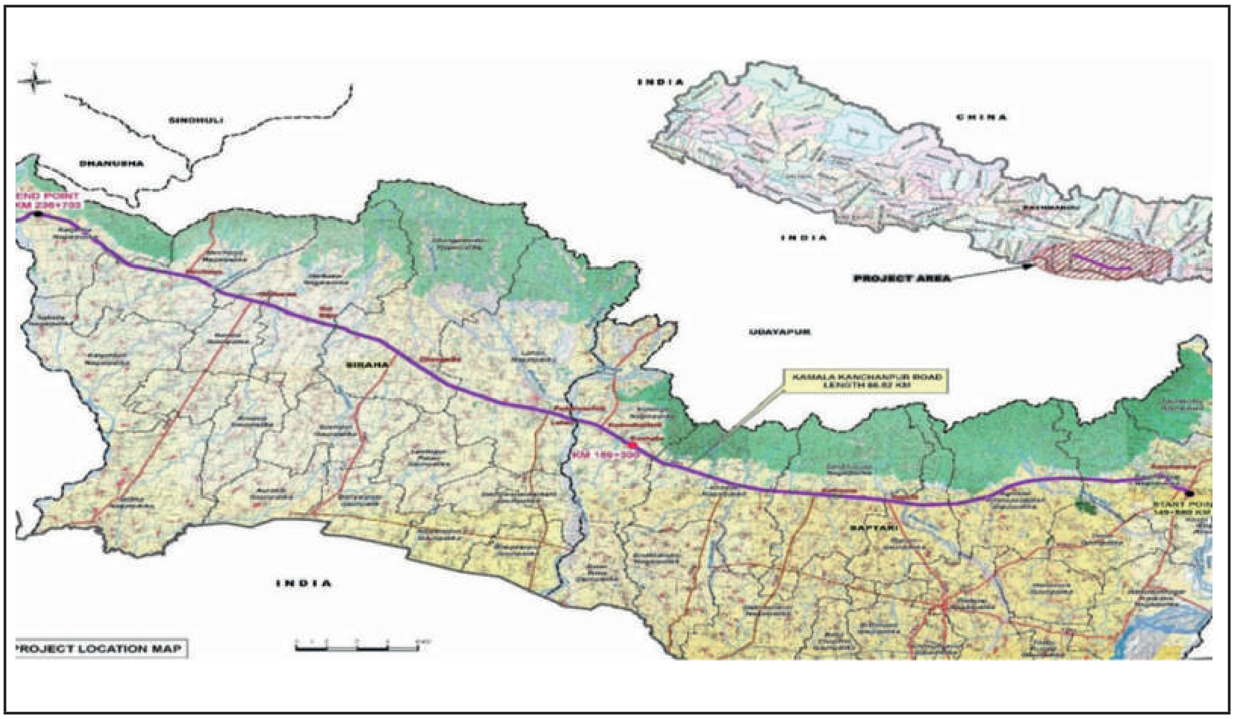
६.३.१.पृष्ठभूमी

नेपाल सरकार र दातृ संस्था एशियाली बकास बैंक (ए.डी.बी.) बिच बिभिन्न सडक आयोजनाको लागि भएका/हुने संझौता मध्ये भौतिक पूर्वाधार तथा यातयात मन्त्रालय मातहतका सडक आयोजनाहरु सडक विभाग मातहत आयोजना निर्देशनालय (ए.डी.बी.) बाट संचालन भइरहेको छ । आयोजना निर्देशनालय (ए.डी.बी.) को कार्यालय बिशालनगर काठमाडौंमा छ । आयोजना निर्देशनालयको हालको भवन रहेको स्थानमा आधुनिक कार्यालयभवन निर्माणको क्रममा रहेकाले बिशालनगर स्थित रेल विभागको भवनबाट कार्यालय सञ्चालन भइरहेको छ।

दातृ संस्था एशियाली विकास बैंक(ए.डी.बी.)को ऋण सहयोगमा सासेक राजमार्ग सुधार आयोजना(SHIP) अन्तर्गत यस योजनाले करिब **८६.८३ किलोमिटर** सडकको स्तरोन्नति गरिरहेको छ। देशको आर्थिक विकासमा सहयोग गर्ने यस सडकले नेपालको पुर्बी भागहरूको कम विकसित क्षेत्रहरूमा व्यापार करिडोर विस्तारमा ठुलो सहयोग गर्ने छ। साथै नेपाल भित्र र छिमेकीसँगको यातायात सम्पर्कमा समेत बृद्धि हुनेछ । यसको परिणाम सडक यातायात प्रणालीमा सुधार हुनेछ ।

६.३.२. रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थान

कन्चनपुर कमला सडक अन्तर्गत हाल निर्माणाधीन कार्यहरुले मधेस प्रदेशको **सप्तरी र सिरहा** जिल्लालाई छोएको छ । यस सडक योजना अन्तर्गत हाल:**८६.८३** किलोमिटर सडकको पुनर्स्थापना र स्तरोन्नति भइरहेको छ ।



६.३.३. योजना कार्यालयहरुको परिचय र कार्य क्षेत्रहरु

दातृ संस्था एशियाली विकास बैंक(ए.डी.बी.)को ऋण सहयोगमा सासेक राजमार्ग सुधार आयोजना (SHIP) अन्तर्गत कन्चनपुर कमला सडकको ८६.८३ किलोमिटर स्तरोन्नतिको कार्यहरु भइरहेको छ । यस सडक खण्ड अन्तर्गत २ वटा योजना कार्यालयहरु रहेको र प्रत्येक योजनामा रा.प.द्वि. (प्रा.) श्रेणीका योजना प्रमुख रहेका छन्।

कन्चनपुर कमला सडकयोजना (पुर्बी खण्ड)

यस सडक योजना अन्तर्गत निर्माण स्तरोन्नति हुने सडक खण्डको सुरु बिन्दु सप्तरी जिल्लाको कन्चनपुरर अन्तिम बिन्दु सप्तरी जिल्लाको कुशाहारहेको छ । यस योजनाको कार्य क्षेत्र कुल **३९.४२ कि.मि** सडककोनिर्माण स्तरोन्नतिको कार्यहरु गर्ने रहेको छ ।

कन्चनपुर कमला सडक योजना (पश्चिम खण्ड)

यस सडक योजना अन्तर्गतनिर्माण स्तरोन्नति हुने सडक खण्डको सुरु बिन्दु सप्तरी जिल्लाको कुशाहा र अन्तिम बिन्दु सिरहाको कमला नदी रहेको छ । यस योजनाको कार्य क्षेत्र कुल **४७.४१ कि.मि** सडकको निर्माण स्तरोन्नतिको कार्यहरु गर्ने रहेको छ ।

६.३.४. आयोजनाको अबधि, सुरु र सम्पन्न हुने मिति

कन्चनपुर कमला सडक योजना

- सडकको नाम: कन्चनपुर कमला सडक योजना
- योजना सुरु (सम्झौता) मिति: २९ October २०२०
- योजना सम्पन्न हुने मिति: आ.व. २८ October २०२३ (निर्माण अबधि)
- ठेक्का संख्या : २ वटा

- ठेक्का सम्पन्न हुनुपर्ने मिति :

ठेक्का नं SHIP/OCB/KK/01(२८ October २०२३)

ठेक्का नंSHIP/OCB/KK/02(२८ October २०२३)

६.३.५.आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु

कन्चनपुर कमला सडक योजना

- आयोजनाकोलक्ष्य: कुल लम्बाई ८६.८३ कि.मि. सडकनिर्माण तथा स्तरोन्नति
- योजनाको कुल लागत: रु १५६६००४४९८३.०४ (भ्याट र पी.स. समेत)
- प्रमुख क्रियाकलापहरु : ८६.८३ कि.मि. सडक कालोपत्रे ,२२९ वटा कल्भर्ट, ५४ वटा Major Bridge निर्माण

६.३.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति

१. भौतिक प्रगति:**३०.७८%**

२. वित्तीय प्रगति: १८.८९% + १५% मोबिलाइजेसन पेश्की

६.३.७. आ. व. २०७९/८० को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति

	वार्षिक लक्ष्य र प्रगति	कैफियत
लक्ष्य	३२ कि. मि. कालोपत्रे, ३१ वटा Major Bridge निर्माण	
प्रगति	८७ वटा कल्भर्ट निर्माण सम्पन्न	४२ वटा Major Bridge निर्माणाधीन, कालोपत्रेको लागि २६.५ कि.मि. सबबेस, ६.५ कि.मि. बेस निर्माण सम्पन्न
भौतिक प्रगति, %	३२.५४%	
वित्तीय प्रगति, %	२६.७०%	
विनियोजित वजेट (हजार)	७७४००००	
खर्च (हजार)	२०६७०००	

६.३.८. आ. व. २०७९/८० मा सम्पादित मुख्य मुख्य कार्यको विवरण

- ८७ वटा कल्भर्ट निर्माण सम्पन्न
- ४२ वटा Major Bridge निर्माणाधीन, कालोपत्रेको लागि २६.५ कि.मि. सबबेस, ६.५ कि.मि. बेस निर्माण सम्पन्न

६.३.९. बाँकी अबधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने मुख्य मुख्य काम/क्रियाकलापहरु

- ८६.८३ कि.मि. कालोपत्रे, २५ वटा कल्भर्ट, ५४ वटा Major Bridge

६.३.१०. आ. व. २०८०/८१ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

- योजनाको बजेट बिनियोजन (रु.हजारमा):
  - कन्चनपुर कमला सडक योजना(पुर्बी खण्ड) :४३४१५३९
  - कन्चनपुर कमला सडक योजना(पश्चिम खण्ड) :३८९००००
- लक्ष्य : ८६.८३ कि.मि. कालोपत्रे, २५ वटा कल्भर्ट, ५४ वटा Major Bridge निर्माण गर्ने

६.३.११. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरु:

निर्माण व्यवसायीको स्रोत तथा साधन परिचालनमा ढिलाई तथा कमजोर व्यवस्थापन।

६.३.१२. समस्याहरु समाधानको लागि गरिएका प्रयासहरु :

निर्माण व्यवसायीको स्रोत तथा साधन परिचालनमा ढिलाई तथा कमजोर व्यवस्थापन सम्बन्धमा पटक पटक मौखिक तथा लिखित आदेश गरिएको। चिनबाट नेपालमा पैसा ल्याउन श्री नेपाल राष्ट्र बैकलाइ समन्वय गरिएको।

७. अन्य महत्वपूर्ण योजनाहरुको संक्षिप्त विवरण र आ. व. २०७९/८० को प्रगति

७.१. मदन भण्डारी राजमार्ग आयोजना

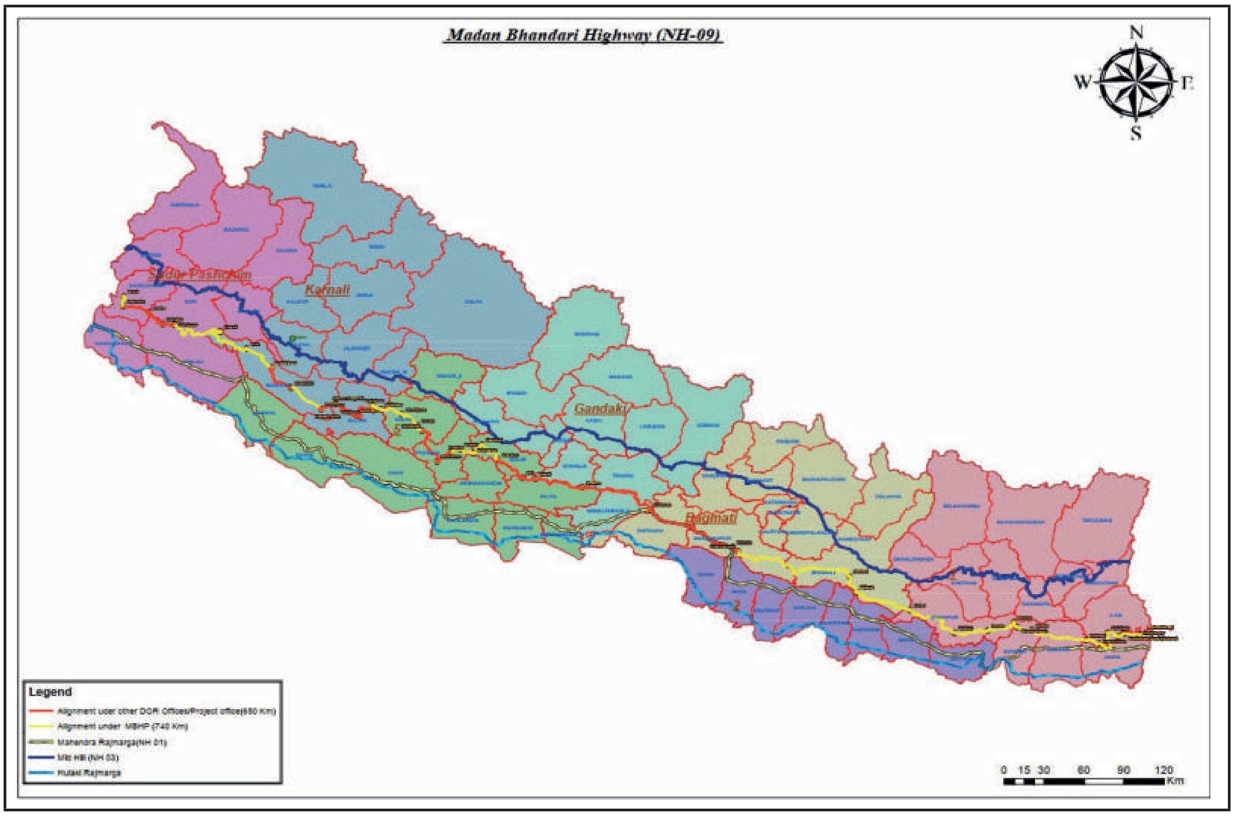
७.१.१. आयोजनाको पृष्ठभुमि

नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७५/०२/०६ को निर्णय बमोजिम चुरे तथा भित्रि मधेसका उपत्यकाहरु र सो क्षेत्रभित्र पर्ने खानी स्थलहरुलाई देशका प्रमुख शहरहरुसँग जोड्न झापाको बाहुनडाँगी देखि डडेल्धुराको रुपाल सम्म मदन भण्डारी राजमार्ग शुरूवात भएको हो। महेन्द्र राजमार्गको समानान्तर र उत्तर तर्फ पूर्व-पश्चिम भएर जाने यो राजमार्गलाई बाह्रै महिना प्रयोग गर्न सकिने गरी रेखांकन गरिएको छ।

यस राजमार्गले कोशी, बागमती, गण्डकी, लुम्बिनी, कर्णाली र सुदुरपश्चिम गरी देशका छ वटा प्रदेशहरूलाई पूर्व-पश्चिम जोड्दछ भने झापा, इलाम, मोरङ, सुनसरी, उदयपूर, सिन्धुली, मकवानपूर, चितवन, नवलपरासी पूर्व, पाल्पा, गुल्मी, प्यूठान, रोल्पा, सल्यान, सुर्खेत, डोटी, कैलाली र डडेलधुरा गरी १९ वटा जिल्लाहरूलाई जोड्दै ७२ लाख जनसंख्यालाई प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष सेवा पुर्याउने गरि कार्यान्वयनमा ल्याइएको छ।

मेची राजमार्ग, कोशी राजमार्ग, सगरमाथा राजमार्ग, बनेपा- बर्दिबास राजमार्ग, त्रिभुवन राजपथ, महेन्द्र राजमार्ग, कालीगण्डकी कोरीडोर, सिद्धार्थ राजमार्ग, राप्ती राजमार्ग, रत्न राजमार्ग, कर्णाली राजमार्ग, कर्णाली करिडोर, सेती राजमार्ग लगायत ४० वटा राजमार्गहरू समेटेको छ।

७.१.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरु:



नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषदको मिति २०७६/०२/०६ र २०७८/०१/१३ को निर्णयानुसार मदन भण्डारी राजमार्गको रेखांकन "बाहुनडाँगी—शान्तिनगर—धरान— चतरा— गाईघाट— कटारी— सिन्धुलीमाडी— हेटौडा— गैंडाकोट— रामपुर— राम्दी—रिडि—तम्घास -सिमलटारी- मच्छी- बागदुला- लिवाङ- घर्तिगाउँ- पातीहाल्ने- बागचौर- सितलपाटि- सल्यान खलङ्गा—बालुवा संग्राही- बोटेचौर- सुर्खेत—बड्डीचौर— कर्णाली- बिपीनगर- बुडर— जोगबुढा—रुपाल" रहेको छ।

७.१.३. योजना कार्यालयहरुको परिचय र कार्यक्षेत्रहरु:

योजना कार्यालयको नाम, ठेगाना	सडक खण्डको नाम	कार्यक्षेत्र (जिल्ला)	कार्यक्षेत्र भित्रको कुल लम्बाई (कि.मि.)	योजनाले हेर्ने कुल सडक लम्बाई (कि.मि.)
मदन भण्डारी योजना कार्यालय, झापा	बाहुनडाँगी देखी चतरा	झापा, इलाम, मोरङ, सुनसरी	१५०	१२७
गाईघाट दिक्तेल सडक योजना, उदयपुर	चतरा देखी भिमान	उदयपुर, सिन्धुली	१५५	१३४
सडक डिभिजन मकवानपुर	भिमान देखि हेटौडा	सिन्धुली, मकवानपुर, चितवन, नवलपुर	२८०	११५
मदन भण्डारी योजना कार्यालय, गुल्मी	रिडी देखि बागदुला	पाल्पा, गुल्मी, प्यूठान	२५३	८४
मदन भण्डारी योजना कार्यालय, सुर्खेत	सातदोवाटो देखि रुपाल	रोल्पा, सल्यान, सुर्खेत डोटी, कैलाली, डडेल्धुरा	५५२	२८०
जम्मा			**१३९०**	**७४०**

७.१.४. आयोजनाको अवधि, सुरु र सम्पन्न हुने मिति:

शुरु आ.ब २०७५/७६,

सम्पन्न हुने आ.व. २०८१/८२ सम्म (संशोधन प्रस्ताव आ. व. २०८४/८५)

७.१.५.आयोजनाको लक्ष्य, कुल लागत अनुमान र प्रमुख क्रियाकलापहरु :

आयोजनाको लक्ष्य : झापाको बाहुनडाँगी देखि डडेल्धुराको रुपाल सम्म पुर्व-पश्चिम राजमार्गको समानान्तर हुने गरी जम्मा १३९० कि.मी. सडक २ लेनमा निर्माण/ स्तरोन्नति गर्ने।

आयोजनाको लागत : ७५ अर्ब (संशोधित)

प्रमुख क्रियाकलापहरु: कुल लम्बाई **१३९० कि.मि.** सडक निर्माण तथा स्तरोन्नति मध्ये मदन भण्डारी राजमार्ग आयोजना अन्तर्गत **७४० कि.मी. कालोपत्रे** र **१८५ वटा** पुल निर्माण गर्ने।

७.१.६. हालसम्मको समस्टिगत प्रगति:

भौतिक प्रगति: ४५%

वित्तीय प्रगति: ४४% (३३ अर्ब) मोबिलाइजेसन पेश्की समेत

कुल ७४० कि.मि. मध्ये २८५ कि.मि. सडक कालोपत्रे, १८५ वटा पुल मध्ये १०८ वटा पुल सम्पन्न, १६९ कि.मि. सडक निर्माणाधिन, २८६ कि.मि. सडक खण्डको ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी ।

ब.उ.शि.नं	भौतिक			वित्तीय		
३३७०११०८	लक्ष्य	प्रगति	प्रतिशत	लागत	खर्च	प्रतिशत
सडक कि.मि.	७४०	२८५	३८.५१%	७५ अर्व	३३ अर्व	४४%
पुल	१८५	१०८	५८.३८%			

योजना कार्यालयगत विवरण:

योजना कार्यालय	सडक (कि.मि)		पुल (संख्या)		कैफियत
	लक्ष्य	प्रगति	लक्ष्य	प्रगति	
दमक	१२७	५	५१	११	
गाईघाट	१३४	१३३	५८	५७	
हेटौंडा	११५	११४	४०	४०	
तम्घास	८४	२८	४	०	
सुर्खेत	२८०	५	३२	०	
जम्मा	७४०	२८५	१८५	१०८	

७.१.७. आ. व. २०७९/८० को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

योजना कार्यालय	सडक (कि.मि)		पुल (संख्या)		विनियोजन बजेट रु. करोडमा	खर्च रु. करोडमा	प्रगति प्रतिशत (%)	कैफियत
	लक्ष्य	प्रगति	लक्ष्य	प्रगति				
दमक	७	५	८	६	२५४.५	२५४.४९	१००.००	
गाईघाट	२	२	१	३	४२.५१	४०.९२	९६.२८	
हेटौंडा	२	३	१	५	५९.६३	५९.५४	९९.८५	
तम्घास	३	०	०	०	५०.७५	५०.७५	१००.००	
दाङ	३	११	०	०	५	३.७५	७५.०२	
सुर्खेत	३	५	०	०	५९.६	५९.१४	९९.२२	
निर्देशनालय	२००*	१४३*			३६.५१	३३.१८	९०.८८	
जम्मा	२०	२६	१०	१४	५०८.५९	५०१.८२	९८.६७	

- * ठेक्का व्यबस्थापन

७.१.८. आ. व. २०७९/८० मा सम्पादित मुख्य मुख्य कार्यको विवरण

आ.व. ०७९/८० मा NH-09 मा ११५ कि.मी. र NH-19 मा २८ कि.मी. गरी जम्मा १४५ कि.मी. सडकको ठेक्का व्यबस्थापन भएको।

सि.नं.	सडकको नाम	लम्वाई (कि.मी.)	कैफियत
१.	सिमलटारी-सौतामारे-मच्छी, गुल्मी/ प्यूठान	३१.८	NH-09
२.	सन्धिखर्क-भण्डारा-रतनमारे-गोखुङ्गा, अर्घाखाँची/ प्यूठान	२७.२६	NH-19
३.	सहादतस्थल-शान्तिनगर खण्ड, झापा/ इलाम	१७.५३	NH-09
४.	रतुवा-कमलखोला, झापा/ इलाम	१२.४५	NH-09
५.	झुप्राखोला-बरीपाटि-गंगटे-चिन्गाड खोला लिंक सडक, सुर्खेत	६.८	NH-09
६.	रिडी-भेडुवा खण्ड	२५	NH-09
७.	बड्डीचौर-गुटु-कर्णाली, सुर्खेत	२२	NH-09
	जम्मा	१४३	

NH-09 मा १५ कि.मी. र NH-19 मा ११ गरी जम्मा २६ कि.मी. कालोपत्रे सम्पन्न।

सि.नं.	सडकको नाम	लम्वाई (कि.मी.)	कैफियत
१.	धरान-केरावारी खण्ड	२.५	NH-09
२.	केरावारी लेटाङ खण्ड	२.५	NH-09
३.	चतरा-भिमान खण्ड, उदयपुर	२	NH-09
४.	भिमान-हेटौडा खण्ड, मकवानपुर	३	NH-09
५.	बोटेचौर-भेडाबारी-धुलियाबिट सडक, सुर्खेत	५	NH-09
६.	तुलसीपुर पुरन्धारा बोटेचौर सडक, दाङ	११	NH-19
	जम्मा	२६	

१४ वटा पुल निर्माण कार्य सम्पन्न ।

सि.नं.	पुलको नाम	स्पान संख्या	लम्वाई (मिटर)	कैफियत
१.	**तेली खोला पुल, मोरङ**	**६**	३००.६५	NH-09
२.	**नुसरी खोला पुल, मोरङ**	**५**	२४९.५	NH-09
३.	**डाले खोला पुल, मोरङ**	**२**	४०.५	NH-09
४.	**मुगु खोला पुल, मोरङ**	**२**	७५.५२	NH-09
५.	**खदम खोला पुल, मोरङ**	**१६**	४०८.२	NH-09
६.	**मोरंगी खोला पुल, मोरङ**	**४**	१७४.२	NH-09
७.	**खैरा खोला पुल, उदयपुर**	**२**	४५.५	NH-09
८.	**मौवासी खोला पुल, उदयपुर**	**२**	५५.६	NH-09
९.	**अर्ना खोला पुल, उदयपुर**	**१**	३५.१२	NH-09
१०.	**लिपे खोला पुल, सिन्धुली**	**१**	३०	NH-09
११.	**भुताहा खोला पुल, सिन्धुली**	**१**	३०.४	NH-09
१२.	**पतरंगे खोला पुल, मकवानपुर**	**१**	२०	NH-09
१३.	**भोक्तेनी खोला पुल, मकवानपुर**	**१**	३०	NH-09
१४.	**चौराहा खोला पुल, मकवानपुर**	**२**	७४	NH-09
	जम्मा		**१५६९.१९**	

७.१.९. बाकि अबधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/क्रियाकलापहरु

क) निर्देशनालय अन्तर्गत संचालित ७४० कि.मी. मध्ये बाँकी रहेको २८६ कि.मी. सडकको ठेक्का व्यबस्थापन गरिने ।

- कमल खोला-माई खोला, इलाम (२६ कि.मी.)
- सर्दुखोला-झन्डा चोक, सुनसरी (८ कि.मी.)
- रिडी-तम्घास (भेडुवा-तम्घास खण्ड), गुल्मी (२० कि.मी.)
- सातदोबाटो-लिवांग-घर्तीगाऊं-पातिहाल्ने-बागचौर खण्ड, रोल्पा/ सल्यान (७८ कि. मी.)
- बड्डीचौर-गुटु-कर्णाली खण्ड, सुर्खेत (५५ कि.मी.)

- कर्णाली-बि.पि. नगर खण्ड, (६२ कि.मी.)
- जोगबुडा-रुपाल खण्ड, (३७ कि.मी.)

ख) मदन भण्डारी राजमार्गको रेखाङ्कनमा पर्ने २ लेन भन्दा साँधुरा तर महत्वपूर्ण सडकलाई राजमार्गको मापदण्डमा ल्याउनुपर्ने।

- बागचौर- सितलपाटी खण्ड, सल्यान (३१ कि.मी.)
- सितलपाटी- वालुवासंग्राही खण्ड, सल्यान (४० कि.मी.)

ग) निर्देशनालय अन्तर्गत संचालित ७४० कि.मी. मध्ये निर्माणाधीन १६९ कि.मी. सडक तथा ६० वटा पुलहरुको निर्माण सम्पन्न गरिने।

७.१.१०. आ. व. २०८०/८१ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण।

सि.नं.	योजना कार्यालय	विनियोजित बजेट (रु. करोडमा)	भौतिक लक्ष्य	
			कालोपत्रे	पुल
१	योजना कार्यालय, झापा	४९	१०	५
२	गाईघाट दिक्तेल सडक	१०	०	१
३	सडक डिभिजन हेटौडा	५	१	०
४	योजना कार्यालय, गुल्मी	४५	५	१
५	सडक डिभिजन दाङ	५	५*	
६	योजना कार्यालय, सुर्खेत	९१	५	१
७	आयोजना निर्देशनालय	३०	ठेक्का व्यवस्थापन	
जम्मा		२३५	२०	८

आ.व. २०८०/८१ को प्राथमिकता: निम्न उल्लेखित २२९ कि.मी. सडकको ठेक्का व्यवस्थापन गरिने।

- सर्दुखोला-झन्डा चोक, सुनसरी (८ कि.मी.)
- रिडी-तम्घास (भेडुवा-तम्घास खण्ड), गुल्मी (२० कि.मी.)
- सातदोबाटो-लिवांग-घर्तीगाऊं-पातिहाल्ने-बागचौर खण्ड, रोल्पा/ सल्यान (७८ कि.मी.)
- बड्डीचौर-गुटु-कर्णाली खण्ड, सुर्खेत (५५ कि.मी.)
- बागचौर- सितलपाटी खण्ड, सल्यान (३१ कि.मी.)
- सितलपाटी- वालुवासंग्राही खण्ड, सल्यान (४० कि.मी.)

७.१.११. हाल आयोजना कार्यान्वयनमा देखपरेका मुख्य समस्याहरू:

१. सडक सीमा एकिन नभएको।

२. न्यून शुरु बजेट विनियोजन/ बहुबर्षीय सहमति प्राप्त नहुने।

३. क्षतिपुर्ति/ मुआब्जा सम्बन्धमा।

४. रुख कटान तथा जग्गा भोगाधिकारको स्वीकृतीमा जटिलता।

७.१.१२. समस्या समाधानका लागि गरिएका प्रयासहरु:

१. रेखांकन विवादमा स्थानीयहरुसंग समन्वय गरेको ।

२. थप बजेट तथा रकमान्तरको लागि लेखि पठाउने गरिएको । समयमै बहुवर्षीय ठेक्का सहमति माग गरिएको ।

३. क्षतिपुर्ति सम्बन्धमा घरको क्षतिपुर्तिका लागि सिफारिस गरेको ।

४. रुख कटानका लागि वन कार्यालयसंग समन्वय गरेको । वातावरण संरक्षण नियमावलीमा संसोधन गर्नुपर्ने बिषय उठान गर्ने गरिएको ।

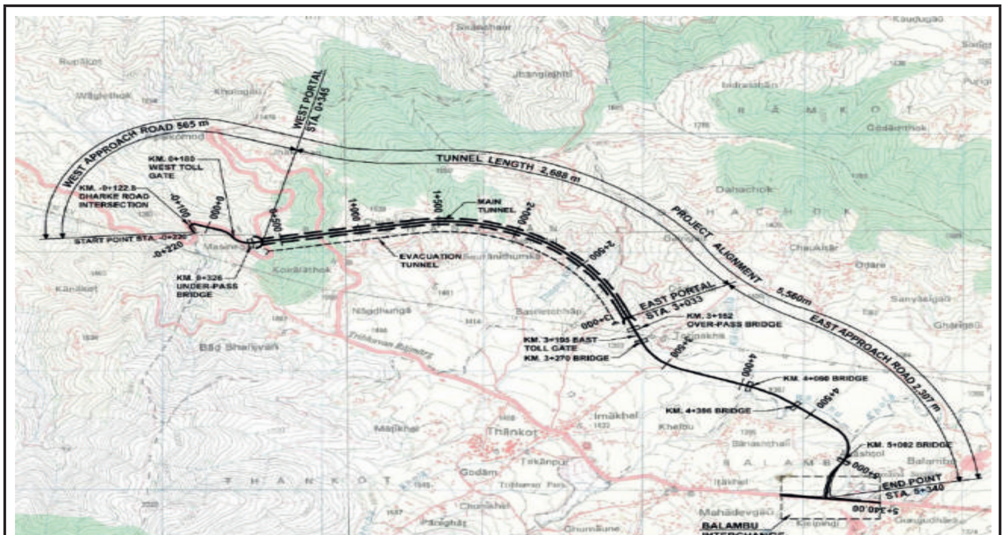
७.२. नागढुङ्गा सुरुङ्ग निर्माण आयोजना

७.२.१. पृष्ठभुमि

सडक विभागले नागढुङ्गा सुरुङ्गमार्गको सम्भाव्यता अध्ययन सन् २०१३ को फुब्रुअरी महिनामा गरेको थियो। तत्पश्चात सन् २०१४ बाट २०१५ सम्म जापानी सहायता निकाय (JICA) को सहयोगमा वातावरणिय र सामाजिक सर्वेक्षण सहित परियोजना तैयारी सर्वेक्षण सम्पन्न गरि मार्च २०१५ मा प्रतिवेदन पेश गरिएको थियो। सोहि प्रतिवेदनहरुका आधारमा नागढुङ्गा सुरुङ्गमार्ग योजना कार्यान्वयनका लागि सडक विभागबाट आवश्यक प्रक्रिया शुरु गरेको थियो। फलस्वरुप विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तैयारी र ठेक्का व्यवस्थापनमा सहयोग गर्नका लागि मार्च २७, २०१७ मा परामर्शदाता Joint Venture of NK-EJEC-NCC in Association with GEOCE & ITECO-NEPAL छनौट भएको भइ सम्पुर्ण कार्य सम्पन्न भइ हाल आयोजना निर्माणाधिन अवस्थामा रहेको छ। आयोजना निर्माण कार्य श्री हाजमा एन्डो करपोरेसन, जापान ले गरिरहेको छ भने निर्माण कार्यको अनुगमन तथा सुवरिवेक्षण श्री Joint Venture of NK-EJEC-NCC in Association with GEOCE & ITECO-NEPAL मार्फत भइरहेको छ।

७.२.२. आयोजनाको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थान

यस आयोजनाको शुरुवात त्रिभुवन राजपथको चेनेज १५+८०० कि मि सिस्ने खोला, धुनिवेशि नगरपालिका धादिङ्गबाट भइ सोहि राजमार्गको चेनेज ८+३०० कि मि किसिपिडि, चन्द्रागिरि नगरपालिका काठमाण्डौमा अन्त्य हुन्छ।



आयोजनाको रेखांकन र कार्यान्वयन हुने स्थान

आयोजना अन्तर्गत पश्चिमपट्टि ५६५ मिटरको पहुँच सडक निर्माण हुनेछ, मुख्य सुरुङ्गमार्गको लम्बाइ २६८८ मिटर भइ पुर्वपट्टि २३०७ मिटर पहुँच सडक मार्फत काठमाण्डौको किसिपिडिमा त्रिभुवन राजपथ सँग जोडिइ उक्त आयोजना समाप्त हुनेछ। यस अन्गतर्गत मुख्य सुरुङ्गको चौडाइ करिब ९.५ मिटर हुनेछ साथै सहायक (Evacuation) सुरुङ्गको चौडाइ ५.३ मिटर हुनेछ। पुर्वपट्टिको पहुँच सडकको चौडाइ करिब ११ मिटर र केहि ठाउँहरुमा Intermediate Lane का Service Road हुनेछ र त्रिभुवन राजमार्ग जोडिने ठाउँमा Interchange/ Flyover निर्माण हुनेछ। हाललाइ समग्रमा सडक संरचना निर्माणका लागि आवश्यक पर्ने चौडाइ अनुसार जग्गा अधिग्रहण गरि सोहिअनुसार सडक सिमा तोकिएको छ।

७.२.३. आयोजनाको अबधि शुरु र सम्पन्न हुने मिति

आयोजना निर्माणका लागि श्री हाजमा आन्दो कर्पोरेसन, जापानसँग खरिद सम्झौता भएको थियो। आयोजन सँग सम्बन्धित अन्य विवरण निम्नानुसार रहेको छ।

ठेकेदारको नाम: हाजमा एन्डो करपोरेसन, जापान

ठेक्का संझौता मिति: , सेप्टेम्बर २३, २०१९

ठेक्का शुरुवात मिति: नोभेम्बर १४, २०१९

निर्माण सम्पन्न गर्नु पर्ने मिति: शुरुको: अप्रिल २६, २०२३, (४२ महिना - ठेक्का सुरु मिति देखि)

पहिलो म्याद थप पश्चात: July 20, 2023.

दोश्रो म्याद थप पश्चात: April-25, 2024.

७.२.४. आयोजनाको लक्ष्य कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु

प्रस्ताबित सुरुङमार्ग निर्माण भएपछि नागढुंगा भञ्ज्याङमा सडकको अवस्था सुधारिने छ जसको फल स्वरुप देशका अन्य स्थान तथा प्रमुख शहरहरुसंगको यातायात सम्पर्क भरपर्दो हुने, समय र यातायात सञ्चालन खर्चमा बचत हुनुको साथै यात्रा सुरक्षित समेत हुनाले देशको आर्थिक विकासमा समेत मद्दत पुग्न जानेछ।

नागढुंगा सुरुङ मार्गको निर्माण गर्नको निमित्त नेपाल सरकार र जापान सरकारको बीचमा डिसेम्बर २२, २०१६ मा ऋण (Soft Loan) सम्झौता भई सकेको छ। आयोजनाको कुल लागत करीव रु २०.६ अर्व मध्ये दातृसंस्था जाइकाले करीब रु. १५.८ अर्व ऋण मार्फत उपलब्ध गराउने छ र बांकी करीव रु. ४.८ अर्व नेपाल सरकारले ब्यहोर्ने प्राबधान रहेको छ। ऋण मार्फत प्राप्त रकम आयोजना निर्माण, अनुगमन र सुवरिवेक्षणमा खर्च हुने र नेपाल सरकारमार्फत प्राप्त रकम मुआब्जा र अन्य सामाजिक कार्यमा खर्च हुने प्रारम्भिक अनुमान गरिएको छ।

प्रस्ताबित नागढुंगा सुरुङ मार्ग आयोजनाको प्रमुख रुपमा निम्नानुसार अवयबहरु (Components) हुनेछन् (पूर्वतर्फ चन्द्रागिरी नगरपालिका, काठमाडौं जिल्ला र पश्चीमतर्फ धुनीबेसी नगरपालिका, धादिङ जिल्ला)

सडक तथा सुरुङ्ग

१. सुरुङ मार्ग – लम्बाई २.६८८ किमी, ३.५ मी चौडाईका २ लेन, बीचमा १.५ मी को (Median), दुवै तर्फ ०.५ मी स्थान पानी बगाउने नाली (Drainage Facility)

२. एप्रोच मार्ग, पूर्व - लम्बाई २.३२ किमी, एप्रोच मार्ग, पश्चीम - लम्बाई ०.५६५ किमी संरचनाहरु (सुरुंग बाहिर तथा भित्र)

३. पुल, कल्भर्ट र अन्य संरचना – १२

४. दुवै तर्फ टोल (Toll) संरचनाहरु

५. 24 Hrs Ventilation (Jet Fan) and Lighting System

६. Emergency Rescue System (घटना भएको ७ मिनट भित्रमा घटना स्थलमा पुग्न सकिने गरी डिजाइन गरिएको छ जसका लागि छुट्टै Evacuation Tunnel रहेको छ र उक्त सुरुंग लाइ Main Tunnel संग हरेक ३७५ मिटरमा Cross Passage द्वारा जोडिएको छ)

नियंत्रण कक्ष तथा संचालन कार्यालयहरु

७. नियंत्रण कक्ष तथा संचालन कार्यालय – पूर्व तथा पश्चिम दुवै तर्फ रहेका छन् जहाबाट सुरुंग भित्र बाहिरका हरेक गतिबिधि लाई CCTV बाट Monitor गरिने छ र कुनै आपतकालीन अवस्थाका लागि तयारी अवस्थामा रहेको Rescue Team लाई तत्काल खटाउन समेत सकिने छ।

अन्य

८. सुरुङ खन्दा निस्केको माटोको ब्यवस्थापन र Road Side Service Centre निर्माण (पश्चीम: Road Side Service Centre, Rest Rooms, Restaurants, parking Lots, Shops (स्थानीय समानहरु) आदि रहने परिकल्पना गरिएको छ

९. बिद्युत लाइन बिस्तार ४.१४ किमी लामो (जमिन मुनि र माथि दुवै गरी) (24 hour Power Supply) साथै Immediate Backup for Power Cut को सुबिधा।

७.२.५. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति

हालसम्म आयोजना अन्तर्गत निर्माण हुन् कार्यको प्रगति निम्न अनुसार रहेको छ।

1. ***Tunnel Excavation Works:***

S.N.	Tunnel	Total Length, m	Update Status (approx.)		
			From East, m	From west, m	Total, m
1	Main Tunnel	2688.00	973.80	1199.00	2172.80
2	Evacuation Tunnel	2557.00	1309.70	1209.10	2518.80
3	Working Audit	126.00		126.00	126.00
4	Cross Passage	128.00	60.50	55.45	115.95
Total		**5499.00**			**4933.55**
	In percentage				**89.70 %**

(till July 18, 2023)

2. ***Concrete Lining Works in Tunnel:***

- **1106.55 m (41.20%) of Main Tunnel.**

3. Structures:

S.N.	Structure	Total (Nos)	Completed (Nos)
1	Underpass	3	3
2	Box Culvert	4	4
3	Overpass	1	1
4	Bridge	3	3
5	Flyover	1	Ongoing (95% land compensation completed), 3 foundations and 2 substructure out of 5 completed)
	Total	**12**	**11**

आयोजनाको समष्टिगत प्रगति: भौतिक प्रगति: ५६.८९७%

वित्तिय प्रगति: ५९.३९%

७.२.६. आ व २०७९/०८० को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति

आर्थिक वर्ष २०७९/०८० मा करिब १००० मिटर मुख्य सुरुङ्ग खन्ने लक्ष्य राखिएकोमा करिब ७९५ मिटर मात्रै मुख्य सुरुङ्ग थप खनिएको छ, करिब १३२० मिटर सहायक सुरुङ्ग खन्ने लक्ष्य राखेकोमा करिब १०११ मिटर सहायक सुरुङ्ग खनिएको छ त्यस्तै करिब ८०० मिटर लक्ष्य मध्ये ६७० मिटर थप सुरुङ्ग Lining को कार्य सम्पन्न भएको छ। यसैगरि पुर्वपट्टिको किसिपिडिमा निर्माण भइरहेको Flyover को Substructure सम्म निर्माण सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखिएकोमा सो समेत सम्पन्न हुन सकेन भने पश्चिम द्वारपट्टी Road Side Service Station को कुनै पनि कार्य हुन सकेन समग्रमा आ व २०७९/०८० मा करिब १७.८७ प्रतिशत थप भौतिक प्रगति हासिल भएको छ भने करिब १३.८९ प्रतिशत थप वित्तिय प्रगति हासिल भएको छ।

आयोजनाको वार्षिक प्रगति: भौतिक प्रगति: ६२.५०%

वित्तिय प्रगति: ५६.९०%

७.२.७. २०७९/०८० मा सम्पादित मुख्य मुख्य कार्यको विवरण

आर्थिक वर्ष २०७९/०८० मा ७९५ मिटर मात्रै मुख्य सुरुङ्ग थप खनिएको छ, करिब १०११ मिटर सहायक सुरुङ्ग खनिएको छ त्यस्तै ६७० मिटर थप सुरुङ्ग Lining को कार्य सम्पन्न भएको छ। यसैगरि एप्रोच सडकहरुमा Embankment को कार्य अन्तिम चरणमा पुगेको छ। Operation and maintenance र Control Building हरुको निर्माण कार्य भइरहेको छ। Tunnel Facilities अन्तर्गतका Ventilation, Lighting, Power System लगायतका आवश्यक संरचनाहरुको Factory Inspection भइ आयात भइरहेको छ। Capacity Development for Operation and Maintenance को कार्य शुरु भएको छ।

७.२.८. बाँकि अबधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने कार्यहरु

हाल करिब ६० प्रतिशत भौतिक प्रगति हासिल भइसकेको भएतापनि मुख्य सुरुङ्ग र सहायक सुरुङ्ग गरि करिब ६०० मिटर सुरुङ्ग खन्ने काम सम्पन्न गर्न बाँकि रहेको छ तत्पश्चात करिब

१५०० मिटर सुरुङ्ग Lining, Tunnel Facilities (Ventilation, Lighting, Power System, Fire Fighting etc.) को सम्पुर्ण कार्य, Pavement निर्माणको कार्य बाँकि रहने छन्। त्यस्तै गरि किसिपिडिमा फ्लाइओभर निर्माण र मुआब्जा वितरण, RSS at West Portal र मुआब्जा वितरण, पहुँच सडक कालोपत्रे, Toll Gate निर्माण लगायतका कार्यहरु सम्पन्न गर्न बाँकि रहेका छन्।

७.२.९. आ ब २०८०/०८१ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण

आर्थिक वर्ष २०८०/०८१ का लागि सुरुङ्ग निर्माण तर्फ ४ अर्ब ६२ करोड विनियोजन गरिएको छ भने घर जग्गाको मुआब्जा वितरण तर्फ २६ करोड विनियोजन भएको छ। सोहि अनुसार आयोजनाले मुआब्जा वितरणको कार्य आगामि आ व मा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखेको छ। यसैगरी सुरुङ्ग खन्ने र लाइनिङ्ग गर्ने कार्य समेत सम्पन्न गर्ने, Tunnel Facilities को कार्य अन्तिम चरणमा पुर्याउने, सुरुङ्ग भित्रको Pavement को कार्य सुरुवात गर्ने, पहुँच सडकको कालोपत्रे गर्ने कार्य सम्पन्न गर्ने, Toll Gate लागायतका अन्य संरचनाहरु निर्माण अन्तिम चरणमा पुर्याउने, RSS at West Portal निर्माण गर्न एकिन भए सो समेत निर्माण सम्पन्न लक्ष्य राखिएको छ।

७.२.१०. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरु र समस्या समाधानका लागि भएका प्रयासहरु

क्र. सं.	समस्याको विवरण	समाधानका लागि गरिएका प्रयासहरू	समाधानका उपायहरू
१	आयोजनाको पुर्वि द्वार पट्टि करिब ६० वटा घरहरुमा दरार/ चिराहरु देखिएकाले स्थानियले पटक पटक आयोजनाको काम बन्द गर्ने गरेको। घरहरुमा क्षति पुगेको भनि थप निवेदनहरु प्राप्त भैरहेको		भवन विभागमा अनुरोध गरि भवन निरिक्षणका लागि समिति गठन भइ परामर्शदाता बाट अध्ययन कार्य शुरु भएको।	भवन विभागको निरिक्षण प्रतिवेदनका आधारमा क्षतिपुर्ति रकम यकिन गरि सो बराबरको थप वजेट व्यवस्था गरि यथासिघ्र सो समस्या समाधान गर्नुपर्ने।उक्त समस्या समाधानका लागि स्थानिय तह,सम्वन्धित जिल्ला प्रशासन कार्यालय तथा स्थानीयको सहयोग आवश्यक पर्ने।
२	आयोजनाको पश्चिम द्वारपट्टि गएको पहिरो रोकथामका लागि निर्माण गर्नुपर्ने संरचनाहरु निर्माण गर्न स्थानियबाट पटक पटक अबरोध भएको।आयोजना नजिक रहेको वस्तिमा जोड्ने सडक निर्माण गरिदिनुपर्ने, पहिरो गएको सम्पुर्ण क्षेत्र अधिग्रहण गर्नुपर्ने वा जग्गा सम्याई दिनु पर्ने, रोकथामका लागि बनाइने संरचनाहरु स्थानियले भने अनुसार हुनुपर्ने मागहरु रहेको।	वस्तिमा जोड्ने सडक निर्माण आयोजनाबाट गरिदिने, पहिरो रोकथामका लागि बनाइने संरचनाहरु सहित अन्य मागहरु विषयमा स्थानियले भने अनुसार अधिकतम पुरा हुने गरि आयोजनाको परामर्शदाता सँग पटक पटक छलफल भै भइरहेको ।	पहिरो रोकथामको लागि परामर्शदाताबाट ROW भित्र सिमित हुने गरी रोकथामको डिजाईन तयार गरेको । कार्यान्वयनमा स्थानीयबाट अवरोध भएकोले माग सम्बोधन गर्न स्थानीयसँग समझदारी गरिएको ।

३	जग्गा प्राप्तिका विषयमा विविध समस्याहरु रहेको जस्तै बलम्बु क्षेत्रमा एउटा घर भत्काउने विषयमा घरको मुआब्जा र स्वामित्वमा विवाद रहेकोमा प्रथम किस्ता मुआब्जा रकम बुझि घर भत्काउन अटेर गरि आयोजनाको कार्य ढिला भएको, अधिग्रहण गरिएको जग्गा सडक, खोला र कुलोको मापदण्डमा पर्दा मुआब्जाबाट पूर्ण बन्चित वा न्यून मात्र मुआब्जा पाउने हुँदा मुआब्जा रकम अस्विकार गरि निर्माण कार्यमा अबरोध पुर्याउने गरेको।	विभिन्न मितिमा सम्बन्धित सरोकारवाला सहित स्थानिय तहमा छलफल भएतापनि समस्या समाधान नभएको, जिल्ला मुआब्जा निर्धारण समितिलाइ आवश्यक निर्णय र सहजिकरण गर्नका लागि अनुरोध गरिएको।	बलम्बु क्षेत्रमा रहेको घरको विषयमा जिल्ला प्रशासन कार्यालय, काठमाडौं, स्थानीय तहका प्रतिनिधि, घरधनी सहित बसेर समस्या समाधानको अधिकतम प्रयास गर्ने। जिल्ला मुआब्जा निर्धारण समितिको बैठक बसि उक्त समितिबाट पिडित जग्गा धनीहरुका मुआब्जा/क्षतिपुर्तिका बारेमा हुन सक्ने निर्णयहरु गर्ने।(यस अघि मुआब्जाबाट पूर्ण बन्चित ३ जना जग्गा धनीहरुका लागि ४०% भन्दा बढी मापदण्डमा जग्गा नकाट्ने गरि CDC बाट निर्णय भएको)
४	यस आयोजनाबाट पश्चिम द्वार नजिकै निर्माण हुने Roadside Service Station (RSS) का लागि प्राप्त गर्नुपर्ने जग्गाका कित्ताहरुको सम्वन्धमा अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगमा उजुरी परि आयोगबाट रोक्का गरिएकामा सडक विभागबाट नियमानुसार हुने गरि विवादित कित्ता जग्गाहरु हाल फुकुवा गरिएको।उक्त कित्ता जग्गाहरुका बारेमा सडक विभाग र स्थानीयका बिचमा विवाद रहेको।	आयोजना र स्थानीय बीच पटक पटक छलफल भैरहेको।	उक्त कित्ता जग्गाहरुका स्वामित्वका सम्बन्धमा यथासिघ्र निर्णय हुनुपर्ने वा तत्काल समस्या समाधान नभए आयोजनाको उक्त Component exclude गर्नका लागि छिट्टै निर्णय हुनुपर्ने।
५	सुरुङ्ग निर्माणका क्रममा वरीपरीका जमिनमुनिको पानीको सतह कम हुन गएकोले अधिकांश Tube Well, Deep Tube Well मा पानीको स्रोत कम भएको।	विभिन्न स्थानहरुमा आयोजनाबाट खानेपानीका योजनाहरु निर्माण भएतापनि उक्त योजनाहरुबाट समेत सोचे अनुसार पानी आउन सकेको छैन।	आयोजनाबाट मात्रै निर्माण भएका खानेपानीका योजनाहरु पर्याप्त नभएकाले नगरपालिका सँग समन्वय गरि एकिकृत खानेपानीका योजनाहरु सञ्जालन गर्नुपर्ने।

७.३. मुग्लिन पोखरा सडक योजना

७.३.१. पृष्ठभूमी

नेपाल सरकार र दातृ संस्था एशियाली बकास बैंक (ए.डी.बी.) बिच बिभिन्न सडक आयोजनाको लागि भएका/हुने संझौता मध्ये भौतिक पूर्वाधार तथा यातयात मन्त्रालय मातहतका सडक आयोजनाहरु सडक विभाग मातहत आयोजना निर्देशनालय (ए.डी.बी.) बाट संचालन भइरहेकोछ ।आयोजना निर्देशनालय (ए.डी.बी.) को कार्यालय बिशालनगर काठमाडौंमा छ ।आयोजना निर्देशनालयको हालको भवन रहेको स्थानमा आधुनिक कार्यालय भवन निर्माणको क्रममा रहेकाले बिशालनगर स्थित रेल विभागको भवनबाट कार्यालय सञ्चालन भइरहेको छ।

दातृ संस्था एशियाली विकास बैंक (ए.डी.बी.) को ऋण सहयोगमा सासेक मुग्लिङ पोखरा राजमार्ग सुधार आयोजना (SMPHIP) अन्तर्गत यस योजनाले करिब **८०.३३ किलोमिटर** सडकको स्तरोन्नति गरिरहेको छ। देशको आर्थिक विकासमा सहयोग गर्ने यस सडकले गण्डकी प्रदेशको राजधानी तथा पर्यटकीय स्थल पोखरालाई देशको राजधानी काठमाडौँ तथा अन्य क्षेत्रहरूमा व्यापार करिडोर विस्तारमा ठुलो सहयोग गर्नेछ। साथै नेपाल भित्र र छिमेकीसँगको यातायात सम्पर्कमा समेत बृद्धि हुनेछ।यसको परिणाम सडक यातायात प्रणालीमा सुधार हुनेछ।

७.३.२. रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थान

मुग्लिङ पोखरा राजमार्ग अन्तर्गत हाल निर्माणाधीन आबुखैरेनी देखि पोखरा सडकको कार्यहरुले गण्डकी प्रदेशको **तनहु र कास्की** जिल्लालाई छोएको छ। यस सडक योजना अन्तर्गत हाल: **८०.३३** किलोमिटर सडकको पुनर्स्थापना र स्तरोन्नति भइरहेको छ।

७.३.३. योजना कार्यालयहरुको परिचय र कार्य क्षेत्रहरु

दातृ संस्था एशियाली विकास बैंक (ए.डी.बी.) को ऋण सहयोगमा सासेक मुग्लिङ पोखरा राजमार्ग सुधार आयोजना (SMPHIP) अन्तर्गत आबुखैरेनी देखि पोखरा सडकको ८०.३३ किलोमिटर स्तरोन्नतिको कार्यहरु भइरहेको छ ।यस सडक खण्ड अन्तर्गत २ वटा योजना कार्यालयहरु रहेको र प्रत्येक योजनामा रा.प.द्वि. (प्रा.) श्रेणीका योजना प्रमुख रहेका छन्।

मुग्लिङ पोखरा सडक योजना (पुर्बी खण्ड)

यस सडक योजना अन्तर्गत निर्माण स्तरोन्नति हुने सडक खण्डको सुरु बिन्दु तनहु जिल्लाको आँबुखैरेनी र अन्तिम बिन्दु तनहु जिल्लाकै जामुने रहेको छ।यस योजनाको कार्य क्षेत्र कुल **४१.४५ कि.मि** सडकको निर्माण स्तरोन्नतिको कार्यहरु तथा मादी पुल निर्माण कार्य गर्ने रहेको छ।

मुग्लिङ पोखरा सडक योजना (पश्चिम खण्ड)

यस सडक योजना अन्तर्गत निर्माण स्तरोन्नति हुने सडक खण्डको सुरु बिन्दु तनहु जिल्लाको जामुने र अन्तिम बिन्दु कास्कीको पोखरा रहेको छ।यस योजनाको कार्य क्षेत्र कुल **३८.८८ कि.मि** सडकको निर्माण स्तरोन्नतिको कार्यहरु तथा सेती पुल निर्माण कार्य गर्ने रहेको छ।

७.३.४. आयोजनाको अबधि, सुरु र सम्पन्न हुने मिति

- **मुग्लिङ पोखरा सडक योजना (पुर्बी खण्ड)**
- योजना सुरु मिति: २५ April २०२१
- योजना सम्पन्न हुने मिति: १४ April २०२४ (निर्माण अबधि ३ साल)
- **मुग्लिङ पोखरा सडक योजना (पश्चिम खण्ड)**
- योजना सुरु मिति: २९ August २०२१
- योजना सम्पन्न हुने मिति: २८ August २०२४ (निर्माण अबधि ३ साल)
- **मादी पुल निर्माण योजना**
- योजना सुरु मिति: ७ September २०२२
- योजना सम्पन्न हुने मिति: ६ September २०२५ (निर्माण अबधि ३ साल)
- **सेती पुल निर्माण योजना**
- योजना सुरु मिति: ७ September २०२२
- योजना सम्पन्न हुने मिति: ६ September २०२५ (निर्माण अबधि ३ साल)

७.३.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु

- **मुग्लिङ पोखरा सडक योजना (पुर्बी खण्ड)**
- आयोजनाको लक्ष्य : कुल लम्बाई ४१.४५ कि.मि. सडक निर्माण तथा स्तरोन्नति
- योजनाको कुल लागत : रु ६,२१,३१,१३,४७७.४३ (भ्याट र पी.स. समेत)
- प्रमुख क्रियाकलापहरु : ४१.४५ कि.मि. सडक कालोपत्रे ,१७० वटा कल्भर्ट, १४ वटा Minor Bridge र ३ वटा Major Bridge निर्माण
- **मुग्लिङ पोखरा सडक योजना (पश्चिम खण्ड)**
- आयोजनाको लक्ष्य : कुल लम्बाई ३८.८८ कि.मि. सडक निर्माण तथा स्तरोन्नति
- योजनाको कुल लागत : रु ७,४०,४६,८०,७४९.६१ (भ्याट र पी.स. समेत)
- प्रमुख क्रियाकलापहरु : ३८.८८ कि.मि. सडक कालोपत्रे ,११३ वटा कल्भर्ट, ८ वटा Minor Bridge र ४ वटा Major Bridge निर्माण
- **मादी पुल निर्माण योजना**
- आयोजनाको लक्ष्य : ३१५ मि. लम्बाईको पुल निर्माण
- योजनाको कुल लागत : रु १,२१,२६,०३,०००.०० (भ्याट र पी.स. समेत)
- प्रमुख क्रियाकलापहरु : ३१५ मि. लम्बाईको Crossed Network Arched पुल निर्माण
- **सेती पुल निर्माण योजना**
- आयोजनाको लक्ष्य : १९० मि. लम्बाईको पुल निर्माण
- योजनाको कुल लागत : रु १,०७,२४,२६,०००.०० (भ्याट र पी.स. समेत)
- प्रमुख क्रियाकलापहरु : १९० मि. लम्बाईको Extradosed पुल निर्माण

७.३.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति

१. भौतिक प्रगति: **१८.५%**

२. वित्तीय प्रगति: ९.७% + १५% मोबिलाइजेसन पेश्की

७.३.७. आ. व. २०७९/८० को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति

	वार्षिक लक्ष्य र प्रगति	कैफियत
लक्ष्य	१० कि. मि. कालोपत्रे, २१ वटा Bridge निर्माण र २१० वटा कल्भर्ट निर्माण	
प्रगति	१.६ कि.मि. कालोपत्रे, १४ वटा Bridge निर्माण, र १३२ वटा कल्भर्ट निर्माण सम्पन्न	रुख कटान, सडक चौडा गर्ने कार्य, टेवा वाल पर्खाल, Culvert निर्माण कार्य, ७ वटा पुलमा निर्माण कार्य सुचारु रहेको, सेती पुलको design final approval भई मादी नदी पुल design final approval को क्रममा रहेको ।
भौतिक प्रगति, %	१८.५०%	
वित्तीय प्रगति, %	९.७०%	
विनियोजित वजेट (हजार)	३६२९९७०	
खर्च (हजार)	२२५७६८०	

७.३.८. आ. व. २०७९/८० मा सम्पादित मुख्य मुख्य कार्यको विवरण

- १.६ कि.मि. कालोपत्रे, १४ वटा Bridge निर्माण, र १३२ वटा कल्भर्ट निर्माण सम्पन्न
- ८ वटा Bridge निर्माणाधीन, कालोपत्रेको लागि ५ कि.मि. बेस निर्माण सम्पन्न

७.३.९. बाँकी अबधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने मुख्य मुख्य काम/क्रियाकलापहरु

- ७९ कि.मि. कालोपत्रे, १५१ वटा कल्भर्ट, १७ वटा Bridge

७.३.१०. आ. व. २०८०/८१ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

- योजनाको बजेट बिनियोजन (रु.हजारमा):
- - मुग्लिङ पोखरा सडक योजना (पुर्बी खण्ड) : ३१०५८१५
- - मुग्लिङ पोखरा सडक योजना (पश्चिम खण्ड) : २०५५७२५
- लक्ष्य : ७९ कि.मि. कालोपत्रे, १५१ वटा कल्भर्ट, १७ वटा Bridge निर्माण गर्ने

७.३.११. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरु:

१. निर्माण व्यवसायीको स्रोत तथा साधन परिचालनमा ढिलाई तथा कमजोर व्यवस्थापन ।

७.३.१२. समस्याहरु समाधानको लागि गरिएका प्रयासहरु :

१. निर्माण व्यवसायीको स्रोत तथा साधन परिचालनमा ढिलाई तथा कमजोर व्यवस्थापन सम्बन्धमा पटक पटक मौखिक तथा लिखित आदेश गरिएको।

७.४. क्षेत्रीय व्यापारिक मार्ग विस्तार आयोजना

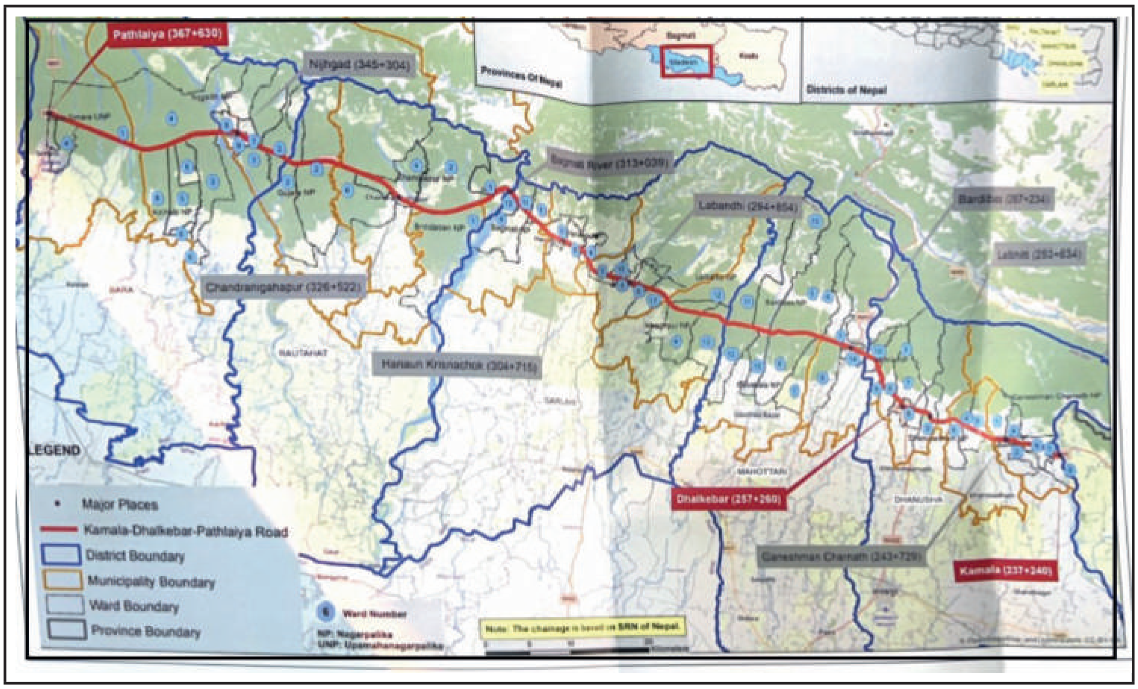
७.४.१. आयोजनाको पृष्ठभूमि

नेपाल सरकार र विश्व बैंकबीच मिति १७ जुलाई २०२१ मा क्षेत्रीय व्यापारिक मार्ग विस्तार आयोजना (Strategic Road Connectivity and Trade Improvement Project) कार्यान्वयनका लागि ४५० मिलियन USD ऋण सम्झौता भएको हो। यस आयोजनको कुल लागत ५३३ मिलियन USD रहेकोमा नेपाल सरकारको स्रोततर्फ ४६ प्रतिशत र वैदिशक स्रोततर्फ ५६ प्रतिशत लगानी रहने व्यवस्था भई सम्झौता भएकोमा पछि Restructuring भई नेपाल सरकारको स्रोत तर्फ १५ प्रतिशत तथा वैदेशिक स्रोत तर्फ ८५ प्रतिशत कायम भएको छ। यस आयोजनाको अनुमानित अवधि ७ वर्षको रहेको छ।

७.४.२. रेखाङ्कन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थान

1. नागढुंगा नौबिसे मुग्लिङ सडकको रेखाङ्कन तल चित्रमा दिइएको छ। काठमाडौंबाट करिब १० कि.मि. पश्चिममा अवस्थित नागढुंगाबाट सडक रेखाङ्कन शुरु भई नौबिसे र मलेखु हुँदै मुग्लिङ सम्म रहेको छ।

२. कमला ढल्केबर पथलैया सडकको रेखाङ्कन तल चित्रमा दिइएको छ | पुर्व पश्चिम राजमार्ग को कमला पुल देखि पथलैया सम्मको १३० कि मि सडक को Upgrading कार्य यसमा समाबेश छ| कमला पुल देखि बागमती सम्म ७७ कि मि हाल ठेक्का ब्यबस्थापन को कार्य भइरहेको र बाँकि ५३ कि मि Hybrid Annuity Model (HAM) मा ठेक्का ब्यबस्थापन गर्ने गरी तयारी भइरहेको छ|



७.४.३. योजना कार्यालयहरुको परिचय र कार्यक्षेत्रहरु।

नागढुंगा नौबिसे मुग्लिङ सडक योजना (९५ कि.मि.) कार्यान्वयनका लागि सडक खण्डलाई ३ प्याकेजमा बाँडी ठेक्का आव्हान भई निर्माण कार्य चालू रहेको अवस्था छ। यो सडक खण्ड मध्ये नागढुंगा नौबिसे तथा नौबिसे मलेखु सडक खण्ड गरी दुई वटा प्याकेजहरु नागढुंगा मुग्लिङ सडक योजना (पुर्वी खण्ड), गजुरी तथा मलेखु मुग्लिङ सडक खण्ड भने नागढुंगा मुग्लिङ सडक योजना (पश्चिम खण्ड), मुग्लिङ योजना कार्यालयहरुबाट सुपरिवेक्षण हुँदै आएको छ। साथै कमला ढल्केबर पथलैया सडक खण्ड हाल डिजाइन फाइनल हुने चरणमा रहेको र सो का लागि ठेक्का आव्हान पूर्व गरिने तयारी कार्यहरुका लागि लालबन्दी, सर्लाही स्थित योजना कार्यालयबाट कार्य हुँदै गरेको छ।

७.४.४. आयोजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति।

क्षेत्रीय व्यापारिक मार्ग विस्तार आयोजना १७ जुलाई २०२१ मा शुरु भई १५ जुलाई २०२८ सम्म रहेको छ। यस अन्तरगतको नागढुंगा नौबिसे मुग्लिङ सडक योजनाको ३ वटा प्याकेजहरुको विवरण तल तालिकामा दिइए बमोजिम रहेको छ। कमला ढल्केबर पथलैया सडक खण्ड भने हाल डिजाइन चरणको अन्तिम अवस्थामा रहेको र ठेक्का ब्यबस्थापन को कार्य भइरहेको छ।

Contract Number in client Connection	Description of Contract	Contract Date	Contract Amount in Contracted Currency	Contract Completion Date	Physical Progress
SRCTIP-DOR-NNM-NB-W-ICB-1	Improvement of Nagdhunga - Naubise - Mugling Road and Bridges [CH: 0+000 Km to CH: 12+260 Km, Tribhuban Highway]	12-Apr-22	1,318,401,209.82	8 June 2024 + 5 years PBMC	25%

SRCTIP-DOR-NNM-NB-W-ICB-2	Improvement of Nagdhunga - Naubise - Mugling Road and Bridges [CH: 0+000 Km to CH: 43+54 Km, Tribhuban Highway]	27-Apr-22	5,331,928,773.67	8 June 2025+5 years PBMC	5%
SRCTIP-DOR-NNM-NB-W-ICB-3	Improvement of Malekhu-Muglin Section (Km 43+542 to Km 82+403) of Prithvi Highway	23-Nov-22	4,805,974,912.64	28 December 2025 + 5 years PBMC	1.5%

७.४.५. आयोजनाको लक्ष्य , कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु ।

आयोजनाको लक्ष्यः To improve the efficiency and safety of selected transport infrastructure, improve the efficiency of cross-border trade and strengthen capacity for Strategic Road Network management in Nepal.

यसमा मुख्यत: चारवटा प्रमुख क्रियाकलापहरु रहेका छन्:

१. व्यापार सहजीकरण कम्पोनेन्ट (Trade Facilitation)

- मुख्य बोर्डर क्रसिङ्ग बिन्दुहरुमा भौतिकपू र्वाधारका सुविधाहरु तथा उपकरणहरुको अभिवृद्धि गर्ने ।
- कृषिजन्य व्यापारको लागि आवश्यक जाँच तथा ल्याब परीक्षण आदिमा लाग्ने समय घटाउन Sanitary and phyto-sanitary (SPS) management सुधार गर्ने ।
- व्यापार व्यवस्थापन सम्बन्धी शीप र ज्ञान अभिवृद्धिका लागि सहयोग गर्ने ।

२. क्षेत्रीय पहुँच सुधार कम्पोनेन्ट (Regional connectivity)

- नागढुंगा नौबिसे मुग्लिंग सडक खण्ड (९५कि.मि.) लाई स्ट्यान्डर्ड २लेन कालोपत्रे सडकमा स्तरोन्नति गर्ने ।
- कमला ढल्केबर पथलैया सडक खण्ड (१३०कि.मि.) लाई ४ लेन कालोपत्रे सडकमा स्तरोन्नति गर्ने ।

३. संस्थागत सुधार (Institutional Strengthening)

- बढी यातायात आवागमन हुने सडकहरु छनौट गरी ३४०० लेन किमि मा आवधिक सडक मर्मत संभार कार्य गर्ने ।
- आयोजना कार्यस्थलका जनताहरुमध्ये ५०० महिलाहरुको रोजगार तथा शीप अभिवृद्धिका लागि तालिमहरु सञ्चालन गर्ने ।
- राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषदको सुदृढिकरण गर्ने ।
- सडक विभागको क्षमता अभिवृद्धि गर्ने ।

४. Contingency Emergency Response

- प्राकृतिक प्रकोप आदिको विपद अवस्थामा नेपाल सरकारले अनुरोध गरेमा यस आयोजनाका अन्य खर्च हुन नसकेका कम्पोनेन्टबाट प्राकृतिक प्रकोप व्यवस्थापनका लागि खर्च गर्न सकिने।

७.४.६. हालसम्म को समस्टिगत प्रगति (भौतिक/ वित्तीय)।

ब.उ.शि.नं. ३३७०११६७ तर्फ समस्टिगत भौतिक प्रगति ५.५ प्रतिशत र वित्तीय प्रगति ५.७ प्रतिशत रहेको छ।

७.४.७. आ.ब. २०७९/८० को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/ वित्तीय)।

ब.उ.शि.नं. ३३७०११६७ तर्फ वार्षिक लक्ष्यको तुलनामा भौतिक प्रगति ३० र वित्तीय प्रगति ३५ प्रतिशत रहेको छ। नागढुंगा नौबिसे मुग्लिङ तर्फ आ.ब. २०७९/८० मा मुख्यत: नाली निर्माण कार्य, टेवा पर्खाल निर्माण, बायो इन्जिनियरिङ्ग, निर्माण सामग्री सङ्कलन कार्य भएको छ।

कमला ढल्केबर पथलैया सडक तर्फ भने परामर्शदाताबाट प्राप्त सडक खण्ड तथा पुलहरुको ड्राफ्ट डिजाइन, EIA ड्राफ्ट रिपोर्ट प्राप्त भई सो को स्वीकृतिको चरणमा रहेको छ र ठेक्का ब्यबस्थापन को कार्य भई रहेको छ। सडक सिमा भित्रको रुख हरु हटाउने प्रक्रिया अघि बढ्नुका साथै घर टहरा हरुको मुआब्जा बितरण को लागि cabinet बाट स्वीकृति प्राप्त भैसकेको छ|

७.४.८. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम क्रियाकलापहरु।

नागढुंगा नौबिसे मुग्लिङ सडक (९५ कि.मि.) सडक कालोपत्रे तथा सो अन्तर्गतका २१ वटा पुलहरु निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने। कमला ढल्केबर पथलैया सडक खण्ड कालोपत्रे निर्माण तथा सो अन्तर्गतको ७६ पुलहरु निर्माण।

७.४.९. आ.ब. २०८०/८१ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण।

बजेट विनियोजन (रकम रु. हजारमा)	लक्ष्य	कैफियत
११,०६,९७,००	(क) नागढुंगा नौबिसे मुग्लिङ सडक तर्फ २५ कि.मि. सडक कालोपत्रे गर्ने र ५ वटा पूलहरु निर्माण सम्पन्न हुने। (ख) कमला ढल्केबर बागमती सडक खण्डको ठेक्का आव्हान भई निर्माण व्यवसायी मोबिलाइज हुने।	

७.४.१०. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरु।

आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका मुख्य समस्याहरु यस प्रकार रहेका छन्:

- रुख कटानका लागि वन मन्त्रालय र सो मातहतको विभागसँग समन्वय गरी कार्य गर्न निकै समस्या भएको। रुख कटान आदेश आउन ढिलाई भएको।
- विद्युत प्राधिकरणसँग विद्युतीय पोलहरु स्थानान्तरण कार्यका लागि समन्वय गरी कार्य गर्दा ढिलो गरी पोल स्थानान्तरण कार्य शुरु भएको।
- आयोजनाको शुरुको चरणमा यथेष्ट रकम घर टहरा भत्काउने कार्यका लागि नपुग भएको हुँदा केही ढिलाई हुन गएको।
- स्थानीयहरुबाट सडकको केन्द्र यकीन हुनुपर्ने भनी ३ लेन सडक हुने स्थानहरुमा बेला बेलामा

बाधा व्यधान पुर्याउने गरेको।

- निर्माण व्यवसायीबाट अपेक्षित प्रगति हासिल गर्ने तर्फ यथेस्ट स्रोत परिचालन नगरेको।

७.४.११. समस्या समाधानका उपायहरु र योजना कार्यालय/निर्देशनालयबाट भएका प्रयासहरु।

सि.नं.	समस्या	समस्या समाधानका उपाय	योजना कार्यालय/निर्देशनालयबाट भएका प्रयासहरु
१	रुख कटानका लागि वन मन्त्रालय र सो मातहतको विभागसँग समन्वय गरी कार्य गर्न निकै समस्या भएको। रुख कटान आदेश आउन ढिलाई भएको।	राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाहरुको समस्या समाधानका लागि अन्तर मन्त्रालय सहजीकरणका साथै प्रक्रियाहरु सहज हुनुपर्ने।	भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालय मार्फत् सहजीकरणको लागि पहल भएको।
२	विद्युत प्राधिकरणसँग विद्युतीय पोलहरु स्थानान्तरण कार्यका लागि समन्वयमा कठिनाई।	यथाशीघ्र स्थानान्तरणका लागि विद्युत प्राधिकरणबाट पहल हुनुपर्ने।	सडक विभाग र विद्युत प्राधिकरबीच MoU भएको र सोही Master MOU को आधारमा थप MoU गरी कार्य अघि बढाइएको।
३	निर्माण व्यवसायीबाट अपेक्षित प्रगति हासिल गर्ने तर्फ यथेस्ट स्रोत परिचालन नगरेको।	यथेस्ट स्रोत परिचालन हुनुपर्ने।	योजना कार्यालय तथा विकास सहायता कार्यान्वयन महाशाखाबाट अनुगमन गरी परामर्शदाता सहित निर्माण व्यवसायीलाई स्रोत परिचालनका लागि निर्देशन दिइएको।

७.५. सूर्यविनायक-धुलिखेल, धुलिखेल-सिन्धुलि-बर्दिबास आयोजना

७.५.१.आयोजनाको पृष्ठभुमि

यस आयोजना अन्तर्गत रहेको सूर्यविनायक-धुलिखेल-सिन्धुलि-बर्दिबास सडकको निर्माण, मर्मत, विस्तार तथा स्तरोन्नति कार्य हुँदै आएको छ।नेपाल सरकार, राष्ट्रिय योजना आयोगबाट मिति २०७८/१२/३० को निर्णय अनुसार अरनिको राजमार्गको सूर्यविनायक-धुलिखेल सडक खण्ड स्तरोन्नति तथा विस्तारको लागि बहुवर्षिय ठेक्काको सहमती पश्चात उक्त सडक खण्डको ठेक्का व्यवस्थापन भई निर्माण कार्य भइरहेको छ।

यस सडक खण्डमा विशेषगरी वि.पि. राजमार्ग र अरनिको राजमार्ग तथा कोशि र मधेश प्रदेश बाट धुलिखेल हुँदै काठमाडौं आवतजावत गर्ने सवारी साधनको चाँप हुने गरेको छ।

यस सडक खण्को विस्तार तथा स्तरोन्नति पश्चात Road Capacity र Level of Service बढ्ने तथा Travel Time घट्ने साथै सडक दुर्घटना न्यूनीकरण भई सडक प्रयोगकर्तालाई सुरक्षित, सुलभ र भरपर्दो सेवा उपलब्ध हुने देखिएको छ।

७.५.२. आयोजनाको कार्यक्षेत्रहरु:

(क) सूर्यविनायक-धुलिखेल :१५.५ कि.मि

(ख) धुलिखेल-सिन्धुलि-बर्दिबास : १६० कि.मि.

७.५.३. सूर्यविनायक-धुलिखेल सडक खण्डको शुरु र सम्पन्न हुने मिति:

(क) शुरु आ.ब २०७९/८०,

(ख) सम्पन्न हुने आ.व. २०८२/८३ सम्म

७.५.४. आयोजनाको लक्ष्य र प्रमुख क्रियाकलापहरु :

आयोजनाको लक्ष्य : सूर्यविनायक देखि धुलिखेल सम्म ६ लेनको सडक विस्तार तथा स्तरोन्नति

मुख्य कार्य : Retaining Structures, Sub-Base, Base, DBM, Asphalt Concrete.

७.५.५. हालसम्मको समस्टिगत प्रगति:

भौतिक प्रगति: ११%

वित्तीय प्रगति: ८% (टेवा पर्खाल निर्माण)

७.५.६. हाल आयोजना कार्यान्वयनमा देखपरेका मुख्य समस्याहरू:

- न्यून शुरु बजेट विनियोजन।
- क्षतिपुर्ति/ मुआब्जा सम्बन्धमा।
- खानेपानि तथा ढलको स्थानान्तरण।

७.५.७. समस्या समाधानका लागि गरिएका प्रयासहरु:

- थप बजेट तथा रकमान्तरको लागि लेखि पठाएको।
- घरको क्षतिपुर्तिका सम्बन्धमा लगत सङ्कलन गर्ने कार्य भइरहेको।
- रुख कटानका लागि वन कार्यालयसंग समन्वय भइरहेको।

८. गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र र अन्तर्गतका योजनाहरुको परिचय

८.१. पृष्ठभुमि तथा मुख्य उद्धेश्यहरु:

सडक विभागको संगठन तथा व्यवस्थापन सर्वेक्षण (O & M Survey), २०७५ बमोजिम स्थापना भएको गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्रबाट सडक विभाग अन्तर्गत निम्न कार्यहरु गर्दै आइरहेको छ ।

१. सडक निर्माणमा गुणस्तर प्रवर्दन
२.बैकल्पिक यातायात प्रणालीको अध्ययन तथा अनुसन्धान
३.नविनतम प्रविधिको परिक्षण
४.सडक क्षेत्रमा कार्यरत कर्मचारीहरुको सीप विकास

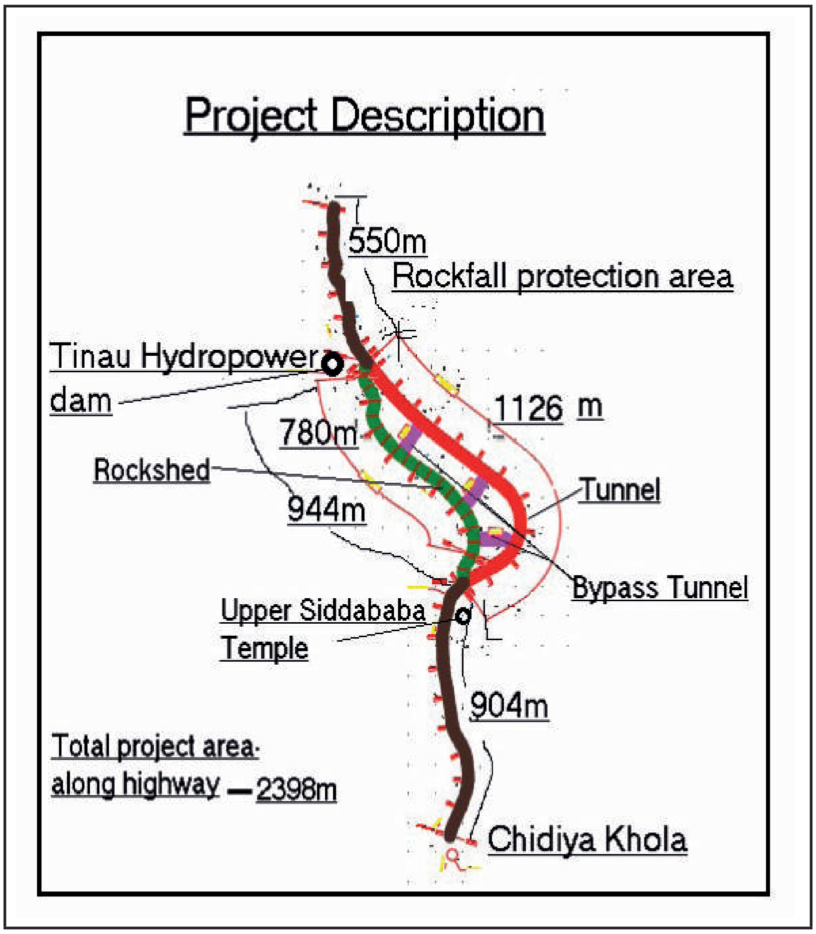
८.२. सिद्दबाबा सुरुङ्ग निर्माण:

८.२.१. योजनाको संक्षिप्त विवरण:

ठेक्काको बिबरण: Planning, Design, Engineering, Procurement, Construction, Commissioning and Five Years of Service Operation and Maintenance of One Double Lane Standard Highway Tunnel, Rock shed Structure, Rock Fall Mitigation and Road Works of Siddababa Tunnel Project on Engineering Procurement Construction (EPC) basis all complete.

- ठेक्का न.: DOR_QRDC/EPC/ICB/STP/077/78-05
- निर्माण व्यवसायी: M/S China State Construction Engineering Co. Ltd, Beijing, China
- ठेक्का सम्झौता मिति : March 9, 2022 (२०७८/११/२५)
- ठेक्का सम्झौता रकम: रु.७,३४२,१०४,७३४|१४ (VAT र PS सहित)
- ठेक्का सम्पन्न गर्नुपर्ने मिति:

- Engineering, Procurement and Construction Works: 5 years from the date of commencement i.e. 23rd March 2023
- Warranty, Operation and Maintenance Works: 5 years from the date of issuance of Taking Over Certificate &
- Latent Defects Liability Period: 10 years from the date of Taking Over Certificate



८.२.२. प्रगति

- सर्भे कार्य: ठेक्का अन्तर्गतका निर्माण कार्यहरुको डिजाइन गर्न आवश्यक सर्भे/Mapping, Geological Investigation कार्य, Geotechnical Investigation र Geophysical Investigation कार्य सम्पन्न भएको छ |

- डिजाईन कार्य: EPC ठेक्का सम्झौता अनुसार ठेक्का अन्तर्गतका निर्माण कार्यहरुको डिजाइन गर्ने जिम्मा निर्माण व्यवसायीमा निहित रहेको छ | निर्माण व्यवसायी बाट सम्पन्न डिजाइन Swiss consultant बाट Review हुने र निर्माण व्यवसायी बाट परिमार्जन हुने क्रम जारी छ सिध्हबाबा टनेलको दुवै Portal को Slope Stabilization कार्य र Sub-horizontal concrete sleeve को Design, Drawings हरु Swiss consultant बाट सिफारिस भई सडक विभागबाट स्वीकृति भईसकेको छ।

- वातावरणीय अध्ययन कार्य: सिद्धबाबा टनेल निर्माण कार्यको IEE report तयार भई पेश भई भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयबाट स्वीकृतिको अन्तिम चरणमा रहेको छ।

- रुख कटान कार्य: सिद्धबाबा टनेल निर्माण कार्य अगाढी बढाउन सिद्धार्थ राजमार्गको सडक सीमामा पर्ने आवश्यक रुखहरु कटान गर्न स्वीकृतिको अन्तिम चरणमा रहेको छ |

- विस्फोटक पदार्थ संकलन तथा भण्डारण: सुरुङ निर्माण कार्य शुरु गर्न विष्फोटक पद्धार्थ संकलन तथा भण्डारण भएको छ ।

- प्रयोगशाला स्थापना: सुरुङ निर्माण कार्यको गुणस्तर कायम गर्न निर्माणस्थलमा ल्याबटेस्टको लागि प्रयोगशाला भवन तयार भएको र प्रयोगशालाका उपकरणहरु जडान भईसहेको छ। कार्यालयको पहलमा इ.अ.स. पुल्चोक क्याम्पस, ललितपुर, नेपाल गुणस्तर तथा नापतौल विभाग, काठमान्डौ र गुणस्तर तथा नापतौल कार्यालय, बुटवल सँग समन्वय गरि अधिकांश उपकरणहरुको क्यालिब्रेसन भएको अवस्था छ।

- बिद्युत जडान कार्य: पाल्पाको दोभान स्थित निर्माण गरिएको निर्माण व्यवसायीको क्याम्प, कार्यालय, वर्कशप र प्रयोगशालामा ट्रान्सफर्मर जडान गरी नेपाल विद्युत प्राधिकरण, बुटवलबाट विद्युत जडान गरी संचालनमा रहेको छ। सुरुङ मार्गको उत्तरी र दक्षिणी पोर्टलमा ट्रान्सफर्मर जडान गरेपश्चात लोडको लागि कार्यालयको सिफारिशमा नेपाल बिद्युत प्राधिकरण, बुटवलबाट उक्त कार्य सम्पन्न हुने अवस्थामा छ।

- सडक मर्मत सम्भार कार्य: सडकको आवश्यक मर्मत सम्भार गरि, पहिरो पन्छाई सडकमा यातायात संचालन भईरहेको छ ।

- निर्माण कार्यको प्रगति: निमार्ण ब्यवसायी साईटमा मोबिलाईज भई Contractors Camp, Three Phase Electrical line and Transformer जडान कार्य, Workshop, Equipment Yard निर्माण तथा Laboratory Setup जस्ता पूर्व तयारीका अधिकांश कार्यहरु सम्पन्न भईसकेका छन्। निर्माण कार्यको लागि आवश्यक पर्ने विशेष उपकरण/ इक्युपमेन्टहरुको आयातको लागि मास्टर लिस्ट स्वीकृत भई आयात गर्ने कार्य भैरहेको छ। साथै जिल्ला प्रशासन कार्यालय, पाल्पा र रुपन्देही संग समन्वय गरिसिद्धबाबा सडक खण्डमा रहेका Overhanging Rocks हरु हटाउनेकार्य चालु रहेको छ।

- आ. व. २०८०/८१ को लक्ष्य: सुरुङ खन्ने कार्य तिब्रता दिई ४०० मिटर सुरुङ खन्ने कार्य सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको छ ।

८.३. ग्वार्को फ्लाईओभर निर्माण

काठमाडौँ उपत्यकाको चक्रपथमा बिद्यमान सवारी आवागमनको अत्यधिक चापलाई व्यस्थापन गर्न सरकारको नीति तथा कार्यक्रम बमोजिम ललितपुरको ग्वार्को चोकमा फ्लाई ओभर निर्माण कार्यको शुरुवात गरिएको हो । ग्वार्को फ्लाई ओभर निर्माण बाट चक्रपथको सातदोबाटो-कोटेश्वर सडक खण्ड, मंगलबजार- इमाडोल- लुभू सडक खण्डमा सवारी साधनलाई सुरक्षित, सुगम तथा व्यवस्थित तरिकाले आवागमन गर्न सुविधा प्राप्त हुनेछ।

ग्वार्को फ्लाई ओभर संरचना २ वर्षमा सम्पन्न गरि सुबिधा प्रदान गर्न सडक विभाग, गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र, ललितपुरबाट Employer's Requirement बमोजिम Full Depth Temporary Casing प्रयोग गरि Pile निर्माण गरि Single span (Precast Prestressed Post Tensioning Girder Bridge) को Overpass, Mechanically Stabilized Earthen Wall को प्रविधि सहित बालकुमारी तर्फ ३२० मीटर लम्वाईको र सातदोवाटो तर्फ १८५ मी. लम्वाइको Ramp निर्माण गर्ने गरि Engineering Procurement Construction (EPC) माध्यमबाट राष्ट्रियस्तरको प्रतिष्पर्धा मार्फत निर्माण व्यवसायी चयन गर्ने गरि कार्य अगाढी बाधिएको हो । Engineering, Procurement and Construction सम्झौता बमोजिम निर्माण कार्य गर्ने खरिद बिधि, Full Depth Temporary Casing प्रयोग गरि Pile निर्माण गर्ने प्रबिधि तथा Mechanically Stabilized Earthen Wall प्रयोग गरि Approach Road मा Ramp को निर्माण गर्ने प्रबिधि सडक तथा पुल संरचना निर्माण कार्यमा देशमा नविनतम प्रविधिको उपयोग हो ।

८.३.१. ठेक्का सम्झौता सम्बन्धी संक्षिप्त विवरण

योजनाको नामः Planning, Design, Engineering, Procurement and Construction of 4 lane Flyover with approach road of Gwarko Intersection along Kathmandu Ring Road on EPC basis all complete

- ठेक्का नं.: DOR_QRDC/EPC/MCD/GFP/077/78-13
- निर्माण व्यवसायी: श्री आशिष-समानान्तर रेलिगेर जे.भी.
- शुरु मितिः 2078-11-12
- ठेक्का सम्पन्न गर्नुपर्ने मितिः 2080-11-12
- ठेक्का रकम: रु. 17,06,88,888.01 (VAT सहित)
- Defect Liability Period (DLP): ५ बर्ष

८.३.२. प्रगति

ग्वार्को फ्लाईओभर निर्माणमा हालसम्म भएको प्रगति निम्नानुसार छन्:

- Survey सम्बन्धि कार्य: ग्वार्को फ्लैओवर निर्माणका लागि आवस्यक Topographical Survey, Geotechnical Survey सम्पन्न भएको छ।
- Design सम्बन्धि कार्य: निर्माण व्यवसायीबाट Topographical Survey, Geotechnical Survey को आधारमा पेश भएको Prefabricated Vertical drain प्रबिधि प्रयोग गरेर Soil Improvement, Mechanically Stabilised Wall प्रबिधि प्रयोग गरेर Ramp निर्माण तथा १.५ मिटर ब्यास र ३४ मिटर लम्बाईको ४/४ वटा Pile भएको Bridge (Over pass) सहितको Design सडक विभागबाट मिति 2079/10/23 गते डिजाइन स्वीकृत भएको।
- सवारी आवागमन व्यस्थापन: जिल्ला प्रसासन कार्यालय ललितपुर, Traffic Police संग समन्वय तथा सहकार्यमा ग्वार्को चोकमा सवारी आवागमनमा न्युनतम बाधा अवरोध हुने गरि निर्माण कार्य भइ रहेको छ सो का लागि चोक चोक मा hoarding board, information board, Road Marking प्रयोग गरेर, traffic cone उपलब्ध गराएर सवारी आवागमनको व्यवस्थापन भइ रहेको छ Road safety का लागि lighting तथा Work Site Fencing को व्यवस्था गरिएको छ
- भौतिक प्रगति:
  - ग्वार्को फ्लाई ओभर निर्माणका लागि साइटमा Design मुताबिक lay out कार्य सम्पन्न भएको छ।
  - Soil Improvement: सवारी आवागमनमा न्युनतम बाधा अवरोध हुने गरि Approach Road को Ramp निर्माणका लागि बालकुमारी तर्फ जमिन मुनिको Soil Improvement का लागि आवस्यक Prefabricated Vertical Drain(PVD) भारतबाट आयात गरि साइटमा भण्डारण गरिएको छ PVD जडानका लागि जमिन सतहको १.५/२.० मिटर गहिराईमा आवस्यक Ramp चौडाई मा अवस्थित सडक pavement सहित माटो हटाई तयारी गरिएको छ
  - Ramp निर्माण: Approach Road को Ramp निर्माणका लागि भारतबाट Mould आयात गरि साइटमा भारतीय बिज्ञको प्रतक्ष्य निगरानीमा Ready Mix Concrete

प्रयोग गरेर MSE Wall को Panal ढलान गर्ने कार्य चालु छ २३७९ मध्ये १३५० थान Panel Cast गरी बर्षात पछि लगतै Ramp निर्माण कार्य शुरु गर्ने तयारी अवस्थामा छ।

- Bridge (Overpass) निर्माण: Bridge को Substructure निर्माणका लागि Nepal Electricity Authority संगको सहकार्यमा बिधयूतको Underground Cable को स्थानान्तर कार्य अगाढी बढाइएको छ।Prestressed Precast Girder निर्माणका लागि साइटमा Concrete Base निर्माण तथा Reinforcement भण्डारण गरि Bar Bending को कार्य अगाढी बढाइएको छ।

८.३.३. निर्माणको क्रममा देखिएका चुनौतीहरु:

ग्वार्को फ्लाई ओभर निर्माण को क्रममा निम्नानुसारको चुनौतिहरु देखा परेका छन्:

१. Prefabricated Vertical Drain को प्रबिधि प्रयोग गर्दा जमिन मुनिको Soil Improvement का लागि अधिक समय लाग्ने तथा Approach Road को Ramp को चौडाई भन्दा थप चौडाई मा समेत Treatment गर्नु पर्ने हुनाले हालको सवारी आवागमनमा थप चाप परि सवारी आवागमनमा असहजता हुने।

२. Full Depth Temporary Casing प्रबिधि प्रयोग गरेर डिजाइन बमोजिम Pile Casting गर्न आवस्यक मेसिन औजार स्वदेशमा उपलब्ध नभएकोले तोकिएको समयावधि भित्र निर्माण कार्य सम्पन्न हुन यकिन गर्न कठिनाई भएको।

८.३.४. निर्माण कार्य समयमा सम्पन्न गर्न भएका प्रयासहरु:

१. Engineering Procurement Construction ठेक्काको मूल सिद्धान्त मुताबिक तथा ठेक्का सम्झौताको प्राबधान बमोजिम तोकिएको समयमा काम सम्पन्न गर्नका लागि निर्माण ब्यवासाईबाट हरेक Abutment मुनि ४/४ वटा Pile को विकल्पको रुपमा निर्माण व्यवसायी को लागतमा Full Depth Temporary Casing प्रबिधि सहितको Substructure को Bridge (Overpass) निर्माणको Detail Design तथा Method Statement तयारी भइ रहेको, गहन छलफल भई स्विकृतीको अन्तिम चरणमा रहेको तथा Approach Road मा Ramp निर्माण गर्न Soil Improvement का लागि निर्माण व्यवसायीबाट भारतिय मुलुकका बिज्ञ नियुक्त गरि Geogrid, Geocell वा Sand Pile को प्रबिधि प्रयोग गर्ने गरि Design कार्य अगाढी बढाएको छ।

२. Overpass को Pile निर्माणका लागि निर्माण स्थलमा दुईवटा Pile Rig Machine तयारी अवस्थामा राखिएको, Pile Casing का लागि Casing Fabrication अन्तिम चरणमा रहेको, भारतबाट आवस्यक उपकरणहरु Vibro hammer र Crane Machine परिचालन भई सकेको छ।

३. Employer's Requirement बमोजिम निर्माण व्यवसायीको Design को बिभागिय स्वीकृति पश्चात निर्माण कार्य चालु राखी समयमा दिगो, सुरछित संरचना निर्माण कार्य सम्पन्न गराउने गरि अगाडी बढेको छ।

८.४. सुरुङ्ग मार्ग विकास कार्यक्रम अन्तर्गतका योजनाहरुको अध्ययन अवस्था

८.४.१. अध्ययन भईरहेका/ अध्ययन सम्पन्न भएका सुरुङ मार्गहरु

सि. नं.	सुरुङ मार्ग/ योजना	अध्ययन	अध्ययन प्रगति
	धरान लेउती सुरुङ्ग मार्ग	सम्भाव्यता अध्ययन	सम्पन्न
	मानेचौर जोडने सुरुङ मार्ग	सम्भाव्यता अध्ययन	सम्पन्न
	नयाँ वानेश्वरमा अन्डरपास	बिस्तृत अध्ययन	Draft Report प्राप्त भएको
	बबई – छिन्चु सुरुङ्गमार्ग	सम्भाव्यता अध्ययन	अध्ययन भैरहेको
	विपिनगर खुटिया दिपायल खण्डमा सुरुङ मार्ग	सम्भाव्यता अध्ययन	सम्पन्न
	फुश्रेखोला छोरेपाटन (पोखरा) देखि स्यांग्जा गुडीकोला टनेल अध्ययन, कास्की	सम्भाव्यता अध्ययन	अध्ययन भैरहेको
	रारा राजर्मागको कुशे पाटन (जाजरकोट ब्याउलीढुंगा र जुम्ला ईमिलचा खोला टनेल	सम्भाव्यता अध्ययन	अध्ययन भैरहेको
	बाग्लुङ्ग व्युं नरेठाटी सुरुङ्ग मार्ग अध्ययन कार्य, बाग्लुङ्ग	सम्भाव्यता अध्ययन	अध्ययन भैरहेको
	प्रबास - जोर्ते (पाल्पा) सडक सुरुङ्गमार्ग	सम्भाव्यता अध्ययन	अध्ययन भैरहेको
	ताथली- रविओपी सुरुङ्गमार्ग	सम्भाव्यता अध्ययन	अध्ययन भैरहेको

८.४.२. खरिद व्यवस्थापनको प्रक्रियामा रहेका योजनाहरु

१. सुनमाई राजदुबोल सुरुङ्ग मार्ग अध्ययन, ईलाम (Feasibility Study)
२. मझिम्टार - शक्तिखोर सुरुङ्गमार्ग (Feasibility Study)
३. दुम्कीबास-बर्दघाट (Detailed Feasibility)
४. हेम्जा नयाँपुल खण्ड सडक सुरुङमार्ग (Detailed Feasibility)

८.४.३. अध्ययन गर्नु पर्ने नयाँ सुरुंगमार्ग

१. बेशीसहर – नाल्म बेशी सुरुंगमार्ग
२. लुम्बिनी रारा राजमार्गको जाजरकोट व्यउलीढुंगा-जुम्लाको टोप्ला सुरुंगमार्ग
३. लुम्बिनी रारा पर्यटकीय राजमार्ग अन्तर्गत तुलसीपुर लुहाम सुरुंगमार्ग
४. पाडीनि गाउँपालिका देखि दुर्गाफाँटा सुरुंगमार्ग DPR

९. सडक सुधार तथा विकास आयोजना अन्तर्गत संचालित योजनाहरुको परिचय

९.१. परिचय

सडक सुधार तथा विकास आयोजना अन्तर्गत नेपाल सरकार र भारतीय Exim Bank बीचको Dollar Credit Line Agreement (LoC) अन्तर्गत नेपाल सरकारले सडक उप-क्षेत्रमा छुट्याएको रकमबाट सडक स्तरोन्नतीको कार्य भईरहेको छन् । यसका लागि सडक सुधार तथा विकास आयोजना निर्देशानालायले सडकहरुको डी. पी.आर. गर्ने कार्य, निर्माण कार्यकोलागि ठेक्का व्यवस्थापन गर्ने कार्य, योजना कार्यालयहरुबाट हुने कामको अनुगमन गर्ने कार्य र दातृपक्ष र तालुक निकायसंग समन्वय गर्ने कार्य गरिरहेको छ भने मातहतका योजना कार्यालयहरुले सडक निर्माण तथा स्तरोन्नतिको कार्य गरिरहेको अवस्था छ ।

९.२. कार्यक्षेत्र (निर्देशनालय मातहतका योजना कार्यालयहरु)

सि न	योजनाको नाम	मातहत संचालित सडक ठेक्काहरू
१	लामोसांघु तामाकोशी जिरी सडक,सेलेघाट-रामेछाप-साँगुटार, योजना, चरिकोट	१
२	सहजपुर-बोक्तान-दिपायल, म.रा.मा.-गुलरिया, नेपालगन्ज सडक योजना, धनगढी, कैलाली	२
३	बालाजु - रानीपौवा - त्रिशुली , छहरे - बिदुर सडक योजना बत्तीसपुतली काठमान्डौ, भक्तपुर नगरकोट सडक योजना काठमान्डौ	२
४	कालिगण्डकी कोरिडोर गैंडाकोट राम्दी माल्दुंगा सडक योजना, पाल्पा	१
५	भेडेटार - रवि - राके - सडक योजना, रवि पाँचथर	१
६	सडक सुधार विकास योजना कार्यालय , वारा	३
७	लमही - घोराही तुलसीपुर सडक, चन्द्रौटा- कृष्ण नगर सडक, बाग्दुल्ला भिमगिठे सडक योजना , लमही	१
८	जनकपुर परिक्रमा सडक योजना , बर्दिबास (हाल सडक डिभिजन जनकपुर अन्तर्गत)	३
९	पन्थडिही कटहरे हर्मी साहिल्टर सडक योजना गोर्खा (११ किलो - छेपेटार -भालुस्वारा - वारपाक सडक योजना अन्तर्गत)	१
१०	महाकाली पुल सडक योजना , कन्चनपुर	१

९.३. Line of Credit (LoC) कार्यन्वयन अवस्था

भारत सरकार, एक्जिम बैंकको ऋण सहयोगमा नेपालभित्रका विभिन्न सडकहरुको स्तरोन्नति/ निर्माण गर्ने उदेश्यका साथ आ.व. २०६४/६५ बाट सुरु भएको हो।निर्देशनालय मातहत हाल ८ वटा योजना कार्यालयहरु र महाकाली पुल निर्माण योजना गरि ९ वटा कार्यालयहरु संचालित छन् ।

हालसम्म तीनवटा ऋण सहायताका चरणहरु कार्यान्वयनमा गईसकेको जसमध्ये:

१. प्रथम चरण (LOC-I) का भौतिक कार्यहरु (११ ठेक्का संख्या, ३८३ कि.मि. सडक) सम्पन्न भईसकेको, १ वटा ठेक्का विवाद उच्च अदालतमा विचाराधीन अवस्थामा रहेको (तुलसीपुर – सल्यान सडक)।

२. दोस्रो चरण (LOC-II) अन्तर्गत १२ वटा सडक (१७ ठेक्का संख्या, ३८३.५ कि.मि.) मध्ये १० वटा ठेक्का सम्पन्न (१ वटामा Taking over Certificate जारी भएको, (९ वटा ठेक्का को कार्य सम्पन्न भैसकेको), ४ ठेक्का अन्त्य गरिएको (शहीद मार्ग सडक (घोराही-होलेरी खण्ड), बालाजु रानीपौवा

त्रिशुली सडक को २ वटा ठेक्का र मुढे -चरिकोट सडक), अन्य ३ वटा ठेक्का चालु अवस्थामा रहेको ।

३. तेस्रो चरण LOC अन्तर्गत विभिन्न १३ वटा सडकहरुको सडक स्तरोन्नति गर्ने गरि खरिद प्रक्रियामा गएका १२ सडक ठेक्का (७८४.०८९ कि.मि.) मध्ये १२ वटा ठेक्का मध्ये १ सम्पन्न, ३ वटा Taking over भएको, १ वटा अन्त्य भइ पुन: ठेक्का को प्रक्रियामा गेरको साथै ७ ठेक्का मा निर्माण कार्य सुचारु अवस्थामा रहेको, सोहि मध्येको भालुवाङ- बाग्दुला- भिमगिठ्ठे सडक (७१.२९४ कि मि) र सहजपुर बोग्तान दिपायल सडक (गडेवाज –दिपायल खण्ड, २२.९७ कि मि) को चालु आ.व. मा ठेक्का व्यवस्थापन भइ निर्माण कार्य शुरु हुने।

९.४. समस्टिगत वित्तीय प्रगतिको अवस्था

ऋण सहायताका चरणहरु (LOCs)	रकमको सिमा (Ceiling of LOC)	रकम खपत (Consume) को स्थिती	हाल सम्म भुक्तानीको स्थिती	हाल सम्मको खर्च प्रतिशत	कैफियत
प्रथम (14 Sept. 2007)	५० मीलियन यू.एस. डी. (जम्मा १०० मिलियन यु एस डी मध्ये)	भइसकेको	४७.०३२ मी. यू.एस.डी.	९४.०६%	सबै ठेक्काको काम सम्पन्न
दोस्रो (21 Oct. 2011)	७४.७२ मीलियन यू.एस.डी. (संशोधित) (जम्मा २५० मिलियन यु एस डी मध्ये)	भइसकेको	६२.८२२ मी. यू.एस.डी.	८३.८०%	१७ मध्ये १० वटा ठेक्काको काम सम्पन्न; ४ वटा ठेक्का अन्त्य गरिएको ३ वटा चालु
तेस्रो (25 Nov. 2014)	३४०.४२ मीलियन यू.एस.डी. (जम्मा ५५० मिलियन यु एस डी मध्ये)	करिब १०२ मी. यू.एस.डी. बचत रहेको	१२७.३६४ मी. यू.एस.डी.	३७.41%	१२ ठेक्का भएको २ ठेक्का हुन बाकि

९.५. आ. व. २०७९/८० को विनियोजन र खर्चको अवस्था

आ व २०७९/८० को विनीयोजन = ४ अर्व, खर्च = ३ अर्व २ करोड

वित्तीय प्रगति = ७५.५२%, भौतिक प्रगति= ७९.५०%

आ. व. २०७९/८० मा विनियोजन र खर्चको सारांश				रकम रु. हजारमा
बजेट उपशीर्षक	कार्यालयको नाम: RIDP र मातहतका योजना कार्यालयहरु			
	विनियोजन	खर्च	खर्च प्रतिशत	कैफियत
३३७०११११४	४००००००	३०२१०९७	७५.५२	RIDP अन्तर्गतका विभिन्न सडकहरु
३३७०११२५	६०५०००	६०४११७	९९.८५	महाकाली पुल कन्चनपुर
कुल जम्मा	४६०५०००	३६२५२१४	७८.७२	

९.६. आ. व. २०७९/८० को मुख्य उपलब्धिहरु

LoC III अन्तर्गतका १ वटा सडक चरिकोट -जिरी खण्ड सम्पन्न सडक डिभिजनमा हस्तान्तरण भइ सकेको साथै अन्य ३ वटा सडक योजनाहरु (म. रा. मा. -गुलरिया सडक, कृष्णनगर चन्द्रौटा सडक , सहजपुर बोग्तान सडकको निर्माण/स्तरोन्नति कार्य सम्पन्न भइ Taking Over सर्टिफिकेट जारि भइ DLP मा रहेको, ११८ कि मी कालोपत्रे सडक निर्माण सम्पन्न।

पन्थ डिही कटहरे हर्मी सडक (२०.३६ कि मी) को ठेक्का सम्झौता सम्पन्न भइ निर्माण कार्य शुरु भएको

निर्माण व्यवसायी को चरम लापरवाहीको कारणले लमही - घोराही - तुलसीपुर सडक (२८.२७६ कि मी)को ठेक्का चार वर्ष सम्म पनि सम्पन्न हुन नसक्दा निर्माण व्यवसायी तथ्य इन्जिनियरिंग इन्फ्रा प्र ली मुम्बई संगको ठेक्का अन्त्य गरि कालो सुचिमा राख्ने लगायत अन्य ठेक्का अन्त्य पश्चातको कारवाही लगायत पुन संशोधित डी पी आर तयार को प्रक्रियामा रहेको।

निर्माण व्यवसायी को चरम लापरवाहीको कारणले मुढे - चरिकोट सडक खण्ड (३० कि मी)को ठेक्का आठ वर्ष सम्म पनि सम्पन्न हुन नसक्दा निर्माण व्यवसायी श्री शकिल हैदर – शंकर माली – सुनौला खिम्ती जे भी संगको ठेक्का अन्त्य गरि कालो सुचिमा राख्ने लगायत अन्य ठेक्का अन्त्य पश्चातको कारवाही लगायत पुन संशोधित डी पी आर तयार को प्रक्रियामा रहेको।

निर्माण व्यवसायी को चरम लापरवाहीको कारणले बालाजु रानी पौवा त्रिशुली सडकको २ वटै ठेक्का अन्त्य भएकोमा बालाजु रानीपौवा खण्डको मुडखु तिन पिप्ले खण्ड ४.८५ किमी सडक यसै आ व मा नेपाल सरकार कै बजेटमा सम्पन्न भएको

साथै बाँकी तिनपिप्ले - रानीपौवा खण्ड १२ कि मि को चालु आ व २०८०-८१ को गत आ व मा स्तरोन्नति को लागि ठेक्का प्रक्रियाको चरणमा रहेको, साथै रानी पौवा त्रिशुली खण्ड, ३४ किमी पनि भारत सरकार एक्जिम बैंक कै ऋण सहयोगमा स्तरोन्नति गर्ने गरि छलफलको चरणमा रहेको

अन्य २ वटा स्वीकृत योजनाहरु भालुवांग बग्दुल्ला भिमगिठे सडक र सहजपुर बोग्तान सडक (गडेवाज – दिपायल) खण्ड २२.९७३ किमी को डीपीआर फाइनल भइ खरिद प्रक्रियामा जाने तयारि भइ रहेको

आ. व. २०७९/८० मा सम्पादित कार्यहरुको सारांश

क्रियाकलाप	कार्यालयको नाम: RIDPD अन्तर्गतका योजनाहरु			
	लक्ष्य	प्रगति	प्रगति प्रतिशत	कैफियत
नयाँ कालोपत्रे सडक निर्माण (कि. मि.)/ स्तरोन्नति कार्य	२०८	११८	५६.७३	
महाकाली पुल निर्माण कार्य	५.२ किमी गाइड बन्ड / नदि नियन्त्रण कार्य गर्ने , ७.६ किमी मध्ये ७.२५ किमी एप्रोच सडक निर्माण कार्य	३.४ किमी गाइड बन्ड / नदि नियन्त्रण कार्य सम्पन्न, १.७५ किमी एप्रोच सडक निर्माण कार्य सम्पन्न	पुल को समस्टिगत भौतिक प्रगति -९२% वित्तीय प्रगति – ८३.१४%	

९.७. कार्यक्रम कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू र समाधानका उपायहरु

सि न	समस्याहरु	समाधानका उपायहरु
१	निर्माण ठेक्कामा न्युनतम इन्डियन कन्टेन्ट ५०% पुर्याउनुपर्ने वाध्यकारी LoC सम्झौताको कार्यान्वयनमा समस्या	न्युनतम इन्डियन कन्टेन्ट ५०% बाट ३०% मा कायम गर्न आवस्यक रहेको सो का लागि विभाग , मन्त्रालय मार्फत अर्थमन्त्रालय मा अनुरोध गरिएको साथै भारत सरकार संग को द्विपक्षीय छलफलमा पटक पटक छलफल / अनुरोध गरिएको तथापि भारतीय पक्ष अनुदार देखिएको
२	ठेक्काको भेरियसन आदेश विभागवाट स्वीकृति पश्चात् एक्जिम बैंक वाट पनि स्वीकृति गराउनुपर्ने र सो को लागि अनुमान भन्दा वादी समय व्यतित हुँदा ठेक्का को सम्पन्नतामा ढीलाई हुने गरेको	भेरियसन आदेशको १०-१५% सम्मको थ्रेसोल्ड राखी कार्यान्वयन गर्दा सहजी कारण हुने हुँदा विभाग , भौतिक मन्त्रालय मार्फत अर्थमन्त्रालयबाट भारत सरकार एक्जिम बैंकसंग छलफल हुन आवस्यक देखिएको
३	भारत सरकारतर्फ (सोझै भुक्तानी ऋण) को वार्षिक विनियोजनको अनुपातमा नेपाल सरकारतर्फको भ्याट र अन्य करको बजेट अत्यन्त न्यून विनीयोजन हुँदा भुक्तानीमा समस्या हुने गरेको	नेपाल सरकारतर्फको भ्याट र अन्य करको वार्षिक वजेट भारत सरकारतर्फ (सोझै भुक्तानी ऋण) को वार्षिक विनियोजन को अनुपातमा हुन आवश्यक
४	सडक छेउका घर, टहरा स्थानान्तरणको लागि आवस्यक मुआब्जा रकम को लागि आवस्यक वार्षिक बजेट अत्यन्त न्यून विनियोजन हुँद ठेक्काको कार्यप्रगति र सम्पन्नतामा उल्लेख्य प्रभाव परेको	आवश्यक मुआब्जा रकम समयमै विनियोजन हुन आवस्यक रहेको
५	निर्माणाधीन योजनाहरुको अधिकांस जे भी (भारतीय + नेपालि फर्म) ठेक्काहरुमा भारतीय पक्षको निर्माण व्यवसायीहरुको उपस्थिति प्राय शुन्य नै रहेको	पटक पटक द्विपक्षीय मीटिंग/ छलफल हुँदा समेत भारतीय पक्ष समस्या समाधान का लागी अनुदार हुँदै आएको
६	भारत सरकार तर्फ बाट ठेक्काको सोझै भुक्तानी प्रकृया रहेको हुँदा भुक्तानी बिलको धरौटी रकम कट्टी र खातामा हुने प्रणाली नहुँदा ठेक्का व्यवस्थापनमा कठिनाइ भएको साथै जे भी को फर्म PPMO वाट कालो सुचिमा राखिदा भारतीय फर्म भारतमा कुनै कारावाहि नहुँदा जे भी इन्चार्ज को रुपमा काम गर्न कुनै चासो नदिने गरेको	सो का निराकरणका लागि विभाग , भौतिक मन्त्रालय मार्फत अर्थमन्त्रालयबाट भारत सरकार एक्जिम बैंक संग छलफल/ आवस्यक सुधार हुन हुन आवस्यक देखिएको

१०. आ. व. २०७९/८० मा बजेट उपशीर्षक अनुसार विनियोजन र खर्चको अवस्था

१०.१. P1 प्राथमिकता प्राप्त योजनाहरूको वार्षिक प्रगति विवरण साराशं

विवरण	आयोजनाको संख्या	औसत प्रतिशत
८० प्रतिशत भन्दा बढी प्रगति भएका	२७	९२.४%
५० प्रतिशत देखि ८० प्रतिशत सम्म प्रगति भएका	१४	६९.८६%
५० प्रतिशत भन्दा कम प्रगति भएका	१०	२५.९४%
कूल आयोजना संख्या	**५१**	**७३.१८%**

१०.२. विनियोजन र खर्चको अवस्था

(रु.हजारमा)

बजेट उपशीर्षक	शुरू बजेट	रकमान्तर (थप)	रकमान्तर (घट)	खुद बजेट	खर्च	बाँकि बजेट	खर्च %
३३७०१०११३ सडक विभाग	१७४५००	२३०१४	१०२१५	१८७२९९	१७६६५३	१०६४६	९४.३२
३३७०१०११४ सडक विभाग	७२९१००	९५०००	३५५०००	४६९१००	३६९९६७	९९१३३	७८.८७
३३७०१०१२३ डिभिजन सडक कार्यालयहरु	५७६७००	२७६४४	१९५४	६०२३९०	५११८४५	९०५४५	८४.९७
३३७०१०१२४ डिभिजन सडक कार्यालयहरु	४८५००	६१६७९८	७९४४४	५८५८५४	४८२६१७	१०३२३७	८२.३८
३३७०१०१३३ हेभी इक्विप्मेन्ट डिभिजनहरु	४२९८००	१५८८८	६३८३	४३९३०५	३९७३९६	४१९०९	९०.४६
३३७०१०१३४ हेभी इक्विप्मेन्ट डिभिजनहरु	१२००००	८८०	८८०	१२००००	१०२३५४	१७६४६	८५.३
३३७०१०१४३ मेकानिकल तालिम	२३१००	६४७	०	२३७४७	२०२४०	३५०७	८५.२३
३३७०१०१४४ मेकानिकल तालिम	५०००	०	०	५०००	२९५१	२०४९	५९.०२
३३७०१०१५३ गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र	२७०००	५१३९	७३	३२०६६	३१३२३	७४३	९७.६८
३३७०१०१५४ गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र	४७५००	०	१९५००	२८०००	१७३७१	१०६२९	६२.०४
३३७०१०१७४ प्रदेश राजधानी जोड्ने राजमार्ग स्तरोन्नति कार्यक्रम	१२२८८००	०	११८८२००	४०६००	३९१२०	१४८०	९६.३५
३३७०१०१८४ अरूण कोरिडोर	३०००००	०	२८९०००	११०००	४४५६	६५४४	४०.५१
३३७०१०१९४ बुटवल लिंक रोड (बाइपास)	१०००००	६३०००	०	१६३०००	१२४४८५	३८५१५	७६.३७

बजेट उपशीर्षक	शुरू बजेट	रकमान्तर (थप)	रकमान्तर (घट)	खुद बजेट	खर्च	बाँकि बजेट	खर्च %
३३७०११०१३ सगरमाथा राजमार्ग(गाईघाट-दिक्तेल खण्ड)	१०१००	१४९	२१	१०२२८	९६३१	५९७	९४.१६
३३७०११०१४ सगरमाथा राजमार्ग(गाईघाट-दिक्तेल खण्ड)	४०००००	३०६५२	२९१०९१	१३९५६१	१३५५७०	३९९१	९७.१४
३३७०११०२३ वी.पी. राजमार्ग (सुर्यविनायक-धुलिखेल, धुलिखेल-सिन्धुली- बर्दिवास सडक आयोजना)	१८१००	११५०६	११३७८	१८२२८	१६४८६	१७४२	९०.४४
३३७०११०२४ वी.पी. राजमार्ग (सुर्यविनायक-धुलिखेल, धुलिखेल-सिन्धुली- बर्दिवास सडक आयोजना)	५९९०००	५९९०००	८९०५००	३०७५००	२५१२७३	५६२२७	८१.७१
३३७०११०३३ महाकाली कोरिडोर (ब्रम्हदेव-झुलाघाट-दार्चुला-टिङकर)	१६१००	१३३६	०	१७४३६	१६०९१	१३४५	९२.२९
३३७०११०३४ महाकाली कोरिडोर (ब्रम्हदेव-झुलाघाट-दार्चुला-टिङकर)	५००१००	१७३५००	३००००	६४३६००	६३०६३५	१२९६५	९७.९९
३३७०११०४३ कान्ति राजपथ	११३००	१६३	३००	१११६३	९६४८	१५१५	८६.४३
३३७०११०४४ कान्ति राजपथ	२०००००	०	३४०००	१६६०००	१५२३३१	१३६६९	९१.७७
३३७०११०५४ गंगटे-समुन्द्रटार-गल्फुभन्ज्याङ सडक	५००००	०	३५००	४६५००	३४२३६	१२२६४	७३.६३
३३७०११०६३ कक्रहवा-रुद्रपुर- सालझण्डी-सन्धिखर्क-ढोरपाटन सडक	९६००	१६३	१४०	९६२३	७२७५	२३४८	७५.६
३३७०११०६४ कक्रहवा-रुद्रपुर- सालझण्डी-सन्धिखर्क-ढोरपाटन सडक	४०००००	१३१६००	०	५३१६००	५३१३४०	२६०	९९.९५
३३७०११०७४ दमक-चिसापानी सडक	३०००००	०	२५८५००	४१५००	३९४४२	२०५८	९५.०४
३३७०११०८३ मदन भण्डारी राजमार्ग (बाहुनडाँगी देखि रुपाल सम्म)	६२१००	४९५४	१८९१	६५१६३	५३३४७	११८१६	८१.८७
३३७०११०८४ मदन भण्डारी राजमार्ग (बाहुनडाँगी देखि रुपाल सम्म)	२८४९१००	२७८१८६७	५४५०००	५०८५९६७	५०१८२४१	६७७२६	९८.६७
३३७०११०९३ गल्छी-त्रिशुली-मैलुङ्ग-स्याफ्रुवेशी-रसुवागढी सडक आयोजना	१२०००	२६३	०	१२२६३	९४८५	२७७८	७७.३५

बजेट उपशीर्षक	शुरू बजेट	रकमान्तर (थप)	रकमान्तर (घट)	खुद बजेट	खर्च	बाँकि बजेट	खर्च %
३३७०११०९४ गल्छी-त्रिशुली-मैलुङ्ग-स्याफ्रुवेशी-रसुवागढी सडक आयोजना	१८४५५००	०	१०६७६००	७७७९००	५७०७२५	२०७१७५	७३.३७
३३७०१११०४ टनकपुर लिंक सडक	४२५००	०	२७५००	१५०००	१२६९६	२३०४	८४.६४
३३७०११११३ सडक सुधार आयोजना	६३३००	७१९५	१०२१४	६०२८१	४८६६५	११६१६	८०.७३
३३७०११११४ सडक सुधार आयोजना	४९०००००	१३६२८९८	११३४६४२	५१२८२५६	३८७३०२३	१२५५२३३	७५.५२
३३७०१११२३ ११किलो छेपेटार-भालुस्वारा-बारपाक सडक	१०५००	१०६	०	१०६०६	१०१४६	४६०	९५.६६
३३७०१११२४ ११किलो छेपेटार-भालुस्वारा-बारपाक सडक	३०००००	०	१८४५३३	११५४६७	६६४२४	४९०४३	५७.५३
३३७०१११३३ शहिद मार्ग (घोराही- नुवागाउँ- तिला-घर्तिगाउ- थवाङ- मुसिकोट-मैकोट)	१३०००	३६६	०	१३३६६	८८४५	४५२१	६६.१८
३३७०१११३४ शहिद मार्ग (घोराही- नुवागाउँ- तिला-घर्तिगाउ- थवाङ- मुसिकोट-मैकोट)	५०००००	०	२४५०००	२५५०००	२४५३५९	९६४१	९६.२२
३३७०१११४३ पुष्पलाल राजमार्ग(मध्य पहाडी राजमार्ग)	१०२२००	५२०९	६४९५	१००९१४	८५३४६	१५५६८	८४.५७
३३७०१११४४ पुष्पलाल राजमार्ग(मध्य पहाडी राजमार्ग)	९२२९४००	७०४०६१	२४५०५८४	७४८२८७७	५९१५८४१	१५६७०३६	७९.०६
३३७०१११५४ सुर्खेत- दैलेख बजार- महावुलेक- गाल्जे भात्तडी, रतडा- नाग्म- गमगढी-नाक्चेलाग्ना सडक	६०००००	०	२६४३००	३३५७००	२२०५७८	११५१२२	६५.७१
३३७०१११६३ भेरी करिडोर (जाजरकोट-दुनै-मरिम-तिन्जे धो)	९२००	७१११	७२००	९१११	३७५३	५३५८	४१.१९
३३७०१११६४ भेरी करिडोर (जाजरकोट-दुनै-मरिम-तिन्जे धो)	७०००००	१९५२७८	२४४२७८	६५१०००	६४२५८९	८४११	९८.७१
३३७०१११७३ सडक क्षेत्र विकास आयोजना	१४४००	८३९	७८५	१४४५४	१०९९१	३४६३	७६.०४

बजेट उपशीर्षक	शुरू बजेट	रकमान्तर (थप)	रकमान्तर (घट)	खुद बजेट	खर्च	बाँकि बजेट	खर्च %
३३७०१११८३ उत्तर दक्षिण राजमार्ग(कर्णाली, कालीगण्डकी र कोशी)	६८३००	३९०७	१७४०	७०४६७	६१७१६	८७५१	८७.५८
३३७०१११८४ उत्तर दक्षिण राजमार्ग(कर्णाली, कालीगण्डकी र कोशी)	४६२६९००	८९००००	१४५३८२४	४०६३०७६	३७९७६५९	२६५४१७	९३.४७
३३७०१११९३ बेनीघाट-आरुघाट-लार्के भन्ज्याङ सडक	५१००	०	२४५	४८५५	४४८०	३७५	९२.२८
३३७०१११९४ बेनीघाट-आरुघाट-लार्के भन्ज्याङ सडक	३०००००	०	५८३००	२४१७००	२३७३३३	४३६७	९८.१९
३३७०११२०३ काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजना	१४६००	४०३	६०	१४९४३	१२६४३	२३००	८४.६१
३३७०११२०४ काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजना	४०००००	४९१२८०	३००००	८६१२८०	८०७६१३	५३६६७	९३.७७
३३७०११२१३ डुम्रे- बेशीशहर-चामे -मनाङ सडक	१२७००	३०६	३४१	१२६६५	११८८५	७८०	९३.८४
३३७०११२१४ डुम्रे- बेशीशहर-चामे -मनाङ सडक	६००१००	०	२०३०००	३९७१००	३८७२६७	९८३३	९७.५२
३३७०११२२४ स्थानीय सडक पुल निर्माण	७४३०२००	२७६६९५५	१६८९९८७	८५०७१६८	६०८४१७६	२४२२९९२	७१.५२
३३७०११२३४ रणनैतिक सडक पुलहरुको विस्तृत संभाव्यता अध्ययन	६०११००	१०६००	२६५३२२	३४६३७८	१७१३९०	१७४९८८	४९.४८
३३७०११२४४ काठमाडौ बाहिरी चक्रपथ	२००००	०	१५०००	५०००	०	५०००	०
३३७०११२५३ महाकाली पुल निर्माण आयोजना	१३४००	४२	६७३	१२७६९	१२४०४	३६५	९७.१४
३३७०११२५४ महाकाली पुल निर्माण आयोजना	४०००००	२०५०००	०	६०५०००	६०४११८	८८२	९९.८५
३३७०११२६३ सेती राजमार्ग(टिकापुरलोडे-चैनपुर-ताक्लाकोट)	१६५००	७५४	३२१	१६९३३	१३८५४	३०७९	८१.८२
३३७०११२६४ सेती राजमार्ग(टिकापुरलोडे-चैनपुर-ताक्लाकोट)	६०००००	६९०००	२४५९००	४२३१००	३५७५२४	६५५७६	८४.५
३३७०११२७४ चेपाङ मार्ग (ठोरी-भण्डारा-लोथर-मलेखु)	२०००००	०	४८०००	१५२०००	१४२२२२	९७७८	९३.५७

बजेट उपशीर्षक	शुरू बजेट	रकमान्तर (थप)	रकमान्तर (घट)	खुद बजेट	खर्च	बाँकि बजेट	खर्च %
३३७०११२८३ हुलाकी राजमार्ग (पुलहरु समेत)	८१०००	७४९५	१९९९	८६४९६	८०३९२	६१०४	९२.९४
३३७०११२८४ हुलाकी राजमार्ग (पुलहरु समेत)	५९९१०००	१६८३९७६	६९३३४०	६९८१६३६	६८२४५९१	१५७०४५	९७.७५
३३७०११३०३ औद्योगिक कोरिडोर (व्यापारीक मार्ग) विस्तार आयोजना	५०२००	३९८	६८६३	४३७३५	२५८६८	१७८६७	५९.१५
३३७०११३०४ औद्योगिक कोरिडोर (व्यापारीक मार्ग) विस्तार आयोजना	२३०००००	८८१००	६९०४००	१६९७७००	१४५७९७७	२३९७२३	८५.८८
३३७०११३२३ रणनीतिक सडक पुल निर्माण तथा पुल पुलेसा संरक्षण	७०५००	१७३७५	१४३८६	७३४८९	५६५६४	१६९२५	७६.९७
३३७०११३२४ रणनीतिक सडक पुल निर्माण तथा पुल पुलेसा संरक्षण	३२५००००	१३३०३३२	१२२९६४०	३३५०६९२	१९९७२४८	१३५३४४४	५९.६१
३३७०११३४३ चक्रपथ विस्तार आयोजना	९०००	९५२	२०	९९३२	८५७०	१३६२	८६.२९
३३७०११३४४ चक्रपथ विस्तार आयोजना	१६०००००	११६०००	१७१०००	१५४५०००	५३१०३५	१०१३९६५	३४.३७
३३७०११३५३ नेपाल भारत क्षेत्रीय व्यापार तथा यातायात आयोजना: मुग्लिङ नारायणगढ सडक खण्ड	९०००	२६२	०	९२६२	७८५१	१४११	८४.७७
३३७०११३५४ नेपाल भारत क्षेत्रीय व्यापार तथा यातायात आयोजना: मुग्लिङ नारायणगढ सडक खण्ड	१००००	९७००	१०००	१८७००	६०००	१२७००	३२.०९
३३७०११३६३ सडक तथा ट्राफिक सुरक्षा	९५००	१६२	१६२	९५००	१९९६	७५०४	२१.०१
३३७०११३६४ सडक तथा ट्राफिक सुरक्षा	७५००००	७७०००	३८७४४१	४३९५५९	३६९४६२	७००९७	८४.०५
३३७०११३८४ राजमार्ग स्तरोन्नती तथा पुनर्स्थापना कार्यक्रम	६९७६७००	१६०५९२५	१२२५०००	७३५७६२५	६२६९६९२	१०८७९३३	८५.२१
३३७०११३९३ नागढुङ्गा सुरुङमार्ग निर्माण आयोजना	१४१००	५४५	५२६	१४११९	१३४२७	६९२	९५.१
३३७०११३९४ नागढुङ्गा सुरुङमार्ग निर्माण आयोजना	५४०००००	२१७५२००	२०३०३००	५५४४९००	२६९२७३५	२८५२१६५	४८.५६
३३७०११४०३ सासेक सडक सुधार आयोजना	४६४००	३६६१	०	५००६१	४१४२४	८६३७	८२.७५

बजेट उपशीर्षक	शुरू बजेट	रकमान्तर (थप)	रकमान्तर (घट)	खुद बजेट	खर्च	बाँकि बजेट	खर्च %
३३७०११४०४ सासेक सडक सुधार आयोजना	७७४९२००	०	२५१८७८	७४९७३२२	२७३७७४३	४७५९५७९	३६.५२
३३७०११४१४ मनाङ्ग-मुस्ताङ्ग-डोल्पा-जुम्ला सडक	४०००००	०	२४१४४५	१५८५५५	१३५८९८	२२६५७	८५.७१
३३७०११४२४ स्वर्ण सगरमाथा वृहत चक्रपथ (ओखलढुंगा-सोलु सल्लेरी- खोटाङ दिक्तेल-ओखलढुंगा)	४०००००	०	३६५५५५	३४४४५	३१८०५	२६४०	९२.३४
३३७०११४४४ साँघुटार-ओखलढुङ्गा- कुइभिर सडक	१७८५००	०	१०२५००	७६०००	५१५९९	२४४०१	६७.८९
३३७०११४५३ सासेक राजमार्ग सुधार आयोजना	२२१००	१७१५	११३०	२२६८५	१६५०९	६१७६	७२.७७
३३७०११४५४ सासेक राजमार्ग सुधार आयोजना	८२०००००	२७००००	१५२९५५	८३१७०४५	२३५३०७६	५९६३९६९	२८.२९
३३७०११४६४ दोश्रो पुल सुधार तथा संभार आयोजना	७६००००	०	०	७६००००	३५६७९	७२४३२१	४.६९
३३७०११६७३ क्षेत्रीय ब्यापारिक मार्ग विस्तार आयोजना	०	५५७२	०	५५७२	४२९५	१२७७	७७.०८
३३७०११६७४ क्षेत्रीय ब्यापारिक मार्ग विस्तार आयोजना	६८४८१००	३२६६५४०	४५६९०४२	५५४५५९८	१९०५०३९	३६४०५५९	३४.३५
३३७०११६८३ सुरुङ्ग मार्ग विकास कार्यक्रम	०	३९२५	०	३९२५	२०१८	१९०७	५१.४१
३३७०११६८४ सुरुङ्ग मार्ग विकास कार्यक्रम	११९६०००	१४४०००	४४४०००	८९६०००	७१५१९३	१८०८०७	७९.८२
३३७०११६९३ बैकल्पिक सहायक राजमार्ग विकास कार्यक्रम	२७१००	११६४	१८२३	२६४४१	२०२४१	६२००	७६.५५
३३७०११६९४ बैकल्पिक सहायक राजमार्ग विकास कार्यक्रम	२०००००	९९३३४०६	१५८६९०७	८५४६४९९	७३४३३१५	१२०३१८४	८५.९२
३३७०११७०३ सासेक मुग्लिङ - पोखरा सडक योजना	९२००	९५९	०	१०१५९	८१५८	२००१	८०.३
३३७०११७०४ सासेक मुग्लिङ - पोखरा सडक योजना	३६०००००	११७०००	८७०३०	३६२९९७०	२२५७६८१	१३७२२८९	६२.२
३३७०११७१४ काकरभिट्टा इनरुवा, पथलैया नारायणघाट खण्ड	४६४००००	०	११५०००	४५२५०००	२३३५	४५२२६६५	०.०५

बजेट उपशीर्षक	शुरू बजेट	रकमान्तर (थप)	रकमान्तर (घट)	खुद बजेट	खर्च	बाँकि बजेट	खर्च %
३३७०११७२३ मिर्चैया कटारी घुर्मी	८८००	१४६	०	८९४६	७६२६	१३२०	८५.२४
३३७०११७२४ मिर्चैया कटारी घुर्मी	५९८८००	०	२९१४००	३०७४००	२७३९२२	३३४७८	८९.११
३३७०११७३४ सुर्यविनायक धुलिखेल र कोटेश्वर बानेश्वर त्रिपुरेश्वर सडक	७०००००	१२७१७७२	४३८७००	१५३३०७२	११९४७४१	३३८३३१	७७.९३
३३७०११७४३ चतरा मूलघाट माझीटार दोभान ओलांगचुंगगोला (तमोर कोरिडोर)	९६००	१५८२	१५०	११०३२	१०५७३	४५९	९५.८४
३३७०११७४४ चतरा मूलघाट माझीटार दोभान ओलांगचुंगगोला (तमोर कोरिडोर)	८००१००	५५१०००	२५००००	११०११००	१०५८१७५	४२९२५	९६.१
३३७०११७५४ केचना कंचनजंघा (मेची करिडोर)	३०००००	०	१०००००	२०००००	१७९८२४	२०१७६	८९.९१
३३७०११७६४ निर्वाचन क्षेत्र रणनैतिक सडक	७००००००	४०६२९१४	८९७८७७	१०१६५०३७	९६२७९२१	५३७११६	९४.७२
३३७०११७७४ राप्ती लोकमार्ग	७०००००	०	६५०००	६३५०००	३४६६१८	२८८३८२	५४.५९
३३७०११७८३ पूर्व दक्षिण एसियाको यातायात तथा व्यापार आबद्धता अभिवृद्धि कार्यक्रम	०	१०४६	०	१०४६	९३५	१११	८९.३९
३३७०११७८४ पूर्व दक्षिण एसियाको यातायात तथा व्यापार आबद्धता अभिवृद्धि कार्यक्रम	१००४८००	०	३००००	९७४८००	०	९७४८००	०
जम्मा	११४८०६१००	३८०६२२९७	३०१२५२८३	१२२७५३११४	८४३२२८२५	३८४२०२८९	६८.७

११. विगत १० बर्षमा सडक विभाग अन्तरगत भएका कार्यहरुको विवरण

११.१. आ. व. २०७०/७१ देखि २०७९/८० सम्म बजेट विनियोजन र खर्चको स्थिति

७० को दशकको शुरुको आर्थिक बर्ष २०७०/७१ मा सडक विभागको लागि ३३ अर्ब ९४ करोड विनियोजन भएको थियो, जस मध्ये ८४.५५% (२८ अर्ब ७० करोड) खर्च भएको थियो।

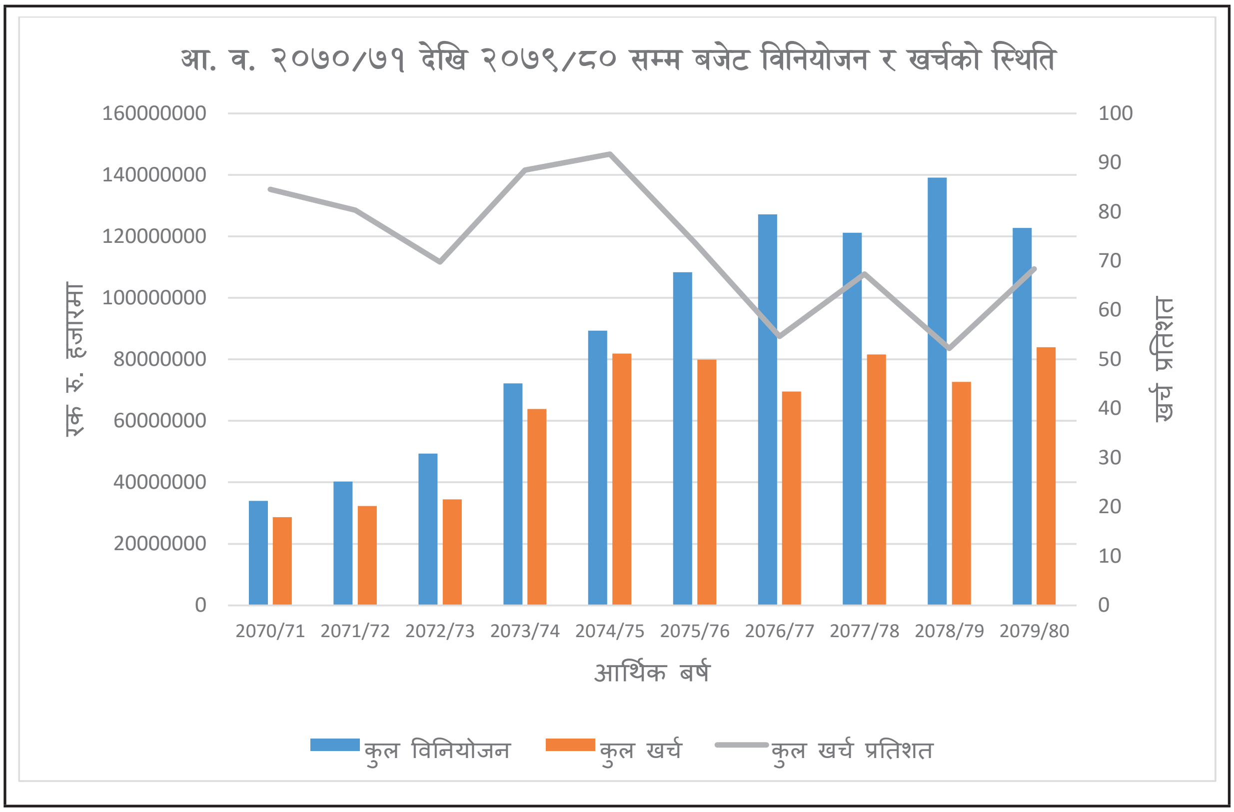
आ. व.	कुल विनियोजन	कुल खर्च	कुल खर्च प्रतिशत
२०७० /७१	३३९४४१७१	२८७००४४०	८४.५५
२०७१/७२	४०२३७८८४	३२३२८७५०	८०.३४
२०७२/७३	४९३१११८६	३४४१८१०२	६९.७९
२०७३/७४	७२१९५११६	६३८९२०७५.८	८८.४९
२०७४/७५	८९२८५९५१.३	८१८९७५०२	९१.७२
२०७५/७६	१०८३०६९९४	७९९३९१५२	७३.८
२०७६/७७	१२७१३१६७६	६९४८७४४७	५४.६५
२०७७/७८	१२११२२४८६	८१६०५११६.६	६७.३७
२०७८/७९	१३९१३३०३४	७२६२३८४९.२	५२.१९
२०७९/८०	१२२७५३११४	८४३२२८२५	६८.७०

११.२. श्रोत अनुसार विनियोजनको स्थिति

आ. व.	बैदेशकि अनुदान	बैदेशकि ऋण	नेपाल सरकार	कुल वनियिोजन
२०७० /७१	६६५३१७१	५८१६६००	२१४७४४००	३३९४४१७१
२०७१/७२				४०२३७८८४
२०७२/७३	५५५५५५२	१०४५९८०३	३३२९५८३१	४९३१११८६
२०७३/७४	२५८०३४४	१३८६७८०७	५५७४६९६५	७२१९५११६
२०७४/७५	१५२८६२५	१३६२२८१५	७४१३४५११.३	८९२८५९५१.३
२०७५/७६	४१४५३४०	२०७७९०८२	८३३८२५७२	१०८३०६९९४
२०७६/७७	४७०००००	४७१०७७००	७५३२३९७६	१२७१३१६७६
२०७७/७८	३०१९६००	५७३७४४२३.५	६०७२८४६३	१२११२२४८६
२०७८/७९	३१५६९००	७२५५३५४९.२	६३४२२५८४.३	१३९१३३०३४
२०७९/८०	०	६८४८८१९८	५४२६४९१६	१२२७५३११४

११.३. श्रोत अनुसार खर्चको स्थिति

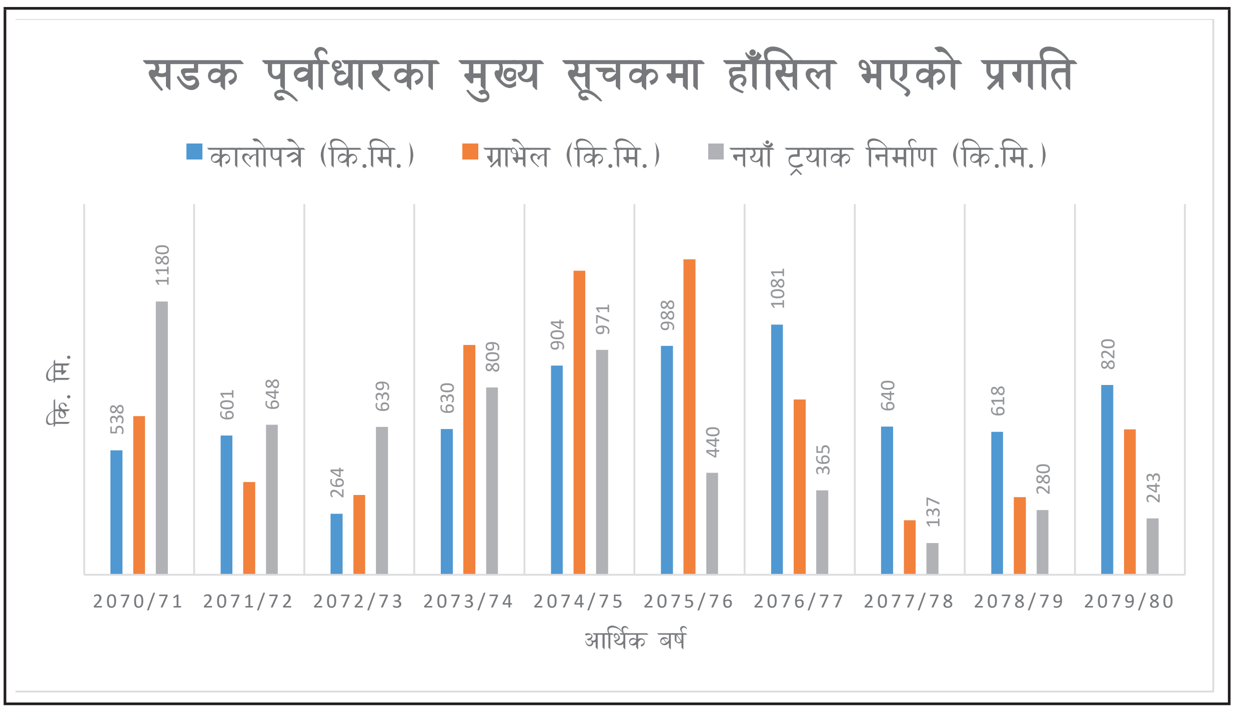
आ. व.	बैदेशिक अनुदान	बैदेशिक ऋण	नेपाल सरकार	कुल खर्च
२०७० /७१	५६८६३३६	४८६२५४८	१८१५१५५६	२८७००४४०
२०७१/७२				३२३२८७५०
२०७२/७३	२१५१५३७	३४७४१७४	२८७९२३९१	३४४१८१०२
२०७३/७४	२१८१०२१.३९	१०७८०६८९.६	५०९३०३६४.८	६३८९२०७५.८
२०७४/७५	१५१६२३६.८६	१११४५८९०.९	६९२३५३७४.३	८१८९७५०२
२०७५/७६	२७५५३४७	८१४४७९३	६९०३९०१२	७९९३९१५२
२०७६/७७	११७५७२७	२३४६३९६०	४४८४७७६०	६९४८७४४७
२०७७/७८	२०६१८९५.८६	२८८०८०२०.३	५०७३५२००.४	८१६०५११६.६
२०७८/७९	४२०३४१.००५	३१८६०६०४.३	४०३४२९०३.९	७२६२३८४९.२
२०७९/८०	०	३५५८७९२४	४८७३४९०१	८४३२२८२५



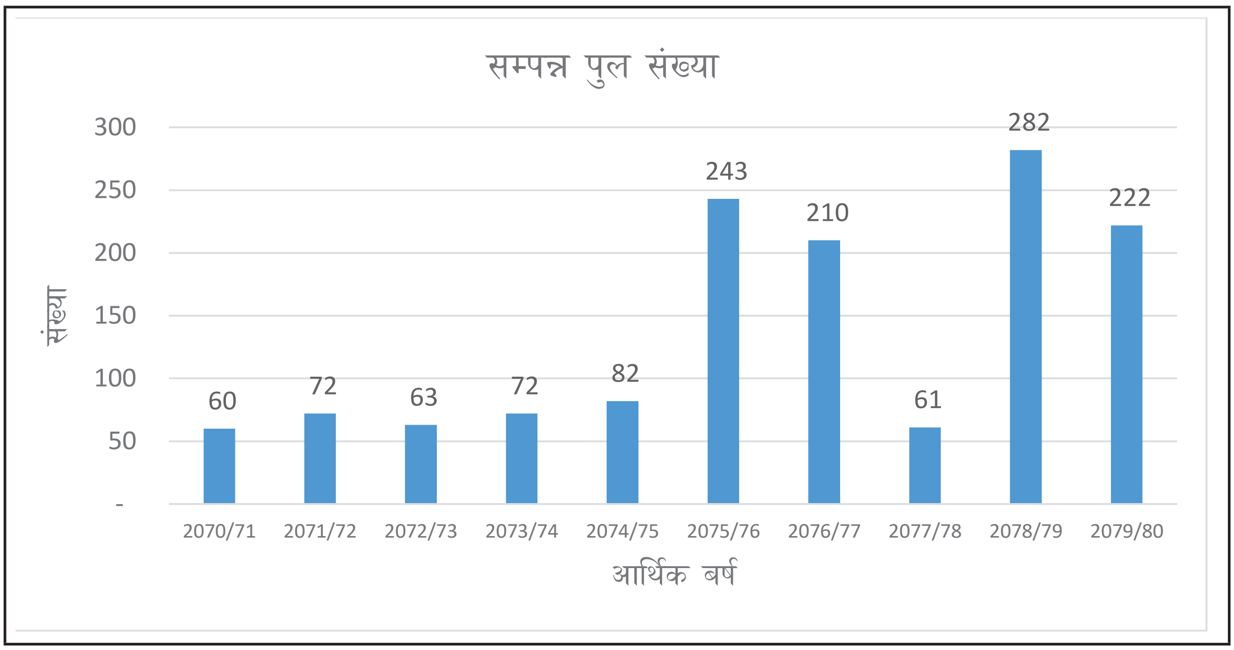
११.४. आ. व. २०७०/७१ देखि २०७९/८० सम्म सडक निर्माण तर्फ भएका उपलब्धिहरु

११.४.१. मुख्य सूचकहरुमा भएका प्रगतिहरु

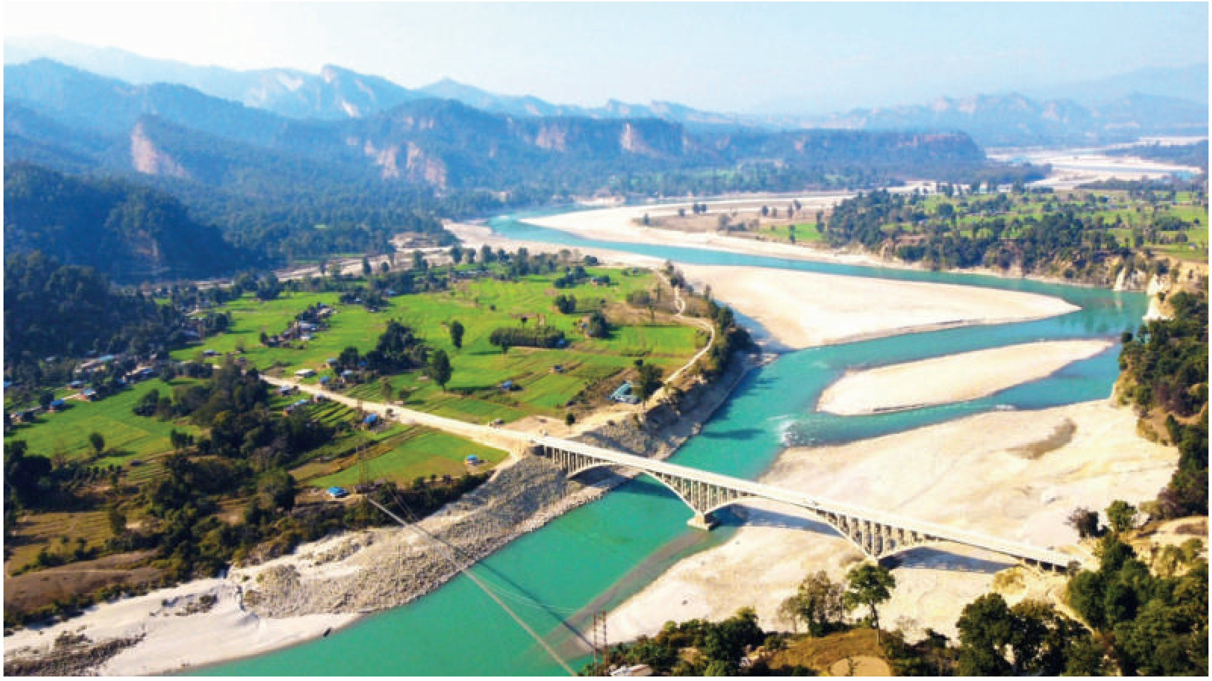
विगत १० बर्षमा सडक विभाग अन्तर्गत ७०८१ कि. मि. सडक कालोपत्रे (७०८ कि.मि. कालोपत्रे सडक प्रति वर्ष), ७०५४ कि. मि. ग्राभेल र ५७१२ कि. मि. नयाँ ट्र्याक निर्माण सम्पन्न भएको तथ्यांक रहेको छ।



आ. व.	कालोपत्रे (कि.मि.)	ग्राभेल (कि. मि.)	नयाँ ट्र्याक निर्माण (कि. मि.)	आवधिक मर्मत (कि. मि.)	सम्पन्न पुल संख्या
२०७०/७१	५३८	६८५	११८०	४२९	६०
२०७१/७२	६०१	४०१	६४८	३५०	७२
२०७२/७३	२६४	३४५	६३९		६३
२०७३/७४	६३०	९९२	८०९	१९५	७२
२०७४/७५	९०४	१३१३	९७१	३३२	८२
२०७५/७६	९८८	१३६३	४४०	२३०	२४३
२०७६/७७	१०८१	७५७	३६५	३६०	२१०
२०७७/७८	६४०	२३५	१३७	२३७	६१
२०७८/७९	६१८	३३५	२८०	२५०	२८२
२०७९/८०	८२०	६२८	२४३	५३८	२२२



सम्पन्न कार्यका फोटोहरु



Karnali River Triple Arch Bridge, Kuine (L=300 m)

Bridge at Karnali River, Chipleghat (L=500 m)

सम्पन्न कार्यका फोटोहरु

Before

After

Koteshwor Jadibuti Road Section (Left Service Lane, Jadibuti Chowk)

सम्पन्न कार्यका फोटोहरु

Mahakali River Bridge

Rani Biratnagar Itahari Dharan Project

सम्पन्न कार्यका फोटोहरु

Rudhikhola- Bhainse Road, Kaski (Midhill Highway)

Madan Bhandari Highway (Katari)

सम्पन्न कार्यका फोटोहरु

Charikot – Jiri Road

Nagdhunga Tunnel West Portal