# वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन
# आ.व. २०८०/८१


नेपाल सरकार
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
**सडक विभाग**

देवेन्द्र दाहाल
मानननीय मन्त्री
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं, नेपाल

Devendra Dahal
Hon'ble Minister
Ministry of Physical Infrastructure & Transport
Singhadurbar, Kathmandu, Nepal

पत्र संख्या: २०८१/०८२
चलानी नं.: ४६

# शुभकामना

यातायात पूर्वाधार विकासका सबै प्रयासहरूका लागि प्रारम्भिक पूर्व शर्तका रुपमा रहने भएकाले यसलाई पूर्वाधारहरूको पनि पूर्वाधार मानिन्छ । नेपालमा विगत लामो समयदेखि यातायात पूर्वाधारका रुपमा मूलत: सडक नै रहेको थियो र हालसम्म यो अवस्था कायमै रहेको छ। सडक यातायातकै कुरा गर्नु पर्दा हाम्रा आवश्यकताको दाँजोमा श्रोतको अपर्याप्तताका साथै नेपालको भौगोलिक बनोटले सिर्जना गर्ने चुनौतिका बीच हामी आधुनिक र नवीन प्रविधियुक्त सडक, सिग्नेचर तथा उच्च पुल, फ्लाइओभर, अण्डरपास लगायतका संरचना विस्तारमा अगाडि बढिरहेका छौं।

सडक तथा पुलसँग सम्बन्धित पूर्वाधारमा हामीले धेरै काम गरिसकेका छौं तर पनि अझै धेरै गर्न बाँकी छ। सबै जिल्ला सदरमुकामहरू भर्खरै मात्र सडक सञ्जालमा जोडिँदैछन् भने धेरै पालिकाहरूमा पक्की सडकको पहुँच पुर्याउन बाँकी नै छ। बनेका सडक पुलहरू समयमा सम्पन्न गर्ने र गुणस्तरीय निर्माण गर्ने विषय चुनौतिका रुपमै रहेका छन्। यसैगरी, जलवायु परिवर्तनका कारणले अप्रत्याशित रुपमा आउने बाढी पहिरोबाट सुरक्षित रुपमा हाम्रा सडकहरूलाई सदाबहार सुचारु राख्न ठुलो चुनौति रहेको छ। यी चुनौतिका बीच पनि हामी राष्ट्रिय राजमार्ग र रणनीतिक सडकहरूको विस्तार र दिगोपना अभिवृद्धि गर्ने, सडक पूर्वाधारलाई उत्पादन पद्धतिसँग प्रत्यक्ष जोड्ने, सडक पूर्वाधारहरूको मर्मतसम्भार कार्यलाई नियमित र व्यवस्थित गर्ने, सडकलाई सुरक्षित र पहुँचयोग्य बनाउने उद्देश्यसहित काम गरिरहेका छौं।

यी सबै उद्देश्य हासिल गर्न भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय अन्तर्गतको सडक विभाग आफ्नो बृहत सञ्जाल र जनशक्तिसहित क्रियाशील रहेको छ। पन्ध्रौं योजनादेखि मुलुक **समृद्ध नेपाल सुखी नेपाली**को ध्येयसहित अगाडि बढिरहेको परिप्रेक्षमा यातायात पूर्वाधारको गुणस्तरीय विकासमार्फत यो ध्येयतर्फ मुलुकलाई अघि बढाउन सडक विभागको अहम् भूमिका रहेको छ।

यस परिप्रेक्ष्यमा विभागले गत आर्थिक वर्ष २०८०।८१ मा सम्पादन गरेका कामहरू समेटेर **वार्षिक प्रतिवेदन** प्रकाशन गर्न लागेकोमा मलाई ज्यादै खुशी लागेको छ। यो प्रतिवेदन विभागको कामबारे आम नागरिकलाई सुसूचित गर्ने माध्यम त हो नै, यसमा समेटिएका जानकारीमूलक सामग्रीहरू सडक विभागअन्तर्गत सम्पादन गरिएका कामबारे रुचि राख्ने र अध्ययन अनुसन्धान गर्ने सबैलाई समेत उपयोगी हुनेछ भन्ने विश्वास लिएको छु।

अन्त्यमा, यो महत्वपूर्ण कार्यका लागि सडक विभागलाई हार्दिक धन्यवाद दिँदै प्रकाशन निरन्तरताको शुभकामना व्यक्त गर्दछु।

मिति : २०८१ कार्तिक २३

देवेन्द्र दाहाल
मन्त्री
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

देवेन्द्र दाहाल
मन्त्री

नेपाल सरकार
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

## शुभकामना

पूर्वाधारको विकास बिना देशको आर्थिक र सामाजिक विकासको परिकल्पना गर्न सकिंदैन । यस परिप्रेक्ष्यमा यातायात पूर्वाधारलाई 'पूर्वाधारको पनि पूर्वाधार' भन्ने गरिन्छ। देशका विभिन्न भौगोलिक तथा आर्थिक क्षेत्रहरूलाई एकअर्कासँग आबद्ध गरी आर्थिक तथा सामाजिक क्षेत्रको विकासमा टेवा पुर्‍याउने सडक, पुल, सुरुङमार्गजस्ता पूर्वाधारहरूको विकास र विस्तार गरी राष्ट्रिय राजमार्ग तथा सडक सञ्जालको विकास गर्नु आजको आवश्यकता हो। यसका लागि सडक विभागबाट सम्पन्न कार्यहरूको प्रगति विवरण आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक प्रगति प्रतिवेदनको रूपमा प्रकाशित भएकोमा मलाई खुशी लागेको छ।

सडक विभागबाट यातायात पूर्वाधारको क्षेत्रमा सडक तथा पुलहरूको विकास र हासिल गरिएका उपलब्धिहरूको विवरण, यसबाट समग्र अर्थतन्त्रमा परेको सकारात्मक प्रभावबारे सम्बद्ध निकायहरू, आम नागरिक तथा सडक प्रयोगकर्ताहरूलाई जानकारी गराउने उद्देश्यले प्रकाशित गरिएको यस प्रतिवेदन सरोकारवाला सबैलाई उपयोगी हुनेछ । जनताको सूचना पाउने हकको प्रत्याभूति हुनेगरी, सडक विभाग र मातहतका निकायहरूले आ.व. २०८०/८१ मा सञ्चालन गरेका कार्यहरूको जानकारी उपलब्ध गराई, पारदर्शिताको माध्यमबाट सुशासन कायम गर्न प्रस्तुत प्रतिवेदनले सहयोग पुर्‍याउनेछ । साथै, देशभित्र र बाहिरका सबै सरोकारवालालाई विभागले गत आर्थिक वर्षमा सम्पन्न गरेका क्रियाकलापहरूको अद्यावधिक जानकारी प्रवाह गर्नेछ ।

अन्त्यमा, सडक विभाग अन्तर्गत सञ्चालन गरिएका आयोजनाहरूको सफल कार्यान्वयनमा संलग्न भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय तथा सडक विभागका सबै कर्मचारीहरू, प्रतिवेदन तयार पार्न र प्रकाशित गर्न सहयोग गर्ने सबैलाई धन्यवाद दिँदै, आगामी दिनहरूमा विभागको कार्यक्षमतामा अझ प्रभावकारिता बढ्नेछ भन्ने विश्वास लिएको छु ।

२०८१/06/23

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 मुलत: राष्ट्रिय लोकमार्गको व्यवस्थापन रहेको स्पष्ट छ। सडक विभाग देशका विभिन्न भौगोलिक तथा आर्थिक क्षेत्रहरूलाई एक अर्कासँग आवद्ध गरी देशको आर्थिक तथा सामाजिक क्षेत्रको विकासमा टेवा पुर्याउने सडक, पुल, सुरुङ जस्ता पूर्वाधारको विकास र विस्तार गरी राष्ट्रिय यातायात प्रणालीको विकासमा समेत अग्रसर रहँदै आएको छ। राष्ट्रले लिएको दीर्घकालिन सोचका लक्ष्यहरुको प्राप्ति हाँसिल गर्ने उदेश्यका साथ हामीले हालै पन्ध्रौं राष्ट्रिय विकास योजना पार गरी सोह्रौं योजनाको अवधिमा प्रवेश गरेका 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।

विगतको वर्षमा झैं यस विभागले सडकको निर्माण र यसको पूर्वाधार विकासको क्षेत्रमा हासिल गरेको उपलब्धिहरु बारे आम नागरिक एवं सेवाग्राही समेतलाई सुसूचित गराउने उद्देश्यले वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन २०८०/८१ यहाँहरु सामु आउन लाग्दा खुशी लागेको छ। जनताको सूचना पाउने हक समेतको प्रत्याभूति हुनेगरी यस मन्त्रालय र अन्तर्गतका निकायहरु बीच एक अर्काले गरेको कार्यको जानकारी उपलब्ध गराई पारदर्शिताको माध्यमबाट सुशासन कायम राखमा योगदान पु-याउने प्रस्तुत प्रतिवेदनको उद्देश्य हुँदा यस प्रतिवेदनले देशभित्र र बाहिरका नागरिकहरु समक्ष आफ्ना क्रियाकलापहरुको अध्यावधिक जानकारी प्रवाह गर्नेछ र यस विभागको वेव पेजमा समेत यो प्रतिवेदन हेर्न सकिने व्यवस्थाले सूचना प्रवाहमा थप मद्दत पुग्छ भन्ने आशा राखेको छु।

अन्त्यमा, विभाग अन्तर्गत सञ्चालन गरिएका आयोजनाहरुको सफल कार्यान्वयनमा संलग्न सबै विभाग एवं निकायहरूसंग सम्बद्ध कर्मचारीहरु तथा प्रस्तुत प्रतिवेदन तयार गर्ने र प्रकाशित गर्ने कार्यमा संलग्न अन्य सम्पूर्ण सहकर्मी कर्मचारीहरुलाई समेत धन्यवाद दिँदै आगामी समयमा पनि उत्प्रेरित र जागरुक भई सेवा पुर्याउन आग्रह गर्न चाहन्छु।

ई. रामहरि पोखरेल

महानिर्देशक

नेपाल सरकार

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

सडक विभाग

योजना तथा अनुगमन महाशाखा

## शुभकामना

सडक विभाग अन्तर्गत आ.व. २०८०/८१ मा ६० वटा बजेट उपशीर्षक अन्तर्गत योजना/आयोजनाहरू सञ्चालनमा रहेका थिए। वार्षिक कार्यक्रममा उल्लेख भएका कार्यक्रमहरू मध्ये राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरू पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग, हुलाकी राजमार्ग, उत्तर दक्षिण (कर्णाली, कालीगण्डकी र कोशी) लोकमार्ग, मदन भण्डारी राजमार्ग योजना, पूर्व–पश्चिम राजमार्ग स्तरोन्नति तथा गल्छी–त्रिशूली–मैलुङ–स्याफ्रुवेशी–रसुवागढी सडक नेपाल सरकारको उच्च प्राथमिकतामा रहेका मुख्य आयोजनाहरू हुन्। विभागबाट सडक, पुल निर्माण तथा मर्मतसम्भारको साथै सडक सुरक्षा अभिवृद्धि, फ्लाईओभर, सुरुङ मार्गहरूको अध्ययन, अनुसन्धान र राजमार्गहरूको डिजिटल डाटाबेस निर्माण तथा सडक, पुल निर्माण र मर्मतको लागि आवश्यक मेसिन, औजार, उपकरण आदिको व्यवस्थापन लगायत अन्य संस्थागत विकासका लागि पनि विभिन्न कार्यक्रमहरू सञ्चालन भइरहेका छन् ।

आ.व. २०८०/८१ को अन्त्यमा नयाँ ट्र्याक निर्माण १५० कि.मि. लक्ष्य रहेकोमा १६७ कि.मी., खण्डास्मित ४०० कि.मि. लक्ष्य रहेकोमा ३२८ कि.मी., दुई लेन स्तरमा नयाँ कालोपत्रे ८०० कि.मि. लक्ष्य रहेकोमा ६७५ कि.मी. र चार लेन स्तरमा कालोपत्रे १५० कि.मि. लक्ष्य रहेकोमा ८१ कि.मि. कालोपत्रे गर्ने कार्य सम्पन्न भएको छ भने २५० कि.मि. आवधिक मर्मत गर्ने लक्ष्य रहेकोमा ६५१ कि.मि. आवधिक मर्मत कार्य सम्पन्न भएको छ । साथै १५० वटा पुल निर्माण गर्ने लक्ष्य रहेकोमा २०२ वटा पुलहरू सम्पन्न भएका छन् । आ.व. २०८०/८१ मा सडक विभाग अन्तर्गतका विकास आयोजना तर्फ विनियोजित कुल रकम रु. १ खर्ब ४ अर्ब ९७ करोड (सडक बोर्ड बाहेक) मध्ये कुल वार्षिक खर्च ७२ अर्ब ७४ करोड खर्च भएको छ। यस अनुसार संशोधित विनियोजित वार्षिक रकमको ६९.३०% वित्तीय प्रगति भएको छ। नवीनतम प्रविधिहरूको प्रयोग गर्दै सडक पूर्वाधारको विकासमा आउँदा वर्षहरूमा थप प्रगति हासिल गर्ने र सुधारका कार्यक्रमहरू प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयनमा ल्याइने छन् ।

यस प्रतिवेदन तयारीको सिलसिलामा आवश्यक पर्ने विभिन्न जानकारी एवं विवरणहरू उपलब्ध गराई सहयोग गर्नुहुने सडक विभाग मातहत रहेका महाशाखाहरू, आयोजना निर्देशनालयहरू, संघीय सडक सुपरिवेक्षण तथा अनुगमन कार्यालयहरू, योजना कार्यालयहरू, सडक डिभिजनहरू र प्रतिवेदन तयारीमा खटिने योजना, अनुगमन तथा मूल्यांकन शाखाका कर्मचारीहरूलाई हार्दिक धन्यवाद दिन चाहन्छु। प्रतिवेदनलाई अझ तथ्यपरक एवं विश्लेषणात्मक तुल्याउन भविष्यमा सम्बन्धित सबै निकायहरूले अघिल्ला विवरणहरूलाई अध्ययन गरेर समयमै भएको प्रगति उपलब्ध गराउन सके प्रतिवेदनको महत्त्व अझ बढाउन सकिनेछ। यसबाट प्रतिवेदन समयमै प्रकाशित हुनुमात्र नभई गुणात्मक सुधारमा समेत सहयोग पुग्नेछ। अन्त्यमा, यो प्रतिवेदन सडक पूर्वाधार विकाससँग सम्बन्धित र जानकार रहन चाहने सबै पाठकवर्गहरूको लागि उपयोगी हुनेछ भन्ने विश्वास लिएको छु। साथै, यस प्रतिवेदनलाई आगामी वर्षहरूमा अझ बढी उपयोगी बनाउन पाठकहरूबाट रचनात्मक प्रतिक्रिया एवं सुझावहरूको अपेक्षा राखेको छु ।

ई. उमेश बिन्दु श्रेष्ठ

उपमहानिर्देशक

संयोजक
डॉ. अनिल कुमार शर्मा
शाखा प्रमुख : सि.डि.ई
योजना, अनुगमन तथा मूल्यांकन शाखा

सदस्य
सौभाग्य नेपाल
इन्जिनियर
योजना, अनुगमन तथा मूल्यांकन शाखा

सदस्य
सजीत शर्मा
इन्जिनियर
योजना, अनुगमन तथा मूल्यांकन शाखा

सदस्य
सागर पन्थी
इन्जिनियर
योजना, अनुगमन तथा मूल्यांकन शाखा

सदस्य
आशिष मानन्धर
इन्जिनियर
योजना, अनुगमन तथा मूल्यांकन शाखा

सदस्य
हेमन्ता देवी भट्टराई
इन्जिनियर
योजना, अनुगमन तथा मूल्यांकन शाखा

सदस्य
कालेश्वर खड्का
सब-इन्जिनियर
योजना, अनुगमन तथा मूल्यांकन शाखा

सहयोगी:
प्रजय शर्मा (कम्प्युटर अपरेटर)

## सम्पादकीय

नेपालको संविधानको धारा २७ ले प्रत्याभूत गरेको सूचनाको हकको कार्यान्वयनका लागि सूचनाको हक सम्बन्धी ऐन २०६४ र सूचनाको हक सम्बन्धी नियमावली २०६५ कार्यान्वयनमा रहेको छ। साथै, सुशासन (व्यवस्थापन तथा संचालन) ऐन २०६४ को दफा ४१ ले वार्षिक प्रतिवेदन सम्बन्धी व्यवस्था गरेको छ। यसै सन्दर्भमा असल शासनका आधारभूत मान्यतालाई आत्मसात गर्दै सार्वजनिक प्रशासनलाई जनमुखी, जवाफदेही र पारदर्शी बनाउने क्रममा सडक विभाग र मातहतका कार्यालयहरूबाट आर्थिक वर्ष २०८०/८१ मा सम्पादित कार्यहरू लगायतका विवरण सहितको वार्षिक प्रतिवेदन प्रकाशन गरिएको छ।

सडक विभागबाट सडक पूर्वाधार सम्बन्धी महत्वपूर्ण सडक, पुल, सुरुङ्गमार्ग निर्माण कार्य तथा मर्मत सम्भारका क्षेत्रमा आर्थिक वर्षभरि सञ्चालन भएको कार्यक्रम, सम्पादन भएका कामहरू, तिनको अवस्थिति, प्रगति, लागत लगायतका अन्य आवश्यक विषयहरू समावेश गरी यो प्रतिवेदन तयार गरिएको छ। सडक विभागको उपलब्धि समेटी प्रकाशित यस प्रतिवेदन संस्थागत स्मरणको दस्तावेजको रूपमा रहने तथा सोको अभिलेखीकरण हुने, र विभागको कार्यको विषयमा जानकारी राख्न चाहने सबैका लागि उपयोगी हुने विश्वास लिइएको छ।

अन्त्यमा, यस वार्षिक प्रतिवेदनमा उल्लिखित उपलब्धिहरू सबैको साझा मेहनतको परिणाम भएकाले प्रतिवेदन तयार गर्न सहयोग प्रदान गर्ने र सूचना उपलब्ध गराउने सबैलाई हार्दिक धन्यवाद दिन चाहन्छौं। यो प्रतिवेदन तयारी गर्दा सकेसम्म त्रुटिरहित बनाउने प्रयास गरिएको छ, तथापि टाईपिङ्ग र व्याकरणजन्य त्रुटिहरू मानवीय कमजोरीका रूपमा स्वीकार गरिएको छ।

*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 मूल्यांकन शाखा**

# विषय सूची


१. सडक विभागको परिचय र उद्देश्य ..... १

२. नेपालमा सडकको विकासक्रम र सडक विभागको परिचय ..... २

३. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक खर्चको प्रगति स्थिति ..... १२

   ३.१. पुँजीगत तर्फको विनियोजन र खर्च ..... १२

   ३.२. वित्तिय प्रगति स्रोत सहित ..... १२

४. सडक विभागबाट आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादन भएका उल्लेखनीय कार्यहरु ..... १३

५. प्रमुख भौतिक उपलब्धिहरू ..... १४

६. राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको संक्षिप्त विवरण र आ.व. २०८०/८१ को प्रगति ..... १५

   ६.१. पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग आयोजना ..... १५

   ६.२. हुलाकी राजमार्ग आयोजना ..... २३

उत्तर दक्षिण राजमार्ग ..... २७

   ६.३. उत्तर दक्षिण (कोशी) सडक योजना ..... २९

   ६.४. उत्तर दक्षिण कालिगण्डकी कोरिडोर (गैंडाकोट राम्दी मालढुंगा) सडक योजना, पाल्पा ..... ३४

   ६.५. काली गण्डकी  कोरिडोर (बेनी जोमसोम कोरोला) सडक योजना ..... ४१

   ६.६. कर्णाली कोरिडोर दक्षिण खण्ड (खुलालु सल्लिसल्ला सडक योजना) ..... ४७

   ६.७. आयोजनाको पृष्ठभूमी ..... ४७

   ६.८. कर्णाली कोरिडोर उत्तर खण्ड (हिल्सा-सिमिकोट सडक योजना) ..... ५१

७. रुपान्तरणकारी आयोजनाहरुको संक्षिप्त विवरण र आ.व. २०८०/८१ को प्रगति ..... ५८

   ७.१. गल्छी त्रिशुली मैलुङ्ग स्याफ्रुबेशी रसुवागढी सडक योजना ..... ५८

   ७.२. नारायणघाट बुटवल सडक योजना ..... ६२

   ७.३. कन्चनपुर कमला सडक योजना ..... ६७

   ७.४. काँकरभिट्टा लौकही सडक योजना ..... ७१

   ७.५. कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक योजना ..... ७६

   ७.६. बुटवल गोरुसिंगे चनौटा सडक योजना ..... ८१

८. अन्य महत्वपूर्ण योजनाहरूको संक्षिप्त विवरण र आ.व. २०८०/८१ को प्रगति ..... ८६

   ८.१. मदन भण्डारी राजमार्ग आयोजना ..... ८६

८.२. नागढुङ्गा सुरुङ्ग निर्माण आयोजना ९६
८.३. मुग्लिन – पोखरा सडक योजना १०२
८.४. नागढुंगा - नौबिसे - मुग्लिंग सडक योजना १०८
८.५. सूर्यविनायक धुलिखेल सडक आयोजना ११४
८.६. महाकाली कोरिडोर सडक योजना (ब्रह्मदेव-झुलाघाट-दार्चुला-तिंकर) ११८
८.७. सेती राजमार्ग सडक योजना १२३
८.८. धनगढी – खुटिया – दिपायल – चैनपुर – उरैभन्ज्याङ्ग सडक योजना १२७
८.९. डुम्रे – बेसीशहर – चामे सडक योजना १३१
९. अन्य उत्तर दक्षिण सडकहरु १३३
९.१. योजनाहरुको परिचय र पृष्ठभूमि १३३
९.२. योजनाहरुको अवधि, शुरु, सम्पन्न मिति १३७
९.३. योजनाहरुको कुल लक्ष्य, लागत अनुमान १३७
९.४. योजनाहरुको हालसम्मको समष्टिगत भौतिक तथा आर्थिक प्रगति १३७
९.५. आ.व. २०८०/८१ को भौतिक तथा आर्थक प्रगति १३८
९.६. योजनाहरुको सम्पन्न गर्नुपर्ने बाँकी कार्य १३९
९.७. ठेक्का गर्न बाँकी कार्यहरु १३९
९.८. आ.व. २०८१/८२ को विनियोजन र लक्ष्य १४०
९.९. समस्या तथा समाधानका प्रयास/ उपायहरु १४०
१०. गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र र अन्तर्गतका योजनाहरूको परिचय १४६
१०.१. पृष्ठभुमि तथा मुख्य उद्धेश्यहरू १४६
१०.२. सिद्दबाबा सुरुंग मार्ग योजना १४६
१०.३. ग्वार्को फ्लाईओभर निर्माण १५०
११. सडक सुधार तथा विकास आयोजना अन्तर्गत संचालित योजनाहरूको परिचय १५५
१२. आ.व. २०८०/८१ मा बजेट उपशीर्षक अनुसार विनियोजन र खर्चको अवस्था १५९
१२.१. P1 प्राथमिकता प्राप्त योजनाहरूको वार्षिक प्रगति विवरण साराशं १५९
१२.२. विनियोजन र खर्चको अवस्था १५९
१३. विगत १० वर्षमा सडक विभाग अन्तरगत भएका कार्यहरूको विवरण १७४
१३.१. आ.व. २०७०/७१ देखि २०८०/८१ सम्म बजेट विनियोजन र खर्चको स्थिति १७४
१३.२. श्रोत अनुसार विनियोजनको स्थिति १७४
१३.३. श्रोत अनुसार खर्चको स्थिति १७५
१३.४. आ.व. २०७०/७१ देखि २०८०/८१ सम्म सडक निर्माण तर्फ भएका उपलब्धिहरू १७६

# १. सडक विभागको परिचय र उद्देश्य

वि.सं. २००७ सालभन्दा अगाडि बाटोहरूको गोश्वाराबाट सडकको एउटै मात्र लेन भएका ढुंगा छापिएका भिमफेदी-अमलेखगञ्ज सडक, बुटवल-भैरहवा सडक, राजधानी र तराईका केही शहरहरूमा ईँटा र ढुंगाले छापिएका सडक निर्माण तथा मर्मत कार्य गरिन्थ्यो। वि.सं. २०१४ सालमा सार्वजनिक निर्माण विभाग (Public Works Department) स्थापना भयो। भारत सरकारको सहयोगमा काठमाडौँ-भैंसे (हालको त्रिभुवन राजपथ खण्ड हुँदै जाने) सडक निर्माण गरी मोटरबाटो भारतसँग जोडियो। हेटौँडा-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 रोड ट्रान्सपोर्ट अर्गनाइजेशन (Road Transport Organization, RTO) स्थापना गरियो। RTO योजना PWD अन्तर्गत नभई छुट्टै योजनाको रूपमा स्थापना गरियो। उक्त योजना वि.सं. २०१८ सालमा बन्द गरियो।

वि.सं. २०१८ सालमा PWD द्वारा पूर्व-पश्चिम राजमार्ग निर्माण गर्ने कार्य तर्जुमा भई निर्माण कार्य सुरु भयो। वि.सं. २०२४ सालमा पहिलो दीर्घकालीन सडक योजना तर्जुमा गरियो। साथै, वि.सं. २०२७ सालमा PWD बाट भवन विभाग छुट्टिएर सडक विभाग नामकरण गरी नयाँ विभाग स्थापना गरियो। सोही सालबाट राजमार्ग तथा सहायक राजमार्गको अवधारणा अनुरुप सडक निर्माण कार्य अघि बढाइयो। सहायक राजमार्गहरूको निर्माण कार्य तीव्र रूपमा वि.सं. २०३८ सालबाट अघि बढाइयो।

वि.सं. २०५१ सालमा मुलुकभर रणनीतिक सडक सञ्जाल (Strategic Road Network, SRN) लाई १५ वटा राजमार्ग र ५१ वटा सहायक राजमार्गमा विभाजन गरी सडक विभागबाट निर्माण/मर्मत सम्भार कार्य अघि बढाइयो। सोही समयदेखि विभिन्न दातृसंस्थाहरू — एशियाली विकास बैंक, विश्व बैंक र JICA को सहयोगमा सामरिक महत्वका सडकहरूलाई निर्माण/मर्मत सम्भार गर्ने कार्य अघि बढाइयो।

वि.सं. २०५३ सालदेखि रणनीतिक सडक सञ्जाल (SRN) मा परेका सडकहरूलाई निर्माण/मर्मत सम्भारको प्रभावकारी रूपमा निरन्तरता दिन प्राथमिक लगानी योजना (PIP) तथा २० वर्षे सडक योजना तर्जुमा गरी कार्य आरम्भ गरियो। वि.सं. २०५८ सालदेखि रणनीतिक सडकहरूलाई अझ प्रभावकारी र व्यवस्थित गर्न भौगोलिक सूचना प्रणाली (GIS) मा आबद्ध गरियो। पूर्वाधार विकासका लागि सडक यातायातको महत्व अत्यन्तै बढी भएको कुरा सडक विकासका लागि जनता र जनप्रतिनिधिहरूबाट भइरहेको मागबाट पनि स्पष्ट बुझ्न सकिन्छ।

नवौं पञ्चवर्षीय योजनामा यातायात क्षेत्र, सडक उपक्षेत्रको मूल लक्ष्यको रूपमा "कूल यातायात खर्च न्यूनतम राख्ने" भन्ने निर्धारण गरिएको थियो। उक्त लक्ष्य प्राप्त गर्नका लागि सडक विभागले "देशभित्र तथा बाह्य क्षेत्रसँगको सम्पर्क वृद्धि गरी सडक पहुँच नपुगेका क्षेत्रमा पहुँच पुर्‍याउनुका साथै सडक यातायातलाई भरपर्दो, सुरक्षित र कम खर्चिलो बनाउन आवश्यक योजना तर्जुमा, निर्माण तथा सम्भार कार्यहरूको प्रभावकारी व्यवस्थापन गर्ने" उद्देश्य निर्धारण गरेको थियो। सडक विभागको रणनीति पत्र (The DoR Strategy 1995)

मा नेपाल सरकारको सडक उपक्षेत्रको नीतिलाई व्यावहारिक रूपमा लागू गर्ने निकायको रूपमा सडक विभागका कार्यहरू निम्नानुसार परिभाषित गरिएको छ:

- देशको यातायात सेवाको आवश्यकता पूरा गर्ने गरी सामरिक महत्वका सडक सञ्जाल (Strategic Road Network, SRN) को निर्माण गर्ने,
- निश्चित स्तरको सेवा प्रदान हुने गरी सडक सञ्जालको सम्भार गर्ने,
- पैदल यात्रु लगायत सम्पूर्ण 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, उच्च तथा दीर्घकालीन आर्थिक वृद्धिद्वारा गरिबी घटाउन सहयोग पुर्याउने तथा सडक सम्पत्ति संरक्षण गरी दिगो, भरपर्दो र सुरक्षित सडक यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने उद्देश्यले सडक विभागले निरन्तर रूपमा कार्य गर्दै आएको छ। नेपालको संविधानले "राष्ट्रिय यातायात नीति, रेल तथा राष्ट्रिय लोकमार्गको व्यवस्थापन" अनुसूची ५ मा संघको क्षेत्राधिकारमा उल्लेख गरेको छ। सोहीअनुसार संघीयता 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 मन्त्रिपरिषद्को बैठकबाट स्वीकृत भई कार्यान्वयन भइरहेको अवस्था छ।

आ.व. २०८०/८१ मा हुम्ला जिल्ला सदरमुकाम सिमकोटमा समेत सडक छिचोल्न सफल भएकोले हालको अवस्थामा सडक सञ्जाल विकासको न्यूनतम आवश्यकता करिब करिब पूरा भएको अवस्था छ भने निर्माण भएका सडकहरूको सुदृढीकरण, सडक सेवा स्तर र सुरक्षा अवस्थामा सुधार गर्दै सङ्घीय संरचनाअनुरुप सडक सञ्जालको विकास गरी देशको आर्थिक र सामाजिक विकासमा प्रभावकारी र दिगो रूपमा टेवा पुर्याउनु आजको आवश्यकता बनेको छ।

## २. नेपालमा सडकको विकासक्रम र सडक विभागको परिचय

नेपालमा परापूर्वकालदेखि नै उपलब्ध स्रोत, साधन, सीप र कौशलमा आधारित पूर्वाधारका संरचना निर्माण तथा सञ्चालन हुँदै आएको भए तापनि सडक निर्माण तथा विकासका कार्यहरू राणाकालीन समयदेखि नै अभिलेख गरिएको पाइन्छ। विभिन्न प्रकाशनहरूमा प्रकाशित आलेखअनुसार, पहिलोपटक वि.सं. १९९८ मा मानिसले बोकेर सवारीसाधन (कार) काठमाडौं उपत्यकामा ल्याइएको भए तापनि, पहिलो सडक निर्माणको सुरुवात काठमाडौं उपत्यकाभित्र वि.सं. १९८० को दशकबाटै सुरु भएको पाइन्छ। काठमाडौं उपत्यकाबाहिर निर्माण भएको पहिलो सडक भने ४२ कि.मि. लामो अमलेखगञ्ज-भिमफेदी सडकलाई लिइने गरिएको छ। लामो दूरीको पहिलो सडकको रूपमा काठमाडौंलाई तराईसँग जोड्ने काठमाडौं-भैंसे सडक (त्रिभुवन राजपथ) भारतीय सहयोगमा वि.सं. २००९ मा निर्माण भएको विवरणहरू पाइन्छ।

तस्विर १: वि.सं. २००७ साल अघि मानिसहरुद्वारा बोकेर पहिलोपटक काठमाडौंमा सवारीसाधन (कार) लगिंदै

संस्थागत रूपमा हेर्दा, वि.सं. २००७ सालभन्दा पहिले राणाकालमा काठमाडौंमा सार्वजनिक निर्माण सम्बन्धी काम गर्न "बाटो काज गोश्वारा" र "छम्भडेल अड्डा" नामक अड्डाहरू रहेका थिए। देशका अन्य स्थानमा निर्माण सम्बन्धी कार्य गर्नका लागि "बनाउने अड्डा" थियो भने त्यसपछि नयाँ निर्माणका लागि "नयाँ बाटो काज गोश्वारा" तथा निर्मित संरचनाको मर्मत सम्भारका लागि "पुरानो बाटो काज गोश्वारा" नामक अड्डाहरू स्थापना गरिएका थिए। काठमाडौं उपत्यकामा सडकको नियमित मर्मत गर्न "समरजंग कम्पनी" नामको अर्धसैनिक अड्डा पनि रहेको थियो, जसले "पुरानो बाटो काज गोश्वारा" अन्तर्गतका कार्यहरू गर्दथ्यो। राणाकालको अन्त्यतिर "नयाँ बाटो काज अड्डा" खडा गरी काठमाडौं र हेटौंडा जोड्ने सडकको (बागमती करिडोर हुँदै) सर्वेक्षण गर्ने कार्य भएको थियो। पछि कान्ती राजपथको सर्वेक्षण तथा निर्माणका लागि "बागमती उपत्यका सडक योजना" स्थापना भयो। पुरानो बाटो काज अड्डाले भने मुख्य रूपमा भिमफेदी-अमलेखगञ्जको साविक खण्डास्थित सडक मर्मत गर्ने कार्य गर्दथ्यो।

राणाशासनको अन्त्यसम्म नेपालमा करिब ३७६ कि.मि. (५ कि.मि. कालोपत्रे, ८३ कि.मि. ग्राभेल, र २८८ कि.मि. माटे) सडक निर्माण भएको विवरणहरू भेटिएका छन्। वि.सं. २००८-१२-२६ मा यातायात र संचार विभागको सूचनाअनुसार काठमाडौं, ललितपुर, भक्तपुर तथा काभ्रेको बनेपा सम्म सर्वसाधारण जनतालाई सुविस्ता प्रदान गर्ने हेतुले सवारी साधन चलाउनका लागि दरखास्त माग गरिएको विवरणले उक्त कुरा पुष्टि गर्दछ। वि.सं. २००७ सालपछि "नयाँ बाटो काज गोश्वारा" तथा "पुरानो बाटो काज गोश्वारा" नामक अड्डाहरू मिलाई संयुक्त रूपमा सार्वजनिक निर्माण विभाग (Public Work Department, PWD) को स्थापना भयो।

तत्कालीन PWD मा सडक शाखा र भवन शाखा गरी २ वटा शाखाहरू रहेका थिए। वि.सं. २०११ सालमा तत्कालीन शाही नेपाली सेनाले कान्ती राजपथको सर्वेक्षण सम्पन्न गरेको थियो भने नेपाली सेनाको राजदल गणले वि.सं. २०१७ सम्म ९१ कि.मि. लामो कान्ती राजपथको ७० कि.मि. ट्र्याक निर्माण गरेको थियो।

*तस्विर २: वि.सं. २००७ साल अघिको सिंहदरबार शहिदगेट जोड्ने सडक*

यसै बीचमा, वि.सं. २०१३ मा जारी भएको विकास समिति ऐनको दफा ३ बमोजिम सडक निर्माणका लागि आवश्यक नीति निर्माण, जग्गा प्राप्ति, पूर्वतयारी एवं स्रोत व्यवस्थापन तथा सडक निर्माणका लागि वि.सं. २०१४-११-२० मा रोड ट्रान्सपोर्ट अर्गनाइजेशन (Road Transport Organization, RTO) स्थापना गरियो। यसअघि वि.सं. २०२७ मा मात्र सडक विभाग स्थापना भएको भन्ने विवरणहरू विभिन्न माध्यममा प्रकाशित भएका थिए, तर वि.सं. २०१७-१०-२४ मा तत्कालीन निर्माण, सञ्चार तथा नहर मन्त्रालयको सूचनाबमोजिम इन्जिनियरिङ स्कूल विकास समिति गठन हुँदा नै "रोड्स विभाग" र "बिल्डिङ विभागका" चिफ इन्जिनियरहरूलाई सदस्य तोकिएको विवरण भेटिएको हुँदा, सडक विभागको स्थापना वि.सं. २०१७ साल माघ वा सो अगावै भएको हुनुपर्ने देखिन्छ। सो अगावै सार्वजनिक निर्माण विभाग (PWD) को सडक शाखा अन्तर्गत निर्माण,

योजना र मर्मत गरी तीनवटा उपशाखाहरू रहेका थिए भने उक्त उपशाखामा एक-एक जना चिफ इन्जिनियर पनि तोकिएका थिए। जसमा ज्ञान प्रसाद शर्मा - योजना, वीरेन्द्र बहादुर कार्की - निर्माण, र वीरेन्द्र केशरी पोखरेल - मर्मत उपशाखामा रहेका थिए। सो पश्चात् सडक क्षेत्रको प्राविधिक क्षमता सुधारका लागि Mr. F. J. Chaudeley (CTA), Mr. Sorber (Design), Mr. Glaister (Planning), Mr. Zegnate (Maintenance), र Mr. Bell (Mechanical) लाई प्राविधिक सल्लाहकारमा नियुक्त गरिएको विवरण पनि भेटिन्छ।

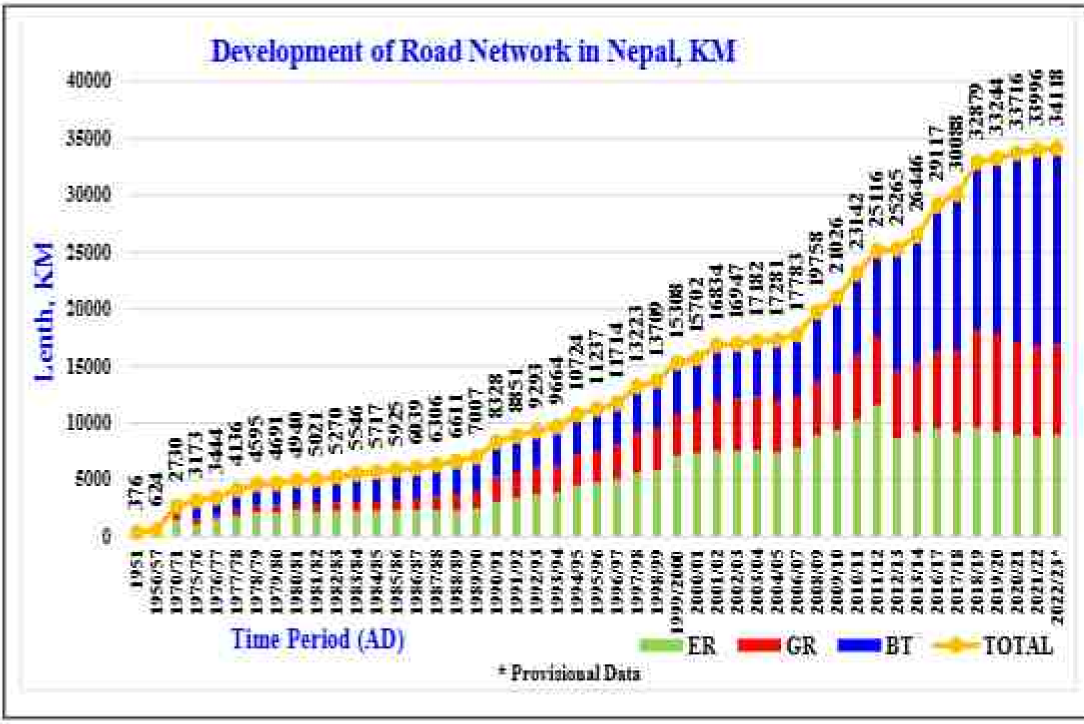
तस्विर ३ : महेन्द्र राजमार्गको शिलान्यास गरिएको स्तम्भ (मितिः २०१९-०१-०१

उक्त समयसम्म Road Transport Organization (RTO) छुट्टै योजना कार्यालयको रूपमा कायमै रहेको थियो। पछि वि.सं. २०१८ सालमा खारेज गरियो। वि.सं. २०१९ साल वैशाख १ मा पूर्व-पश्चिम राजमार्गको शिलान्यास गरी वि.सं. २०२० मा तत्कालीन श्री ५ महेन्द्र सरकारको अध्यक्षतामा पूर्व-पश्चिम राजमार्ग समिति बनाइएको थियो। उक्त राजमार्गको १०२८ कि.मि. कालोपत्रे स्तरमा सम्पन्न गर्न करिब चार दशक लागेको थियो। यसरी सडकको विकासक्रमसँगै नेपालको राजधानी काठमाडौँ वि.सं. २०१० तिर नै दक्षिणी छिमेकी राष्ट्रसँग सडक सञ्जालमार्फत जोडिएको भए पनि उत्तरी छिमेकी राष्ट्रसँग जोडिन वि.सं. २०२३ मा मात्र सम्भव भएको थियो। काठमाडौँ-कोदारी (अरनिको राजमार्ग) पनि वि.सं. २०१९ सालबाटै निर्माण सुरु भएको थियो, तेस्रो आवधिक योजनाको अवधि (वि.सं. २०२३-२०२६) मा ट्र्याक निर्माण सम्पन्न भएको थियो। यसैगरी मुग्लिन-पोखरा (पृथ्वी राजमार्ग) को ट्र्याक निर्माण पनि तेस्रो आवधिक योजनाको अवधि (वि.सं. २०२३-२०२६) मा सम्पन्न भएको थियो। राणाशासनको अन्त्यसम्म नेपालमा करिब ३७६ कि.मि. (५ कि.मि. कालोपत्रे, ८३ कि.मि. ग्राभेल, र २८८ कि.मि. माटे) सडक निर्माण भएको विवरण भेटिन्छ। वि.सं. २००८-१२-२६ मा यातायात र सञ्चार विभागको सूचनाबमोजिम काठमाडौँ, ललितपुर, भक्तपुर तथा काभ्रेको बनेपा सम्म सर्वसाधारण जनतालाई सुविस्ता प्रदान गर्नका लागि सवारी साधन चलाउन दरखास्त माग गरिएको विवरणले उक्त कुरा पुष्टि गर्दछ।

वि.सं. २००७ सालपछि "नयाँ बाटो काज गोश्वारा" तथा "पुरानो बाटो काज गोश्वारा" नामका अड्डाहरू मिसाई संयुक्त रूपमा सार्वजनिक निर्माण विभाग (Public Works Department, PWD) को स्थापना भयो। तत्कालीन PWD मा सडक शाखा र भवन शाखा गरी दुईवटा शाखाहरू रहेका थिए। वि.सं. २०११ सालमा तत्कालीन शाही नेपाली सेनाले कान्ति राजपथको सर्वेक्षण सम्पन्न गरेको थियो भने नेपाली सेनाको राजदल गणले वि.सं. २०१७ सम्म ९१ कि.मि. लामो कान्ति राजपथको ७० कि.मि. ट्र्याक निर्माण गरेको थियो।

तेस्रो आवधिक योजना सम्म सडक निर्माणको कार्यलाई विशेष महत्व दिइएकोमा चौथो आवधिक योजना (वि.

सं. २०२७–२०३२) मा संस्थागत सुधार र अन्य पक्षहरूमा समेत सुधार गरिएको पाइन्छ। वि.सं. २०२७ मा राजमार्गहरूको निर्माणमा एकरूपता ल्याउनका लागि नेपाल रोड स्टान्डर्ड (NRS 2027) जारी गरियो र सडकको वर्गीकरण गरियो। धिमा गतिमा रहेको सडक निर्माणको क्रमले प्रजातन्त्रको पुनर्स्थापना पश्चात तीव्र गति लियो र रणनीतिक सडक सञ्जाल (SRN) ले समेत दस हजार कि.मि.को आँकडा पार गर्‍यो।




*तस्विर ४: रणनैतिक सडक सञ्जालको विकासक्रम (सडक विभाग अन्तर्गतको मात्र)*

चौथो पञ्चवर्षीय आवधिक योजनाको अवधि (२०२७–२०३२) मा संस्थागत क्षमता बढाउनका लागि विभिन्न प्रयासहरू गरिएका देखिन्छ। जसमा Nepal Roads Standard २०२७ को जारी हुनु, सार्वजनिक सडक ऐन २०३१ को जारी हुनु आदि रहेका छन्। उक्त योजना अवधिमा सडकलाई मोटर चल्ने र नचल्ने आधारमा मार्ग र बाटोमा वर्गीकरण गरी मार्गलाई राजमार्ग, मुख्य मार्ग, क्षेत्रीय मार्ग र बाटोलाई चक्रेटो, घोडेटो र गोरेटोमा वर्गीकरण गरिएको थियो। पाँचौं योजनाकालमा यस वर्गीकरणलाई सरलीकरण गरी पुनः वर्गीकरण गरिएको थियो। जसमा "राजमार्ग" भन्नाले राष्ट्रिय दृष्टिकोणले महत्वपूर्ण ठहरिएका पूर्व–पश्चिम तथा उत्तर–दक्षिणका मूल सडकहरूलाई, "सहायक मार्ग" भन्नाले राजमार्गहरूसँग अञ्चल, जिल्लाका सदरमुकाम अथवा मुख्य व्यापारिक केन्द्र, ऐतिहासिक धार्मिक स्थल वा पर्यटन केन्द्रहरूलाई जोड्ने तथा अन्तर जिल्लाका सडकहरूलाई, "मुख्य शहरी सडक" भन्नाले काठमाडौं उपत्यका तथा क्षेत्रीय, अञ्चलीय एवं जिल्लाका सदरमुकामहरूमा

बन्ने र अन्य ठूला व्यापारिक केन्द्रहरूमा बनिने सडकहरूलाई बुझाउँछ । तराईमा "चक्रेटो" (तराईमा गाडी अथवा जीप चल्न सक्ने र पहाडमा दोहोरो घोडा हिँड्न सक्ने) र "गोरेटो" (एकोहोरो घोडा हिँड्न सक्ने) बाटो भनी वर्गीकरण गरिएको थियो । पाँचौँ योजना अवधिमा सडक निर्माणलाई उच्च प्राथमिकतामा राखी पूर्व–पश्चिम राजमार्ग अन्तर्गत महेन्द्र राजमार्गको बाँकी कार्य सम्पन्न गर्ने, मध्यपहाडी पूर्व–पश्चिम राजमार्ग अन्तर्गत काठमाडौँ (दोलालघाट) – धनकुटा तथा पोखरा–सुर्खेत राजमार्ग निर्माण गर्ने, उत्तर–दक्षिण राजमार्ग अन्तर्गत महेन्द्र राजमार्ग–सुर्खेत, जसलाई पछि रत्न राजमार्ग नामकरण गरियो, धनगढी–डडेलधुरा तथा धरान–धनकुटा सडक निर्माणका लागि विशेष महत्व प्रदान गरिएको देखिन्छ ।

पछिका वर्षहरूमा संस्थागत क्षमता अभिवृद्धिका लागि विभिन्न नीति तथा निर्देशिकाहरू तथा कानूनहरूको समेत निर्माण गरी योजनाबद्ध विकासमा जोड दिएको देखिन्छ, जसमा सार्वजनिक सडक ऐन २०५८ को जारी, सोहीअनुसार २०५८ मा नै सडक बोर्ड नेपालको स्थापना, राष्ट्रिय यातायात नीति २०५८, Nepal 20-Year Road Plan (2001 AD), Sector-Wide Road Program and Priority Investment Plan (1997 and 2007 AD), Departmental Policy Document: DoR Strategy (1995 AD), Environment and Social Management Framework (2007 AD) आदि रहेका छन् ।

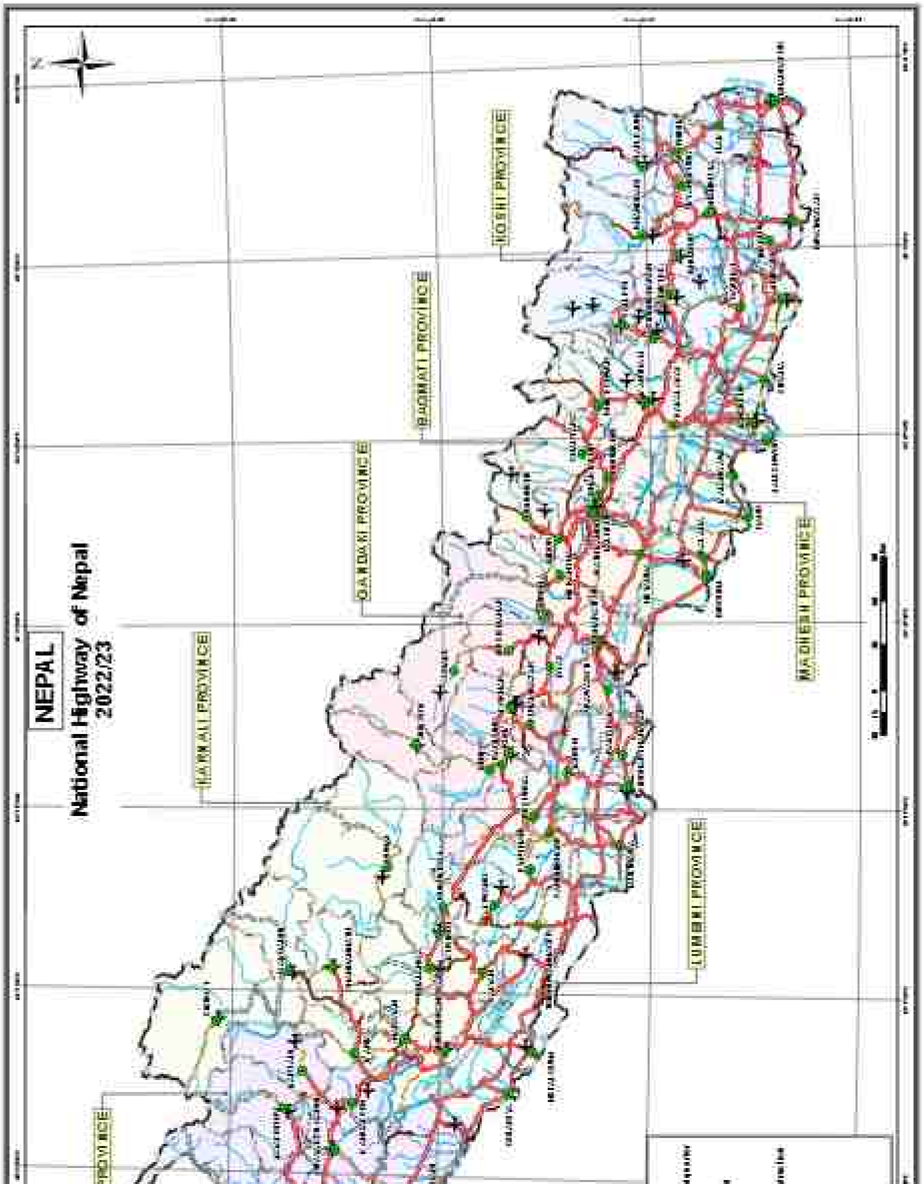
वि.सं. २०४७ सालमा लोकतन्त्र पुनर्स्थापना भएपश्चात सडक निर्माणले गति लिएकोमा २०५८ सालबाट २०६२ सालसम्म संकटकालीन अवस्थामा केही सुस्त रहेको देखिन्छ । हाल देशभरको कुल सडकको तथ्यांक एकमुष्ट रूपमा नभेटिए पनि सबै प्रकारका सडकको कुल लम्बाइले छ अंकको आँकडा पार गरेको अनुमान गरिन्छ । सोह्रौँ आवधिक योजना (आ.व. २०८१/८२–२०८५/८६) अनुसार देशभर कुल १ लाख किलोमिटरभन्दा बढी सडक निर्माण भएको विवरण भेटिन्छ । संकटकालीन अवस्थामा सडक विकासमा केही सुस्तता आए तापनि २०६२ मा भएको शान्ति स्थापनापश्चात पुनः सडक निर्माणले उल्लेख्य प्रगति हासिल गरेको छ ।

देशभित्र राजमार्गको सञ्जालमा जोडिन बाँकी रहेका डोल्पा तथा हुम्ला जिल्ला र मेची राजमार्गको ट्र्याक निर्माण सम्पन्न भई तिप्लाला नाका समेत भर्खरै राजमार्ग सञ्जालमा जोडिएका छन् । यी खण्डहरूलाई बाह्रै महिना यातायात चल्ने गरी कालोपत्रे स्तरमा स्तरोन्नति गर्ने कार्य जारी छ । सुरुवाती समयदेखि नै भारत, चीन, जापान, अमेरिका, रूस, बेलायत आदि मित्रराष्ट्रहरूबाट द्विपक्षीय अनुदान, प्राविधिक तथा ऋण सहयोग र विश्व बैंक, एसियाली विकास बैंक आदि जस्ता संस्थाहरूबाट बहुपक्षीय सहयोग प्राप्त गर्दै सडक विकासमा सहयात्रीका रूपमा रहेका छन् । पछिल्लो समयमा देशको समग्र विकासमा रणनीतिक र आर्थिक दृष्टिकोणबाट महत्वपूर्ण रहेका राजमार्गहरूलाई नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरव तथा रूपान्तरणकारी योजनाका रूपमा कायम गरी देहायअनुसार निर्माण सुरु गरिएको छ ।

### तालिका १: पछिल्लो अवस्थामा उच्च प्राथमिकता रहि निर्माणको क्रममा रहेका सडकहरु

| सि.नं. | राजमार्ग/लोकमार्गको नाम | लम्बाई, कि.मि. | शुरु मिति, आ.व. | कैफियत |
|---|---|---|---|---|
| १ | पुष्पलाल (मध्यपहाडी) लोकमार्ग | १८७९ | २०६४/६५ | राष्ट्रिय गौरवको योजना |
| २ | कोशी राजमार्गको खाँदबारी किमाथाङ्का खण्ड | १६२ | २०६५/६६ | राष्ट्रिय गौरवको योजना |
| ३ | कालीगण्डकी करिडोरको गैडाकोट – मलदुङ्गा – कोरोला | ४३५ | २०६६/६७ | राष्ट्रिय गौरवको योजना |
| ४ | कर्णाली कोरिडोरको खुलालु - हिल्सा - सिमिकोट खण्ड | २९० | २०६५/६६ | राष्ट्रिय गौरवको योजना |
| ५ | हुलाकी राजमार्ग | ९७५ | २०६६/६७ | राष्ट्रिय गौरवको योजना |
| ६ | मदन भण्डारी राजमार्ग | १२५० | २०७२ मा शुरु भै २०७५-०२-०६ मा राजमार्ग कायम भएको | |
| ७ | गल्छी त्रिशुली मैलुङ्ग स्याफ्रुबेशी रसुवागढी सडक | ८२ | २०७२ | रुपान्तरणकारी योजना |
| ८ | काठमाडौं तराइ द्रुतमार्ग | ७२ | २०७३ | राष्ट्रिय गौरवको योजना |
| ९ | महेन्द्र राजमार्गको चारलेनमा स्तरोन्नति | १०२८ | २०७५ | रुपान्तरणकारी योजना |
| १० | पृथ्वी राजमार्गको नौबिसे २ लेन तथा मुग्लिङ्ग पोखरा खण्ड चारलेनमा स्तरोन्नति | १७५ | २०७७ | |

वि.सं. २०५७ सालको स्वीकृत संगठन संरचना अनुसार सडक विभाग अन्तर्गत ५ वटा क्षेत्रीय सडक निर्देशनालयहरू, २५ वटा डिभिजन सडक कार्यालयहरू, ६ वटा हेभी इक्विपमेन्ट डिभिजनहरू, ११ वटा यान्त्रिक कार्यालयहरू, १ केन्द्रीय प्रयोगशाला र १ यान्त्रिक तालिम केन्द्र रहेका थिए। यसबाहेक आवश्यकता अनुसार विभिन्न सडक आयोजनाहरू पनि सञ्चालन हुँदै आएका थिए। सोही अनुसार सडक विभाग र अन्तर्गत गरी जम्मा कर्मचारी दरबन्दी संख्या २६११ रहेको थियो। वि.सं. २०७८-०९-१४ मा स्वीकृत संगठन संरचना बमोजिम विभाग अन्तर्गत हाल ४ वटा संघीय सडक सुपरिवेक्षण तथा अनुगमन कार्यालयहरू, ३३ वटा सडक डिभिजनहरू, ९ वटा हेभी इक्विपमेन्ट डिभिजनहरू, ८ वटा यान्त्रिक कार्यालयहरू, १ वटा गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र, १ वटा यान्त्रिक तालिम केन्द्र र १ वटा आयोजना कार्यान्वयन इकाइ रहेका छन्। सो अनुसार सडक विभाग र अन्तर्गत गरी जम्मा २५०५ जनाको कर्मचारी दरबन्दी संख्या रहेको छ।


NEPAL
National Highway of Nepal
2022/23
SUDURPASCHIM PROVINCE
KARNALI PROVINCE
GANDAKI PROVINCE
BAGMATI PROVINCE
KOSHI PROVINCE
LUMBINI PROVINCE
MADHESH PROVINCE
Legend

17

देश संघीयतामा प्रवेश गरेपछि हाल सडक विभागको कार्य क्षेत्रमा पनि केहि परिवर्तन भएको छ। साविकमा राष्ट्रिय राजमार्गहरू र सहायक मार्ग (रणनीतिक सडक सञ्जाल, SRN) लाई मुख्य कार्यक्षेत्र मानी कार्य सञ्चालन गरेको विभागले अब उप्रान्त संघको कार्यक्षेत्रमा रहेका राष्ट्रिय राजमार्गहरूको मात्र कार्यान्वयन गर्नुपर्ने दायित्व रहेको छ। नेपालको संविधानको अनुसूची ५ को बुँदा नं. २० मा "राष्ट्रिय यातायात नीति, रेल तथा राष्ट्रिय लोकमार्गको व्यवस्थापन" गर्ने कार्य संघको एकल अधिकार सूचीमा रहेको छ। साथै नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद्) को मिति: २०७६/०२/०६ को निर्णय अनुसार राष्ट्रिय लोकमार्गहरूको सूची अद्यावधिक गरी संघको कार्यसूचीमा सूचीकृत गरिएको हुँदा सडक विभागको मुख्य कार्यभार यिनै स्वीकृत भएका ८० वटा राजमार्गहरूमा (१४,९१३ कि.मि.) सीमित हुनेछ। केहि समयको लागि हरेक वर्ष जारी हुने विनियोजन विधेयकमा उक्त सूचीको अलावा अन्य सडक योजनाहरूमा पनि बजेट विनियोजन हुने भई विभागले कार्यान्वयन गर्ने गरेको भए तापनि सडक विभाग ८० वटा राजमार्गहरूको निर्माण/सुधार/विस्तार/स्तरोन्नति/मर्मत सम्भारमा केन्द्रित हुने निश्चित प्रायः देखिन्छ।

**हालसम्मका मुख्य मुख्य उपलब्धिहरु**

विगतका प्रयासहरूबाट हालसम्म प्राप्त भएका प्रमुख उपलब्धिहरू यस प्रकार रहेका छन्:

सडकको पहुँच भएका जिल्लाहरू : ७७ वटै (सबै)

राष्ट्रिय सडक संजालले सदरमुकाम जोडिएका जिल्लाहरू : ७७ वटै (सबै)

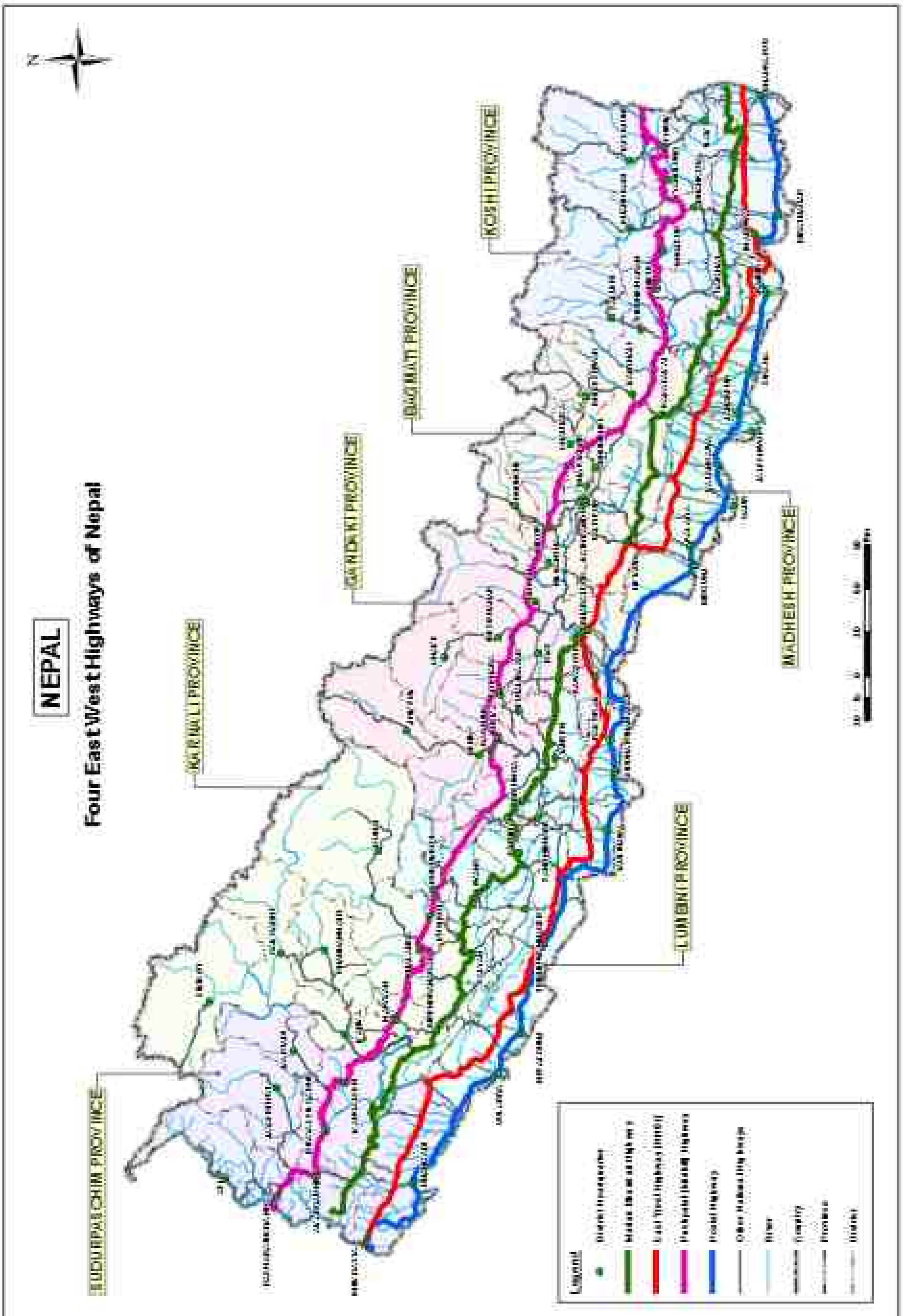
कालोपत्रे सडकले सदरमुकाम जोडिएका जिल्लाहरू : ७२ वटा

राष्ट्रिय राजमार्गमा सूचिकृत सडकहरू : ८० वटा

राष्ट्रिय राजमार्गहरूको पहिचान भएको लम्बाई : १४,९१३ कि.मि.

कालोपत्रे भएको राष्ट्रिय राजमार्गको लम्बाई : करिब ७,८०० कि.मि.

चारलेन वा सो भन्दा बढी लेनका कालोपत्रे सडकको लम्बाई : करिब ४०० कि.मि.



NEPAL
Four East West Highways of Nepal
SUDURPASCHIM PROVINCE
KARNALI PROVINCE
GANDAKI PROVINCE
BAGMATI PROVINCE
KOSHI PROVINCE
LUMBINI PROVINCE
MADHESH PROVINCE
Legend

## ३. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक खर्चको प्रगति स्थिति

आ.व. २०८०/८१ मा सडक विभाग अन्तर्गतका विकास आयोजना तर्फ विनियोजित कूल रकम रु. १ खर्ब ४ अर्ब ९७ करोड (सडक बोर्ड बाहेक) मध्ये कुल वार्षिक खर्च ७२ अर्ब ७४ करोड खर्च भएको छ। यस अनुसार संशोधित विनियोजित वार्षिक रकमको ६९.३०% वित्तिय प्रगति भएको छ।

### ३.१. पुँजीगत तर्फको विनियोजन र खर्च

रकम रु. हजारमा

| आ.व. २०८०-८१ को | चालु | पुँजीगत | कुल |
|---|---|---|---|
| विनियोजित बजेट ( सुरूको) | २,२४३,७००.०० | ९५,९३०,६००.०० | ९८,१७४,३००.०० |
| विनियोजित बजेट ( संशोधन सहित) | २,२९३,५१६.०० | १०४,९७५,१५४.०० | १०७,२६८,६७०.०० |
| वार्षिक खर्च | १,९५८,६८२.०० | ७२,७४६,८४८.०० | ७४,७०५,५३०.०० |
| खर्च प्रतिशत | ८५.४०% | ६९.३०% | ६९.६४% |

### ३.२. वित्तिय प्रगति स्रोत सहित

रकम रु. हजारमा

| बजेट स्रोत | आ.व. २०८०/८१ को विनियोजन (चालु र पुँजीगत) | वार्षिक खर्च (चालु र पुँजीगत) | खर्च प्रतिशत | विनियोजनको अनुपात | खर्चको अनुपात |
|---|---|---|---|---|---|
| वैदेशिक अनुदान | १९६८००० | ० | ०.०० | १.८३ | ०.०० |
| वैदेशिक ऋण | ५७८३८७०० | ३३९३६८२६ | ५८.६७ | ५३.९२ | ४५.४३ |
| नेपाल सरकार | ४७४६१९७० | ४०७६८७०७ | ८५.९० | ४४.२५ | ५४.५७ |
| जम्मा | १०७२६८६७० | ७४७०५५३३ | ६९.६४ | १०० | १०० |

## ४. सडक विभागबाट आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादन भएका उल्लेखनीय कार्यहरू

१. सडक विभाग अन्तर्गत ७५६ कि.मी. थप सडक कालोपत्रे स्तरमा स्तरोन्नति भएको साथै १६७ कि.मी. नयाँ ट्र्याक निर्माण, ३२८ कि.मी. सडक खण्डस्तरमा स्तरोन्नति सम्पन्न भएको छ।

२. २०२ वटा पुलको निर्माण कार्य सम्पन्न र ६५१ कि.मी. सडकको आवधिक मर्मत कार्य सम्पन्न भएको छ।

३. नागढुंगा सुरुङमार्गको मुख्य र आपतकालीन सुरुङ (कुल सुरुङ्ग लम्बाई ५४९९ मिटर) ब्रेक थ्रु भएको छ। आर्थिक वर्ष २०८१/८२ भित्रमा सम्पूर्ण निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने गरी कार्य भैरहेको छ।

४. ग्वार्को फ्लाईओभरको निर्माण कार्य अन्तिम चरणमा पुगेको र २०८१ माघसम्ममा यातायात संचालन गर्ने लक्ष्य रहेको छ।

५. सिद्धबाबा सुरुङमार्ग अन्तर्गत टनेल खन्ने कार्यमा उल्लेख्य प्रगति भएको छ। ११२६ मिटर सुरुङ खन्ने कार्यमध्ये ३५६ मिटर सुरुङ खन्ने कार्य सम्पन्न भएको छ।

६. पूर्व-पश्चिम राजमार्गको काकड्भिट्टा-लौकही खण्डको निर्माण/स्तरोन्नति कार्यका लागि ठेक्का व्यवस्थापन कार्य सम्पन्न भई निर्माण कार्य सुरु भएको छ।

७. पूर्व-पश्चिम राजमार्ग अन्तर्गत नारायणी नदीमा सिग्नेचर पुल निर्माणको लागि डिजाईन अन्तिम चरणमा रहेको छ भने बुटवल-गोरुसिंगे खण्ड ४/६ लेनमा स्तरोन्नतिको लागि ठेक्का सम्झौता भई निर्माण कार्यको थालनी हुने क्रममा रहेको छ।

८. पूर्व-पश्चिम राजमार्ग अन्तर्गत कमला-ढल्केवर-पथलैया सडकको स्तरोन्नतिको लागि पूर्व तयारीको कार्य सम्पन्न गरी खरिद कार्यविधि सुरु गरिएको छ। कमला-बागमती खण्ड ४/६ लेनमा विस्तार तथा स्तरोन्नति गर्नका लागि बोलपत्र मुल्यांकनको चरणमा रहेको छ भने बागमती-पथलैया खण्ड स्तरोन्नतिको लागि आर्थिक वर्ष २०८१/८२ भित्रमा बोलपत्र आह्वान गर्ने तयारी भइरहेको छ।

९. कमला-कञ्चनपुर (सिराहा-सप्तरी) ४ लेन सडकको हालसम्म ४८ कि.मी. (एकतर्फी दुई लेन) कालोपत्रे सम्पन्न भएको छ।

१०. पथलैयाबाट हेटौंडा-नारायणगढ सडक खण्डको डिजाईन कार्य भैरहेको तथा आर्थिक वर्ष २०८१/८२ मा बोलपत्र आह्वान गर्ने तयारी भइरहेको छ।

११. नारायणगढ-बुटवल सडक खण्ड ४ लेनमा स्तरोन्नति गर्ने कार्य अन्तर्गत हालसम्म २६.४४१ कि.मि. चार लेन र २२.१२६ कि.मि. दुई लेनमा स्तरोन्नति भएको छ।

१२. मदन भण्डारी राजमार्गमा यस अवधिमा थप ४४ कि.मी. कालोपत्रे र थप २८ वटा पुल निर्माण भई हालसम्म कुल ३२२ कि.मी. कालोपत्रे सडक र १२७ वटा पुलको निर्माण सम्पन्न भएको छ। उक्त राजमार्ग अन्तर्गत लिवाङ्-माडीचौर-घर्तिगाउँ-पातीहाल्ने-नागचौर सडक खण्डको लागि ४ अर्ब ५० करोड र वडीचौर-गुटु-कर्णाली सडक खण्डको लागि २ अर्ब ६० करोड रकमको स्रोत सहमति अर्थ मन्त्रालयबाट प्राप्त भई ठेक्का आह्वान भईसकेको छ।

१३. मुग्लिङ्ग-पोखरा सडक ४ लेनमा स्तरोन्नति गर्ने योजना अन्तर्गत हालसम्म ३२ कि.मी. चार लेन सडक र २१ कि.मी. दुई लेन (एकतर्फी) सडक कालोपत्रे सम्पन्न भएको छ। साथै, सेती नदीमा सिग्नेचर पुल र मादी नदी पुल निर्माण कार्य पनि द्रुत गतिमा भैरहेको छ।

१४. कुल यातायात सञ्चालन खर्च न्यून गर्नका लागि सुरुङमार्ग र द्रुतमार्ग, शहरी क्षेत्रमा हुने ट्राफिक चापको व्यवस्थापनका लागि फ्लाईओभर, अन्डरपास र ओभरपासका साथै सिग्नेचर पुलजस्ता अन्य आधुनिक प्रविधियुक्त पूर्वाधारहरूको निर्माणलाई विशेष प्राथमिकताका साथ अगाडि बढाइएको छ।

## ५. प्रमुख भौतिक उपलब्धिहरू

| सि.नं. | विवरण | आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य | आ.व. २०८०/८१ को प्रगति | वार्षिक लक्ष्यको तुलनामा प्रगति प्रतिशत |
|---|---|---|---|---|
| १ | कालोपत्रे स्तरको सडक, कि.मि. (नयाँ २ लेन सडक) | ८०० | ६७५ | ८४.३८ % |
| २ | कालोपत्रे स्तरको सडक, कि.मि. (४ लेन र माथि) | १५६ | ८१ | ५१.९२ % |
| ३ | ग्राभेल स्तरको सडक, कि.मि. | ४०० | ३२८ | ८२.०० % |
| ४ | माटे सडक, कि.मि. | १५० | १६७ | १११.३३ % |
| ५ | आवधिक मर्मत, कि.मि. | २५० | ६५१ | २६०.४० % |
| ६ | पुल निर्माण, संख्या | १५० | २०२ | १३४.६७ % |

## ६. राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको संक्षिप्त विवरण र आ.व. २०८०/८१ को प्रगति

नेपाल सरकारले पहिलोपल्ट आ.व. २०६८/६९ देखि आयोजनाको कार्य र राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा यसले पार्ने प्रभावको दृष्टिले महत्वपूर्ण देखिएका १७ वटा आयोजनाहरूलाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका रूपमा वर्गीकरण गरेको थियो। आ.व. २०७०/७१ मा त्यस्ता प्रकृतिका चार आयोजना समेत गरी राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरू हाल २१ वटा छन्। सो मध्ये सडक विभाग अन्तर्गत ५ वटा आयोजनाहरू हुन्: क) पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग आयोजना, ख) हुलाकी राजमार्ग आयोजना, र उत्तर-दक्षिण करिडोर अन्तर्गत ग) कोशी करिडोर, घ) कालिगण्डकी करिडोर, ङ) कर्णाली करिडोर, जसका लागि राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका रूपमा निर्माण/स्तरोन्नति कार्य भैरहेको छ।

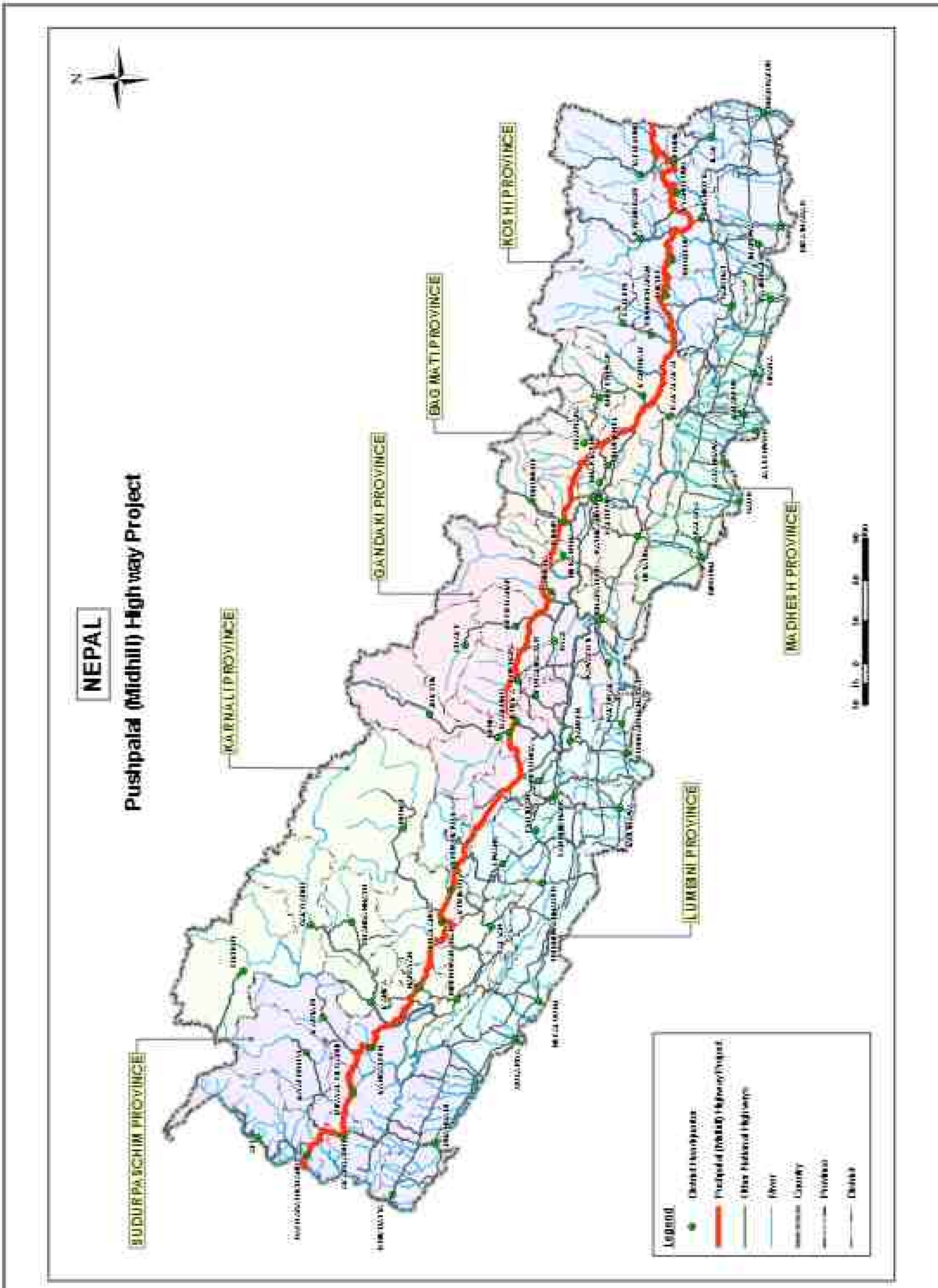
### ६.१. पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग आयोजना

#### ६.१.१. आयोजनाको पृष्ठभूमि:

- राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ मा पूर्व-पश्चिम राजमार्गको विकल्पको रूपमा नेपालको मध्य-पहाड हुँदै पूर्वदेखि पश्चिमसम्म सडक निर्माण गर्ने उल्लेख भएको छ। सोही बमोजिम नेपाल सरकारबाट पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग नामाकरण गरी २०६४/६५ बाट आयोजना कार्यान्वयन शुरु भएको हो।
- नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०६५/११/२६ को निर्णयबाट पुष्पलाल राजमार्गको रेखांकन स्वीकृत गरिएको छ।
- मध्य पहाडका २६ जिल्लाहरूका २१५ बस्तीहरू जोड्दै निर्माण हुने यस सडकबाट मध्य-पहाडमा बसोबास गर्ने करीब १ करोड जनता यस आयोजनाबाट प्रत्यक्ष लाभान्वित हुनेछन्।
- आयोजनालाई आ.व. २०६७/६८ देखि २ खण्डमा विभाजन गरी मध्यपहाडी पूर्व खण्ड (करिब ७२१ कि.मि.) र मध्यपहाडी पश्चिम खण्ड (करिब ११५८ कि.मि.) गरी २ वटा आयोजनाबाट निर्माण कार्य भइरहेको छ। आ.व. २०७५/७६ देखी पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग आयोजना निर्देशनालय र निर्देशनालय अन्तर्गत पाँचवटा योजना कार्यालयहरू (पाँचथर, रामेछाप, गोरखा, पर्वत र दैलेख)बाट निर्माण कार्य भैरहेको छ।
- आ.व. २०६९/७० देखि नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवको आयोजना घोषणा गरी प्राथमिकता साथ कार्यान्वयन गर्दै आएको छ।

#### ६.१.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू:

पूर्वको पाँचथर जिल्लाको चियोभन्ज्याङ्गदेखि पश्चिमको बैतडी जिल्लाको झुलाघाटसम्म पाँचथर, तेह्रथुम, धनकुटा, भोजपुर, खोटाङ्ग, ओखलढुङ्गा, उदयपुर, सिन्धुली, रामेछाप, काभ्रेपलाञ्चोक, सिन्धुपाल्चोक, नुवाकोट, धादिङ, गोरखा, लम्जुङ्ग, कास्की, पर्वत, बाग्लुङ, पूर्वी रुकुम, पश्चिम रुकुम, जाजरकोट, दैलेख, अछाम, डोटी, डडेल्धुरा, बैतडी जिल्लाहरू हुँदै जाने।


NEPAL
Pushpalal (Midhill) Highway Project
SUDURPASCHIM PROVINCE
KARNALI PROVINCE
GANDAKI PROVINCE
BAGMATI PROVINCE
KOSHI PROVINCE
LUMBINI PROVINCE
MADHESH PROVINCE
Legend
N

### ६.१.३. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्र:

| योजना कार्यालयको नाम, ठेगाना | कार्यक्षेत्र (जिल्ला) | कार्यक्षेत्र भित्रको कूल लम्बाई (कि.मि.) | योजनाले हाल हेर्ने कूल सडक लम्बाई (कि.मि.) |
|---|---|---|---|
| पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग योजना कार्यालय, फिदिम, पाँचथर | पाँचथर, तेह्रथुम, धनकुटा, भोजपुर | ३८१ | १७९ |
| पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग योजना कार्यालय, सिल्खा, रामेछाप | खोटाङ, ओखलढुङ्गा, उदयपुर, सिन्धुली, रामेछाप, काभ्रेपलान्चोक, सिन्धुपाल्चोक | ३४० | २५४ |
| पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग योजना कार्यालय, पालुङटार, गोरखा | नुवाकोट, धादिङ, गोरखा, लम्जुङ | २३० | २१२ |
| पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग योजना कार्यालय, कुश्मा, पर्वत | कास्की, पर्वत, बाग्लुङ | २५० | १७४.५ |
| पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग योजना कार्यालय, दैलेख | रुकुम पूर्व, रुकुम पश्चिम, जाजरकोट, दैलेख, अछाम, डोटी, डडेल्धुरा, बैतडी | ६५३ | ३४३ |
| जम्मा | | १८५४ | ११६२.५ |

### ६.१.४. आयोजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति:

शुरु अवधि आ.व. २०६४/६५ देखि २०७३/७४ सम्म, संशोधितको लागि प्रस्तावित कार्यतालिका अनुसार आ.व. २०८४/८५ सम्ममा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको।

### ६.१.६. आयोजनाको लक्ष्य, कूल लागत अनुमान र प्रमुख क्रियाकलापहरू:

पूर्वको पाँचथर जिल्लाको चियोभन्ज्याङदेखि पश्चिम बैतडी जिल्लाको झुलाघाटसम्म डबल लेन स्तरमा कालोपत्रे सहितको सडक निर्माण गर्ने।

- **शुरु लागत अनुमान**:- रु. ३२३६ करोड, संशोधित अनुमान रु. ८४२३ करोड रहेको।
- **कालोपत्रे सडक निर्माण:**- १३९२ कि.मि. (मध्यपहाडी राजमार्गको कूल लम्बाई १८५४ कि.मि. मध्ये ४६२ कि.मि. सडक अन्य आयोजनाबाट निर्माण भएको), पुल निर्माण: १३७ वटा

### ६.१.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति:

- भौतिक प्रगति:- ७७.३२%
- वित्तीय प्रगति:- ८२.०३% (६९ अर्ब १७ करोड) मोबिलाइजेसन पेश्की समेत
- कूल १८५४ मध्ये आयोजनाबाट ९९० कि.मि., अन्य निकायबाट ४६२ कि.मि. गरी १४५२ कि.मि. कालोपत्रे, कूल १३७ पुलमध्ये १०६ वटा पुल सम्पन्न भएको।

### ६.१.७. आ.व. २०८०/८१ को बार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

| | |
|---|---|
| भौतिक लक्ष्य | १०० कि.मि., १० वटा पुल निर्माण |
| भौतिक प्रगति | ५० कि.मि. कालोपत्रे, ४ वटा पुल निर्माण (६०%) |
| वित्तीय लक्ष्य | ४ अर्ब ४७ करोड ८४ लाख (संशोधित) |
| वित्तीय प्रगति | ४ अर्ब २० करोड ६० लाख (९३.९२%) |

### ६.१.८. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य कार्यको विवरण:

- बाढीले क्षतिग्रस्त मेवा खोला पुल पुनर्निर्माणको ठेक्का सम्झौता भएको।
- आँखुखोला बेली ब्रिजको ठेक्का सम्झौता भएको।
- बाग्लुंग-बुर्तिबांग सडक खण्ड, बागलुङ (चेनेज: १३+००० देखि २६+००० सम्म तोडिएको ठेक्कामा नयाँ ठेक्का सम्झौता भएको।
- १०८ कि.मि. सडक खण्ड मर्मत सम्भारका लागि सडक डिभिजनहरूमा हस्तान्तरण भएको।
- ५० कि. मि. सडक कालोपत्रे भएको।
- १४ वटा ठेक्का सम्पन्न (४ वटा पुल सम्पन्न)।
- सडकको नियमित मर्मत सम्भारकोलागि Length Worker र Supervisor को व्यवस्थापन गरि सडकको नियमित मर्मत सम्भारको सुरुवात गरिएको

### ६.१.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/क्रियाकलापहरू:

२७६ कि.मि. सडक कालोपत्रे र १५ वटा पुल निर्माण सम्पन्न गर्ने तथा ११६ कि.मि. सडक र १६ वटा पुलको ठेक्का व्यवस्थापन कार्य गरी सम्पन्न गर्नुपर्ने।

### ६.१.१०. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्ड/पुलहरुको विवरण:

| सि.नं. | कार्यको विवरण | जिल्ला | लम्बाई | कैफियत |
|---|---|---|---|---|
| १ | ओएम खोला पुल (२०मिटर) | पाचथर | तत्कालिन २० मिटर | गत बर्षको बाढीले क्षतिग्रस्त |
| २ | फलामे खोला पुल (२५ मिटर) | पाचथर | तत्कालिन २५ मिटर | गत बर्षको बाढीले क्षतिग्रस्त |
| ३ | पंखु खोला पुल | खोटांग | १५ मिटर | ठेक्का सम्झौता अन्त्य गरिएको। |
| ४ | सुनकोशी पुल खुर्कोट | सिन्धुली/रामेछाप | 334 मिटर | फिजिबिलिटि स्टडी भएको। |
| ५ | दफ्का खोला पुल | रामेछाप | ५० मिटर | डिजाइन स्वीकृत भैसकेको। |
| ६ | सुनकोशी पुल दोलालघाट | काभ्रे/सिन्धुपाल्चोक | २४०मिटर | फिजिबिलिटि स्टडी भएको। |
| ७ | झ्याडी खोला पुल | सिन्धुपाल्चोक | २०० | फिजिबिलिटि स्टडी भएको। |
| ८ | कान्ले १ | सिन्धुपाल्चोक | अन्दाजी ६५ मिटर | DPR नभएको। |
| ९ | कान्ले २ | सिन्धुपाल्चोक | ३५ मिटर | ड्राफ्ट डिजाइन पेश भएको। |
| १० | रिपेनी | सिन्धुपाल्चोक | १५ मिटर | ड्राफ्ट डिजाइन पेश भएको। |
| ११ | खार खोला पुल | गोर्खा | २० मिटर | डिजाइन स्वीकृत भैसकेको। |
| १२ | पिस्ती खोला पुल | लमजुंग | अन्दाजी ५० मिटर | DPR नभएको। |
| १३ | विजयपुर खोला पुल | कास्की | अन्दाजी २५ मिटर | DPR नभएको। |
| १४ | खाडु खोला पुल | बाग्लुंग | 40 मिटर | डिजाइन स्वीकृत भैसकेको। |
| १५ | साइ खोला पुल | दैलेख | २५ मिटर | DPR नभएको। |
| १६ | पंचमी - अओरा सडक | तेर्हथुम | १३ कि मि | ठेक्का सम्झौता अन्त्य गरिएको। |
| १७ | चचेवा दिक्तेल सडक खण्ड | खोटांग | १० कि मि | ठेक्का सम्झौता अन्त्य गरिएको। |
| १८ | जयराम- घुर्मी सडक खण्ड | ओखलढुंगा | १४ किमी | ड्राफ्ट डिजाइन पेश भएको। |
| १९ | खुर्कोट सेलेघाट | रामेछाप | ६ कि मि | DPR नभएको। |
| २० | रामबजार -माटेखोला पुल | लमजुंग | १.७ किमी | डिजाइन तयार गरिएको |

| सि.नं. | कार्यको विवरण | जिल्ला | लम्बाई | कैफियत |
|---|---|---|---|---|
| २१ | मालढुंगा -बाग्लुंग | बाग्लुंग | ५ किमी | गत आब मा स्रोत सुनिश्चिता भएको तर सम्बन्धित डिभिजन बाट समेत कार्य भएको। |
| २२ | साइ खोला कर्णाली पुल | दैलेख | २.५ किमी | ड्राफ्ट डिजाइन पेश भएको |
| २३ | साफेबगर -सानागाउ | अछाम | ३३ किमी | फाईनल डीजाइन पेश भएको, IEE रिपोर्ट(TOR) स्वीकृतको लागि पेश भएको। |
| २४ | सानागाउ -सिलगढी | अछाम/डोटी | ३३ किमी | |
| २५ | भेरी खोला पुल | रुकुम पश्चिम/ जाजरकोट | ९८.५ मिटर | TOR स्वीकृत तथा BES पेश गरिएको। |

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

**बार्षिक विनियोजन:** ४ अर्ब ४७ करोड ८४ लाख

**बार्षिक लक्ष्य:** ७५ कि.मि. सडक कालोपत्रे र १० वटा पुल निर्माण सम्पन्न गर्ने।

## ६.१.१२. आयोजना कार्यान्वयनमा देखा परेका समस्या र समाधानका लागि गरिएका प्रयासहरू

| समस्याहरु | समाधानका लागि भएका प्रयासहरु |
|---|---|
| सडक सीमा एकिन नभएको कारण जग्गा प्राप्तिमा समस्या भएको। | रणनैतिक सडकहरुको सडकसीमा निर्धारण गरि राजपत्रमा सूचना प्रकाशनको लागि आवश्यक पहलका लागि अनुरोध गरिएको।<br>सडकको रेखाङ्कन र सडक सिमा यकिन भइसकेपछी जग्गाको लगत कट्टा सरल र छिटो तरिकाले हुने व्यवस्थाको लागि अनुरोध गरिएको। |
| रुखकटान प्रक्रियाझन्झटिलो/लामो समय लाग्नु। | रुखकटान, निर्माण सामाग्रीको उत्खनन/प्रयोग सहज गराउन बिशेषव्यवस्थाको लागि अनुरोध गरिएको। |

| समस्याहरु | समाधानका लागि भएका प्रयासहरु |
|---|---|
| निर्माण सामग्री अभाव तथा उत्खनन विवाद। Utility Relocation कार्य विवाद। | विद्युतका पोल, खानेपानीका पाइप, पुरातात्विक/सांस्कृतिक/ धार्मिक महत्वका मठ मन्दिर स्थानान्तरणका लागि योजना कार्यालयहरुबाट सम्वन्धित निकायहरुलाई सहजिकरणका लागि अनुरोधगरिएको। |
| सम्पन्न भएका ठेक्का हस्तान्तरण हुन नसक्दा सडक मर्मत गर्न योजना कार्यालयलाई बाधा परेको,<br>मर्मत गर्नुपर्ने स्थानमा ठेक्का लगाउन नसकिएको, | उपलब्ध मेशीन/उपकरण तथा कामदारको प्रयोग गरी पहिरो पन्छाउने तथा नाली सफा गर्ने कार्य जिम्मेबारपूर्वक ढंगले गरेको, |
| योजना कार्यालय पर्वत अन्तर्गत याम्दी, मोदी र पाति खोला पुल निर्माणका लागि जग्गा प्राप्ति गर्नुपर्ने। | जग्गा प्राप्तिका लागि सम्बन्धित स्थानिय निकाय र नापीसँग समन्वय गरेर कार्य अगाडी बढाउने प्रयास हुँदै। |
| भैंसि-मेलबोट-अर्मलाकोट-जौंबारी सडक खण्डको अर्मलाकोट-जौंबारी 13 कि.मि. खण्डमा रेखाङ्कन विवाद तथा अन्योल, हालसम्म समाधान हुन नसकेको, | विभिन्न उच्चस्तरीय पदाधिकारी (सचिव, मन्त्री तथा मुख्य मन्त्री) को उपस्थितिमा प्रदेश सभा सदस्य मा. श्री विन्दु कुमार थापाज्यूको संयोजकत्वमा रेखांकन सम्बन्धी विवाद तथा अन्योल अध्ययन समिति गठन भई विभिन्न समयमा विवाद समाधानार्थ बैठक बस्ने क्रम जारी रहेको। |
| तमादी खोला पुलमा शुरुको Design/DPR अनुसार पुलको मुखमा रहेको पहुँच सडकमा High Grade/Sharp Horizontal Curve तथा Adjoining unstable hill side slope का कारण पहुँच सडक निर्माणमा समस्या, Design परिवर्तन गर्नुपर्ने, | तमादी खोला पुलको पहुँच सडकको Design परिवर्तनका लागि निर्माण व्यवसायीलाई अनुरोध गरिएको र Consultant Hire गरी Design परिवर्तन गरिएको, |
| मोदी, पाति, सुन्दरे र काठे खोलामा पुल निर्माण अघि विद्युतिय संरचना स्थानान्तरण गर्नुपर्ने। | विद्युतका पोल, खानेपानीका पाइप, पुरातात्विक/सांस्कृतिक/ धार्मिक महत्वका मठ मन्दिर स्थानान्तरणका लागि योजना कार्यालयहरुबाट सम्वन्धित निकायहरुलाई सहजिकरणका लागि अनुरोधगरिएको। |

| समस्याहरु | समाधानका लागि भएका प्रयासहरु |
|---|---|
| कास्की र बागलुङ जिल्ला विभिन्न स्थानमा कठिन भौगोलिक अवस्थिति, mass movement तथा Landslide, Debris flow का कारण निर्मित संरचनामा क्षति पुगेको. | बागलुङ जिल्लाको इनारपानीमा Geotechnical Study गरिएको र अन्य स्थानको पहिरो पन्छाई सवारी आवागमन सुचारु गर्ने कार्य हुँदै। |
| योजना कार्यालय दैलेख अन्तर्गत नारायण नगरपालिकाको जारकोट र सनतमोड भन्ने स्थानमा जग्गा प्राप्ति सम्बन्धि विवादका कारण करिब ३५० मि. सडक स्तरोन्नति हुन नसकेको। | जारकोट भन्ने स्थानको सम्बन्धमा सम्बन्धित जग्गा धनिले उच्च अदालत पटनमा मुद्धा दायर गरेको अवस्था र बारम्बार प्रयास गर्दा समेत जग्गा उपलब्धि हुन नसकेको।<br>सनतमोड सन्दर्भमा जग्गा धनि र वडा प्रतिनिधि बीचजग्गा उपलब्ध गराउने विषयमा मौखिक सहमति भइ सकेको र लिखित सहमतिको प्रयास। |
| जाजरकोट जिल्लाको मान्ताभिर खण्डमा alignmentको grade मा समस्या समस्या रहेको। | पुन: survey गरि आवश्यक परिमाणको लागि VO तयार गरि पेश भएको। |
| अछामको साँफेबगर देखि डोटीको सानागाउँ सम्मको सडकको DPR तयार भइ सकेको र IEE तयारीमा ढिलाईको कारण हालसम्म पनि ठेक्का व्यवस्थापन हुन नसकेको। | IEE को लागि परामर्श सेवाको लागि सम्झौता भैसकेको, ToR स्वीकृत को लागि प्रयास भैरहेको। |

### ६.१.१३. समाधानका लागि सुझावहरु

- सडक सीमा तोक्ने निर्णय गरी राजपत्रमा प्रकाशन गर्नुपर्ने।
- सडक सीमाको जग्गाको मुआब्जाका लागि नीतिगत निर्णय गर्ने, साथसाथै सार्वजनिक सडक ऐन २०३१ बमोजिम विकास कर लागू गर्नका लागि नियमावली, कार्यविधि बनाई स्वीकृत गर्नुपर्ने।
- डिजाइन वा नक्सामा कुनै पुनरावलोकन, वातावरणीय तथा सामाजिक अध्ययन प्रतिवेदनको स्वीकृति, आयोजनाको लागि आवश्यक पर्ने जग्गा प्राप्ति, आयोजना स्थलमा पर्ने कुनै घरटहरा वा अन्य कुनै संरचना भए तिनीहरुको हटाउने काम, खानेपानी, विद्युत, टेलिफोन जस्ता सेवाहरूका कुनै संरचना भए सोको स्थानान्तरण, रुखबिरुवा पर्ने भए सो हटाउने काम जस्ता कार्यहरू ठेक्का व्यवस्थापन हुनु अघि गरिनु पर्ने।

- उच्च प्राथमिकतामा पर्ने विशेष प्रकृतिका आयोजनाहरूलाई छिटोछरितो IEE, EIA, Utility Relocation को कानूनी व्यवस्था हुनुपर्ने ।

## ६.२. हुलाकी राजमार्ग आयोजना

### ६.२.१. आयोजनाको पृष्ठभूमि

विगतमा चिट्ठीपत्र आदानप्रदान गर्न तराई-मधेसको पूर्वमा झापाको भद्रपुरदेखि पश्चिममा कन्चनपुरको दैजीसम्म हुलाकी सडकको रूपमा प्रयोगमा आएको सडकलाई हुलाकी राजमार्गको रूपमा विकास गर्ने परिकल्पना अनुसार यो आयोजना कार्यान्वयनमा ल्याइएको हो । तराई-मधेसमा निर्बाध आवागमन सञ्चालन हुने र सामाजिक-आर्थिक गतिविधिमा विस्तार हुने भएकोले यस आयोजनालाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा कार्यान्वयनमा ल्याइएको छ ।

यस आयोजनाको उद्देश्य पूर्वमा झापाको भद्रपुरबाट पश्चिममा कन्चनपुरको दैजीसम्म तराई-मधेसका जिल्ला सदरमुकाम र घना बस्तीलाई जोड्दै यातायातको सहज पहुँच विस्तार गरी यस क्षेत्रको सन्तुलित विकास गर्नु हो । तराई-मधेसका २२ जिल्लामा यातायातको सहज पहुँच विस्तार गर्दै सामाजिक तथा आर्थिक क्रियाकलाप बढाई राष्ट्रकै आर्थिक समृद्धिको लक्ष्य हासिल गर्ने, आन्तरिक तथा बाह्य पर्यटन प्रवर्द्धनमा वृद्धि गर्ने, यस क्षेत्रमा उत्पादित कृषिजन्य उत्पादनलाई सजिलै बजारसम्म पहुँच गराई अन्य आर्थिक क्रियाकलाप बढाई राष्ट्रकै उन्नतिको लक्ष्य हासिल गर्ने उद्देश्य रहेको छ ।

### ६.२.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन स्थलहरू

हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालय अन्तर्गतको नेपालको सम्पूर्ण तराई-मधेशलाई जोड्ने हुलाकी सडकको कुल लम्बाई १८५७ कि.मि. रहेको छ । जसमध्ये पूर्व-पश्चिम सडकको लम्बाई ९७५ कि.मि. रहेको छ भने उत्तर-दक्षिण जोड्ने विभिन्न ३५ वटा सहायक सडकहरूको लम्बाई ८८२ कि.मि. रहेको छ ।

### ६.२.३. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्र

यस निर्देशनालय अन्तर्गत ६ वटा योजना कार्यालयहरू (इटहरी, जनकपुर, बिरगंज, कपिलबस्तु, नेपालगंज र धनगढी) रहेका छन् भने चितवन जिल्लाको माडी-भरतपुर सडक खण्ड सडक डिभिजन, भरतपुरबाट समेत निर्माण/मर्मत कार्य सञ्चालन भैरहेको छ ।

### ६.२.४. आयोजना अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति

- शुरु अवधिः आ.व. २०६६/67
- सम्पन्न हुने अवधिः आ.व. २०८३/८४ (प्रस्तावित) ।

### ६.२.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू:

- आयोजनाको लक्ष्य: १८५७ कि. मी. सडक कालोपत्रे गर्ने तथा ३०० वटा पुलहरू निर्माण गर्ने।
- कुल अनुमानित लागत: रू. १ खर्ब १ अर्ब ६३ करोड।

### ६.२.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/ वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश

- हालसम्मको समष्टिगत प्रगति: भौतिक: **६६.९१%**, वित्तीय: **६२.६१%**
    - कालोपत्रे सडक निर्माण: १२५९ कि.मी.
    - पुल/ कल्भर्ट निर्माण: १४२ वटा

### ६.२.७. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति

- भौतिक लक्ष्य: १०० कि.मि. सडक कालोपत्रे तथा १० वटा पुल निर्माण सम्पन्न गर्ने
- प्रगति: ६४ कि. मि. सडक कालोपत्रे तथा १० वटा पुल/ कल्भर्ट निर्माण सम्पन्न
- वित्तीय लक्ष्य: शुरुको: ३ अर्ब ४९ करोड (संशोधित: ५ अर्ब ३२ करोड ४९ लाख)
- प्रगति: ५ अर्ब २१ करोड ७६ लाख

### ६.२.८. आ.व २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य-मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण

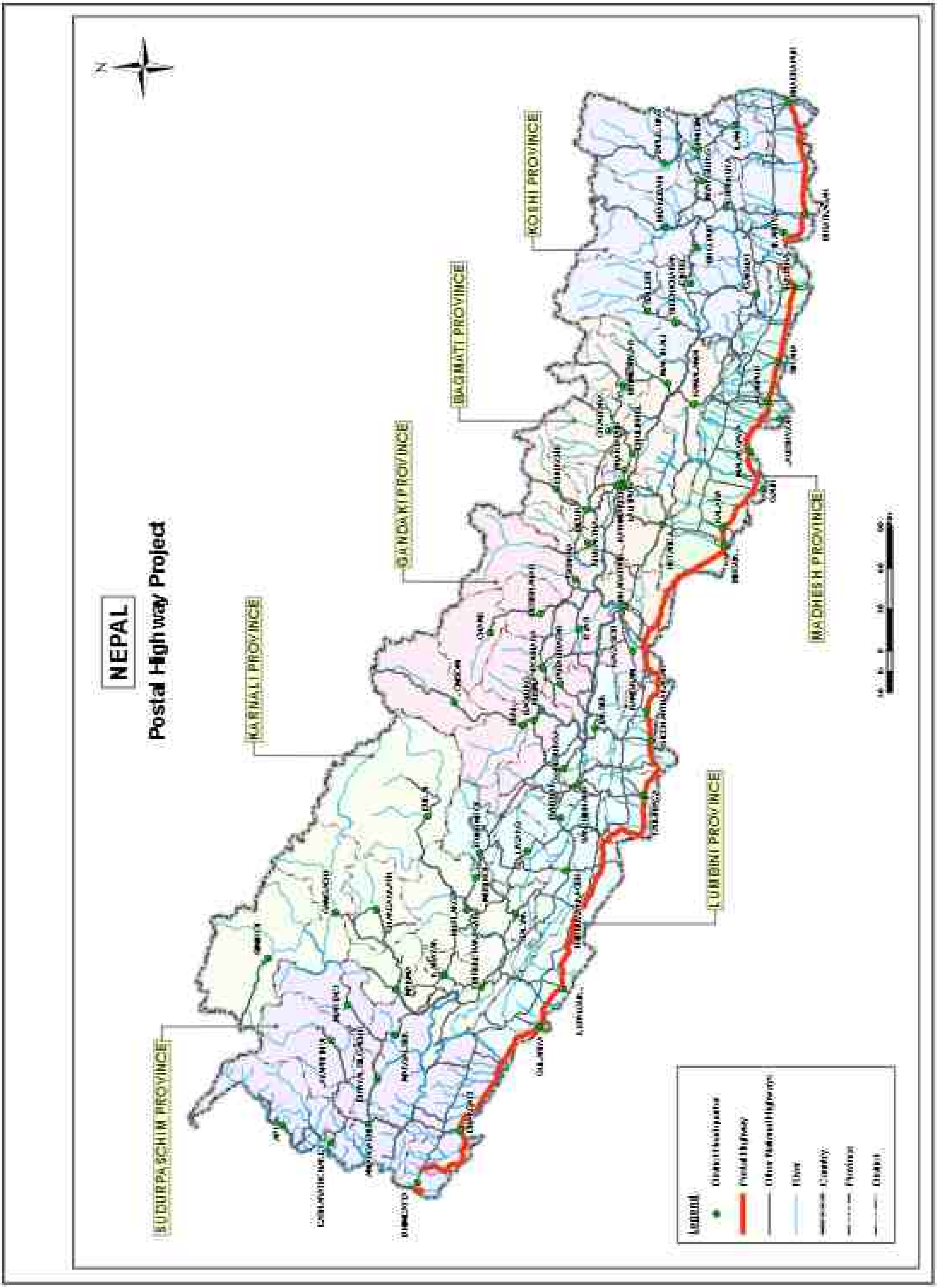
- ६४ कि.मि. कालोपत्रे सडक निर्माण सम्पन्न तथा १० (७ वटा पुल तथा ३ वटा कल्भर्ट) वटा पुल/ कल्भर्ट निर्माण कार्य सम्पन्न भएको छ।

### ६.२.९. बाँकि अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/ क्रियाकलापहरू

- २३४ कि. मी. कालोपत्रे सडक निर्माण गर्नुपर्ने
- ९६ वटा पुलपुलेसा/ कल्भर्ट निर्माण गर्नुपर्ने

### ६.२.१०. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकि सडक खण्ड/ पुलहरूको विवरण

- मुख्यत: चितवन राष्ट्रिय निकुन्जको क्षेत्र, कपिलवस्तु/ दाङ्ग जिल्ला सिमानाको जंगल क्षेत्र र दाङ्ग/ बाँकि जिल्ला सिमानाको जंगल क्षेत्रमा पर्ने सडकखण्डहरू र त्यसमा पर्ने पुलपुलेसाहरू।
- भारतीय सरकारको अनुदानमा निर्माण भएका विभिन्न १० वटा सडकहरूको छुट भएका विभिन्न खण्डहरूको निर्माण सम्पन्न गर्नुपर्ने।


NEPAL
Postal Highway Project
SUDURPASCHIM PROVINCE
KARNALI PROVINCE
GANDAKI PROVINCE
BAGMATI PROVINCE
KOSHI PROVINCE
LUMBINI PROVINCE
MADHESH PROVINCE
Legend

### ६.२.११.आ.व. २०८१/८२ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

- आ.व. २०८१/८२ मा ३ अर्ब 30 करोड बजेट विनियोजन भएको
- ७५ कि.मी. सडक कालोपत्रे गर्ने र १० वटा पुल निर्माण गर्ने लक्ष्य रहेको

### ६.२.१२. आयोजना कार्यान्वयनमा देखा परेका समस्याहरू तथा चुनौतीहरू

- आ.व. २०८०/८१ मा माग भएको स्रोत सुनिश्चितता तथा बहुवर्षीय ठेक्का सहमति प्राप्त नहुँदा आयोजना प्रगति र आयोजना सम्पन्न हुने अवधिमा समेत प्रतिकूल असर पर्ने देखिन्छ।
- आ.व. २०८१/८२ मा विनियोजन गरिएको रु. ३ अर्ब ३० करोड बजेट अपुग हुने देखिन्छ। Running Contract को कुल दायित्व नै करिब १६ अर्ब रहेकोले अपेक्षित लक्ष्य हासिल गर्न थप बजेट आवश्यक रहेको छ।
- राष्ट्रिय निकुन्जहरूमा सडक तथा पुल निर्माण गर्न सहज स्थिति छैन।
- हुलाकी योजना कार्यालय, बिरगंज राख्ने वा नराख्ने: गत आ.व. २०७९/८० को मलेप प्रतिवेदन अनुसार कन्टेनजेंसी रकम ३५ लाख अनियमित भएको साथै आ.व. २०८०/८१ को मलेप हुँदा कन्टेनजेंसी रकम पुन: अनियमित हुने देखिन्छ।
- बिरगंज (प्रतिमा चोक) देखि तिल्लाबे पुलसम्मको सडकको मुआव्जा रकम व्यवस्थापन सम्बन्धमा: उक्त सडक खण्ड Indian Grant बाट २ लेनमा कालोपत्रेको काम सम्पन्न भएको तर जग्गा अधिग्रहण नभएको अवस्थामा छ। साथै, सडक सिमा १५/१५ मिटर दायाँ/बायाँ भित्र रहेका जग्गा हाल मालपोत कार्यालयमा किनबेच गर्न रोक्का रहेको अवस्था छ।
- तमागढी-सिम्रौनगढ सडकको मुआव्जा रकम व्यवस्थापन सम्बन्धमा: उक्त सडक खण्ड Indian Grant बाट २ लेनमा कालोपत्रेको काम सम्पन्न भएको तर जग्गा अधिग्रहण गर्ने निर्णय भएपनि मुआव्जा वितरण नभएको अवस्था छ। साथै, जिल्लास्तित मुआव्जा दर निर्धारण समितिको निर्णय अनुसार करिब २ अरब ९७ करोड आवश्यक देखिन्छ।
- नेपाल-भारत सिमा विवादले कञ्चनपुर जिल्ला, बेलौरी न.पा वडा नं ८ कालोपुलदेखि इटाभट्टा मोड पचुईसम्म १४०० मिटर लम्बाई र कैलाली जिल्ला, टिकापुर न.पा वडा नं ८ मोहना पुल खण्डमा ३४० मिटर लम्बाईमा सडक निर्माण कार्यमा अवरुद्ध रहेको छ।
- Project Handover हुन बाँकी रहेका सडकहरूको मर्मत सम्भार गर्न बजेट व्यवस्थापन हुनपर्नेछ।
- कञ्चनपुर जिल्लामा सुक्लाफाटा निकुन्ज क्षेत्रमा रेखांकन समस्या छ।

- दुम्कीबास त्रिवेणी खण्डमा काम गर्ने/नगर्ने विवाद रहेको छ, निकुन्ज क्षेत्र तथा घना जंगल हुनु।
- Utility relocation /Electric pole shifting मा NEA बाट (overestimate including replacement of all old pole by new pole and all accessories) पूर्णरूपमा सहयोग प्राप्त नहुनु।

### ६.२.१३.समस्या समाधानका उपायहरू र योजना कार्यालय/निर्देशनालयबाट भएका प्रयासहरू

- थप बजेट व्यवस्थापनका लागि सडक विभाग, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय र अर्थ मन्त्रालयबाट आवश्यक पहल भइरहेको छ। बिरगंज (प्रतिमा चोक) देखि तिल्लाबे पुलसम्मको सडकको मुआब्जा रकम व्यवस्थापनको लागि जग्गा अधिग्रहण गरी मुआब्जा वितरण गर्ने प्रक्रिया अघि बढाउनु पर्नेछ, वा मालपोत कार्यालयमा रोक्का रहेका जग्गा किनबेच गर्न नेपाल सरकारबाट फुकुवा हुनु पर्ने।
- तामागढी-सिम्रौनगढ सडकको मुआब्जा रकम व्यवस्थापनको लागि गत विगत आ.व. हरूमा बजेट व्यवस्थापनको लागि टिप्पणी फाइल पेश गरिएको थियो, तर हालसम्म रकम व्यवस्थापन नभएको र चालु आ.व. २०८१/८२ मा पनि बजेट व्यवस्थापनको लागि फाइल पेश गरिएको छ।
- नदिजन्य निर्माण सामग्रीको उपलब्धतामा सहजता गरिदिन पटक-पटक प्रशासन, स्थानीय तहका प्रमुख र जनप्रतिनिधिहरूसँग छलफल गरिएको छ र राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाका लागि सहज उपलब्ध गराउने निर्णय समेत भएको भएता पनि वनक्षेत्र भित्र रहेको कारण कार्यान्वयनमा कठिनाईका लागि आवश्यक पहल भइरहेको छ।
- नेपाल-भारत सिमाबारेको विवादले कञ्चनपुर जिल्लाको १७०० मिटर सडक निर्माण कार्यलाई अवरुद्ध गरेको छ र सिमाबारेको विवाद सम्बन्धमा परराष्ट्र मन्त्रालयमा पत्राचार भइसकेको छ।
- बाकी रहेका सडक तथा पुलहरूको ठेक्का व्यवस्थापनका लागि स्रोत सुनिश्चितता र खरिद गुरुयोजना स्वीकृति हुनु पर्ने।

### उत्तर दक्षिण राजमार्ग

रणनीतिक, व्यापारिक, ऐतिहासिक, र सामरिक महत्त्व भएका उत्तर-दक्षिण सडक संजालबाट दुई छिमेकी चीन र भारतसँग व्यापार सम्बन्ध मजबुत गर्ने लक्ष्यअनुरूप नेपाल सरकारले प्रमुख आठवटा सडक संजाल निर्माण गर्ने लक्ष्य राखेको छ। आठवटा उत्तर-दक्षिण करिडोरमध्ये तीनवटा सडकलाई नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवका आयोजना सूचीमा राखेर प्राथमिकताका साथ निर्माण गरिरहेको छ।

नेपाल सरकारले उत्तर-दक्षिण जोड्ने तीनवटा सडक, कर्णाली, कालिगण्डकी, र कोशी राजमार्गलाई २०६४ सालदेखि निर्माण सुरु गरेको हो। २०६६ सालदेखि नेपाल सरकारले यी राजमार्गहरूलाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजनामा सूचीकृत गरेर प्राथमिकताका साथ ट्र्याक खोल्ने र स्तरोन्नति गर्ने कार्य कार्यान्वयन भइरहेको छ।

क) कोशी करिडोर

दक्षिणी नाका मोरङको रानीदेखि संखुवासभाको किमाथांका जोड्ने यो राजमार्ग ३४५ कि.मि. लामो छ। खाँदबारी-किमाथांका १६२ कि.मि.मध्ये १४ कि.मि. ट्र्याक खोल्न नेपाली सेनाबाट निर्माण कार्य भइरहेको छ। रानीदेखि संखुवासभाको सदरमुकाम खाँदबारीसम्म कालोपत्रे भइसकेको छ। खाँदबारी-दोभान-च्याम्त्यांग १३४ कि.मि. खण्डमा स्तरोन्नति कार्य चलिरहेको छ।

कोशी राजमार्ग विराटनगरको रानी भन्सार नाकाबाट संखुवासभाको किमाथांका सिमासम्म 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 भारतबीच व्यापार बढ्न सक्ने देखिन्छ। यो राजमार्गको उत्तरी सिमाबिन्दु किमाथांकाबाट तिब्बतको दोस्रो ठूलो व्यापारिक सहर सिगात्से ३०० कि.मि. दूरीमा पर्छ। अर्को तर्फ, दक्षिणी सिमा विराटनगरबाट भारतको कोलकातामा सामान ओसार-पसार हुने धेरै पुरानो नाका हो। किमाथांका हुँदै सिगात्से जोडिने सडक अरुण नदीको तिरैतिर पर्ने भएकाले उच्च हिमाली क्षेत्र भए पनि हिउँ बाधक हुँदैन। यो सडक सम्पन्न भएपछि विराटनगर हुँदै बंगलादेश, भारत, चीन, र भूटानको समेत व्यापारिक साझेदारी केन्द्रको रूपमा विकास हुन सक्ने देखिन्छ।

ख) कालिगण्डकी करिडोर

नेपालको करिब मध्यभागबाट उत्तर सीमा कोराला देखि दक्षिण सिमा ठोरीसम्म जोड्ने यो सडक करिब ४४२ कि.मि. रहेको छ। ४४२ कि.मि. सम्पूर्ण खण्डमध्ये पहिलो खण्ड गैडाकोट-राम्दी-मालढुंगा सडक २४० कि.मि. स्तरोन्नति कार्य सडक सुधार तथा विकास योजना अन्तर्गत गैडाकोट-राम्दी-मालढुंगा सडक योजना कार्यालय पाल्पाबाट कार्यान्वयन भइरहेको छ। दोस्रो खण्ड मालढुंगा-बेनी-जोमसोम-कोरला करिब २०२ कि.मि. स्तरोन्नति गर्ने कार्य बेनी-जोमसोम-कोरला सडक योजना जोमसोमबाट निर्माणाधीन छ। मुस्ताङको उपल्लो भाग अर्थात् जोमसोमबाट कोरला सम्म ११० कि.मि. सडकमा पानी कम पर्ने भएकाले बाढी पहिरोका कारण बाटो बन्द हुने सम्भावना न्यून छ भने १६ गाविसमध्ये छोसेर, छुनुप, सुर्खानन, धमी, चाराङसहित ६ वटा गाविसको दैनिक जीवनयापन तिब्बती सिमासँग जोडिएको छ। तिब्बतको सागा सहरबाट कोरला नाका हुँदै चिनियाँ ट्रकमा सामान आयात हुन्छ। सागा तिब्बतको दक्षिणी राजमार्गले छोएको सहर हो। यस हिसाबले ४४२ कि.मि. यो सडक स्थायी नाकाको रूपमा विकास गर्न सकिने सम्भावना छ।

ग) कर्णाली राजमार्ग

कर्णाली राजमार्ग उत्तर-दक्षिण जोड्ने सडकहरू मध्ये महत्वाकांक्षी योजना हो र यो सबैभन्दा कठिन भूगोल भएको स्थानमा निर्माण भइरहेको छ । यस राजमार्गको नेपालगंजको जमुनाह नाकादेखि हुम्लाको सिमाना हिल्सासम्म जोड्ने उद्देश्य रहेको छ । यो राजमार्ग उत्तर-दक्षिण जोड्ने राजमार्गहरू मध्ये सबैभन्दा लामो (६८२ कि.मि.) सडक हुनेछ ।

## ६.३. उत्तर दक्षिण (कोशी) सडक योजना

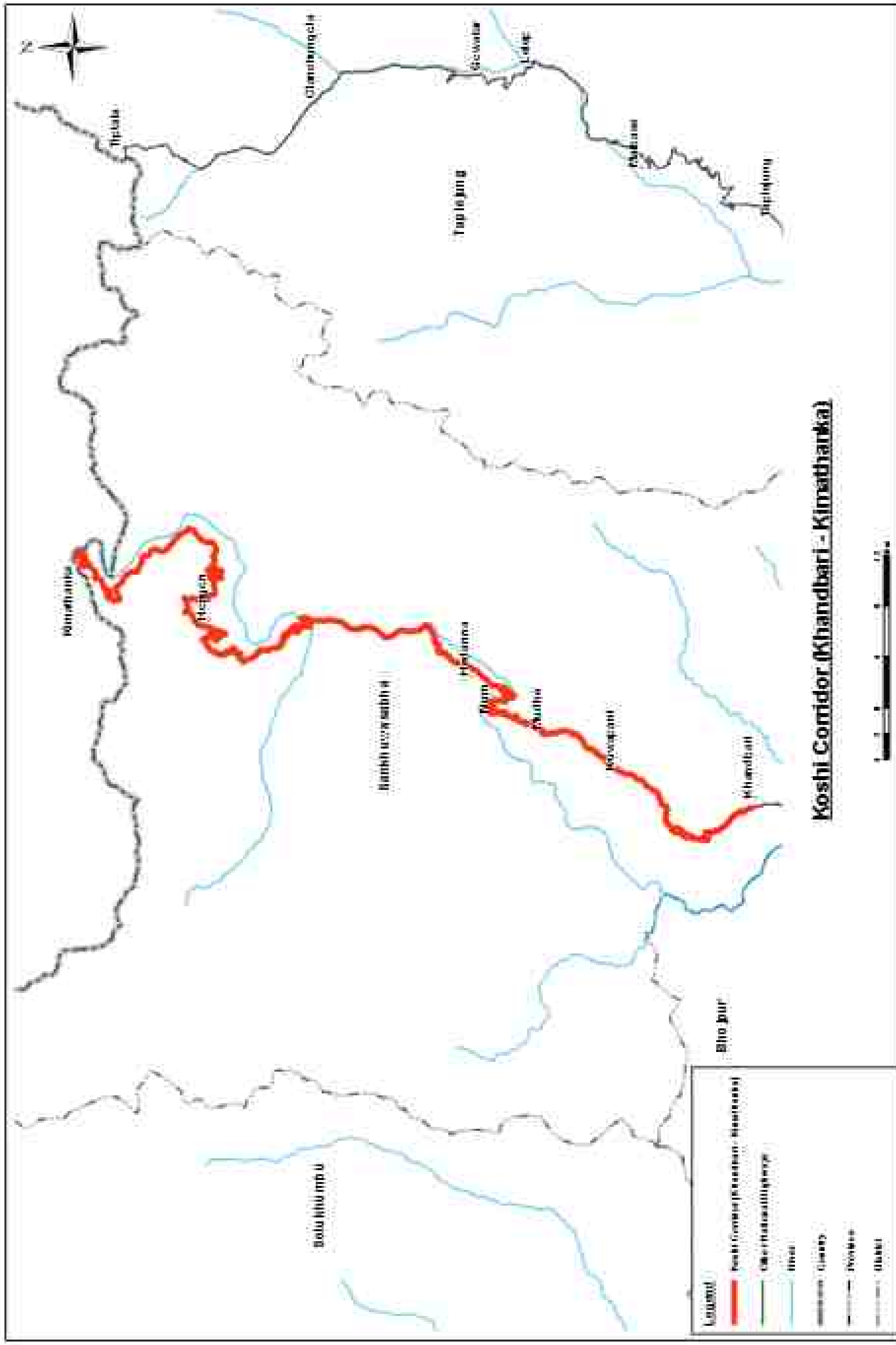
### ६.३.१. आयोजनाको पृष्ठभूमी

उत्तर-दक्षिण (कोशी) सडक योजना खाँदबारी-किमाथांका सडकको लम्बाइ १६२ कि.मि. रहेको छ । दक्षिणको नाका मोरङको रानी हुँदै विराटनगर-धरान-धनकुटा-हिले-लेगुवा-तुम्लिंगटार-खाँदबारी भएर संखुवासभाको किमाथांका सिमासम्म जोड्ने यो राजमार्गको लम्बाइ ३४५ कि.मि. रहेको छ । सोही राजमार्ग हिले-चैनपुर-तुम्लिंगटार खण्ड हुँदै जाँदा करिब ३९० कि.मि. लम्बाइ रहेको छ । रानीदेखि खाँदबारीसम्मको सडक खण्ड कालोपत्रे भइसकेको छ भने हाल खाँदबारीदेखि च्याम्ताङ १३४ कि.मि. सडक खण्ड स्तरोन्नतिको कार्य चालु अवस्थामा रहेको छ ।

यस आयोजनाको मुख्य उद्देश्य नेपाल, भारत र चीनलाई जोडी त्रिदेशीय आवद्धता बढाइ आर्थिक समृद्धि हासिल गर्ने रहेको छ । यस सडक खण्डको अधिकतम उचाइ २७०० मि मात्र रहेको हुँदा बाह्र महिना यातायात आवागमन सम्भव रहेको छ । यद्यपि कमजोर भूविज्ञान र उच्च वर्षायामका कारण हुने जोखिम न्यूनीकरण गर्नु अति आवश्यक रहेको छ । यस खाँदबारी-किमाथांका सडक खण्ड अरुण- दोस्रो, अरुण तेस्रो (९०० मे.वा.), अपर अरुण (१०६१ मे.वा.), किमाथांका हाइड्रो (४५४ मे.वा.) जस्ता ठूला हाइड्रोपावर आयोजनाको पहुँच मार्गको रूपमा समेत रहेको छ । तसर्थ, अत्यधिक महत्वको सडक भएका कारण यस सडक आयोजनालाई नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा समेत अगाडि बढाएको छ ।

### ६.३.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरु

| सि.नं. | स्थान | चेनेज | कैफियत |
|---|---|---|---|
| १ | खाँदबारी | ०+००० | नेपाल भारत सीमा बाट १८३ कि.मि. |
| २ | नुम | ४०+००० | |
| ३ | दोभान | ५०+००० | अरुण ३ जलविद्युत ड्यामसाइट |
| ४ | बरुण | ८०+००० | माथिल्लो अरुण जलविद्युत पहुँच |
| ५ | च्याम्तांग | १३४+००० | |
| ६ | किमाथांका | १६२+००० | नेपाल चीन सिमाना |


Koshi Corridor (Khandbari - Kimathanka)
Taplejung
Sankhuwasabha
Solukhumbu
Bhojpur
Khandbari
Kimathanka
Legend

### ६.३.३. योजना कार्यालयको परिचय र कार्यक्षेत्रहरु।

खाँदबारी देखि किमाथांका १६२ कि.मी. सडक डबल लेनमा कालोपत्रे गर्ने र आवश्यक पुल निर्माण कार्य गर्ने कार्यक्षेत्र रहेको छ। सो सडकको स्तरोन्नती गर्नका लागि संखुवासभा जिल्लाको खाँदबारी नगरपालिकामा उत्तर-दक्षिण कोशी सडक योजना कार्यालय रहेको छ। यस कार्यालयको कार्यक्षेत्र कोशी राजमार्गको खाँदबारी-किमाथांका खण्ड रहेको छ।

### ६.३.४. आयोजनाको अवधि: शुरु र समपन्न हुने मिति

यस आयोजनाको शुरुवात आ.व. २०६५/६६ बाट भएको हो भने सम्पन्न हुने मिति आ.व. २०८५/८६ अनुमानित गरिएको छ। यस आयोजनामा हाल सम्म ९ जना योजना प्रमुखले जिम्मेवारी सम्हाल्नु भएको छ।

### ६.३.५. आयोजनाको लक्ष्य, कूल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु

यस आयोजनाको कूल अनुमानित लागत ११.९३ अर्ब रहेकोमा हाल संशोधित लागत १६.२ अर्ब रहेको छ।

| क्रियाकलाप | ट्र्याक खोली कालोपत्रे गर्ने कार्य | पुल निर्माण |
|---|---|---|
| लक्ष्य | १६२ कि.मी | २३ वटा |

### ६.३.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरुको प्रगति सारंश

यस आयोजनामा हाल सम्म ५ अर्ब ५८ करोड खर्च भइ सकेको छ। साथै समष्टिगत भौतिक प्रगति ३५ प्रतिशत रहेको छ भने वित्तीय प्रगति ३३.८८ प्रतिशत रहेको छ।

| क्रियाकलाप | लक्ष्य | प्रगति | कैफियत |
|---|---|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | १६२ कि.मी | १५९ कि.मी | नेपाली सेना मार्फत भइरहेको |
| ग्राभेल सडक | १६२ कि.मी | ७४ कि.मी | |
| कालोपत्रे सडक | १६२ कि.मी | २ कि.मी | रिजिड पेभमेन्ट |
| पुल निर्माण | २३ वटा | १० | एकुवा पुल २०८१ असार मा बाढिले बगाएको |

| आर्थिक वर्ष | विनियोजित बजेट, करोड | खर्च, करोड | आर्थिक प्रगति, % |
|---|---|---|---|
| २०६७/६८ | १४.२५ | ६.२३ | ४३.७२ |
| २०६८/६९ | ९.७५ | ८.८० | ९०.२६ |
| २०६९/७० | १२.७६ | ११ | ८६.२१ |

| आर्थिक वर्ष | विनियोजित बजेट, करोड | खर्च, करोड | आर्थिक प्रगति, % |
|---|---|---|---|
| २०७०/७१ | १८.९३ | १६.१३ | ८५.२१ |
| २०७१/७२ | ३३ | ३२.९६ | ९९.८८ |
| २०७२/७३ | ३६.९३ | ३४ | ९२.०७ |
| २०७३/७४ | ५१.१७ | ५१.१७ | १०० |
| २०७४/७५ | ४२.८४ | ४२.८३ | ९९.९८ |
| २०७५/७६ | ४७ | ४१.०४ | ८७.३२ |
| २०७६/७७ | ८४ | ६३.५ | ७५.६ |
| २०७७/७८ | ६६.७४ | ५४.५४ | ८१.७२ |
| २०७८/७९ | ८३ | ७०.०६ | ८४.४१ |
| २०७९/८० | ७२.५ | ६८.७४ | ९४.८१ |
| २०८०/८१ | ५७ | ५७ | १०० |
| जम्मा | | ५५८ | |

### ६.३.७. आ.व. २०८०/०८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक र वित्तीय)

यस आ.व. २०८०/८१ को कूल पुँजीगत तर्फको शुरु बजेट रु ७० करोड रहेकोमा संशोधन पश्चात रु ५७ करोड भएको थियो। साथै, वित्तीय प्रगति तर्फ रु ५७ करोड नै खर्च भई सतप्रतिशत प्रगति भएको छ।

### ६.३.८. आ.व. ८०/८१ को सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरुको प्रगति विवरण

| क्रियाकलाप | प्रगति विवरण | कैफियत |
|---|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | ३ कि मी | नेपाली सेना मार्फत भइरहेको |
| ग्राभेल सडक | ४ किमी | |
| कालोपत्रे सडक | २ कि.मी | रिजिड पेभमेन्ट |
| नयाँ सडक स्तरोन्नती गर्ने ठेक्का | २ वटा | |
| सबबेस कार्य | ७ किमी | |

### ६.३.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/ क्रियाकलापहरु

| क्रियाकलाप | बाँकी अवधिमा गर्नुपर्ने | कैफियत |
|---|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | ३ कि मी | नेपाली सेना मार्फत भइरहेको |
| ग्राभेल सडक | ८८ कि मी | |
| कालोपत्रे सडक | १६० कि मी | |
| पुल निर्माण | १३ वटा | |

### ६.३.१०.ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्ड र पुलहरुको विवरण

- दोभान देखि बरुण सम्म सडकको slope protection कार्य र कालोपत्रे गर्ने कार्य (chainage 53+000 to 80+000)
- बरुण देखि च्याम्ताङ सडक कालोपत्रे गर्ने कार्य (chainage 80+000 to 134+000)
- च्याम्ताङ देखि किमाथांका सडक स्तरोन्नती कार्य र कालोपत्रे गर्ने कार्य (chainage 134+000 to 162+000)

| सि.नं. | स्थान/ पुलको नाम | खाँदवारी देखि दुरी (Chainage) | लागत मुल्य भ्याट बाहेक | पुलको लम्बाई | कैफियत |
|---|---|---|---|---|---|
| १ | एकुवा खोला | 70+400 | 4 करोड | २० मि. | बाढिले बगाएको कारण पूनः निर्माण गर्नुपर्ने । |
| २ | थाङ्गजुम खोला | Survey भएर Design को approve को क्रममा रहेका | | | |
| ३ | थोगाङ्ग खोला | | | | |
| ४ | तेजु खोला | | | | |
| ५ | हान्दाक खोला | | | | |
| ६ | अन्य ८ वटा | Survey, Design हुन बाँकी रहेको । | | | |

### ६.३.११.आ.व २०८१/८२ को बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

आ.व २०८१/८२ मा पुँजिगत तर्फ रु ८० करोड बिनियोजन भएको छ ।

| क्रियाकलाप | आ.व २०८१/८२ को लक्ष्य |
|---|---|
| कालोपत्रे सडक | ३० कि.मी. |
| ग्राभेल सडक | १ कि.मी. |
| पुल निर्माण | १ वटा |

### ६.३.१२.आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्या र चुनौतिहरु

- खाँदबारी-दोभान खण्ड उच्च वर्षा हुने (विशेषगरी जुन महिनामा ४०० मिमि सम्म) नुम क्षेत्रमा पर्ने भएकोले मनसूनको समयमा पहिरोका कारण सडक अवरुद्ध हुने गरेको छ । माथिल्लो भूभागमा हिमपातका कारण काम गर्न कठिनाइ भइरहेको छ । साथै, भौगोलिक रूपमा समेत जोखिम रहेको छ ।
- दोभान-बरुण खण्ड भौगोलिक रूपमा कमजोर रहेको कारण पहिरोको जोखिम उच्च रहेको छ ।
- निर्माण स्थल र जिल्लामा गुणस्तरीय ढुङ्गा, ग्राभेल आदि जस्ता निर्माण सामग्रीको अभाव रहेको छ ।

- विगतका ठेक्काहरूमा संरचना (प्लम/ग्याबियन), क्रस ड्रेनेजको परिमाण, संख्या र क्षमताको पूर्वानुमान गरिएको तुलनामा कम भएकाले वर्षातमा समस्या हुने गरेको छ।
- मुआब्जा, विद्युत पोलहरूको र खानेपानीको स्थानान्तरणमा ढिलाइ भइरहेको छ।
- निर्माण व्यवसायीको लो बिडिङ र क्षमताका कारण ढिलाइ हुने गरेको छ।
- कार्यालयमा प्राविधिक जनशक्तिको कमी छ।

६.३.१३.समस्या सामाधानका उपायहरु र योजना कार्यालयबाट भएका प्रयासहरु

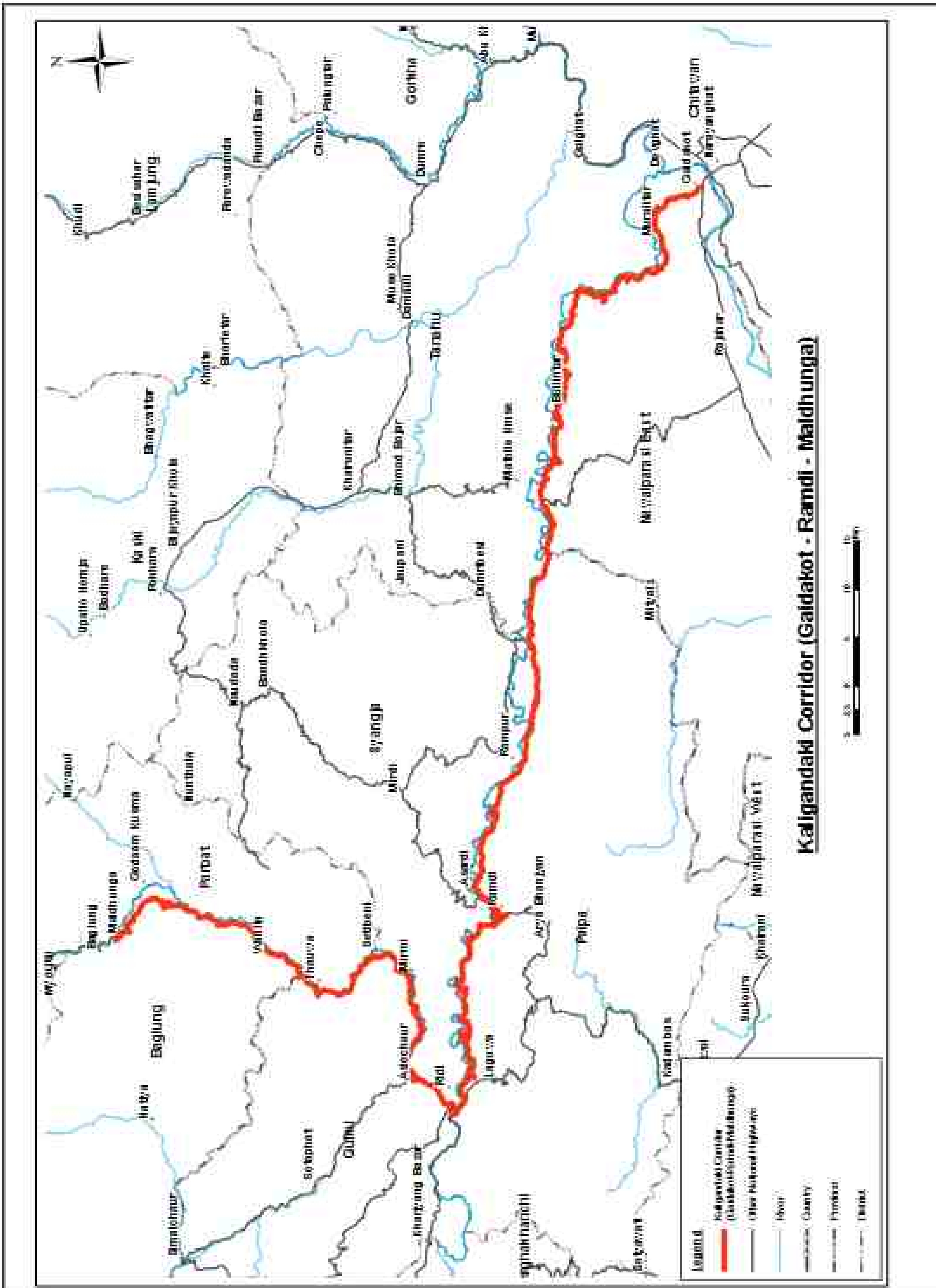
- मनसुनको समयमा ठेक्का भएका स्थानमा निर्माण व्यवसायीमार्फत र ठेक्का नभएका सडक खण्डमा विभागीय एक्स्केवेटर र अपरेटर झिकाइ पहिरो हटाउने र सडक मर्मत गर्ने गरिएको।
- हिमपातको समयमा समेत काम गर्ने वातावरण बनाउने प्रयास गरिएको।
- स्थानीय तहहरूसँग आवश्यक समन्वय गरी निर्माण सामग्रीको व्यवस्थापनमा सहजिकरण गर्ने गरिएको ।
- स्ट्रक्चर, क्रस ड्रेनेज कम भएका सडक खण्डमा सडक विभागसँग आवश्यक समन्वय गरी भेरियसन गर्ने गरिएको।
- खानेपानी कार्यालय, स्थानीय तह, विद्युत प्राधिकरणसँग समन्वय गर्ने गरिएको।
- निर्माण व्यवसायीलाई आवश्यक पत्राचार, मासिक व्यवस्थापन बैठक गर्ने गरिएको।
- आवश्यकता अनुसार मास्टर रोलबाट प्राविधिक जनशक्ति र सुपरभाइजरको व्यवस्था गर्ने गरिएको।

## ६.४. उत्तर दक्षिण कालिगण्डकी कोरिडोर (गैंडाकोट राम्दी मालढुंगा) सडक योजना, पाल्पा

### ६.४.१. १.आयोजनाको पृष्ठभुमि :

राष्ट्रिय गौरवको योजना कालिगण्डकी कोरिडोर नेपालको उत्तर-दक्षिण जोड्ने महत्वपूर्ण सडकको रूपमा रहेको छ। कालिगण्डकी कोरिडोर नवलपुर जिल्लाको गैडाकोटदेखि मुस्ताङ जिल्लाको कोरला नाकासम्म कालिगण्डकी नदिको किनारबाट निर्माण भइरहेको River Alignment हो। यसको लम्बाई करिब ४४२ कि.मि. रहेको छ। देशको आर्थिक, सामाजिक, साँस्कृतिक, पर्यटकिय र धार्मिक महत्त्व बोकेको यस सडकले विशेषगरी दुई छिमेकी मित्र राष्ट्र भारत र चीन बीच हुने व्यापारीक पक्षलाई समेत Trade Transit Route को रूपमा विशेष महत्त्वपूर्ण भूमिका खेल्ने देखिन्छ।

नेपाल सरकारले आ.व. २०६७/६८ बाट छुट्टै योजना कार्यालय खोली निर्माण कार्य सुरु गरेको भएतापनि आ.व. २०७५/७६ बाट मात्रै आयोजनालाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजनामा रूपान्तरण गरी हाल निर्माण कार्य भइरहेको छ। सोही अन्तर्गत नेपाल सरकारबाट यसको निर्माण व्यवस्थापनका लागि दुईवटा कार्यालय, जस अन्तर्गत गैडाकोट-राम्दी-मालढुङ्गा सडक योजना, पाल्पा र मालढुङ्गा-बेनी-जोमसोम-कोरला सडक खण्ड, जोमसोम स्थापना गरी निर्माण कार्य भइरहेको अवस्थामा रहेको छ।



Kaligandaki Corridor (Gaidakot - Ramdi - Maldhunga)

### ६.४.२. योजना कार्यालय परिचय र कार्यक्षेत्र :-

उत्तर दक्षिण कालिगण्डकी कोरिडोर (गैंडाकोट-राम्दी-मालढुंगा) सडक योजना कार्यालय आ.व. २०६७/६८ मा स्थापना भएको थियो।

**योजनाको कार्यक्षेत्र:**

| सडक खण्ड | जिल्ला | लम्बाई, कि.मि. |
|---|---|---|
| कालिगण्डकी कोरिडोर (गैंडाकोट-राम्दी-मालढुङ्गा) | नवलपुर, पाल्पा, गुल्मी, बाग्लुंग | २४० |
| कालिगण्डकी लोकमार्ग (मिर्मि-सेतिबेणी-फलेवास-अर्मादी) | स्याङ्गजा, पर्वत | ५३ |

### ६.४.३. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरु :-

यस योजना कार्यालय अन्तर्गतको राजमार्ग रेखांकन विवरण तथा कार्यान्वयन हुने स्थानहरु तपसिल बमोजिम रहेको छ।

| सि.नं. | स्थान | चेनेज | कैफियत |
|---|---|---|---|
| १ | गैंडाकोट | ०+००० | कालोपत्रे भैसकेको, RIDP अन्तर्गत |
| २ | डेढगाउँ | ७०+ | |
| ३ | रामपुर | ९६+ | |
| ४ | पिपलडाँडा/राम्दी | १३१+ | राम्दी रानीमहल ठेक्का व्यवस्थापनको चरण |
| ५ | रिडी | १६३+ | कालोपत्रे सम्पन्न |
| ६ | हर्मिचोर | १८५+ | |
| ७ | बलेवा | २३०+ | हर्मिचौर बलेवा मालढुंगा खण्ड निर्माणाधीन |
| ८ | मालढुंगा | २४०+००० | |

**कार्यान्वयन हुने स्थानहरु :-**

कालिगण्डकी कोरिडोर (२४० कि.मि.) खण्ड

१. नवलपुरः गैंडाकोट न.पा., बुलिङ्गटार गा.पा., बौदिकाली गा.पा.

२. पाल्पा: निस्दी गा.पा., रामपुर न.पा., रम्भा गा.पा., बगनासकाली गा.पा., तानसेन न.पा.

३. गुल्मी: रुरु गा.पा., सत्यवती गा.पा., कालीगण्डकी गा.पा.

४. बाग्लुङ्ग: जैमुनी न.पा., बाग्लुङ्ग न.पा.

कालिगण्डकी लोकमार्ग (५३ कि.मि.) खण्ड

१. स्याङ्जा: गल्याङ्ग न.पा., कालिगण्डकी गा.पा.

२. पर्वत: व्यादी गा.पा., फलेबास न.पा., कुश्मा न.पा.

### ६.४.४. आयोजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति :-

आयोजना आ.व. २०६६/६७ मा सुरु भई आ.व. २०७९/८० सम्म सम्पन्न गर्ने लक्ष्य लिइएकोमा, योजना विभिन्न कारणले सम्पन्न हुन नसकेको हुँदा योजनाको सम्पन्न गर्ने अवधि आ.व. २०८३/८४ सम्मका लागि संशोधन प्रस्ताव पेश गरिएको छ।

### ६.४.५. ५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु :-

आयोजनाको लक्ष्य : २९३ कि.मि कालोपत्रे सडक तथा ५९ वटा पुल निर्माण गर्ने

आयोजनाको कुल अनुमानित लागत : २५.२२ अर्ब

प्रमुख क्रियाकलापहरु : २९३ कि.मि कालोपत्रे सडक तथा ५९ वटा पुल निर्माण गर्ने

### ६.४.६. हाल सम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तिय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरुको प्रगति सारांश

| ब.ऊ.शि.नं | भौतिक | | | | वित्तीय | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०१११८ तथा ३३७०११११४ | लक्ष्य | प्रगति | प्रतिशत | समग्र प्रगति | लागत | खर्च | प्रतिशत |
| सडक कालोपत्रे कि.मि. | २९३ | १९० | ६४.८४% | ६५% | २०अर्ब | ११.७७ अर्ब | ५९% |
| पुल | ५९ | ४१ | ६९.४९% | | | | |

**वार्षिक विनियोजन तथा खर्च समेत**

| आर्थिक वर्ष | विनियोजित बजेट, करोड | खर्च, करोड | प्रगति, % |
|---|---|---|---|
| २०६७/६८ | ५.०५ | २.९८ | ५९ |
| २०६८/६९ | ६.५३ | ६.५ | ९९ |
| २०६९/७० | २६.०२ | २६.०२ | १०० |
| २०७०/७१ | १२.१४ | ९.२ | ७६ |
| २०७१/७२ | २३.३२ | १५.९ | ६८ |

| आर्थिक वर्ष | विनियोजित बजेट, करोड | खर्च, करोड | प्रगति, % |
|---|---|---|---|
| २०७२/७३ | ३३.०३ | २९.८२ | ९० |
| २०७३/७४ | ३६.५४ | ३३.३४ | ९१ |
| २०७४/७५ | ५६.४५ | ४९.७७ | ८८ |
| २०७५/७६ | १५४.५३ | १३७.९४ | ८९ |
| २०७६/७७ | २००.६ | १०८.०७ | ५४ |
| २०७७/७८ | २९९.८ | २०९.१ | 70 |
| २०७८/७९ | १३८.३ | ११४.९७ | ८३ |
| २०७९/८० | २८३.१४ | २७९.१३ | ९८ |
| २०८०/८१ | १५६.२ | १५४.६ | ९९ |
| जम्मा | | ११७७.३४ | |

## ६.४.७. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक भौतिक/वित्तीय प्रगति

| क्रियाकलाप | लक्ष्य | प्रगति | प्रगति प्रतिशत | कैफियत |
|---|---|---|---|---|
| सडक कालो पत्रे गर्ने (कि.मि.) | ३० | २० | ६७% | समयमै निर्माण व्यवसायीलाई भुक्तानी गर्न नसकिएकोले लक्षित प्रगति हासिल नभएको |
| पुल निर्माण (वटा) | ४ | ४ | १००% | |

## ६.४.८. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरुको प्रगति विवरण

| सडक खण्ड | लम्बाई (कि.मि.) | पुल निर्माण तर्फ | संख्या (वटा) |
|---|---|---|---|
| कालिगण्डकी कोरिडोर अन्तर्गत | | कालिगण्डकी कोरिडोर अन्तर्गत | |
| गैंडाकोट- रामपुर- पिपलडाँडा खण्ड | ३.५ | चौरी खोला पुल, बाग्लुङ्ग | १ |
| रिडि- हर्मिचौर सडक खण्ड | २ | निस्दी खोला पुल, पाल्पा | १ |
| | | लौदीखला पुल, पाल्पा | १ |
| | | फुस्रेखोला पुल, नवलपुर | १ |
| कालिगण्डकी लोकमार्ग अन्तर्गत | | | |
| मिर्मि- सेतिबेनी खण्ड | ३ | | |

| सडक खण्ड | लम्बाई (कि.मि.) | पुल निर्माण तर्फ | संख्या (वटा) |
|---|---|---|---|
| सेतिबेनी- रानीबास खण्ड | ५ | | |
| रानीबास- फलेबास खण्ड | ५ | | |
| जम्मा सडक कालो पत्रे गर्ने कार्य सम्पन्न भएको | २० कि.मि. | जम्मा सम्पन्न पुलहरुको संख्या | ४ वटा |

## ६.४.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने क्रियाकलापहरू :-

| **सडक कालो पत्रे गर्ने कार्य** | **लम्बाई (कि.मि.)** | **कैफियत** | **पुल निर्माण** | **संख्या (वटा)** | **कैफियत** |
|---|---|---|---|---|---|
| **कालिगण्डकी कोरिडोर अन्तर्गत** | | | खोल्सीहरुमा | १४ | |
| गैंडाकोट- पिपलडाँडा खण्ड | ३ | नोट: RIDP ठेक्काको Scope बाट हटाईएको तथा पुलहरुको Approch बाँकी कार्य | | | |
| राम्दी- रानीमहल सडक खण्ड | १८ | ठेक्का व्यवस्थापनको चरणमा रहेको | | | |
| रिडि- हर्मिचौर सडक खण्ड | २ | | | | |
| हर्मिचौर- बलेवा खण्ड | ४० | | | | |
| बलेवा- माल्डुङ्गा खण्ड | १० | | | | |
| **कालिगण्डकी लोकमार्ग अन्तर्गत** | | | | ४ | |
| मिर्मि- सेतिबेनी खण्ड | ७ | | | | |
| फलेबास- अर्माटी खण्ड | १६ | ठेक्का व्यवस्थापन गर्नुपर्ने | | | |
| **जम्मा सडक कालो पत्रे बाँकी कार्य** | **९५ कि.मि.** | | **जम्मा पुलहरुको संख्या** | **वटा** | |

## ६.४.१०. हाल सम्म ठेक्का व्यवस्थापन गर्न बाँकी रहेका सडक खण्ड/ पुलहरुको विवरण :-

| सडक कालो पत्रे गर्ने कार्य | लम्बाई (कि.मि.) | कैफियत | पुल निर्माण | संख्या (वटा) | कैफियत |
|---|---|---|---|---|---|
| **कालिगण्डकी कोरिडोर अन्तर्गत** | | | स-साना खोलाहरुमा | १४ | |
| गैंडाकोट- पिपलडाँडा खण्ड | १.५ | भौगोलिक कठिनाई भएको र थप अध्ययन गरेर मात्र कालोपत्रे गर्नुपर्ने भएकोले RIDP ठेक्काको Scope बाट हटाईएको । | | | |

| सडक कालो पत्रे गर्ने कार्य | लम्बाई (कि. मि.) | कैफियत | पुल निर्माण | संख्या (वटा) | कैफियत |
|---|---|---|---|---|---|
| राम्दी- रानीमहल सडक खण्ड | १८ | ठेक्का व्यवस्थापनको चरणमा रहेको | | | |
| **कालिगण्डकी लोकमार्ग अन्तर्गत** | | | खोलामा पुल | ४ | |
| फलेबास- अर्मादी खण्ड | १६ | ठेक्का व्यवस्थापन गर्नुपर्ने | | | |
| जम्मा | ३५.५ कि.मि. | | जम्मा | वटा | |

## ६.४.११. आ.व. २०८१/८२ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण :-

| ब.उ.शि.नं. | दायित्व, रु करोड | विनियोजन | भौतिक लक्ष्य | |
|---|---|---|---|---|
| | | | कालोपत्रे कि. मि. | पुल (संड्ख्या) |
| ३३७०१११८ | ५३.३० | ९९.९५ | ३० | ७ |
| ३३७०११११ | Outstanding कार्यको भुक्तानी गर्ने प्रयोजन | १४.९७ | | |
| ३३७०११३२ | | ०.३५ | | ७ |

## ६.४.१२. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्याहरु तथा चुनौतीहरु

- प्रयाप्त बजेटको अभाव ।
- एकै पटक सम्पूर्ण लम्बाइमा ठेक्का हुन नसकेको कारण कतै ठेक्का सम्पन्न भइसकेको छ, तर कतै हालसम्म ठेक्का हुन सकेको छैन ।
- जटिल भौगोलिक बनावटका कारण कतिपय सडक खण्डमा एक्स्काभेटर/ब्रेकर लगाई सडक चौडा पार्न नसकिएको सन्दर्भमा सुरक्षा निकायसँग समन्वय गरी ब्लास्टिङ गराई सडक निर्माण गराउनु पर्ने भएकाले लामो समय लागेको ।

### ६.४.१३. समस्या समाधानका उपायहरु र योजना कार्यालय निर्देशनालयबाट भएका प्रयासहरु :-

| समस्या | समाधानका प्रयासहरू/सुझावहरू |
|---|---|
| • समयमा बजेट प्राप्त नहुँदा आयोजनाको समग्र कार्य प्रगति लक्ष्य अनुरुप प्राप्त गर्नमा कठिनाई हुने गरेको । | • समयमै बजेटको पर्याप्तता को विषयमा तालुक निकायमा जानकारी गराईएको । <br> • सुझाव: समयमै बजेट निकासा हुँदा कार्य प्रगति लक्ष्य अनुरुप प्राप्त गर्न सहज हुने । |
| • मिर्मि-सेतिवेनी-रानीपानी-फलेबास-अर्मादी-कुश्मा खण्डको २१ कि.मि कालोपत्रे सम्पन्न भैसकेको र अन्य समेत कालोपत्रे हुँदै गरेको अवस्थामा सो सडक खण्ड राष्ट्रिय राजमार्ग सूची भित्र नपर्ने भएकोले कालोपत्रे सम्पन्न भैसकेको सडकको मर्मत सम्भारको व्यवस्थापनमा समस्या । | • सडक बिभागबाट मर्मत सम्भार गर्ने निर्णय हुनुपर्ने वा प्रदेश सरकार अथवा स्थानीय सरकारले गर्ने सुनिस्चित भएमा हस्तान्तरण गर्नुपर्ने । |

## ६.५. काली गण्डकी कोरिडोर (बेनी जोमसोम कोरोला) सडक योजना

### ६.५.१. आयोजनाको पृष्ठभूमी

यस कालीगण्डकी कोरिडोर (बेनी-जोमसोम-कोरला) सडक उत्तर-दक्षिण लोकमार्ग अन्तर्गतको राष्ट्रिय गौरवको सडक योजना हो । विगतमा पोखरा सडक डिभिजन तथा बागलुङ सडक डिभिजनबाट यस सडकको निर्माण तथा मर्मत सम्भार हुँदै आएकोमा बि.सं. २०७३/०८/१२ मा क्याबिनेटको निर्णयमार्फत यस सडकलाई छुट्टै योजनाको रूपमा स्थापना गरिएको हो ।

सुरुमा यस सडक रणनीतिक सडक सञ्जाल अन्तर्गत सहायक सडक (F042) रहेकोमा मिति २०७६/०२/०६ बाट राष्ट्रिय राजमार्ग NH048 (तानसेन–रिडी–कोरला खण्ड) मा रूपान्तरण गरिएको हो । यस सडक तीन जिल्ला पर्वत, म्याग्दी, र मुस्ताङमा पर्दछ । यस सडकको सुरुवात बिन्दु पर्वत जिल्लाको मालढुंगा हो भने अन्तिम बिन्दु मुस्ताङ जिल्लाको कोरला हो । यस सडकको कुल लम्बाइ २०२ कि.मि. रहेको छ । यस योजनाको कुल लागत १० अर्ब रहेको छ ।

यस सडक योजनाको मूल उद्देश्य नेपालको दक्षिण भूभागलाई उत्तर भूभागसँग हरेक मौसममा चल्ने सडक सञ्जालबाट जोड्नु तथा चीन र नेपाल सीमाको कोरला नाका सञ्चालनमा ल्याउनु रहेको छ । यस कार्यका लागि विभिन्न स्थानमा पुल निर्माण तथा सडक स्तरोन्नतिको कार्य गर्नु पर्ने तथा गरिरहेको अवस्था छ । विभिन्न निर्माण व्यवसायीद्वारा ठेक्कामार्फत उक्त कार्यहरू निर्माण भइरहेका छन् ।

### ६.५.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरु

| सि.नं. | स्थान | चेनेज | कैफियत |
|---|---|---|---|
| १ | मालढुंगा | ०+००० | गैंडाकोट बाट कि.मि. २४०+००० |
| २ | बेनी | १३+ | |
| ३ | गलेश्वोर | १७+ | |
| ४ | तातोपानी | ३६+ | |
| ५ | घासा | ५१+ | |
| ६ | लेते | ५७+ | |
| ७ | जोमसोम | ८२+ | |
| ८ | कागबेनी | ९५+ | |
| ९ | लो मान्थान्ग | १८०+ | |
| १० | कोराला | २०२+ | गैडाकोट बाट कि.मि. ४४५+ |

मालढुंगा देखि कोरला सम्म ग्राभेल तथा कालोपत्रे गर्ने र आवश्यक पुल निर्माण कार्य गर्ने कार्यक्षेत्र रहेको छ।

### ६.५.३. योजना कार्यालयको परिचय र कार्यक्षेत्रहरु।

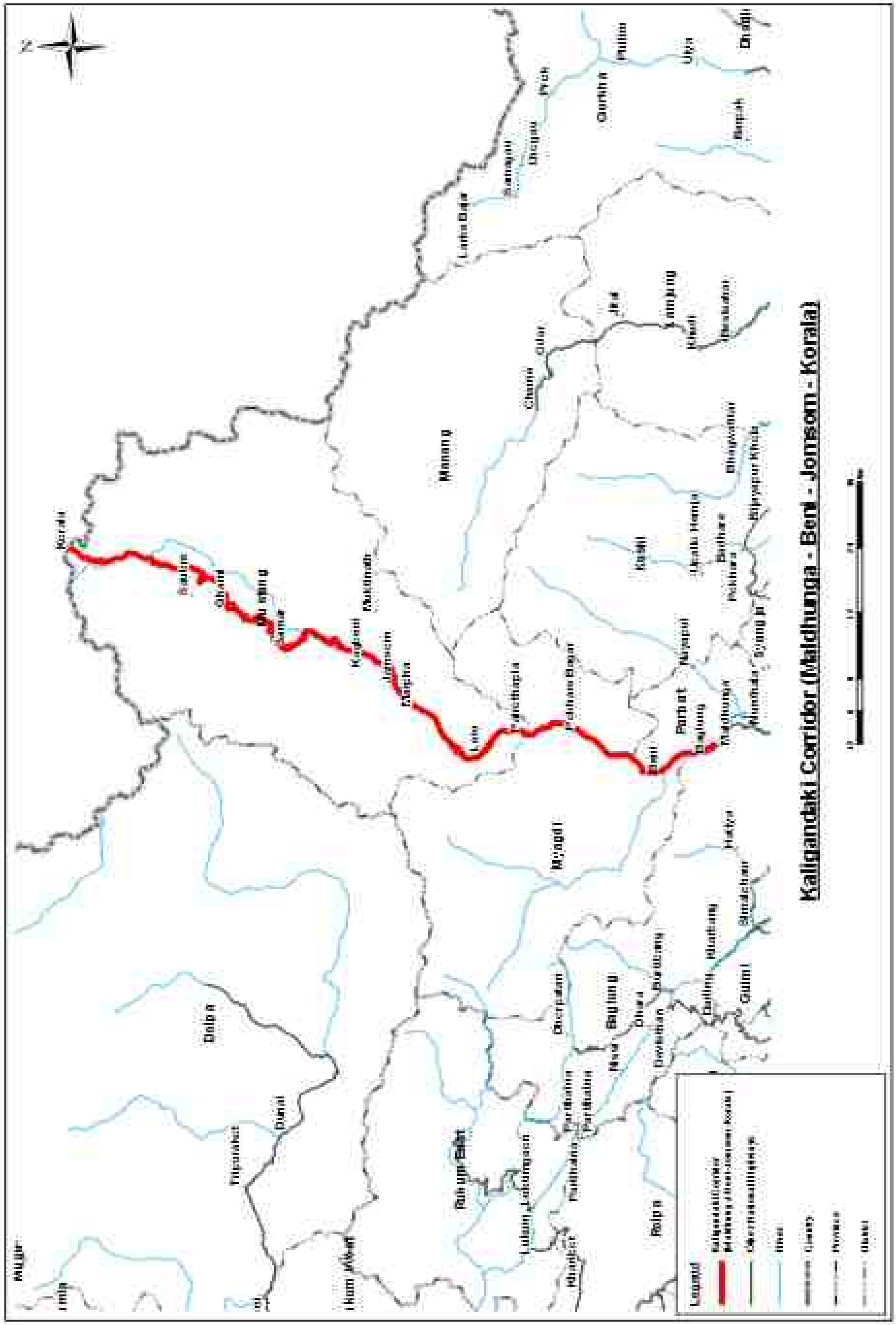
वि. सं. २०७३/०८/१२ को मन्त्रिपरिषदको निर्णय अनुसार उत्तर दक्षिण कालिगण्डकी कोरिडोर (बेनी जोमसोम कोराला) सडक योजना, जोमसोम छुट्टै योजना कार्यालयको रुपमा स्थापना गरिएको हो।

**योजनाको कार्यक्षेत्र:**

| सडक खण्ड | जिल्ला | लम्बाई, कि.मि. |
|---|---|---|
| कालिगण्डकी कोरिडोर (मालढुंगा-बेनी- जोमसोम-कोराला) | पर्वत, म्याग्दी, मुस्ताङ्ग | २०२ |

### ६.५.४. आयोजनाको अवधि, शुरु र समपन्न हुने मिति

यस आयोजनाको शुरुवात आ.व. २०७३/७४ बाट भएको हो भने सम्पन्न हुने मिति २०८१/८२ रहेकोमा हाल संशोधित मिति आ.व २०८२/८३ प्रस्ताव गरिएको छ।


Kaligandaki Corridor (Maldhunga - Beni - Jomsom - Korala)

### ६.५.५. आयोजनाको लक्ष्य, कूल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु

यस आयोजनाको कूल अनुमानित लागत १०.५७ अर्ब रहेको छ। कागबेनी-कोरला खण्ड समेत कालोपत्रे गर्ने अवस्थामा संशोधित लागत अनुमान रु १५ अर्ब हुन सक्ने देखिएको छ। साथै, कूल लक्ष्य २०२ कि.मि. डबल लेनमा स्तरोन्नती गरी ग्राभेल/कालोपत्रे गर्ने र आवश्यक पुलहरू निर्माण गर्ने रहेको छ।

| क्रियाकलाप | लक्ष्य |
|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | २०२ कि.मी |
| ग्राभेल सडक | ९७ कि.मी |
| कालोपत्रे सडक | १०५ कि.मी |
| पुल निर्माण | १९ वटा |

### ६.५.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरुको प्रगति सारांश

यस आयोजनामा समष्टिगत भौतिक प्रगति ८३ प्रतिशत रहेको छ भने वित्तीय प्रगति ८० प्रतिशत रहेको छ।

| क्रियाकलाप | लक्ष्य | प्रगति | कैफियत |
|---|---|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | २०२ कि.मी | २०२ कि.मी | |
| ग्राभेल सडक | ९७ कि.मी | ८७ कि.मी | |
| कालोपत्रे सडक | १०५ कि.मी | ६० कि.मी | रिजिड पेभमेन्ट (५ कि.मि) समेत |
| पुल निर्माण | १९ वटा | १० | |
| सम्पन्न पुल: रघुघाट, घट्टेखोला, लेते, छाक्तांग, स्याङ्, पान्दाखोला, लोमंथांग, किम्लिंग, नाम्दोक, भर्मा<br>निर्माणाधिन पुल: सेती, मार्फाछुसांग, कगबेनि, घनी र चरांग खोला पुल<br>ठेक्का तोडिएको: रुप्से, खहरे, कैकु र लार्जुंग खोला पुल | | | |

वार्षिक विनियोजन तथा खर्च समेत

| आर्थिक वर्ष | विनियोजित बजेट, करोड | खर्च, करोड | प्रगति, % |
|---|---|---|---|
| २०७३/७४ | ४७.२८ | ४५.९३ | ९७ |
| २०७४/७५ | १५१.२८ | १५१.२८ | १०० |
| २०७५/७६ | १४७.९ | १३१ | ८९ |
| २०७६/७७ | ११३.४५ | ९०.२५ | ७९ |
| २०७७/७८ | १२४.०५ | ९३.४९ | 75 |
| २०७८/७९ | ११५.३९ | ८४.७६ | 73.४६ |

| आर्थिक वर्ष | विनियोजित बजेट, करोड | खर्च, करोड | प्रगति, % |
|---|---|---|---|
| २०७९/८० | ६६.५९ | 57.०१ | ८५.६१ |
| २०८०/८१ | ७२.८२ | ७२.७८ | ९९.९५ |
| जम्मा | | ७२६.५ | |

## ६.५.७. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक र वित्तीय)

यस आ.व. को कूल पूँजीगत तर्फको सुरु बजेट रु ७२.८२ करोड रहेको थियो। साथै, वित्तीय प्रगति तर्फ ७२.७८ करोड खर्च भई ९९.९४ प्रतिशत प्रगति भएको छ। भौतिक प्रगति सतप्रतिशत नै भएको छ।

## ६.५.८. आ.व. २०८०/८१ को सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरुको प्रगति विवरण

| क्रियाकलाप | प्रगति विवरण | केफियत |
|---|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | | सम्पन्न भईसकेको |
| ग्राभेल सडक | १० किमी | |
| कालोपत्रे सडक | २३ कि.मी | |
| सडक मर्मत/स्तरोन्नती गर्ने ठेक्का | १ वटा | सम्पन्न भईसकेको |
| पुल निर्माण कार्य | ६ वटा | |

## ६.५.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/ क्रियाकालपहरु

| क्रियाकलाप | बाँकी अवधिमा गर्नुपर्ने | केफियत |
|---|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | | सम्पन्न भईसकेको |
| ग्राभेल सडक | १० कि मी | |
| कालोपत्रे सडक | ४५ कि मी | |
| पुल निर्माण | ९ वटा | |

## ६.५.१०. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्ड र पुलहरुको विवरण

यस आयोजनामा ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्डहरु देहाय बमोजिम रहेका छन्।

- बेनी देखि घासा सम्मका slope protection कार्यमा ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी (chainage १३+००० to ३७+०००)
- कागबेनी देखि कोरला सम्म सडकको slope protection कार्य र कालोपत्रे गर्ने कार्य (chainage १०५+००० to २०२+०००)

साथै आयोजनामा ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेको पुलहरुको विवरण देहाय बमोजिम रहेको छ।

- भुरुङ खोला पुल, तातोपानी, म्याग्दी : Survey भएर Design भईरहेको
- द्वारी खोला पुल, दाना, म्याग्दी : Survey हुन बाँकी रहेको
- रुप्से खोला पुल : ठेक्का तोडिएकोले पुनः ठेक्का लगाउन पर्ने
- खहरे खोला पुल : ठेक्का तोडिएकोले पुनः ठेक्का लगाउन पर्ने
- कैकु खोला पुल : ठेक्का तोडिएकोले पुनः ठेक्का लगाउन पर्ने
- लार्जुंग खोला पुल : ठेक्का तोडिएकोले पुनः ठेक्का लगाउन पर्ने
- तान्बे खोला पुल, मुस्ताङ : Survey हुन बाँकी रहेको

### ६.५.११. आ.व २०८१/८२ को बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

आ.व. २०८१/८२ मा पुँजिगत सडक (ब.उ.सि.नं. ३३७०१११८) तर्फ रु ८९.९०४ करोड र पुल (ब.उ.शि.नं. ३३७०११३२) तर्फ रु ३.४५ करोड बिनियोजन भएको छ।

| क्रियाकलाप | आ.व. २०८१/८२ को लक्ष्य |
|---|---|
| कालोपत्रे सडक | २० कि मि |
| ग्राभेल सडक | १० कि मि |
| पुल निर्माण | ६ वटा |

### ६.५.१२. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्या र चुनौतिहरु

- Row Clear नभएको, राजपत्रमा उल्लेख नभएकोले सार्वजनिक उपयोगिता (Public utilities) स्थानान्तरण गर्न समस्या भएको।
- सडक विभागको स्वीकृति नलिई जथाभावी शाखा सडक खोल्ने/खन्ने कार्यले समस्या भएको।
- कमजोर भौगोलिक धरातलका कारण अत्यधिक पहिरो तथा कालिगण्डकी नदीको कटानले समस्या भएको।
- वन, सम्मानित अदालत तथा स्थानीय सरकारबाट पटक-पटक नदीजन्य निर्माण सामग्री संकलन (Collection) गर्ने कार्यमा रोक लगाइएको।
- घर टहराको क्षतिपूर्ति रकम अपुग भएको भन्दै घर टहरा नहटाउँदा निर्माण कार्यमा समस्या भएको।

### ६.५.१३. समस्या सामाधानका उपायहरु र योजना कार्यालयबाट भएका प्रयासहरु

- Type of terrain, Settlement type, Importance of road को आधारमा ROW निर्धारण गरिनु पर्ने।

- Slope Stabilization र River Training का विषयहरू DPR मा उल्लेख हुनु पर्ने ।
- हरेक स्थानीय तहमा EIA/IEE गरी कानुनी रूपमा निर्माण सामग्रीका स्रोतहरू पहिल्यै परिभाषित गर्नु पर्ने ।
- काभ्रे भीर लगायतका स्थान तथा अत्यधिक पानी पर्ने र पहिरो जाने स्थानमा कालोपत्रे (DBSD) को सट्टा Asphalt Overlay/Rigid Pavement को कार्य आवश्यक रहेको हुँदा सो विषय सम्बोधन हुनुपर्ने ।

## ६.६. कर्णाली कोरिडोर दक्षिण खण्ड (खुलालु सल्लिसल्ला सडक योजना)

## ६.७. आयोजनाको पृष्ठभूमी

खुलालु-सलिसल्ला सडक योजना दक्षिण खण्ड बि.सं. २०८० मंसिर १३ गते स्थापना भएको हो । यस योजनाको कुल लम्बाइ १२३ कि.मि. रहेको छ । यस आयोजनाको मुख्य उद्देश्य नेपाल र चीन जोडेर दुई देशीय आवद्धता बढाई आर्थिक समृद्धि हासिल गर्ने उद्देश्य रहेको छ । यस सडकले कालिकोट, बाजुरा, मुगु र हुम्ला जिल्लाका जनतालाई यातायात सेवा प्रदान गर्दछ । यस सडकलाई प्रसिद्ध रारा तालको छोटो पहुँच मार्गको रूपमा पनि विकास गर्न सकिन्छ । तसर्थ, अत्यधिक महत्वको सडक भएका कारण यस सडक आयोजनालाई नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा समेत अगाडि बढाएको छ ।

### ६.७.१. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरु

| सि.नं. | स्थान | चेनेज | कैफियत |
|---|---|---|---|
| १ | खुलालु | ०+००० | नेपाली सेनाबाट केहि वर्ष अघि ट्र्याक खोलिएको र आ.व. २०८०/८१ बाट बाजुराको कोल्टीमा योजना कार्यालय स्थापना गरी स्तरोन्नति कार्य प्रारम्भ । |
| २ | पिलिच्चौर | ६०+००० | |
| ३ | सल्लिसल्ला | १२३+००० | |

खुलालु देखि सल्लिसल्ला सम्म १२३ कि मी सडक डबल लेनमा कालोपत्रे गर्ने र आवश्यक पुल निर्माण कार्य गर्ने कार्यक्षेत्र रहेको छ ।

### ६.७.२. योजना कार्यालयको परिचय र कार्य क्षेत्रहरु ।

खुलालु देखि सल्लिसल्ला सम्म १२३ कि मी सडक स्तरोन्नती गर्नका लागि बाजुरा जिल्लाको कोल्टीमा उत्तर दक्षिण कर्णाली कोरिडोर (खुलालु सल्लिसल्ला) सडक योजना कार्यालय स्थापना गरिएको छ ।

### ६.७.३. आयोजनाको अवधि शुरु र सम्पन्न हुने मिति

खुलालु सल्लिसल्ला सडक खण्डमा विगतमा हिल्सा सिमिकोट सडक योजनाबाट केहि कार्यहरु भैरहेकोमा आ.व. २०८०/८१ बाट अलग्गै योजना कार्यालय स्थापना भै कार्य शुरु गरिएको हो। यस आयोजनाको अनुमानित सम्पन्न मिति आ.व. २०८४/८५ रहेको छ।

### ६.७.४. आयोजनाको लक्ष्य, कूल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु

यस आयोजनाको कुल अनुमानित लागत रु. १२ अर्ब रहेको छ। यस आयोजनाको लक्ष्य १४६ कि.मी. डबल लेनमा स्तरोन्नती गरी कालोपत्र गर्ने र आवश्यक पुलहरू निर्माण गर्ने हो। सम्पूर्ण सडक खण्ड कालोपत्रे स्तरमा स्तरोन्नति गरिने भएमा अनुमानित लागत संशोधन भएर रु १५ अर्ब पुग्न सक्ने देखिन्छ।

| क्रियाकलाप | लक्ष्य |
|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | १२३ कि.मी |
| ग्राभेल सडक | १२३ कि.मी |
| कालोपत्रे सडक | १२३ कि.मी |
| पुल निर्माण | १५ वटा |

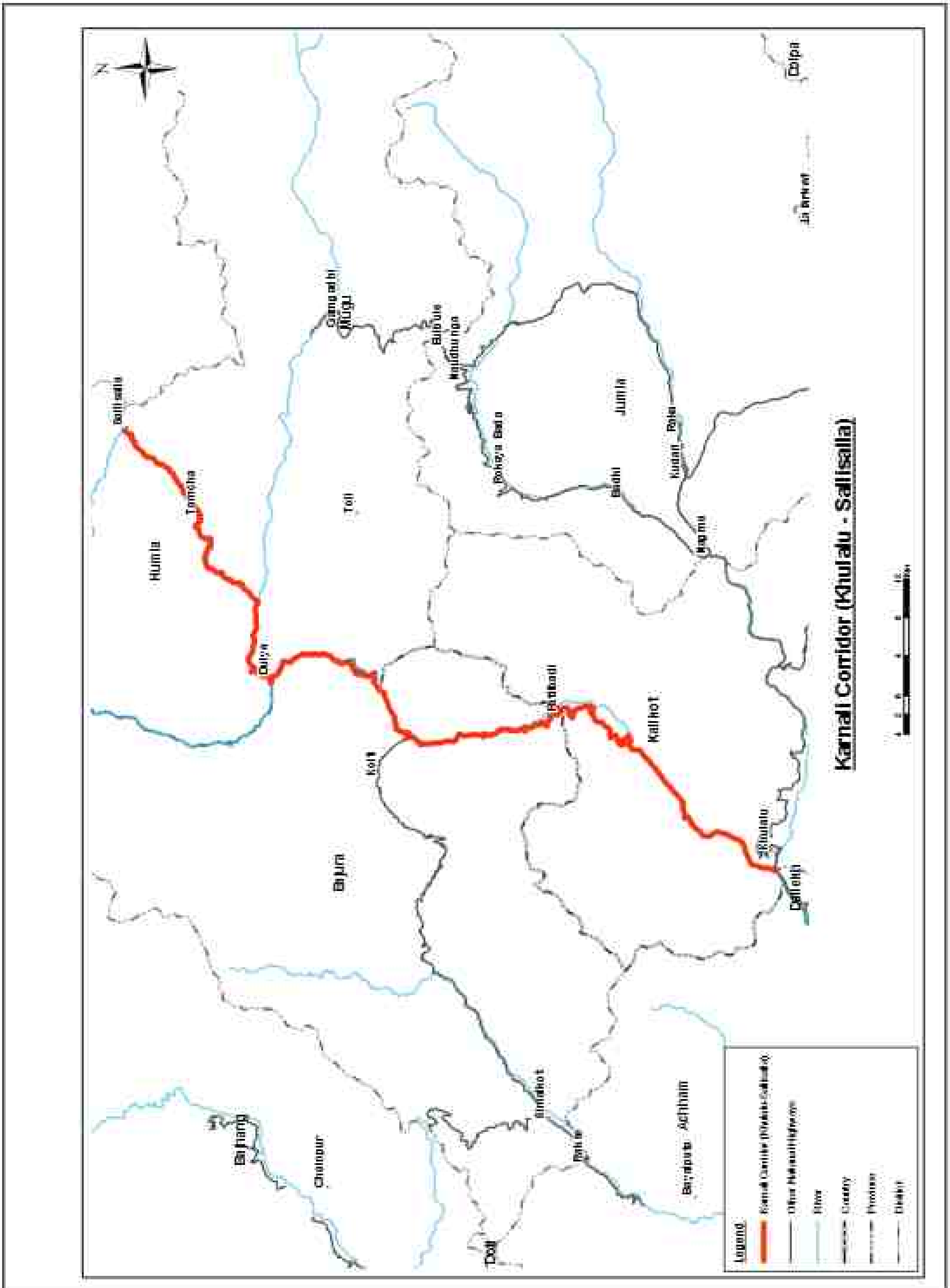
### ६.७.५. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/ वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरुको प्रगति सारांश

यस आयोजनामा नेपाली सेना बाट ट्र्याक खोल्ने क्रममा भएको खर्च बाहेक हाल सम्म २६.५ करोड खर्च छ। नेपाली सेनाबाट ट्र्याक खोलिएको प्रगति बाहेक समष्टिगत भौतिक प्रगति ३ प्रतिशत रहेको छ भने वित्तीय प्रगति २.२% रहेको छ।

| क्रियाकलाप | लक्ष्य | प्रगति | कैफियत |
|---|---|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | १२३ कि.मी | १२३ कि.मी | सडक विभाग तथा नेपाल आर्मी बाट भएको |
| ग्राभेल सडक | १२३ कि.मी | २० कि.मी | |
| कालोपत्रे सडक | १२३ कि.मी | ० कि.मी | |
| पुल निर्माण | १५ वटा | ० वटा | ८ वटा निर्माणाधीन |

**हालसम्मको वार्षिक विनियोजन तथा खर्च समेत**

| आ.व. | विनियोजित बजेट, रु करोड | खर्च, रु करोड | प्रगति, % |
|---|---|---|---|
| २०८०/८१ | ४५ | २६.५ | ५९ |
| जम्मा | | २६.५ | |



Karnali Corridor (Khulalu - Sallisalla)
Humla
Sallisalla
Tomcha
Dulya
Gamgadhi
Mugu
Toli
Jumla
Bajura
Kalikot
Kolti
Khulalu
Dailekh
Achham
Doti
Bajhang
Chainpur
Dolpa
Legend

कर्णाली करिडोर दक्षिण खण्ड खुलालुदेखि पिलिचौरसम्म (०+००० देखि ६०+०००) सडक स्तरोन्नतिको कार्य भइरहेको छ. र बाँकी खण्डको सडक स्तरोन्नतिका लागि बहुवर्षीय ठेक्का सम्झौताका लागि फाइल तयार गरी स्वीकृतिका लागि पेश गरिएको छ।

### ६.७.६. आ.व २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक र वित्तीय)

यस आ.व.को कूल पूँजीगततर्फको प्रारम्भिक बजेट रु ६५ करोड रहेकोमा संशोधन पश्चात् ४४.५७ करोड रहेको थियो। साथै, वित्तीय प्रगतितर्फ २६.५ करोड खर्च भई ५९.२ प्रतिशत प्रगति भएको छ। भौतिक प्रगति भने ६० प्रतिशतभन्दा माथि नै भएको देखिन्छ।

### ६.७.७. आ.व ८०/८१ को सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरुको प्रगति विवरण

| क्रियाकलाप | प्रगति विवरण |
|---|---|
| सडक चौडा गर्ने कार्य | १९ कि मी |
| ग्राभेल सडक | २० किमी |
| कल्भर्टनिर्माण | १ वटा |
| नयाँ सडक स्तरोन्नती गर्ने | १० कि.मी |
| पुलनिर्माण | ० वटा (८ वटा निर्माणाधीन) |
| नालानिर्माण | ७ कि.मी |

### ६.७.८. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/ क्रियाकालपहरु

| क्रियाकलाप | बाँकी अवधिमा गर्नुपर्ने |
|---|---|
| सडक चौडा गर्ने कार्य | १०४ |
| ग्राभेल सडक | ७६ कि मी |
| कालोपत्रे सडक | १२३ कि मी |
| पुल निर्माण | १५ वटा (७ वटा डिजाइन बाँकी) |
| नालानिर्माण | ११६ कि मी |
| कल्भर्टनिर्माण | १३ वटा |

### ६.७.९. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्ड र पुलहरुको विवरण

- सडक: पिलुचौर देखि सलिसल्ला सम्म सडक स्तरोन्नति,नाला निर्माण र ग्रावेल गर्ने कार्य(chainage ६०+००० to १२३+०००)
- पुल: भुका खोला, सेरा खोला, बांधु खोला, बोल्डिक खोला, पैमा खोला, मके खोला, नेरगाड खोला

### ६.७.१०. आ.व २०८१/८२ को बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

आ.व २०८१/८२ मा पुँजिगत तर्फ १ अर्ब १२ करोड ४८ हजार बिनियोजन भएको छ र लक्ष्यको विवरण तलको तालिकामा उल्लेख गरिएको छ।

| क्रियाकलाप | आ.व. २०८१/८२ को लक्ष्य |
|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | ० मिटर |
| ग्राभेल सडक | २० किमी |
| पुल निर्माण | ७ वटा |
| सडक स्तरोन्नति | २० कि.मि. ग्राभेल स्तर |
| कल्भर्ट निर्माण | ४ वटा |
| नाला निर्माण | २० कि.मि. |
| सडक चौडा गर्ने कार्य | ५० कि मी |

### ६.७.११. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्या र चुनौतिहरु

- बाढी पहिरो।
- खोलाहरुमा पक्की पुल नहुँदा वर्षामा समस्या।
- आवश्यक प्राविधिक जनशक्तीको कमि।
- नयाँ स्थापित कार्यालय भएको हुदाँ साईट सुपरिभिजन गर्नलाई सवारी साधनको अभाव।
- निर्माणसँग सम्बन्धित दक्ष जनशक्ति पर्याप्त उपलब्ध नभएकोले गुणस्तरिय कार्य गराउन कठिन।

### ६.७.१२. समस्या सामाधानका उपायहरु र योजना कार्यालयबाट भएका प्रयासहरु

- पहिरो भएको क्षेत्रमा Bio Engineering तथा बिज्ञ द्धरा Study गराई पहिरो रोकथाम गर्न आवश्यक रहेको।
- आवश्यक प्राविधिक र साईट सुपरिवेक्षण तथा अनुगमनको लागि आवश्यक सवारी साधनको व्यबवस्थापन गर्नु पर्ने।
- दुर्गम क्षेत्रमा दक्ष जनशक्ति उत्पादनको लागि पहल गर्नु पर्ने।

## ६.८. कर्णाली कोरिडोर उत्तर खण्ड (हिल्सा-सिमिकोट सडक योजना)

### ६.८.१. आयोजनाको पृष्ठभूमी

हिल्सा-सिमिकोट सडक योजना नेपालको दक्षिण सिमा र उत्तर सिमा जोड्ने अवधारणासँग बि.स. २०६९/०४/०१ मा स्थापना भएको हो। यस योजनाको सम्पन्न हुने मिति २०८५/०३/३१ (संसोधित) रहेको छ। यस योजनाको कुल लम्बाइ २६८ कि.मि. भएकोमा २०८० सालमा हिल्सा-सिमिकोट सडक योजनालाई २ भागमा विभाजन

गरी बाँडिएको छ। हाल यस योजनाको कुल लम्बाइ १४६ कि.मि. मात्र रहेको छ। यस योजनाले हिल्सादेखि सल्लिसल्ला खण्डमा पर्ने सडकलाई हेर्ने गरेको छ। यस योजना अन्तर्गत पर्ने सडकमा १४५.२ कि.मि. ट्रयाक खोल्ने कार्य र १२० कि.मि. सडक चौडा गर्ने कार्य भएको छ। कर्णाली करिडोर उत्तर खण्ड (हिल्सा-सिमिकोट सडक योजना) हुम्ला जिल्लाको नाम्खा, सिमिकोट, खार्पुनाथ, सर्केगाड गाउँपालिकामा सडक निर्माण कार्य क्षेत्र रहेको छ।

यस आयोजनाको मुख्य उद्देश्य नेपाल र चीन जोडी दुई देशीय आवद्दता बढाइ आर्थिक समृद्दि हासिल गर्ने रहेको छ। यस सडक खण्डको अधिकतम उचाइ ४००० मि भन्दा बढी रहेको हुँदा बाहै महिना यातायात आवगमन सम्भव नरहेको छ। मंसिर देखि पर्ने हिउ वैसाख जेठ सम्म हुनले यातायात आवागमनमा समस्या हुने गरेको छ। यद्यपी कमजोर भु-बनोट र उच्च हिउका कारण हुने जोखिम न्यूनीकरण गर्नु अति आवश्यक रहेको। तसर्थ अत्याधिक महत्वको सडक भएका कारण यस सडक आयोजनालाई नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रुपमा समेत अगाडि बढाएको छ।

### ६.८.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरु

हिल्सा देखि सल्लिसल्लासम्म १४६ कि.मि. सडक दुई लेनमा कालोपत्रे गर्ने र आवश्यक पुल निर्माण कार्य गर्ने कार्य क्षेत्र रहेको छ।

| सि.नं. | स्थान | चेनेज | कैफियत |
|---|---|---|---|
| १ | सल्लिसल्ला | ०+००० | नेपाली सेना तथा सडक योजनाबाट ट्रयाक खोल्ने कार्य सम्पन्न: केहि स्थानमा ट्रयाक थप सुधार गर्न आवश्यक रहेको। |
| २ | सिमिकोट | ५०+ | |
| ३ | हिल्सा | १४६+ | |

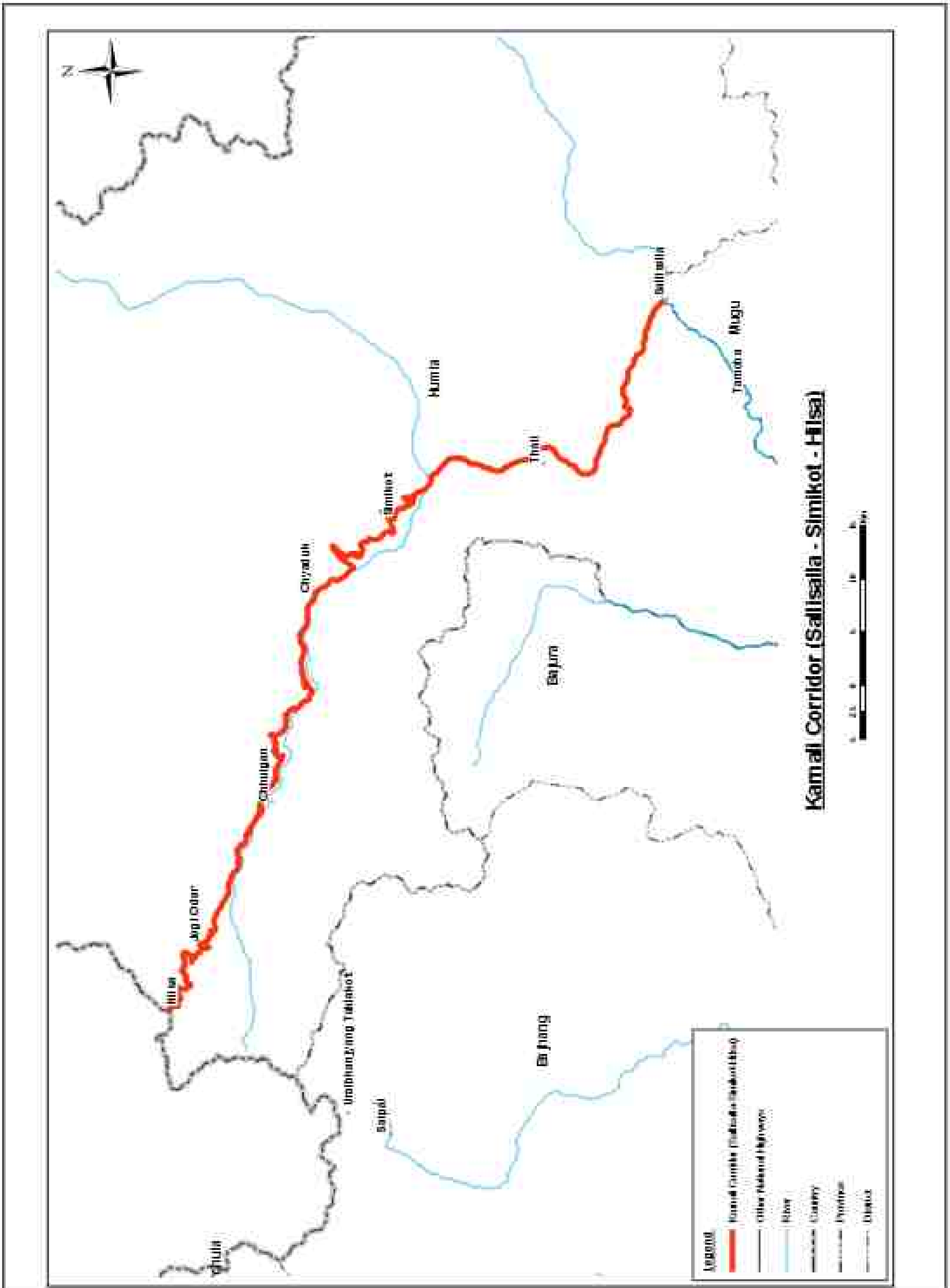
### ६.८.३. योजना कार्यालयको परिचय र कार्य क्षेत्रहरु।

यस १४६ कि.मि. सडक स्तरोन्नती गर्नका लागि हुम्ला जिल्ला सिमिकोट गाउपालिकामा हिल्सा-सिमिकोट सडक योजना कार्यालय रहेको छ। यस कार्यालयको कार्यक्षेत्र हिल्सा-देखि सल्लिसल्लासम्म रहेको छ।

तालिका १- कार्यालयको दरबन्दी र पदपूर्तिको अवस्था

### ६.८.४. आयोजनाको अवधि शुरु र समपन्न हुने मिति

यस आयोजनाको शुरुवात आ.व. २०६९/७० बाट भएको हो भने सम्पन्न हुने मिति आ.व. २०८४/८५ अनुमान गरिएको छ। यस आयोजनामा हालसम्म ९ जना योजना प्रमुखले जिम्मेवारी सम्हाल्नु भएको छ।


Karnali Corridor (Sallisalla - Simikot - Hilsa)
Humla
Mugu
Bajura
Bajhang
Simikot
Hilsa
Thuli
Sallisalla
Legend

### ६.८.५. आयोजनाको लक्ष्य, कूल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरु

यस आयोजनाको कूल अनुमानित लागत ६.६६ अर्ब रहेको छ। यस आयोजनाको लक्ष्य १४६ कि.मी दुई लेनमा स्तरोन्नती गरी कालोपत्र गर्ने र आवश्यक पुलहरु निर्माण गर्ने रहेको छ। सम्पूर्ण सडक खण्ड कालोपत्रे स्तरमा स्तरोन्नति गरिने भएमा अनुमानित लागत संशोधन भई रु. १५ अर्ब पुग्न सक्ने देखिन्छ।

| क्रियाकलाप | लक्ष्य |
|---|---|
| ट्र्याक खोली स्तरोन्नति गर्ने कार्य | १४६ कि.मि. |
| पुल निर्माण | १८ वटा |

### ६.८.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/ वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरुको प्रगति सारांश

यस आयोजनामा हाल सम्म 1 अर्ब ७२ करोड खर्च भइ सकेको छ। साथै समष्टिगत भौतिक प्रगति 30 प्रतिशत रहेको छ भने वित्तीय प्रगति 25.८३ प्रतिशत रहेको छ।

| क्रियाकलाप | लक्ष्य | प्रगति | कैफियत |
|---|---|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | १४६ कि.मी | १४५.२ कि.मी | 11KM नेपाल आर्मी मार्फत भएको |
| ग्राभेल सडक | १४६ कि.मी | १२ कि.मी | |
| कालोपत्रे सडक | १४६ कि.मी | ० कि.मी | |
| पुल निर्माण | १० वटा | २ वटा | साल्लि खोला पुल र कर्णाली नदी सल्लीसल्लामा वेलीवृज निर्माण आ.व. ८०/८१ मा सम्पन्न भएको छ। |

वार्षिक विनियोजन तथा खर्च समेत

| आ.व. | विनियोजित बजेट, रु करोड | खर्च, रु करोड | प्रगति, % |
|---|---|---|---|
| २०६९/७० | ८.०३ | ३.२७ | ४१ |
| २०७०/७१ | ८.७५ | ४.५४ | ५२ |
| २०७१/७२ | १०.४४ | ५.६१ | ५४ |
| २०७२/७३ | १०.६० | ९.५२ | ९० |
| २०७३/७४ | ११.०८ | ९.१८ | ८३ |
| २०७४/७५ | १९.६१ | १९.२४ | ९८ |

| आ.व. | विनियोजित बजेट, रु करोड | खर्च, रु करोड | प्रगति, % |
|---|---|---|---|
| २०७५/७६ | २३.70 | 20.२२ | ८५ |
| २०७६/७७ | ३१.०० | २३.२४ | 75 |
| २०७७/७८ | ४३.५५ | २२.७७ | ५२ |
| २०७८/७९ | ३८.०० | १६.६२ | ४४ |
| २०७९/८० | ३४.५३ | 20.२८ | ५९ |
| २०८०/८१ | ४६.57 | ४४.६३ | ९६ |
| जम्मा | | २२६.११ | |

### ६.८.७. आ.व २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक र वित्तीय)

यस आ.व.को कूल पूजिगत तर्फको शुरु बजेट रु ३०.०५ करोड रहेकोमा संशोधन पश्चात ४०.०५ करोड रहेको थियो। साथै वित्तीय प्रगति तर्फ ३८.४९ करोड खर्च भइ 96.२१ प्रतिशत प्रगति भएको छ।

### ६.८.८. आ.व ८०/८१ को सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरुको प्रगति विवरण

| क्रियाकलाप | प्रगति विवरण |
|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | १.२ कि.मि. (विवादित क्षेत्रमा) |
| ग्राभेल सडक | ५.७५ कि.मि. |
| कल्भर्ट निर्माण | ६ वटा |
| नयाँ सडक स्तरोन्नती गर्ने | २२ कि.मि. |
| पुल निर्माण | २ वटा (१/१ पक्की र बेलिब्रिज) |
| नाला निर्माण | २ कि.मि. |

### ६.८.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/ क्रियाकालपहरु

| क्रियाकलाप | बाँकी अवधिमा गर्नुपर्ने कार्य |
|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | ०.८ कि मी (जग्गा विवादित क्षेत्र रहेको) |
| ग्राभेल सडक | १३४ कि मी |

| | |
|---|---|
| कालोपत्रे सडक | १४६ कि मी |
| पुल निर्माण | १६ वटा |
| नाला निर्माण | १४४ कि मी |
| कल्भर्ट निर्माण | १० वटा |

### ६.८.१०. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्ड र पुलहरुको विवरण

- इल्लिंग देखि याल्बांग सम्म सडक स्तरोन्नति, नाला निर्माण र ग्रावेल गर्ने कार्य (चेनेज ४५+००० देखि ५३+३६०)
- हेप्का देखि सिमिकोट सम्म सडक स्तरोन्नति, नाला निर्माण र ग्रावेल गर्ने कार्य (चेनेज ८१+००० देखि ९५+०००)
- स्यामने खोला, न्यासी खोला, चिसा मुल भलाने खोला (Survey हुन बाँकी रहेको)

### ६.८.११. आ.व २०८१/८२ को बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

आ.व. २०८१/८२ मा पूँजीगत तर्फ रु. ३४.९९ करोड विनियोजन भएको छ र लक्ष्यको विवरण तलको तालिकामा उल्लेख गरिएको छ।

| क्रियाकलाप | आ.व २०८१/८२ को लक्ष्य |
|---|---|
| ट्र्याक खोल्ने कार्य | ८०० मिटर |
| ग्राभेल सडक | ३० किमी |
| पुल निर्माण | ३ वटा |
| सडक स्तरोन्नति | ३० कि मी |
| कल्भर्ट निर्माण | ३ वटा |
| नाला निर्माण | २५ कि मी |

### ६.८.१२. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्या र चुनौतिहरु

- हिमपात तथा जाडो याममा अत्यधिक चिसोको कारण काम गर्ने अवधि कम भई ठेक्काहरू समयमा सम्पन्न हुन नसक्नु।
- पुरै लम्बाइमा ट्र्याक नखुलेको तथा खुलेको ट्र्याकको लम्बाइमा पनि कच्ची सडक भएकोले निर्माण सामग्री ढुवानीमा कठिनाई।

- विस्फोटक पदार्थ खरिद तथा ढुवानीमा कठिनाई ।
- रुट परमिटको प्रक्रियामा धेरै समय लाग्ने ।
- विभिन्न तरिकाले सडक सीमाभित्र अतिक्रमण तथा जथाभावी रूपमा एप्रोच रोड/समानान्तर स्थानीय सडकको निर्माण हुने गरेको हुँदा सुख्खा पहिरो, डेब्रिस फ्लो लगायतका समस्याहरूका कारण सडक अवरुद्ध हुने ।
- यस योजनाअन्तर्गत हाल नयाँ ट्र्याक तथा कच्ची सडक भएकोले वर्षायाममा बारम्बार पहिरो गई अवरुद्ध हुने गरेको ।

### ६.८.१३. समस्या सामाधानका उपायहरु र योजना कार्यालयबाट भएका प्रयासहरु

- सदरमुकाम सिमकोटदेखि स्याम्ने सडक खण्डमा जग्गा विवाद भई निर्माण कार्यमा अवरोध भएकोमा जग्गाधनीहरूसँग पटक-पटक समन्वय गरी समाधानका लागि प्रयास गरिएको । जग्गा मुआब्जा नदिएसम्म स्थानीयले १ कि.मि. सडकको नयाँ ट्र्याक खोल्न अवरोध गरेकोले यस विषयमा आवश्यक थप बजेटका लागि पहल गर्नुपर्ने ।
- सल्लीसल्लादेखि हिल्सासम्मको सडक खण्डमा पर्ने दुल्लीकुना भीर, बोक्चेगौंडा भीर, भीरगौंडा भीर, च्याछरा भीर, र याल्बाङ्ग गौंडा भीरको कडा चट्टान भएका स्थानहरूमा सडक थप चौडा गर्नका लागि विस्फोटक पदार्थ प्रयोग गर्नु पर्ने र नेपाली सेनाबाट मात्र सो कार्य गर्न सम्भव देखिएकोले सोको व्यवस्थापनका लागि पहल गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

## ७. रुपान्तरणकारी आयोजनाहरूको संक्षिप्त विवरण र आ.व. २०८०/८१ को प्रगति

### ७.१. गल्छी त्रिशुली मैलुङ्ग स्याफ्रुवेशी रसुवागढी सडक योजना

#### ७.१.१. आयोजनाको पृष्ठभूमि

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।

#### ७.१.२. राजमार्गको रेखाङ्कन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू

(धादिङ्ग जिल्लाको) गल्छीबाट शुरु भई (नुवाकोट जिल्लाको) कोल्पुटार, रातमाटे, महादेवफाँट, देवीघाट, पिपलटार, गङ्गटे, बट्टार, विदुर, ढुङ्गे (त्रिशुली), बेत्रावती, (रसुवा जिल्लाको) खाल्टे, नयाँपुल, (नुवाकोट जिल्लाको) शान्तिबजार, (रसुवा जिल्लाको) मैलुङ्ग, स्याफ्रुबेसी, टिमुरे हुँदै रसुवागढी (नेपाल चीन नाका) सम्म।

#### ७.१.३. योजना कार्यालयको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू

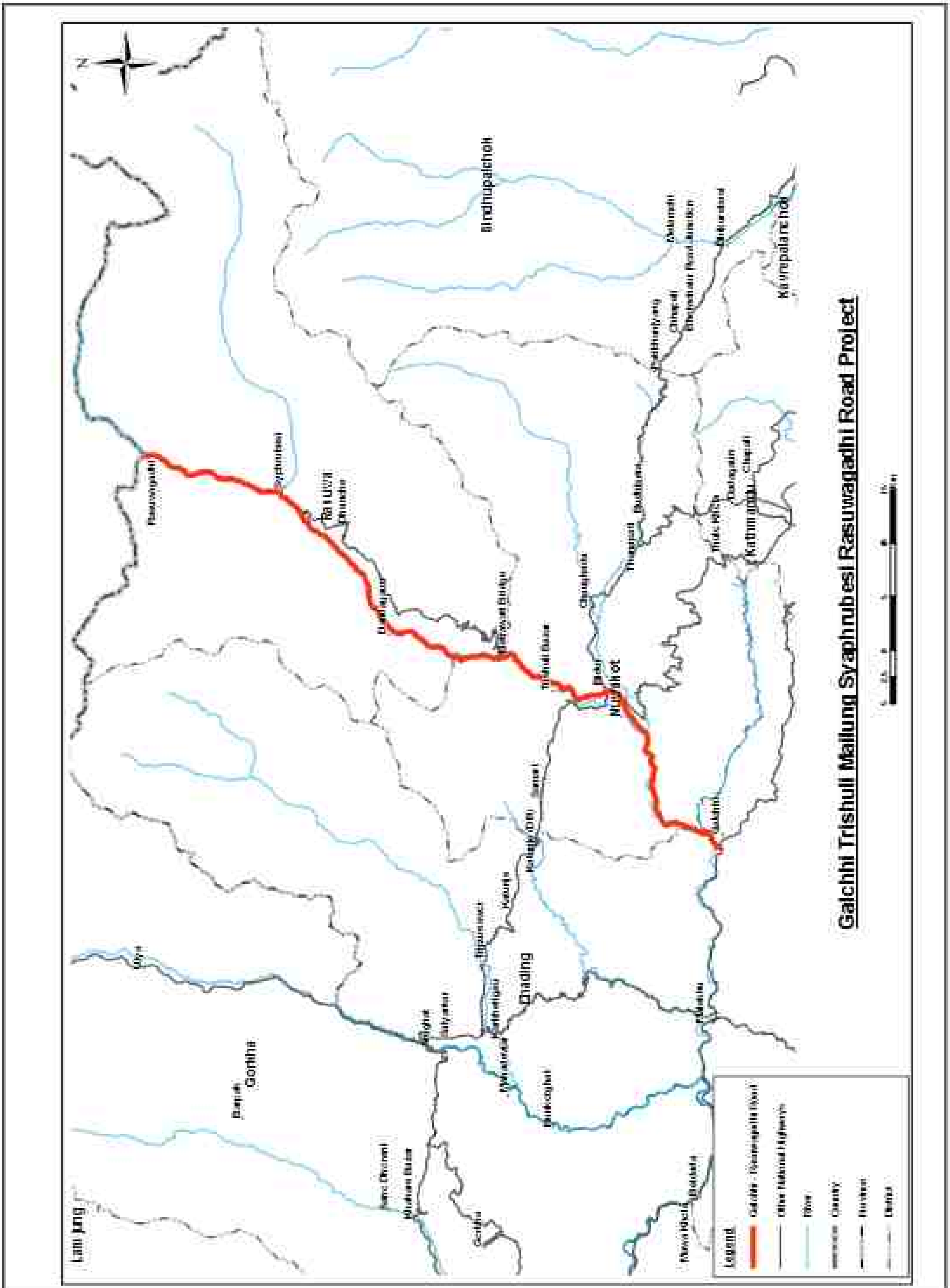
यस योजना कार्यालय हाल विदुर नगरपालिका वडा नं. २ विदुर बजारमा रहेको छ। यसले धादिङ्ग जिल्लाको गल्छीदेखि नुवाकोट जिल्लाको त्रिशुली हुँदै रसुवा जिल्लाको मैलुङ्ग- स्याफ्रुबेसी- रसुवागढी सडकको निर्माण कार्य गरिरहेको छ।

#### ७.१.४. आयोजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति

- शुरु मिति - आ.व. २०७२/७३
- सम्पन्न हुने मिति - आ.व. २०८३/८४

#### ७.१.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

- आयोजनाको लक्ष्य –
  - ८२ कि मि सडकलाई Dedicated Double Lane Standard मा स्तरोन्नति गर्ने र सडक रेखाङ्कनमा परेका ३२ वटा पुलहरूको निर्माण गर्ने।
- कुल अनुमानित लागत –
  - कूल लागत: रु १५५० करोड (चीन सरकारको अनुदान बाहेक)
  - निर्माण कार्यको लागि: रु ९५० करोड, मुआब्जा तथा क्षतिपुर्तिको लागि: रु ६०० करोड


Galchhi Trishuli Mailung Syaphrubesi Rasuwagadhi Road Project
Sindhupalchok
Gorkha
Dhading
Nuwakot
Kathmandu
Kavrepalanchok
Lamjung
Legend

- प्रमुख क्रियाकलापहरू –
    - सडक निर्माण कार्य (८२ कि मि), पुल निर्माण कार्य (३२ वटा), पहिरो नियन्त्रण तथा रोकथाम (६ वटा)

### ७.१.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश

हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) –

- भौतिक प्रगति 60.13 प्रतिशत, वित्तीय प्रगति 59.61 प्रतिशत

मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति शारांश –

- सडक कालोपत्रे 37.5 कि.मि., पुल निर्माण सम्पन्न 17 वटा, पहिरो नियन्त्रण तथा रोकथाम २ वटाको कार्य भइरहेको

### ७.१.७. आ.व. 2080/81 को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

| सि नं | क्रियाकलाप | इकाइ | लक्ष्य | प्रगति | कैफियत |
|---|---|---|---|---|---|
| १ | सडक कालोपत्रे | कि.मि. | ९ | १.५ | जग्गा विवाद तथा अदालतमा मुद्दा |
| २ | पुल निर्माण | वटा | ८ | ३ | |
| ३ | पहिरो नियन्त्रण तथा रोकथाम | वटा | ३ | २ | |
| ४ | जग्गा अधिग्रहण | प्रतिशत | १०० | १०० | |
| ५ | घर टहराहरूको क्षतिपूर्ति | प्रतिशत | १०० | १०० | |

### ७.१.८. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण

- सडक कालोपत्रे सम्पन्न — १.5 कि.मि.
- पुल निर्माण सम्पन्न — ३ वटा
- पहिरो नियन्त्रण तथा रोकथाम — २ वटाको कार्य भइरहेको

### ७.१.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/क्रियाकलापहरू

- सडक कालोपत्रे: ३४.५ कि.मि., पुल निर्माण: १५ वटा, पहिरो नियन्त्रण तथा रोकथाम: ४ वटा
- रसुवा जिल्लाको बेत्रावति र टिमुरे क्षेत्रको बाँकी जग्गा अधिग्रहण
- नुवाकोट जिल्लाको गड्गटे- ढुङ्गे खण्डको र रसुवा जिल्लाको बेत्रावति क्षेत्रको बाँकी घर टहराहरूको क्षतिपूर्ति वितरण

### ७.१.१०. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्ड/पुलहरूको विवरण

- **ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्ड** – मैलुङ्ग स्याफ्रुबेसी सडक खण्ड (ठेक्का तोडिएको)
- **ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका पुलहरूको विवरण** – राम मन्दिर खोला पुल, नुवाकोट; दम्की खोला पुल, नुवाकोट; मैथली खोला पुल, नुवाकोट; अँधेरी खोला पुल, नुवाकोट; त्रिशुली 3A Dam 1 पुल, रसुवा; Crossing पुल, रसुवा; गुम्चेत खोला पुल, रसुवा; सोले खोला पुल, रसुवा

### ७.१.११. आ.व. 2081/82 को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण

| सि नं | क्रियाकलाप | इकाइ | लक्ष्य | बजेट (रु हजारमा) |
|---|---|---|---|---|
| १ | सडक कालोपत्रे | कि.मि. | ५ | १७९१५०० |
| २ | पुल निर्माण | वटा | ६ | |
| ३ | पहिरो नियन्त्रण तथा रोकथाम | वटा | ३ | |

### ७.१.१२. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू तथा योजना कार्यालयबाट भएका प्रयासहरू

| • समस्या | • समाधानका प्रयासहरू/सुझावहरू |
|---|---|
| • गल्छी त्रिशुली मैलुङ सडक खण्ड (४६ कि.मि.) को पिपलटारदेखि ढुङ्गेसम्म (करिब ८ कि.मि.) को मुद्दामा सम्मानित सर्वोच्च अदालतबाट परमादेश जारी भएको छ। घर टहरा हटाउन बाँकी रहेको र स्थानीयहरूबाट अवरोध रहेको छ। गल्छी त्रिशुली मैलुङ सडक खण्ड (४६ कि.मि.) को बेत्राबती पुलदेखि बेत्राबती वाई-जङ्सनसम्म (करिब ०.३ कि.मि.) सडकमा हालसम्म पनि सम्मानित सर्वोच्च अदालतमा मुद्दा विचाराधीन रहेकोले जग्गा प्राप्ति तथा निर्माण कार्य गर्न नपाइएको छ। | • घर टहरा हटाउन जिल्ला प्रशासन कार्यालय, विदुर नगरपालिका तथा सम्बन्धित वडाहरूसँग समन्वय गरी सूचना प्रकाशन भइरहेको छ।<br>• थप आवश्यक बजेट व्यवस्थापनका लागि सडक विभागमा पहल गरिरहेको छ। |

| | |
|---|---|
| • स्याफ्रुवेसी रसुवागढी सडक खण्ड (१७ कि.मि.) को चीन सरकारबाट निर्माण हुने भए तापनि साइट क्लियरन्स नेपाल सरकारबाट गर्नु पर्ने भएको छ। यस खण्डमा स्याफ्रुवेसी बजार र टिमुरे बजारमा हालसम्म पनि जग्गाको मुआब्जा निर्धारण हुन नसकेको र विद्युतका पोलहरू केही स्थानमा भौगोलिक कठिनाइका कारण स्थानान्तरण हुन नसकेको छ। सडक निर्माण पश्चात मात्र सडक किनारामा विद्युतका पोलहरू राख्न सकिने तर चिनियाँ निर्माण व्यवसायीलाई सम्पूर्ण साइट क्लियर हुनुपर्ने। | • स्याफ्रुवेसी बजार क्षेत्रको समस्या समाधान हुने गरी रोड अलाइनमेन्ट परिवर्तन गर्न तथा डिजाइन मोडिफिकेसन गर्ने स्वीकृतिको लागि मन्त्रिपरिषद्को निर्णयको लागि प्रस्ताव पेश गरिएको छ।<br>• टिमुरे बजारको जग्गाको मुआब्जा निर्धारण हुने प्रक्रिया अन्तिम चरणमा रहेको छ।<br>• विद्युतका पोलहरू स्थानान्तरण गर्न नेपाल विद्युत प्राधिकरण, धुन्चेलाई पेश्की रकम उपलब्ध गराइसकिएको छ। |
| • बाहुबली झरना पुलको फाउन्डेसनको डिजाइन रिभ्यु गर्नुपर्ने भएको छ। | • डिजाइन रिभ्युका लागि कन्सल्टेन्टलाई पत्राचार गरी माटो परीक्षण पुनः गराइएको छ। |
| • गल्छी त्रिशुली मैलुङ खण्डमा स्ट्रक्चरको परिमाण अपुग भई निर्माण कार्य अगाडि बढाउन समस्या भइरहेको छ। | • बट्टार र विदुर क्षेत्रमा ४ लेनको सट्टा २ लेनको सडक बनाउने गरी डिजाइन परिवर्तन गरिएमा ठेक्का फरफारक गर्न सघाउ पुग्ने। |

## ७.२. नारायणघाट बुटवल सडक योजना

### ७.२.१. पृष्ठभूमी

नेपाल सरकार र दातृ संस्था एशियाली विकास बैंक (ए.डी.बी.) बीच विभिन्न सडक आयोजना लागि भएका/ हुने सम्झौता अन्तर्गत भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय मातहतका सडक आयोजनाहरू सडक विभाग मातहत आयोजना निर्देशनालय (ए.डी.बी.) बाट सञ्चालन भइरहेको छ। आयोजना निर्देशनालय (ए.डी.बी.) को कार्यालय विशालनगर, काठमाडौंमा छ। आयोजना निर्देशनालयको हालको भवन रहेको स्थानमा आधुनिक कार्यालय भवन निर्माणको क्रममा रहेकाले विशालनगरस्थित 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 भागका कम विकसित क्षेत्रहरूमा व्यापार कोरिडोर विस्तारमा ठूलो सहयोग गर्नेछ। साथै, नेपाल भित्र र छिमेकी देशहरूसँगको यातायात सम्पर्कमा समेत वृद्धि हुनेछ। यसको परिणामस्वरूप सडक यातायात प्रणालीमा सुधार हुनेछ।

### ७.२.२. रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू

नारायणगढ–बुटवल सडक अन्तर्गत हाल निर्माणाधीन कार्यहरूले गण्डकी प्रदेशको नवलपरासी (बर्दघाट सुस्ता पूर्व) र लुम्बिनी प्रदेशको नवलपरासी (बर्दघाट सुस्ता पश्चिम) तथा रुपन्देही जिल्लालाई छोएको छ। यस सडक योजना अन्तर्गत ११३ किलोमिटर सडकको स्तरोन्नति भइरहेको छ।

### ७.२.३. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू

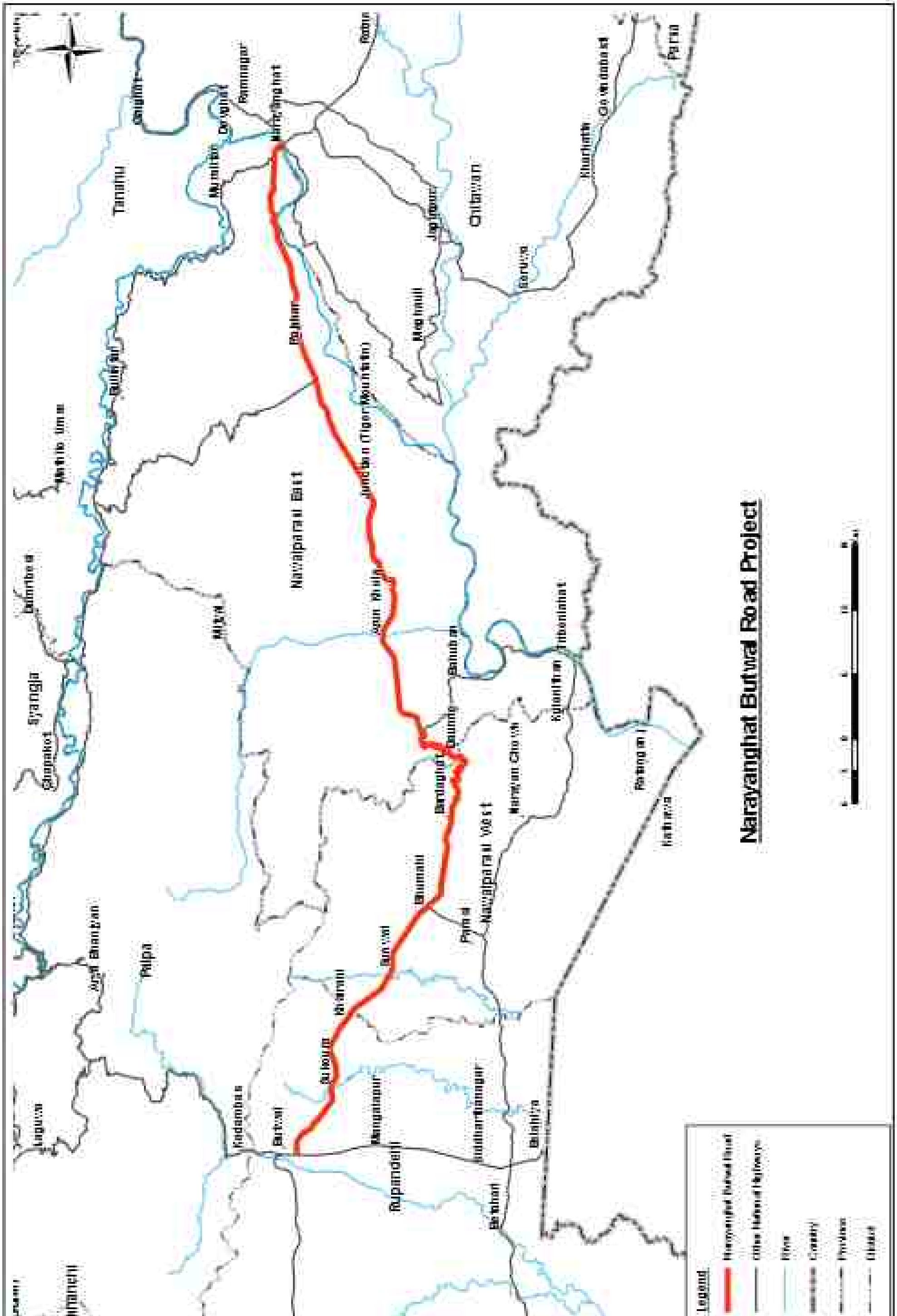
दाता संस्था एशियाली विकास बैंक (ए.डी.बी.) को ऋण सहयोगमा सासेक सडक सुधार आयोजना (SRIP) अन्तर्गत नारायणगढ–बुटवल सडकको ११३ किलोमिटर स्तरोन्नतिको कार्यहरू भइरहेको छ। यस सडक खण्ड अन्तर्गत २ वटा योजना कार्यालयहरू रहेका छन् र प्रत्येक योजनामा रा.प. द्वि. (प्रा.) श्रेणीका योजना प्रमुख रहेका छन्।

- नारायणघाट–बुटवल सडक योजना (पूर्वी 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 कार्यक्षेत्र कुल ६४.४२५ कि.मि. सडकको निर्माण स्तरोन्नतिको कार्यहरू 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 कार्यक्षेत्र कुल ४८.५३५ कि.मि. सडकको निर्माण स्तरोन्नतिको कार्यहरू गर्ने रहेको छ।

### ७.२.४. आयोजनाको अवधि, सुरु र सम्पन्न हुने मिति

- सडकको नाम: नारायणघाट बुटवल सडक
- योजना सुरु (सम्झौता) मिति: १९ डिसेम्बेर २०१८
- योजना सम्पन्न हुने मिति: आ.व. २०८६/०८७ (DNP र PBM समेत)
- ठेक्का संख्या : २ वटा
- ठेक्का सम्पन्न हुनुपर्ने मिति : ठेक्का नं SRIP/NCB/NB/01 (२३ जुलाई २०२५, तेस्रो म्याद थप पश्चात), ठेक्का नं SRIP/NCB/NB/02 ( २१ जुलाई २०२५, तेस्रो म्याद थप पश्चात)



Narayanghat Butwal Road Project
Legend
Tanahu
Chitawan
Navalparasi East
Navalparasi West
Syangja
Palpa
Rupandehi
Butwal
Narayanghat

### ७.२.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

- आयोजनाको लक्ष्य : कुल लम्बाई ११३ कि.मि. सडक निर्माण तथा स्तरोन्नति
- योजनाको कुल लागत (ठेक्का रकम): १६.९९ अर्ब (सुरुको), १७.०२ अर्ब (V.O. 1 पश्चात)
- प्रमुख क्रियाकलापहरू : ११३ कि.मि. सडक कालोपत्रे, ४६२ वटा कल्भर्ट निर्माण, ४३ वटा Minor Bridge निर्माण, २१ वटा Major Bridge निर्माण, १०६.१७ कि.मि. नाली निर्माण

### ७.२.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय)तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश

- भौतिक प्रगति: **५२.५३%**, वित्तीय प्रगति: **४५.२६% + १५%** मोबिलाइजेसन पेश्की
- २६.४४ कि.मि. ४ लेन र २२.१२ कि.मि. २ लेन सडक कालोपत्रे (Binder Course) कार्य
- ३८० वटा कल्भर्ट निर्माणको कार्य
- ३९.५ वटा Minor Bridge निर्माण सम्पन्न / १ वटा निर्माणाधीन
- ६ वटा Major Bridge निर्माण सम्पन्न / १५ वटा निर्माणाधीन
- ६१.५६ कि.मि. नाली निर्माण सम्पन्न

### ७.२.७. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति

| | लक्ष्य (आयोजनाको कुल) | प्रगति (आयोजनाको कुल) |
|---|---|---|
| भौतिक | ५५.१५% | १५.३६% |
| वित्तीय | २६.४९% | १९.४१% |

### ७.२.८. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण

- ४८.२१ कि.मि. २ लेन सडक कालोपत्रे (Binder Course) निर्माणको कार्य
- ६ वटा Minor Bridge निर्माण सम्पन्न, ३ वटा Major Bridge निर्माण सम्पन्न
- १११ वटा कल्भर्ट निर्माणको कार्य , ७.०० कि.मि. नाली निर्माण सम्पन्न

### ७.२.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने मुख्य मुख्य काम/क्रियाकलापहरू

- ७५.५० कि.मि. कालोपत्रे, ८२ वटा कल्भर्ट, १५ वटा Major Bridge, ३.५ वटा Minor Bridge र ४४.६१ कि.मि. नाली निर्माण

### ७.२.१०.आ.व. २०८१/८२ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

- योजनाको बजेट विनियोजन (रु.हजारमा):
    - नारायणघाट–बुटवल सडक योजना (पुर्वी खण्ड) : २८,५९,२००
    - नारायणघाट–बुटवल सडक योजना (पश्चिम खण्ड) : २८,६०,०००
- लक्ष्य : ७५.५० कि.मि. कालोपत्रे, ८२ वटा कल्भर्ट, १५ वटा Major Bridge, ३.५वटा Minor Bridge, ४४.६१ कि.मि. नाली निर्माण

### ७.२.११.आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू

- सार्वजनिक उपयोगिताहरू (इलेक्ट्रिक पोल, पानी आपूर्ति पाइपलाइन आदि) को स्थानान्तरणमा समस्या।
- रुख कटानमा समस्या।
- नदिजन्य निर्माण सामग्रीको सहज उपलब्धता नहुनु।
- वस्ती क्षेत्रमा पानी निकासको समस्या (कुनै कल्भर्टहरूको इनलेट र आउटलेट बन्द भएको)।
- निर्माण व्यवसायीको स्रोत र साधन परिचालनमा ढिलाई र कमजोर व्यवस्थापन।
- काठ दाउरा हस्तान्तरणमा समस्या।
- चितवन राष्ट्रिय निकुञ्जको प्रतिनिधिको रोहवरमा छपान, कटान, मुछान तथा तोकिएको स्थानमा घाटगद्दी भएका रुखहरू (काठहरू) को हस्तान्तरण समयमा हुन नसक्नु।

### ७.२.१२.समस्याहरू समाधानको लागि गरिएका प्रयासहरू :

- Public utilities को स्थानान्तरणको सम्पूर्ण कार्य निर्माण व्यवसायीलाई दिइएको छ।
- नदिजन्य निर्माण सामग्रीको सहजताका लागि जि.प्र.का., जि.स.स., स्थानीय तह आदि संग विभिन्न मिति र चरणमा छलफल गरिएको र नदिजन्य निर्माण सामग्रीको सहज उपलब्धता हुने प्रतिबद्धता जारी गरिएको छ।
- रुख कटानका लागि जिल्ला वन कार्यालयसँग समन्वय गरिएको छ।
- काठ दाउरा हस्तान्तरण सम्बन्धमा जिल्ला वन कार्यालयसँग समन्वय गरिएको छ।

- चितवन राष्ट्रिय निकुञ्जको प्रतिनिधिको रोहवरमा छपान, कटान, मुछान तथा तोकिएको स्थानमा घाटगद्दी भएका रुखहरू (काठहरू) को समस्या सम्बन्धमा योजनाबाट विभिन्न मितिमा हस्तान्तरणका लागि पत्राचार गरी अनुरोध तथा ताकेता गरेर हाल हस्तान्तरण सम्पन्न गरिएको छ।

- निर्माण व्यवसायीको स्रोत तथा साधन परिचालनमा ढिलाइ र कमजोर व्यवस्थापन सम्बन्धमा पटक-पटक मौखिक तथा लिखित आदेश दिइएको छ, साथै मिति September २४, २०२२ मा Notice To Correct समेत जारी गरिएको छ।

<u>**नोट:**</u> *हाल लगभग सम्पूर्ण समस्याहरूको समाधान भईसकेको।*

## ७.३. कन्चनपुर कमला सडक योजना

### ७.३.१. आयोजनाको पृष्ठभुमि

सासेक राजमार्ग सुधार आयोजनाले नेपालको मुख्य आन्तरिक र अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार करिडोरको रूपमा रहेको पूर्व-पश्चिम राजमार्गको (सार्क करिडोर ४ को हिस्सा) क्षमता, गुणस्तर र सुरक्षा सुधारमा सहयोग पुर्याउनेछ। यस आयोजनाको लक्ष्य मूलतः सप्तरीको कञ्चनपुर र सिरहाको कमला पुल बीच ८६.८३ कि.मी. पूर्व-पश्चिम राजमार्गको स्तरोन्नति; १,०२७ कि.मी. पूर्व-पश्चिम राजमार्गको सडक सुरक्षा अध्ययनको साथै सडक सुरक्षा सुधार र ब्ल्याकस्पट इलिमिनेसनको कार्य; सडक क्षेत्रका निकायहरूको सडक सुरक्षा, लैङ्गिक समानता र सामाजिक समावेशी क्षमतालाई सुदृढ गर्नु, एवम् (क) काँकडभिट्टा-लौकाही खण्ड, (ख) पथलैया-हेटौंडा-नारायणघाट खण्ड र (ग) बुटवल-गोरुसिंघे खण्डको विस्तृत डिजाइन तयार गर्नु हो।

### ७.३.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यन्वयन हुने स्थानहरू

सप्तरी जिल्ला, कञ्चनरूप नगरपालिका देखि (चेनज १४९+८८०) सिरहा जिल्ला, कर्जन्हा नगरपालिकाको कमला पुल (चेनज २३६+७०३) सम्म (पूर्व-पश्चिम राजमार्ग)

### ७.३.३. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू

- कञ्चनपुर - कमला सडक योजना (पूर्वी खण्ड), लहान, सिरहा: (चे १४९+८८०) सप्तरी जिल्लाको कञ्चनरूप नगरपालिका देखि सम्भुनाथ नगरपालिका, खडक नगरपालिका, सुरुङ्गा नगरपालिका, अग्नीसाइर कृष्णासवरन गाउँपालिका हुँदै रूपनि गाउँपालिका (चे १८९+३००) सम्म।

- कञ्चनपुर - कमला सडक योजना (पश्चिम खण्ड), मिर्चैया, सिरहा: सप्तरी जिल्लाको कुशाहा (चे १८९+३००) देखि सिरहा जिल्लाको लहान नगरपालिका, धनगढीमाई नगरपालिका, गोलबजार नगरपालिका, मिर्चैया नगरपालिका, नरहा गाउँपालिका हुँदै कर्जन्हा नगरपालिकाको कमला पुल (चे २३६+७०३) सम्म।

### ७.३.४. आयोजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति

सासेक राजमार्ग सुधार आयोजना –

- ऋण सम्झौता मिति : २० नभेम्बर २०१८
- शुरु क्लोजिंग मिति : ३० जुन २०२४, संशोधित क्लोजिंग मिति : ३० जुन २०२६

कञ्चनपुर - कमला सडक योजना –

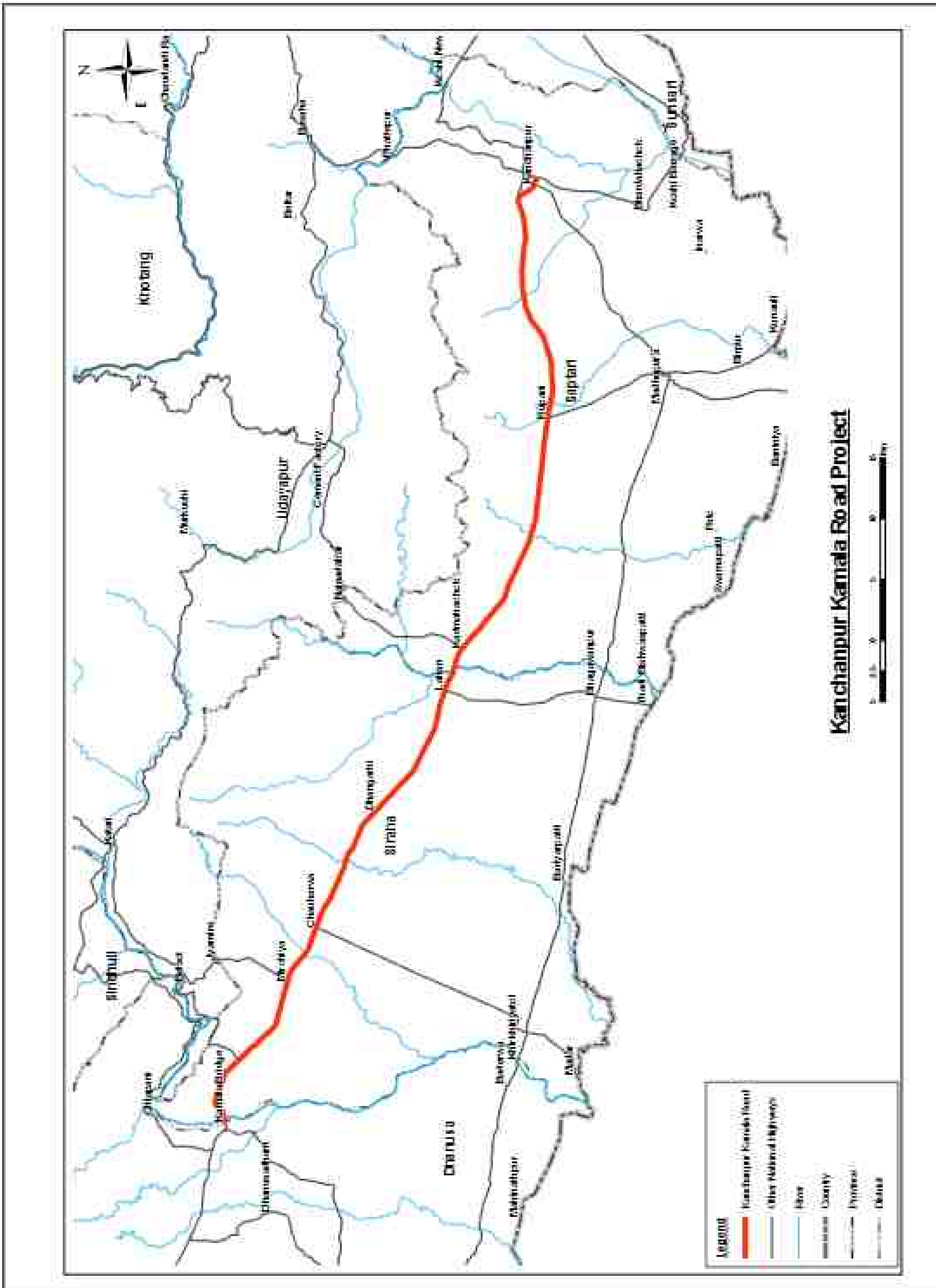
- ठेक्का सम्झौता मिति : २५ जुन २०२०, कमेन्समेंट मिति : २९ अक्टोबर २०२०
- शुरु ठेक्का अवधि : २८ अक्टोबर २०२९ (निर्माण+1वर्ष DNP+ ५वर्ष PBM)
- म्याद थप 1 पश्चातको ठेका अवधि : २८ डिसेम्बर २०३० (निर्माण+1वर्ष DNP+ ५वर्ष PBM)

### ७.३.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

- लक्ष्य : ८६.८३ कि.मि. सडक मध्ये ७०.३३ कि.मि. ४ लेन र १६.५० कि.मि. ४ लेन + दुई तर्फ ६.५/६.५ मिटरको सर्भिसलेन, ५४ वटा मेजर पुल, २१८ कल्भर्ट, ७४.९६ कि.मि. साइड ड्रेन निर्माण
- कुल अनुमानित लागत : रु. २४.४९३.४४६.३४२.७०
- ठेक्का अंक : रु. 15,660,044,983.04

### ७.३.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश

- भौतिक प्रगति : ५०.८९%, वित्तिय प्रगति : ४१.१९%
- ५४.८१ कि.मि. (२ लेन) बाइन्डर कोर्स सम्पन्न, ३३.४४ कि.मि. (२ लेन) अस्फाल्ट कंक्रिट सम्पन्न
- २१४/२१७ कल्भर्ट निर्माण, ४७.७६/७१.५५ कि.मि. साइड ड्रेन कास्टिंग
- ११४२/११८६ पाइलिंग कार्य, १३२/१३६ पाइल क्याप कार्य,
- २४.५१/७१.५५ कि.मि. साइड ड्रेन लेयिंग
- ५४ पुल मध्ये ५१ वटा निर्माणाधीन जसमा ५१ वटाको फाउन्डेसन कार्य, ४९ वटाको Sub-Structure र २५ वटा पुल को Super-Structure सम्पन्न



Kanchanpur Kamala Road Project
Legend
Khotang
Udayapur
Siraha
Saptari
Dhanusa
Sindhuli

### ७.३.७. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

| आ.व. २०८०/८१ | लक्ष्य (%) | प्रगति (%) |
|---|---|---|
| भौतिक | ३१.३७ | १८.३५ |
| वित्तिय | ३२.९९ | २०.७६ |

### ७.३.८. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण

| कञ्चनपुर - कमला सडक योजना (पूर्वी खण्ड) | कञ्चनपुर - कमला सडक योजना (पश्चिम खण्ड) |
|---|---|
| • २९ पुल मध्ये २८ वटा निर्माणाधीन जसमा २८ वटाको फाउन्डेसन कार्य, २६ वटाको Sub-Structure र १० वटा पुल को Super-Structure सम्पन्न<br>• १५ कि.मि. बाइन्डर कोर्स (२ लेन) सम्पन्न<br>• ७.३९ कि.मि. अस्फाल्ट कंक्रिट (२ लेन) सम्पन्न<br>• २७.५५ कि.मि. मध्ये १०.९६ कि. मी. साइड ड्रेन कास्टिंग सम्पन्न आदि। | • २५ पुल मध्ये २३ वटा निर्माणाधीन जसमा २३ वटाको फाउन्डेसन कार्य, २३ वटाको Sub-Structure र १५ वटा पुल को Super-Structure सम्पन्न<br>• ३९.८४ कि.मि. बाइन्डर कोर्स (२ लेन) सम्पन्न<br>• २३.५५ कि.मि. अस्फाल्ट कंक्रिट (२ लेन) सम्पन्न<br>• ४४ कि.मि. मध्ये २७.३४ कि. मी. साइड ड्रेन कास्टिंग सम्पन्न आदि। |

### ७.३.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/ क्रियाकलापहरू

- ५९.42 कि.मि. बाइन्डर कोर्स, ७०.११ कि.मि. अस्फाल्ट कंक्रिट
- ४७.०४ कि.मि. साइड ड्रेन लेयिंग, ३ वटा कल्भर्ट निर्माण
- ३ वटा पुलहरूको फाउन्डेसन कार्य, ५वटाको Sub-Structure र २९ वटाको Super-Structure
- मिर्चैया र लहानमा ओभरपास, रुपनीमा 2, लहानमा ३, गोलबजारमा 2 अन्डरपास

### ७.३.१०. आ.व. २०८१/८२ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

- कञ्चनपुर - कमला सडक योजना (पूर्वी खण्ड) : २,४९,४३.४ (रु लाखमा)
- कञ्चनपुर - कमला सडक योजना (पश्चिम खण्ड) : २,४९,४२.०५ (रु लाखमा)
- भौतिक लक्ष्य : आयोजनाको कुल ४१.१०% सम्पन्न गर्ने।

### ७.३.११.आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू तथा चुनौतिहरू

- विद्युत poles को स्थानान्तरण समयमै नहुनु ।
- खुट्टि खोलाबाट नदिजन्य सामग्री संकलनका लागि ठेक्का सम्झौता भएकोमा, उक्त ठेक्का लगाउनुपूर्व गर्नुपर्ने IEE मा प्रक्रियागत त्रुटि रहेको भनी जिल्ला वन कार्यालयले नदिजन्य सामग्री संकलनमा रोक लगाउनु ।
- चार लेन सडकमा साइड ड्रेनको व्यवस्था नभएकाले डुबान हुन सक्ने भनी स्थानीयद्वारा राजमार्ग अवरोध ।
- हालको डिजाइनमा रहेको ड्रेनले डुबानको समस्या समाधान नहुने भनी थप ड्रेनको माग ।
- Median खोल्न र Bus Shelter को डिजाईन स्थान परिवर्तन गर्ने मागहरू ।
- रूपनगर र चौहर्वामा ६ लेन सडकको माग ।

### ७.३.१२.समस्या समाधानका उपायहरू र योजना कार्यालय/ निर्देशानालयबाट भएका प्रयासहरू

- Utilities Relocation का लागि सम्बन्धित निकायहरूसँग बारम्बार पत्राचार तथा छलफल भएको।
- स्थानीय सरोकारवालासँग निरन्तर समन्वय गरी निर्माण कार्यलाई सुचारु गर्ने प्रयास गरिएको ।
- माथिल्लो निकायसँग जानकारी आदानप्रदान गरी प्राप्त निर्देशनहरूको पालना गरिएको छ ।

## ७.४. काँकरभिट्टा लौकही सडक योजना

### ७.४.१. आयोजनाको पृष्ठभुमि

यस काँकरभिट्टा-लौकही सडक आयोजनाले कोशी प्रदेशको झापा, मोरङ, र सुनसरी जिल्लाको काँकडभिट्टा-लौकही खण्डबीचको पूर्व-पश्चिम राजमार्ग (EWH) को करिब ९५.७६ किलोमिटर (किमी) को क्षमता, गुणस्तर, र सुरक्षाको पुनर्स्थापना तथा स्तरोन्नति गर्नेछ । पूर्व-पश्चिम राजमार्ग नेपालको मुख्य घरेलु र अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार कोरिडोर हो र दक्षिण एसिया उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग (SASEC) कोरिडोरको हिस्सा हो, जसले काठमाडौंलाई ढाका र भारत हुँदै चटगाउँसँग जोड्छ । यस आयोजनाले आर्थिक वृद्धिलाई बढावा दिनेछ र (i) अन्तरप्रदेशीय, राष्ट्रिय, र क्षेत्रीय सम्पर्कमा सुधार गरी नेपालको निर्यात गर्ने उद्योगहरूको प्रतिस्पर्धात्मकता बढाउन योगदान पुर्याउनेछ; (ii) सामाजिक सेवा, बजार, र रोजगारीका अवसरहरूमा बढी पहुँच प्रदान गर्ने; (iii) कृषि, उद्योग, ऊर्जा, र पर्यटन क्षेत्रको विकासमा सहयोग गर्ने; र (iv) बढ्दो ट्राफिक जामलाई कम गर्ने । यस आयोजनाले १०२७ किलोमिटर लामो EWH कोरिडोरमा सडक सुरक्षा र सडक मर्मतसम्भारमा पनि सुधार गर्नेछ, साथै सडक सुरक्षा र मर्मतसम्भारका कार्यान्वयन तथा जिम्मेवार निकायहरूको क्षमतालाई सुदृढ गर्नेछ । यस

आयोजनाको नतिजाले सडक यातायात प्रणालीको दक्षता र सुरक्षा सुधार गर्ने उद्देश्य राखेको छ। परियोजनाले निम्न प्रभावहरू सम्बोधन गर्नेछः (i) नेपाल भित्र र छिमेकी देशहरूसँग यातायात सम्पर्क सुधारिएको छ; र (ii) भौतिक कनेक्टिभिटी तथा प्रमुख व्यापार मार्गहरूमा भूमिमा आधारित यातायातको लागि बहुमोडल लिंकेज बढाइएको छ।

यस आयोजना अन्तर्गत झापा जिल्लाको काँकडभिट्टादेखि सुनसरी जिल्लाको लौकाहीसम्मको पूर्वपश्चिम राजमार्गको निंदा, बिरिङ, कन्काई, रतुवा, बक्रा र लोहेन्द्र खोलाका ठूला पुललगायत करिब ९५.६७ किलोमिटर सडकलाई विद्यमानबाट सुधार/स्तरोन्नति गरिनेछ।

### ७.४.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यन्वयन हुने स्थानहरू

झापा जिल्ला, मेचीनगर नगरपालिका (चे ०+०००) देखि सुनसरी जिल्ला, ईटहरी उप- महानगरपालिकाको लबिपुर (चे ९५+७६०) सम्म (पूर्व पश्चिम राजमार्ग)

### ७.४.३. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू

| काँकरभिट्टा लौकही सडक योजना (पूर्वी खण्ड), दमक, झापा | काँकरभिट्टा लौकही सडक योजना (पश्चिम खण्ड), ईटहरी, सुनसरी |
|---|---|
| कार्यक्षेत्र : मेची पुल (चे ०+०००) झापा जिल्लाको मेचीनगर नगरपालिका देखि अर्जुनधारा नगरपालिका, बिर्तामोड नगरपालिका, कन्काई नगरपालिका, शिवसताक्षी नगरपालिका हुँदै कमल गाँउपालिका (चे ४५+०००) सम्म | कार्यक्षेत्र : झापा जिल्लाको (चे ४५+०००) देखि दमक नगरपालिका, मोरङ जिल्लाको उर्लाबारी नगरपालिका, पथरी- शनिश्चर्य नगरपालिका, कानेपोखरी गाँउपालिका, बेलबारी नगरपालिका, सुन्दरहरैचा नगरपालिका र सुनसरी जिल्लाको ईटहरी उप- महानगरपालिका (चे ९५+७६०) सम्म |
| ३ मुख्य पुलहरू: निन्दा पुल, बिरिंग पुल, कन्काई पुल | ३ मुख्य पुलहरू: रतुवा पुल, बक्रा पुल, लोहेंद्र पुल |

### ७.४.४. आयोजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति

सासेक राजमार्ग अभिवृद्धि आयोजनाको - ऋण सम्झौता मिति : 7 जुलाई २०२३

शुरु क्लोजिंग मिति : ३० जुन २०२९

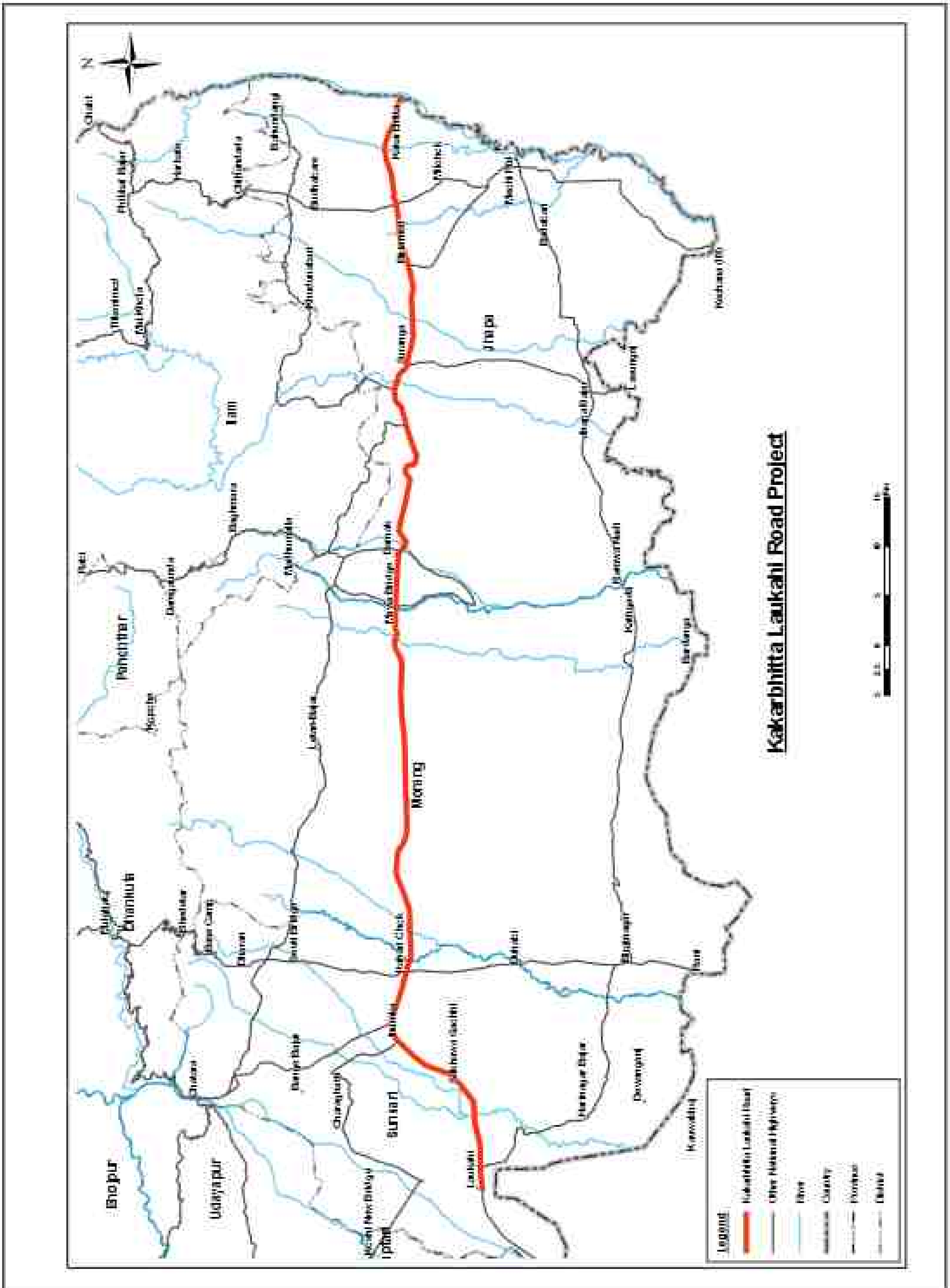
काँकरभिट्टा लौकही सडक योजना –

ठेक्का सम्झौता मिति : १० अक्टोबर २०२३

कमेन्समेंट मिति : २ फेब्रुअरी २०२४

शुरु ठेक्का अवधि (प्याकेज नं. १,२,३) : १ फेब्रुअरी २०३३ (निर्माण+1वर्ष DNP+ ५वर्ष PBM)

(प्याकेज नं.४,५; पुलहरूको ठेक्का): १ फेब्रुअरी २०२८ (निर्माण+1वर्ष DNP)


Kakarbhitta Laukahi Road Project
Jhapa
Ilam
Panchthar
Morang
Sunsari
Dhankuta
Bhojpur
Udayapur
Legend

### ७.४.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

- लक्ष्य : ९५.७६० कि.मि. सडक निर्माण तथा स्तरोन्नती कि.मि., ६ वटा मेजर पुलहरू (लम्बाई ३०० मि.+), २१ वटा ठुला पुलहरू (लम्बाई ५० मि.- ३०० मि.), ७१ ओटा साना पुलहरू
- कुल अनुमानित लागत : रु.२४,९१२,५२९,३१२.८७ (ठेक्का रकम)

### ७.४.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश

| सि.नं. | प्याकेजको नाम | भौतिक प्रगति (%) | वित्तिय प्रगति (%) | कैफियत |
|---|---|---|---|---|
| १ | KL-01 | ४.८४ | ४.५४ | |
| २ | KL-02 | ५.१३ | ४.१४ | |
| ३ | KL-03 | २.३३ | २.०३ | |
| ४ | MBKL-04 | १.८६ | १.६५ | |
| ५ | MBKL-05 | ३.१३ | २.६० | |

- ४५०+ पाइल निर्माण कार्य सम्पन्न
- ४० कि.मि. सडकमा माटोको कार्य सम्पन्न, ५ कि.मि. सडकमा बेस कार्य जारी रहेको
- ६४ वटा कल्भर्ट पिसिसी कार्य जारी रहेको

### ७.४.७. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

| काँकरभिट्टा लौकही सडक योजना (पूर्वी खण्ड), दमक, झापा | काँकरभिट्टा लौकही सडक योजना (पश्चिम खण्ड), ईटहरी, सुनसरी |
|---|---|
| आ.व. २०८०/८१<br>वार्षिक लक्ष्य<br>प्रगति | आ.व. २०८०/८१<br>वार्षिक लक्ष्य<br>प्रगति |
| भौतिक प्रगति (%)<br>५.०० %<br>३.७२% | भौतिक प्रगति (%)<br>४.००%<br>३.९२% |
| वित्तिय प्रगति (%)<br>४.००%<br>३.४६% | वित्तिय प्रगति (%)<br>४.००%<br>२.७८% |

### ७.४.८. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण

- ४५०+ पाइल निर्माण कार्य सम्पन्न
- ४० कि.मि. सडकमा माटोको कार्य जारी रहेको
- ५ कि.मि. सडकमा बेस कार्य जारी रहेको
- ६४ वटा कल्वार्टमा पिसिसी कार्य जारी रहेको

### ७.४.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/ क्रियाकलापहरू

- ९५.७६ कि.मि. बाइन्डर कोर्स, ९५.७६ कि.मि. अस्फाल्ट कंक्रिट
- ६ वटा मेजर पुल, ९२ वटा अन्य पुलहरू र ९ वटा ओभरपास

### ७.४.१०. आ.व. २०८1/८2 को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

भौतिक लक्ष्य

- ४० वटा पुलको जग निर्माण पूरा हुने, २० वटा पुलको सब स्ट्रक्चर पूरा हुने
- १५० वटा कल्भर्ट निर्माण पूरा हुने
- ७० कि.मि. मा माटो पुर्ने कार्य पूरा हुने, ५० कि.मि. मा ग्राभेल पूरा हुने
- १० कि.मि. मा कालोपत्रे पूरा हुने

बजेट बिनियोजन

- काँकरभिट्टा लौकही सडक योजना (पूर्वी खण्ड), दमक, झापा : ४,९६,०६.८१ (रु. लाखमा)
- काँकरभिट्टा लौकही सडक योजना (पश्चिम खण्ड), ईटहरी, सुनसरी: ४,९६,०६.०५ (रु. लाखमा)

### ७.४.११. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू तथा चुनौतिहरू

- बिद्युत प्राधिकरण बाट upgrade र new construction समेतको रकम माग गरेको ।
- वन विकास कोषमा १० गुणा रुख रोप्ने, हेरविचार गर्ने, तारबार र हुर्काउने खर्च रकम दाखिला नगरी कटान अनुमति नदिएको । काटिएका रुख हस्तान्तरणको झन्झटिलो प्रक्रिया रहेको ।
- परामर्शदाताले गुणस्तरहीन डिजाइन गरेकोमा समयमै पहिचान हुन नसकेको ।
- Incompetent supervision consultant.

### ७.४.१२. समस्या समाधानका उपायहरू र योजना कार्यालय/ निर्देशानालयबाट भएका प्रयासहरू

- Utilities Relocation का लागी सम्वन्धित निकायहरू सँग बारम्बार पत्राचार तथा छलफल भएको
- अन्य समन्वयनका कार्य

## ७.५. कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक योजना

### ७.५.१. आयोजनाको पृष्ठभूमि

नेपाल सरकार र International Development Association (IDA) बीच क्षेत्रीय व्यापारिक मार्ग विस्तार आयोजना (Strategic Road Connectivity and Trade Improvement Project, SRCTIP) संचालनका लागि १७ जुलाई २०२० मा Financing Agreement भएको थियो । SRCTIP आयोजना अन्तर्गत Part 2: Regional Road Connectivity को बुँदा नं 2.2 मा Upgrading of the Kamala-Dhalkebar- Pathalaiya from two lanes to four lanes उल्लेख भएको छ।

### ७.५.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू

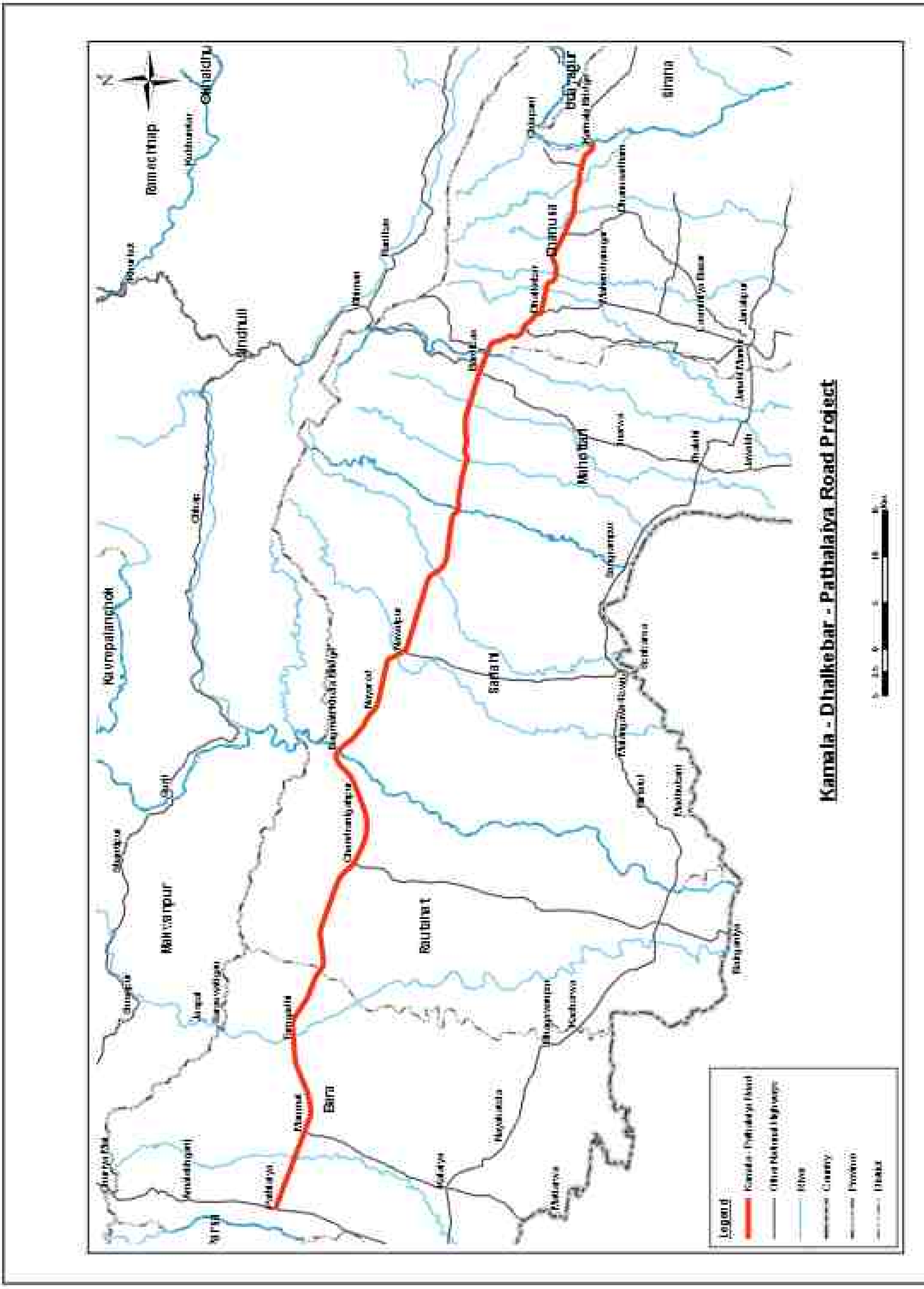
कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक खण्ड सिराहा जिल्लाको कमला नदी (महेन्द्र राजमार्गको चेनेज २३६+५००) बाट सुरु भई बारा जिल्लाको पथलैया (महेन्द्र राजमार्गको चेनेज ३६६+८८७) मा अन्त्य हुन्छ । यो सडक १३० कि.मि. लम्बाईको रहेको छ । महेन्द्र राजमार्गको यो खण्ड मधेश प्रदेशका सिराहा, धनुषा, महोत्तरी, सर्लाही, रौतहट र बारा गरी ६ जिल्ला भएर जान्छ, जसमा १५ नगरपालिका र १ उपमहानगरपालिका पर्दछन्।

### ७.५.३. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू

- कमला-ढल्केबर-पथलैया सडकखण्ड (१३० कि.मि.) का लागि हाल एकवटा मात्र योजना कार्यालय (कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक योजना, लालबन्दी) स्थापना भएको छ । यस योजना कार्यालयको कार्यक्षेत्रभित्र मधेश प्रदेशका सिराहा, धनुषा, महोत्तरी, सर्लाही, रौतहट, र बारा गरी ६ जिल्ला रहेका छन्।
- एउटै कार्यालयबाट सम्पूर्ण सडकखण्डको स्तरोन्नति/निर्माण कार्य अनुगमनमा असहजता हुने हुँदा थप एकवटा योजना कार्यालय (कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक योजना, बागमती) स्थापनाको प्रक्रिया अगाडि बढाइएको छ। जसपछि दुईवटा योजना कार्यालयहरूको कार्यक्षेत्र निम्नानुसार हुनेछ:
- (क) कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक योजना, लालबन्दी: सिराहा, धनुषा, महोत्तरी, सर्लाही जिल्ला (७७ कि.मि.)
  (ख) कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक योजना, बागमती: रौतहट र बारा जिल्ला (५३ कि.मि.)

### ७.५.४. आयोजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति

- आयोजनाको अवधिः ७ वर्ष
- शुरु मितिः १७ जुलाई २०२०
- सम्पन्न हुने मितिः १५ जुलाई २०२७


Kamala - Dhalkebar - Pathlaiya Road Project
Legend
Bara
Rautahat
Sarlahi
Mahottari
Dhanusa
Makwanpur
Sindhuli
Ramechhap
Okhaldhunga
Kavrepalanchok
Siraha

### ७.५.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

आयोजनाको लक्ष्य वर्तमान सडकलाई एशियाली राजमार्गको मापदण्डमा स्तरोन्नति गर्ने र यसका लागि हालको २ लेन सडक र आवश्यकता अनसुार पुलहरूलाई ४ लेन स्तरमा स्तरोन्नति/निर्माण गर्ने रहेको छ ।यसका लागि कुल अनुमानित लागत ४८ अर्व रुपैया लाग्ने देखिन्छ ।यस आयोजनाको प्रमुख क्रियाकलाप अन्तर्गत सडक र पुल ४ लेनको निर्माण गर्ने र मुख्य बस्ती क्षेत्रहरूमा आवश्यकता अनुसार service road, साइकल ट्र्याक र फुटपाथ र अन्य सुविधाहरू समेत निर्माण गरिने छ । साथै ५ वटा Vehicular Underpass/ Pedestrian Underpass (VUP/PUP), ६० वटा पुलहरू र १५७ वटा Box Culvert हरू समेत निर्माण हुने छन् ।

### ७.५.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश

कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक (१३० कि.मि.) को डिजाइन कार्य तथा Environmental Impact Assessment (EIA) कार्य सम्पन्न भई सकेको छ । कमला-ढल्केबर-बागमती सडक खण्ड (७५ कि.मि.) को ठेक्का आवहान भई हाल मूल्याङ्कनको क्रममा रहेको, कमला पुल (६४० मि.) र बागमती पुल (३५३ मि.) ऐप्रोच सडक सहितको Design and Build modality मा ठेक्का आवहान गर्ने Bid Document तयार भई रहेको, कमला-ढल्केबर-बागमती सडक खण्डको सडक तथा पुल निर्माण सुपरिवेक्षण परामर्शदाता छनौट भएको र बागमती-पथलैया सडक (५३ कि.मि.) Hybrid Annuity Model (HAM) मा ठेक्का आवहान गर्न Feasibility study भई रहेको छ ।

### ७.५.७. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

| | महाशाखा अन्तर्गत | योजना कार्यालय लालबन्दी अन्तर्गत |
|---|---|---|
| वार्षिक लक्ष्य | रु. २९२९३.४९ लाख | रु. ३,०८,१२.६३ लाख |
| वार्षिक प्रगति | रु. ० लाख | रु. ६२.१२ लाख |
| मुख्य क्रियाकलाप | ठेक्का व्यवस्थापन तथा मोबिलाइजेसन, सडक निर्माण सुपरिवेक्षण, परामर्श कार्य | जग्गा प्राप्तिको क्षतिपूर्ति, विद्युत प्रशारण लाइन स्तानान्तरण, सडक निर्माण/स्तरोन्नति, पुल निर्माण सुपरिवेक्षण, वन तथा वातावरण सम्बन्धी कार्य |

| | | |
|---|---|---|
| मुख्य क्रियाकलापको प्रगति | कमला-हल्केबर-बागमती सडक खण्ड (७५ कि.मि.) को ठेक्का आवहान भई मूल्याङ्कनको क्रममा रहेको, कमला-हल्केबर-बागमती सडक खण्डको सडक तथा पुल निर्माण सुपरिवेक्षण परामर्शदाता छनौट भएको र बागमती-पथलैया सडक (५३ कि.मि.) Hybrid Annuity Model (HAM) मा ठेक्का आवहान गर्नका लागि Transaction Advisory (TA) परामर्शदाता छनौट भएको। | जिल्ला प्रशासन कार्यालय, विद्युत प्राधिकरण तथा जिल्ला वन कार्यालय सँग समन्वय तथा सहकार्य हुँदै |

### ७.५.८. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/क्रियाकलापहरू

- कमला-हल्केबर-बागमती सडक खण्ड (७५ कि.मि.) को ठेक्का सम्झौता/मोबिलाइजेसन
- कमला पुल (६४० मि.) र बागमती पुल (३५३ मि.) ऐप्रोच सडक सहितको (२ कि.मि.) Design and Build modality मा ठेक्का व्यवस्थापन
- बागमती-पथलैया सडक (५३ कि.मि.) Hybrid Annuity Model (HAM) मा ठेक्का व्यवस्थापन
- विश्व बैंकबाट Environment and Social Impact Assessment (ESIA) report स्वीकृती
- जग्गा प्राप्ति/ घरटहराको क्षतिपूर्ति प्रदान
- विद्युत प्रशारण लाइन तथा अन्य संरचनाहरू स्तानान्तरण
- सडक सीमा भित्र परेका रुखहरूको विवरण संकलन

### ७.५.९. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्ड/पुलहरूको विवरण

- कमला पुल (६४० मि.) र बागमती पुल (३५३ मि.) ऐप्रोच सडक सहित
- बागमती-पथलैया सडक (५३ कि.मि.)

### ७.५.१०. आ.व. २०८१/८२ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण

| | महाशाखा अन्तर्गत | योजना कार्यालय लालबन्दी अन्तर्गत |
|---|---|---|
| वार्षिक बजेट विनियोजन | रु. २९९०२.४९ लाख | रु. २४८९७.३३ लाख |

| | | |
|---|---|---|
| वार्षिक लक्ष्य/मुख्य क्रियाकलाप | ठेक्का व्यवस्थापन तथा मोबिलाइजेसन,<br>सडक निर्माण सुपरिवेक्षण, परामर्श कार्य | सडक सिममा तथा सडक मुनी रहेका बिजुलीका पोल तथा खानेपानीका पाइपहरू स्थानान्तरण मर्मत सुधार<br>सडक सिमा भित्र परेका वृक्ष कटानका लागि विवरण संकलन कार्य तथा काटिए पश्चात पुन वृक्ष रोपण हुर्काउने कार्य<br>घर टहरा र बोट बिरुवा आदिको क्षतिपुर्ति<br>सडक सिमाभित्र पर्ने जग्गको मुआब्जा<br>सडक निर्माण/स्तरोन्नति, पुल निर्माण |

### ७.५.११.आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू तथा चुनौतीहरू

- सडक सीमामा तथा सडक मुनी रहेका बिजुलीका पोल, नेपाल टेलिकमका संरचना तथा खानेपानीका पाइपहरू स्थानान्तरण
- सडक सीमा भित्र परेका वृक्ष कटानका लागि विवरण संकलन कार्य
- विश्व बैंकबाट Environment and Social Impact Assessment (ESIA) रिपोर्ट स्वीकृतिमा ढिलाइ
- कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक योजना, बागमती कार्यालय स्थापना
- बागमती-पथलैया सडक खण्डमा Hybrid Annuity Model (HAM) को कार्यान्वयन

### ७.५.१२.समस्या समाधानका उपायहरू र योजना कार्यालय/महाशाखाबाट भएका प्रयासहरू

| समस्या | समाधानका उपायहरू | योजना कार्यालय/महाशाखाबाट भएका प्रयासहरू |
|---|---|---|
| बिजुलीका पोल, नेपाल टेलिकमका संरचना तथा खानेपानीका पाइपहरू स्तानान्तरण | • योजना कार्यालयबाट सडक सीमा अतिक्रमण हुन नदिन कडा निगरानी गर्नुपर्ने<br>• Resettlement Action Plan (RAP) verification कार्य गर्नुपर्ने<br>• सम्बन्धित निकायहरूसँग MOU हुनुपर्ने | • १३ अप्रिल २०२४ मा संरचना निर्माण नगर्ने बारे सार्वजनिक सूचना प्रकाशन गरिएको<br>• २५ जुन २०२४ मा RAP report सडक विभागको वेभसाइटमा प्रकाशन भएको<br>• ड्राफ्ट MOU तयार गरी सम्बन्धित निकायहरूसँग छलफलमा रहेको |
| वृक्ष कटानका लागि विवरण संकलन कार्य | • योजना कार्यालयबाट जिल्ला वन कार्यालयसँग समन्वय गरी कार्यलाई तीव्रता दिनुपर्ने | • धनुषा र बारा जिल्लामा वृक्ष कटानका विवरण संकलन कार्य सम्पन्न भएको<br>• महोत्तरी, सर्लाही र रौतहटमा विवरण संकलन कार्य भैरहेको |

| समस्या | समाधानका उपायहरू | योजना कार्यालय/महाशाखाबाट भएका प्रयासहरू |
|---|---|---|
| ESIA report स्वीकृती | • विश्व बैंक तथा परामर्शदातासँग निरन्तर समन्वय गर्नुपर्ने | • २६ जुन २०२४ मा Final ESIA report विश्व बैंक पठाइएको र सो सम्बन्धी विश्व बैंकसँग आवश्यक छलफल गरी प्राप्त सुझावहरूलाई समावेश गर्ने कार्य समेत भई सकेको |
| कमला-ढल्केबर-पथलैया सडक योजना, बागमती कार्यालय स्थापना | • बजेट विनियोजन हुनुपर्ने | • टिप्पणी फाइल उठान भई भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय पठाई सकेको |
| Hybrid Annuity Model (HAM) को कार्यान्वयन | • नेपाल राष्ट्र बैंक तथा अन्य वित्तीय संस्थाहरूसँग समन्वय हुनुपर्ने | नेपाल राष्ट्र बैंक तथा अन्य वित्तीय संस्थाहरु सँग छलफल तथा समन्वयका लागि निरन्तर प्रयास/ पत्राचार भैरहेको |

## ७.६. बुटवल गोरुसिंगे चनौटा सडक योजना

### ७.६.१. आयोजनाको पृष्ठभूमि

नेपाल सरकार र विश्व बैंकबीच मिति 18th September 2022 मा पूर्व दक्षिण एसियाको यातायात तथा व्यापार आवद्धता अभिवृद्धि कार्यक्रम (Accelerating Transport and Trade Connectivity in Eastern South Asia Nepal Phase 1 Project- ACCESS) कार्यान्वयनका लागि सम्झौता भएको हो। यस आयोजनामा वैदिशक स्रोततर्फ ९२% प्रतिशत र नेपाल सरकारको स्रोततर्फ ८% प्रतिशत लगानी रहने व्यवस्था छ। यसमा मुख्यत चारवटा कम्पोनेन्टहरू रहेका छन् :

1. Digital Systems for Trade
2. Green and Resilient Transport and Trade Infrastructure
3. Institutional and Policy Strengthening for Transport and Trade
4. Contingency Emergency Response Component

कम्पोनेन्ट २ अन्तर्गत बुटवल देखि चनौटा सम्म (६९कि.मि.) सडकको कम गतिको सवारी साधनको लागि सहरी क्षेत्रमा service lane सहित ४ लेनमा स्तरोन्नति गर्ने योजना अनुरुप बुटवल गोरुसिंगे चनौटा सडक खण्ड (६९कि.मि.) सडक खण्डको ४ लेनमा स्तरोन्नति गरिने योजना रहेको छ।

### ७.६.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू

पुर्व पश्चिम राजमार्गको चेनेज (५९०+००० देखि ६५९+००० सम्म), रुपन्देही र कपिलवस्तु जिल्लामा कार्यन्वयन हुने

### ७.६.३. आयोजना अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति :

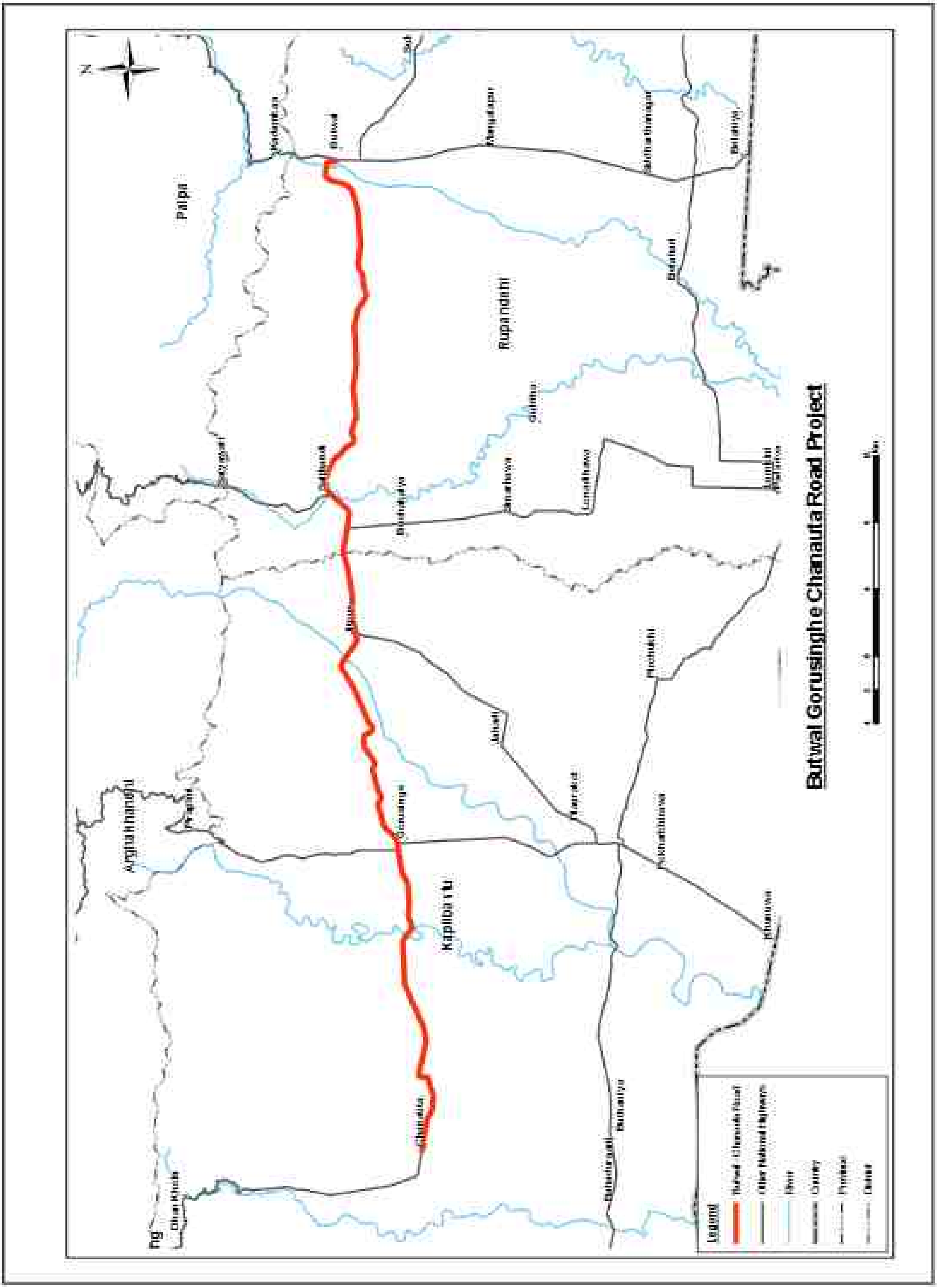
- बुटवल गोरुसिंगे सडक खण्डको स्तरोन्नति : आ.व. २०८०/८१ देखि आ.व. २०८९/९० सम्ममा सम्पन्न हुने ( contract commencement date बाट ३ वर्ष निर्माण र ५ वर्ष मर्मत अवधि ) ।
- गोरुसिंगे चन्द्रौटा सडक खण्डको design/drawing review भइरहेको ।

### ७.६.४. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू

बुटवल गोरुसिंगे चनौटा योजना कार्यालय, बुटवलले यस योजनाको सम्पूर्ण कार्य गर्ने

### ७.६.५. आयोजनाको कुल लागत र लक्ष्यको विवरण

- लागत अनुमानः ACCESS Projectको कुल सम्झौता रकम 204.6 million SDR रहेको ।
- आयोजनाको लक्ष्यः To increase the efficiency and resilience of trade and transport along selected corridors in Nepal.
- बुटवल गोरुसिंगे चनौटा सडक योजनाको लक्ष्यः -
  - Upgrading and construction supervision for the Butwal—Gorusinghe—Chanauta (BGC) road section (69 km) from a two-lane single carriageway to a climate-resilient four-lane dual carriageway with new market areas, and including safety features such as service lanes for lower speed vehicles along the road section running through dense urban settlements, rural and forest zones (to significantly improve road safety, promote the use of non-motorized transport, and protect wildlife where needed).
- आयोजनका मुख्य मुख्य कार्यहरुः
  - बुटवल देखि चनौटा सम्म (६९कि.मि.) सडकको कम गतिको सवारी साधनको लागि सहरी क्षेत्रमा service lane सहित ४ लेनमा स्तरोन्नति गर्ने
  - उक्त खण्डमा पर्ने पुलहरूको ४ लेनमा स्तरोन्नति गर्ने
  - VUP (vehicle underpass), PUP (pedestrian underpass), wildlife crossings निर्माण गर्ने
  - Drainage structure, retaining structure निर्माण गरिने


Butwal Gorusinghe Chanauta Road Project
Palpa
Rupandehi
Kapilbastu
Arghakhanchi
Butwal
Legend

### ७.६.६. हालसम्मको समस्टिगत प्रगति (भौतिक / वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य उपलब्धिहरू :

- बुटवल गोरुसिंगे चनौटा सडक खण्डको सुपरभिजन तथा गोरुसिंगे चनौटा सडक खण्डको डिजाइन परामर्शदातासँग सम्झौता भई गोरुसिंगे चनौटा सडक खण्डको डिजाइन तथा IEE कार्य भइरहेको।
- बुटवल गोरुसिंगे सडक खण्डको स्तरोन्नतिको लागि ठेक्का सम्झौता भएको र septemberबाट commencement हुने।
- गोरुसिंगे चनौटा सडक खण्डको ड्राफ्ट design/drawing प्राप्त भएको, IEEको TOR स्वीकृत भएको।

### ७.६.७. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

| **आ.व. २०८०/८१ मा विनियोजन र खर्चको सारांश** | | | **रकम रु हजारमा** |
|---|---|---|---|
| बजेट उपशीर्षक ३३७०११७८: पूर्व दक्षिण एसियाको यातायात तथा व्यापार आबद्धता अभिवृद्धि कार्यक्रम | | | |
| कार्यालयको नाम | विनियोजन | खर्च | खर्च प्रतिशत |
| सडक क्षेत्र विकास आयोजना (विकास सहायता कार्यान्वयन महाशाखा) | २२४५२०० | ११८६५६१ | ५२.८५ |
| बुटवल-गोरुसिंगे-चन्द्रौटा सडक योजना, बुटवल | ३१२५२०० | १५१३१ | ०.४८ |
| कुल जम्मा | ५३७०४०० | १२०१६९२ | २२.३८ |

### ७.६.८. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण

- बुटवल गोरुसिंगे चनौटा सडक खण्डको सुपरभिजन तथा गोरुसिंगे चनौटा सडक खण्डको डिजाइन परामर्शदातासंग सम्झौता भइ गोरुसिंगे चनौटा सडक खण्डको डिजाइन तथा IEE कार्य भइरहेको
- बुटवल गोरुसिंगे सडक खण्डको स्तरोन्नतिको लागि ठेक्का सम्झौता भएको र septemberबाट commencement हुने
- गोरुसिंगे चनौटा सडक खण्डको ड्राफ्ट design/drawing प्राप्त भएको, IEEको TOR स्वीकृत भएको

### ७.६.९. बाँकि अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/क्रियाकालापहरू:

- बुटवल गोरुसिंगे सडक खण्डको स्तरोन्नति गर्ने कार्य

- गोरुसिंगे चन्द्रौटा सडक खण्डको design/drawing स्वीकृत गर्ने, IEE प्रतिवेदन तयारी तथा स्वीकृति, गोरुसिंगे चन्द्रौटा सडक खण्डको स्तरोन्नति गर्ने कार्यको लागि ठेक्का प्रक्रिया अगाडी बढाउने

### ७.६.१०. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकि रहेका सडक खण्ड/पुलहरूको विवरण:

- गोरुसिंगे चन्द्रौटा सडक खण्ड र उक्त खण्डमा पर्ने पुलहरूको स्तरोन्नति गर्ने कार्यको लागि ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकि रहेको

### ७.६.११.आ.व. २०८१/८२ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण

३३७०११७८ पूर्व दक्षिण एसियाको यातायात तथा व्यापार आवद्धता अभिवृद्धि कार्यक्रम अन्तर्गत आ.व. २०८१/८२ को लागि पुँजीगत तर्फ जम्मा रु ५२५३७.०० लाख विनियोजन रहेको छ .

- बुटवल गोरुसिंगे सडक खण्डको स्तरोन्नति गर्ने कार्य: २५% कार्य सम्पन्न गर्ने, उक्त खण्डको सडक सीमाभित्र पर्ने घर टहरा, रुखहरू, विधुतीय पोलहरू स्थानान्तरण गर्ने कार्य
- गोरुसिंगे चन्द्रौटा सडक खण्डको design/drawing स्वीकृत गर्ने, IEE प्रतिवेदन तयारी तथा स्वीकृति, गोरुसिंगे चन्द्रौटा सडक खण्डको स्तरोन्नति गर्ने कार्यको लागि ठेक्का प्रक्रिया अगाडी बढाउने
- तिनाउ नदि पुल निर्माणको लागि ठेक्का प्रक्रिया अगाडी बढाउने

### ७.६.१२. हाल आयोजना कार्यान्वयनमा देखापरेका मुख्य-मुख्य समस्याहरुः

- रुख कटानको सहमति प्राप्त गर्न लामो समय लागेको ।
- विध्युतीय पोलहरू स्थानान्तरणको लागि धेरै पटक लिखित तथा मौखिक अनुरोध गर्दा पनि MOU हुन नसकेको ।

### ७.६.१३.समस्या समाधानका लागि गरिएका प्रयासहरू:

- योजना कार्यालय तथा महाशाखाबाट वन विभाग, डिभिजन वन कार्यालय, नेपाल विधुत प्राधिकरण केन्द्रिय कार्यालय तथा प्रादेशिक कार्यालय, बुटवलसंग पटक पटक समन्वय गरिएको

## ८. अन्य महत्वपूर्ण योजनाहरूको संक्षिप्त विवरण र आ.व. २०८०/८१ को प्रगति

### ८.१. मदन भण्डारी राजमार्ग आयोजना

#### ८.१.१. आयोजनाको पृष्ठभूमि

नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७५/०२/०६ को निर्णय बमोजिम चुरे तथा भित्री मधेसका उपत्यकाहरू र सो क्षेत्रभित्र पर्ने खानी स्थलहरूलाई देशका प्रमुख शहरहरूसँग जोड्न झापाको बाहुनडाँगीदेखि डडेल्धुराको रुपालसम्म मदन भण्डारी राजमार्ग सुरु गरिएको हो। महेन्द्र राजमार्गको समानान्तर र उत्तरतर्फ पूर्व–पश्चिम भएर जाने यो राजमार्गलाई बाह्रै महिना प्रयोग गर्न सकिने गरी रेखांकन गरिएको छ।

यस राजमार्गले कोशी, बागमती, गण्डकी, लुम्बिनी, कर्णाली र सुदूरपश्चिम गरी देशका छवटा प्रदेशलाई पूर्व–पश्चिम जोड्छ भने झापा, इलाम, मोरङ, सुनसरी, उदयपुर, सिन्धुली, मकवानपुर, चितवन, नवलपरासी पूर्व, पाल्पा, गुल्मी, अर्घाखाँची, प्यूठान, रोल्पा, सल्यान, सुर्खेत, डोटी, कैलाली र डडेल्धुरा गरी १९ वटा जिल्लालाई जोड्दै ७२ लाख जनसंख्यालाई प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष सेवा पुर्याउने गरी कार्यान्वयनमा ल्याइएको छ।

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

#### ८.१.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू

मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७५/०२/०६ र २०७८/०१/१२ को निर्णय बमोजिमको रेखाङ्कन निम्नानुसार रहेको छ:

- बाहुनडाँगी-शान्तिनगर-धरान- चतरा- गाईघाट- कटारी- सिन्धुलीमाडी- हेटौडा- गैंडाकोट- रामपुर- राम्दी- रिडि- तम्घास- सिमलटारी- मच्छी- बागदुला- लिवान- घर्तिगाउँ- पातीहाल्ने- बागचौर- सितलपाटि- सल्यान खलङ्गा-बालुवा संग्राही- बाँटेचौर- सुर्खेत-बड्डीचौर- कर्णाली- बिपीनगर- बुडर- जोगबुढा-रुपाल।
- मदन भण्डारी राजमार्ग १३९० कि.मि. भएता पनि यस आयोजना बाट निर्माण हुने सडक जम्मा ७४० कि.मि. रहेको छ।

#### ८.१.३. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू

मदन भण्डारी आयोजना अन्तर्गत निम्नानुसारका योजना कार्यालय र सडक डिभिजनबाट आयोजनाका निर्माण कार्यहरू सञ्चालनमा रहेका छन्।

| सि.नं | योजना कार्यालय | NH09 | | NH19 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | खण्डको नाम | लम्बाई (कि.मि) | खण्डको नाम | लम्बाई (कि.मि) |
| १ | योजना कार्यालय दमक | बाहुनडाँगी देखी चतरा | १२७ | | |
| २ | गाईघाट-दिक्तेल सडक योजना | चतरा देखी भिमान | १३४ | | |
| ३ | सडक डिभिजन हेटौंडा | भिमान देखि हेटौंडा | ११५ | | |
| ४ | योजना कार्यालय गुल्मी | रिडी देखि मच्छी | १०४ | रिडी देखि बागदुला | ११७ |
| ५ | सडक डिभिजन दाङ | | | लोहारपानी-घोराही-तुलसीपुर-काल्चे | १०२ |
| ६ | योजना कार्यालय सुर्खेत | सातदोबाटो देखि रुपाल | २६० | | |
| जम्मा | | ७४० | | २१९ | |

### ८.१.४. आयोजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति

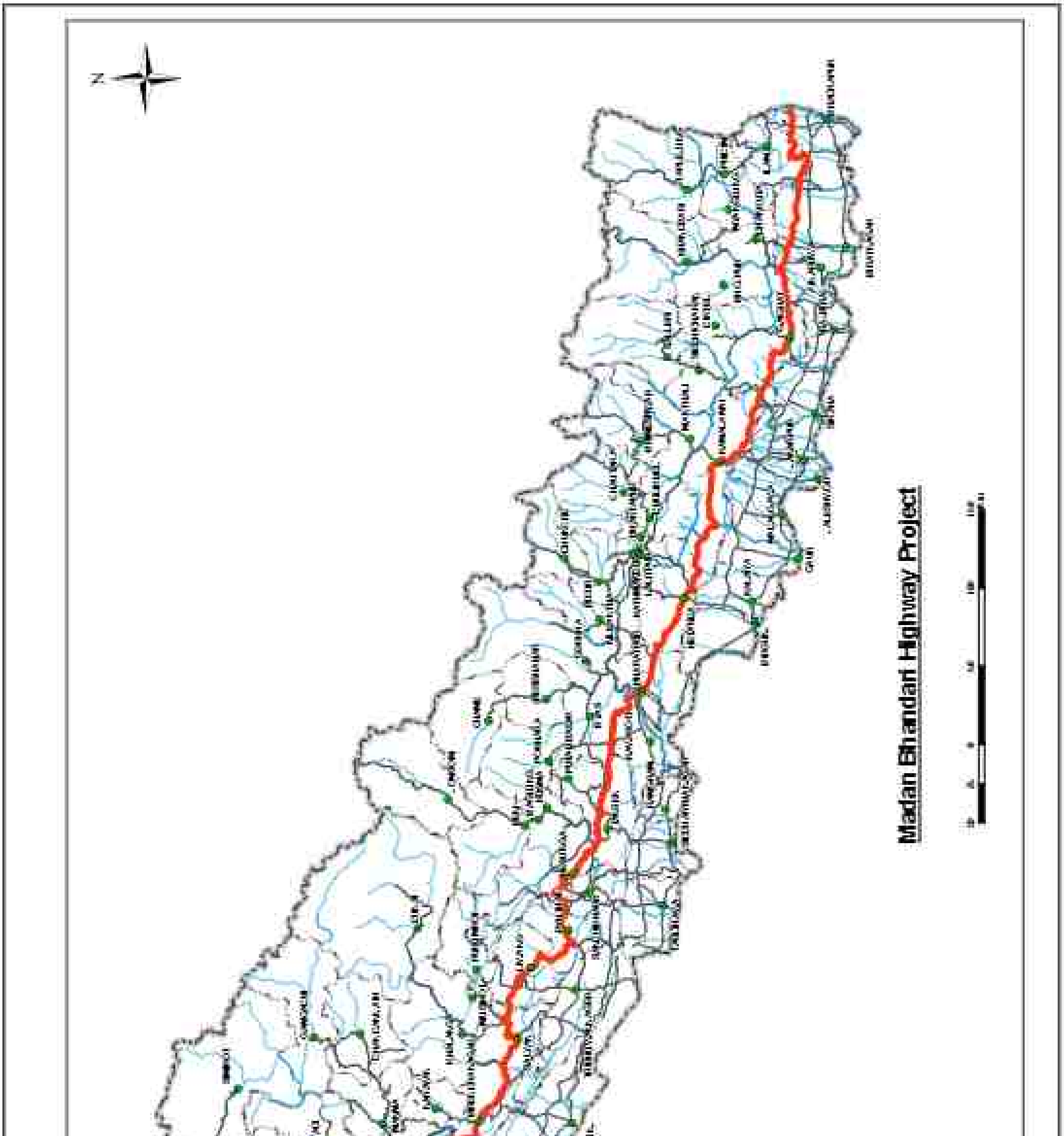
आयोजनाको शुरू अवधि आ.व. २०७५/७६ देखी २०८१/८२ सम्म रहेकोमा हाल आ.व. २०८४/८५ सम्म संशोधन प्रस्ताव गरिएको छ।

### ८.१.५. आयोजनाको लक्ष्य कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

- आयोजनाको लक्ष्य : ७४० कि.मि कालोपत्रे सडक तथा १८५ वटा पुल निर्माण गर्ने
- कुल अनुमानित लागत : ७५ अर्ब
- प्रमुख क्रियाकलापहरू : ७४० कि.मि कालोपत्रे सडक तथा १८५ वटा पुल निर्माण गर्ने

### ८.१.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य कियाकलापहरूको प्रगति सारांश

| ब.ऊ.शि.नं | भौतिक | | | | वित्तीय | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११०८ | लक्ष्य | प्रगति | प्रतिशत | समग्र प्रगति | लागत | खर्च | प्रतिशत |
| सडक कि.मि. (पुल सहित) | ७४० | ३२७ | ४४.१९% | ५०% | ७५ अर्व | ३७ अर्व | ४९% |
| पुल | १८५ | १३६ | ७३.५१% | | | | |


Madan Bhandari Highway Project
Legend

### ८.१.७. आयोजनाको हाल सम्मको प्रगति विवरण (योजना कार्यालयगत)

| योजना कार्यालय | खण्डको नाम | सडक (कि.मि) | | | पुल (संख्या) | | | ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी (कि.मि.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | लक्ष्य | ठेक्का व्यवस्थापन | प्रगति | लक्ष्य | ठेक्का व्यवस्थापन | प्रगति | |
| योजना कार्यालय दमक | झापाको बाहुनडाँगी देखी सुनसरीको चतरा | १२७ | ९४ | ३२ | ५१ | ४४ | २९ | ३३ |
| गाईघाट-दिक्तेल सडक योजना | सुनसरीको चतरा देखी सिन्धुलीको भिमान | १३४ | १३४ | १३४ | ५८ | ५८ | ५८ | ० |
| सडक डिभिजन हेटौडा | सिन्धुलीको भिमान देखि हेटौडा | ११५ | ११५ | ११४ | ४० | ४० | ४० | ० |
| योजना कार्यालय गुल्मी | गुल्मीको रिडी देखि प्यूठानको मच्छी | १०४ | ८४ | २८ | ४ | ४ | ० | २० |
| योजना कार्यालय सुर्खेत | रोल्पाको सातदोबाटो देखि डडेल्धुराको रुपाल | २६० | ५७ | १८ | ३२ | १५ | ९ | २०२ |
| जम्मा | | ७४० | ४८४ | ३२६ | १८५ | १६१ | १३५ | २५५ |

### ८.१.८. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वितिय)

| **योजना कार्यालय** | **खण्डको नाम** | **भौतिक प्रगति** | | | | **वितिय प्रगति** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **सडक (कि.मि)** | | **पुल (संख्या)** | | **रू करोडमा** | | **प्रगति प्रतिशत** |
| | | **लक्ष्य** | **प्रगति** | **लक्ष्य** | **प्रगति** | **लक्ष्य** | **प्रगति** | |
| योजना कार्यालय दमक | झापाको बाहुनडाँगी देखी सुनसरीको चतरा | **१५** | **२६.७** | **५** | **१८** | **११२** | **११२** | **१००** |
| गाईघाट-दिक्तेल सडक योजना | सुनसरीको चतरा देखी सिन्धुलीको भिमान | **२** | **२** | **१** | **१** | **१७** | **१६.२१** | **९५.८२** |
| सडक डिभिजन हेटौडा | सिन्धुलीको भिमान देखि हेटौडा | **५** | **०** | | | **५** | **४.११** | **८२.२** |

| योजना कार्यालय | खण्डको नाम | भौतिक प्रगति | | | | वितिय प्रगति | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | सडक (कि.मि) | | पुल (संख्या) | | रू करोडमा | | प्रगति प्रतिशत |
| | | लक्ष्य | प्रगति | लक्ष्य | प्रगति | लक्ष्य | प्रगति | |
| योजना कार्यालय गुल्मी | गुल्मीको रिडी देखि प्यूठानको मच्छी | ५ | ० | | | ७५.५ | ७४.५ | ९८.६७ |
| सडक डिभिजन दाङ | लोहारपानी-घोराही-तुलसीपुर-काल्चे (NH 19) | ५ | ३ | | | ५ | ५ | १०० |
| योजना कार्यालय सुर्खेत | रोल्पाको सातदोबाटो देखि डडेल्धुराको रुपाल | १० | १३ | २ | ९ | ९६ | ९४.३३ | ९८.९६ |
| **निर्देशानालय** | | | | | | २.५ | ०.८६ | ३४.४ |
| **जम्मा** | | ३७ | ४४.७ | ८ | २८ | ३१३ | ३०७ | ९८.१ |

८.१.९. ८. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण।

| सि.नं. | सडकको नाम | कालोपत्रे भएको लम्बाई |
|---|---|---|
| १. | भेडाबारी-धुलियाबिट सडक, सुर्खेत | १३ |
| २. | तुलसीपुर-पुरनधारा-ओटेचौर सडक खण्ड, दाङ | ३ |
| ३. | थप्पर खोला र रातु खोला एप्रोच सडक | २ |
| ४. | धरान झापा सडकको सर्दुखोला-भलुवा खोला खण्ड, सुनसरी/ मोरङ | १२.२ |
| ५. | धरान झापा सडकको भलुवाखोला- रतुवा खोला खण्ड, मोरङ/ झापा | ७.५ |
| ६. | रतुवा कमल खोला, इलाम | १.५ |
| ७. | सहादत स्थल शान्तिनगर सडक खण्ड, झापा | ४.५ |
| ८. | मेचीडाँगी-पातापुर सडक खण्ड, झापा | १ |
| | जम्मा | ४४.७ |

| सि.नं. | पुलको नाम | सि.नं. | पुलको नाम |
|---|---|---|---|
| १. | बिध्यापुर खोला, सुर्खेत | १५. | तेली खोला, मोरङ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| २. | श्रोत्री खोला, सुर्खेत | १६. | नुसरी खोला, मोरङ |
| ३. | घुघुन्ति खोला, सुर्खेत | १७. | बुकुवा खोला, मोरङ |
| ४. | काली खोला, सुर्खेत | १८. | बुढी सुखानी, झापा |
| ५. | खत्री खोला, सुर्खेत | १९. | गोयांग खोला, झापा |
| ६. | गुर्जु खोला, सुर्खेत | २०. | सानो नेते, झापा |
| ७. | राते खोला, सुर्खेत | २१. | ठुलो नेते, झापा |
| ८. | बेबारे खोला, सुर्खेत | २२. | बिरिंग खोला, झापा |
| ९. | कागते खोला, सुर्खेत | २३. | रतुवा खोला, झापा |
| १०. | थप्पर खोला, उदयपुर | २४. | टांगटिंग खोला, झापा |
| ११. | बिधुवा खोला, मोरङ | २५. | बागद्वार खोला, इलाम |
| १२. | मुगु खोला, मोरङ | २६. | सुखानी खोला, माई न.पा., इलाम, |
| १३. | खदम खोला, मोरङ | २७. | सुखानी सहादतस्थल खोला, इलाम, |
| १४. | मोरंगी खोला, मोरङ | २८. | चाजु खोला,इलाम, |

**७७.७ कि.मि. ठेक्का व्यबस्थापन अन्तिम चरणमा रहेको ।**

## ८.१.१०. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/कियाकलापहरू ।

| योजना कार्यालय | खण्डको नाम | सडक (कि.मि) | | पुल (संख्या) | | ठेक्का व्यबस्थापन हुन बाँकी | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | लक्ष्य | हाल सम्म ठेक्का व्यबस्थापन | लक्ष्य | हाल सम्म ठेक्का व्यबस्थापन | सडक (कि.मि) | पुल (संख्या) |
| योजना कार्यालय दमक | झापाको बाहुनडाँगी देखी सुनसरीको चतरा | १२७ | ९४ | ५१ | ४४ | ३३ | ७ |
| गाईघाट-दिक्तेल सडक योजना | सुनसरीको चतरा देखी सिन्धुलीको भिमान | १३४ | १३४ | ५८ | ५८ | ० | ० |

| योजना कार्यालय | खण्डको नाम | सडक (कि.मि) | | पुल (संख्या) | | ठेक्का व्यबस्थापन हुन बाँकी | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | लक्ष्य | हाल सम्म ठेक्का व्यबस्थापन | लक्ष्य | हाल सम्म ठेक्का व्यबस्थापन | सडक (कि.मि) | पुल (संख्या) |
| सडक डिभिजन हेटौडा | सिन्धुलीको भिमान देखि हेटौडा | ११५ | ११५ | ४० | ४० | ० | ० |
| योजना कार्यालय गुल्मी | गुल्मीको रिडी देखि प्यूठानको मच्छी | १०४ | ८४ | ४ | ४ | २० | ० |
| योजना कार्यालय सुर्खेत | रोल्पाको सातदोबाटो देखि डडेल्धुराको रुपाल | २६० | ५७ | ३२ | १५ | २०२ | १७ |
| जम्मा | | ७४० | ४८४ | १८५ | १६१ | २५६ | २४ |

### ८.१.११. हाल सम्म ठेक्का व्यबस्थापन गर्न बाँकी रहेका खण्ड:

| सि.नं. | खण्डको नाम | लम्बाई (कि.मि.) | कैफियत |
|---|---|---|---|
| क) मदन भण्डारी राजमार्ग (NH09) | | | |
| १ | माईखोला-कमलखोला(इलाम,झापा) | २६ | डिपिआर सम्पन्न, IEE प्रक्रियामा। |
| २ | सर्दु खोला - झन्डा चोक(सुनसरी) | ५ | डिपिआर र IEE सम्पन्न, बहुबर्षिय सहमतिका लागि पेश गरिने |
| ३ | रिडी-तम्घास (भेडुवा-तम्घास खण्ड) (गुल्मी) | २० | डिपिआर र IEE सम्पन्न, बहुबर्षिय सहमतिका लागि पेश गरिने |
| ४ | माडीचौर-धर्तीगाऊं-पातिहाल्ने बागचौर(रोल्पा,सल्यान) | ५२ | ठेक्का प्रक्रियामा रहेको। |

| सि.नं. | खण्डको नाम | लम्बाई (कि. मि.) | कैफियत |
|---|---|---|---|
| ५ | बड्डीचौर-गुटु-कर्णाली खण्ड (सुर्खेत) | ५५ | २५ कि.मि. ठेक्का प्रक्रियामा रहेको। १५कि.मि. डिपिआर IEE सम्पन्न, बहुबर्षिय सहमतिका लागि पेश गरिने |
| ६ | कर्णाली-बि.पि. नगर खण्ड (डोटी) | ६० | डिपिआर सम्पन्न, IEE बाँकी। |
| ७ | जोगबुडा-रुपाल खण्ड (डडेल्धुरा) | ३७ | डिपिआर सम्पन्न, २२ कि.मि. IEE बाँकी |
| ख) रिडी-बालकोट-हंसपुर, प्युठान-सुर्खेत राजमार्ग (NH19) | | | |
| १ | गोखुड्गा-बागदुला सडक खण्ड (अर्घाखाँची, प्युठान) | २० | डिपिआर र IEE सम्पन्न, बहुबर्षिय सहमतिका लागि पेश गरिने |

९. आ.व. २०८१/८२ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण।

| कार्यालय | दायित्व (रु. करोडमा) | बिनियोजन | भौतिक लक्ष्य | |
|---|---|---|---|---|
| | | | कालोपत्रे (कि. मि.) | पुल (संङ्ख्या) |
| झापा | २५५ | ९१ | २० | ५ |
| गाईघाट | १५ | १५ | ० | |
| हेटौडा | ५ | ५ | ० | |
| गुल्मी | ४०० | ८६ | २० | २ |
| दाङ | ७ | ५ | | |
| सुर्खेत | १५५ | १३१ | १० | ३ |
| निर्देशनालय | | २०.७ | १३९ कि.मि. सडक र ११ वटा पुलको ठेक्कापट्टा व्यबस्थापन गरिने | |
| | ८३९ | ३५३.७ | ५० | १० |

### ८.१.१२. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्याहरू तथा चुनौतीहरू

- पुर्व पश्चिम राजमार्ग भएता पनि साविकका सडकहरूलाई जोड्दै रेखाङ्कन जानु परेकोले महेन्द्र राजमार्गको तुलनामा लम्बाई बढी भएको।

- हाल सञ्चालनमा रहेका सडकहरू बाहेकको लम्बाईमा मात्र काम गर्नु परेकाले Geometry मा एकरूपता हुन नसकेको।
- मुआब्जाको व्यवस्था नहुँदा Alignment सिधा/छोटो गर्न नसकिएको।
- बस्ती छोएर जानुपर्ने माग हुने तर बस्ती भएको स्थानमा धेरै विवाद हुने गरेको।
- सडक सीमा नतोकिएकोले राजमार्ग संरक्षणमा कठिनाई हुने भएको।
- आ.व. ०७५/७६ देखि आयोजना शुरू भएता पनि एकै पटक सम्पूर्ण लम्बाईमा ठेक्का हुन नसकेको कारण कतै सम्पन्न भईसक्दा पनि कतै हालसम्म ठेक्का हुन नसकेको।
- न्यून शुरु बजेट विनियोजन र माग भएको थप बजेट समयमा व्यवस्था हुन नसकेको।
- रुख कटान, विद्युतिय पोल र खानेपानीको पाइप स्थानान्तरण गर्न कठिनाई साथै विभिन्न ठेक्काको अदालतमा मुद्दा भएको।

### ८.१.१३. समस्या समाधानका उपायहरू र योजना कार्यालय निर्देशनालयबाट भएका प्रयासहरू

| **समस्या (योजना कार्यालय दमक)** | **समाधानका प्रयासहरू/सुझावहरू** |
|---|---|
| १) पूर्व तयारी सँग सम्बन्धित समस्याहरू (जस्तैः- वन तथा वातावरणीय अध्ययन, Utility Relocation, जग्गा प्राप्ति सँग सम्बन्धित लगायत अन्य..) | सडक रेखाङ्कनमा पर्ने करिब २४ कि.मि वन क्षेत्रको भोगाधिकार सहित रुख हटाउने जटिल प्रकृयामा उल्लेख्य प्रगति हासिल भएको छ।<br>सडक क्षेत्रभित्र रहेका बिद्युतको पोल हटाउन अबलम्बन गरिएको खरिद प्रकृयामा सैद्धान्तिक बेरुजु कायम भएकोले उप्रान्त G to G Model मा जान प्राधिकरणलाई पत्राचार गरेकोमा चासो नदेखाई आलटाल गर्ने गरेकोले, प्राधिकरण र सडक विभागबिच भएको MoU राखि पत्राचार गर्ने कार्य भैरहेको छ |
| २) कार्यान्वयन चरणको समस्याहरू (जस्तैः- अन्तर निकाय समन्वय, Design परिवर्तन, V. O., Claim, अदालती प्रक्रिया, भुक्तानी अभाव सँग सम्बन्धित लगायत अन्य..) | केहि पुल निर्माण गर्ने नि.व्य. ले एप्रोच सडकमा रुख नहटाएको कारणले आर्थिक दावी सहित मध्यस्थतामा गएका छन। |
| समस्या (योजना कार्यालय गुल्मी) | समाधानका प्रयासहरू/सुझावहरू |

| समस्या (योजना कार्यालय दमक) | समाधानका प्रयासहरू/सुझावहरू |
| --- | --- |
| सडक निर्माण क्षेत्र भित्र पर्ने घर जग्गाको क्षतिपूर्तिको लागि पर्याप्त बजेट नहुँदा घर टहरा हटाउन नसकि सडक विस्तारमा समस्या परेको ।<br><br>न्यून बजेट विनियोजन तथा थप बजेटको सुनिश्चितता नहुँदा निर्माण व्यवसायीले कामको तिव्रता घटाएको कारण अपेक्षित प्रगति हुन नसकेको । | बजेट व्यवस्थापनको लागि तालुक निकाय समक्ष पहल गरिएको । |
| मदन भण्डारी राजमार्ग अन्तर्गत (तम्यास-छल्दी खण्ड) को १० कि.मि. सडकको मुद्दा अदालतमा विचाराधिन रहेको कारण त्यहाँ मर्मत सम्भार तथा सडक हस्तान्तरण गर्न बाँकी रहेको । | |
| समस्या (योजना कार्यालय सुर्खेत) | समाधानका प्रयासहरू/सुझावहरू |
| विद्यापूर गुटु वल्दे सडक खण्ड<br>बिजौरामा Alignment विवाद कायम रहेको हुँदा निर्माण कार्य अगाडी बढ्न नसकेको ( करिब ८५० मि.)<br><br>गुटु बजारमा स्थानिय समुदाय र स्थानिय सरकारद्वारा स्वीकृत १२ मिटर भन्दा बढी चौडाई ( चार लेन) सडक निर्माण गर्न माग भई आएको र निर्माण कार्यमा अवरुद्द भएको ( करिब १५०० मिटर लम्बाई) | विवाद समाधानका लागि पटक पटक स्थानिय निकायको उपस्थितिमा सरोकारवालासंग छलफल तथा समन्वय कार्य गरिएको र समधानका लागि पहल भैरहेको । |
| २) भेडावारी धुलियाविट सडकखण्ड<br>Alignment विवादका कारण चैनेज १७+८०० मा (करिब २०० मि.) जगाधनीहरूबाट सर्वोच्च अदालतमा मुद्दा दर्ता भएको र हाल विचाराधीन अवस्थामा रहेको । | विवाद समाधानका लागि पटक पटक स्थानिय निकायको उपस्थितिमा सरोकारवालासंग छलफल तथा समन्वय कार्य गरिएको र समधानका लागि पहल भैरहेको । |

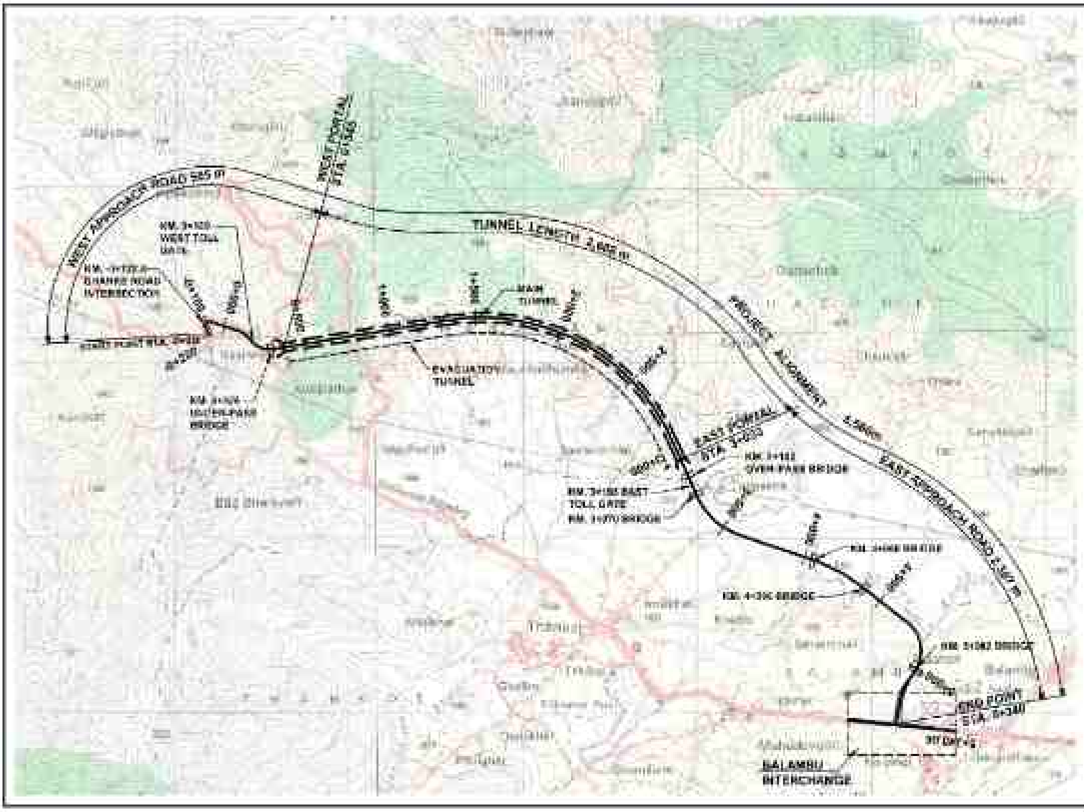
## ८.२. नागढुङ्गा सुरुङ्ग निर्माण आयोजना

### ८.२.१. पृष्ठभुमि

सडक विभागले नागढुङ्गा सुरुङमार्गको सम्भाव्यता अध्ययन सन् २०१३ को फेब्रुअरी महिनामा गरेको थियो। तत्पश्चात् सन् २०१४ बाट २०१५ सम्म जापानी सहायता निकाय (JICA) को सहयोगमा वातावरणीय र सामाजिक सर्वेक्षणसहित परियोजना तयारी सर्वेक्षण सम्पन्न गरी मार्च २०१५ मा प्रतिवेदन पेश गरिएको थियो। सोही प्रतिवेदनहरूका आधारमा नागढुङ्गा सुरुङमार्ग योजना कार्यान्वयनका लागि सडक विभागबाट आवश्यक प्रक्रिया सुरु गरिएको थियो। फलस्वरूप विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तयारी र ठेक्का व्यवस्थापनमा सहयोग गर्नका लागि मार्च २७, २०१७ मा परामर्शदाता Joint Venture of NK-EJEC-NCC in Association with GEOCE & ITECO-NEPAL छनोट भई सम्पूर्ण कार्य सम्पन्न गरी हाल आयोजना निर्माणाधीन अवस्थामा रहेको छ। आयोजना निर्माण कार्य श्री हाजमा एन्डो कर्पोरेसन, जापानले गरिरहेको छ भने निर्माण कार्यको अनुगमन तथा सुपरिवेक्षण श्री Joint Venture of NK-EJEC-NCC in Association with GEOCE & ITECO-NEPAL मार्फत भइरहेको छ।

### 7.2.2. आयोजनाको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थान

यस आयोजनाको शुरुवात त्रिभुवन राजपथको चेनेज १५+८०० कि.मि. सिस्ने खोला, धुनीबेंसी नगरपालिका, धादिङबाट भई सोही राजमार्गको चेनेज ८+३०० कि.मि. किसिपिडी, चन्द्रागिरी नगरपालिका, काठमाडौंमा अन्त्य हुन्छ। आयोजना अन्तर्गत पश्चिमपट्टि ५६५ मिटरको पहुँच सडक निर्माण हुनेछ, मुख्य सुरुङ मार्गको लम्बाइ २६८८ मिटर भई पूर्वपट्टि २३०७ मिटर पहुँच सडकमार्फत काठमाडौंको किसिपिडीमा त्रिभुवन राजपथसँग जोडिनेछ र उक्त आयोजनाको सिमा समाप्त हुनेछ। यस अन्तर्गत मुख्य सुरुङमा सुरुङ मार्गको चौडाइ ९.५ मिटर हुनेछ साथै आपतकालीन उद्धार (Evacuation) सुरुङको चौडाइ ४.७ मिटर हुनेछ। पूर्वपट्टिको पहुँच सडकको चौडाइ करिब ११ मिटर हुनेछ र केही ठाउँहरूमा Intermediate Lane का Service Road हुनेछ र त्रिभुवन राजमार्ग जोडिने ठाउँमा Interchange/Flyover निर्माण हुनेछ।




हाललाई समग्रमा सडक संरचना निर्माणका लागि आवश्यक पर्ने चौडाइ अनुसार जग्गा अधिग्रहण गरी सोही अनुसार सडक सिमा तोकिएको छ ।

### ८.२.३. आयोजनाको अवधि 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 ।

निर्माण व्यवसायीको नाम: हाजमा एन्डो करपोरेसन, जापान

ठेक्का सम्झौता मिति: सेप्टेम्बर २३, २०१९, ठेक्का शुरुवात मिति: नोभेम्बर १४, २०१९

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

पहिलो म्याद थप पश्चात्: July 20, 2023, दोस्रो म्याद थप पश्चात्: April-25, 2024, तेस्रो म्याद थप पश्चात्: October-25, 2025.

## ८.२.४. आयोजनाको लक्ष्य कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

प्रस्तावित सुरुङमार्ग निर्माण भएपछि नागढुंगा भञ्ज्याङमा सडकको अवस्था सुधारिनेछ, जसको फलस्वरूप देशका अन्य स्थान तथा प्रमुख शहरहरूसँगको यातायात सम्पर्क भरपर्दो हुने, समय र यातायात सञ्चालन खर्चमा बचत हुनुको साथै यात्रा सुरक्षित समेत हुने भएकाले देशको आर्थिक विकासमा पनि मद्दत पुग्नेछ।

नागढुंगा सुरुङमार्गको निर्माण गर्नका लागि नेपाल सरकार र जापान सरकारको बीचमा डिसेम्बर २२, २०१६ मा ऋण (Soft Loan) सम्झौता भइसकेको छ। आयोजनाको कुल लागत रु. २२.८२६ अर्बमध्ये दातृ संस्था जाइकाले रु. १७.१५२ अर्ब ऋणमार्फत उपलब्ध गराउनेछ, र बाँकी रु. ५.६७४ अर्ब नेपाल सरकारले व्यहोर्ने प्रावधान रहेको छ। ऋणमार्फत प्राप्त रकम आयोजना निर्माण, अनुगमन, र सुपरिवेक्षणमा खर्च हुनेछ, र नेपाल सरकारमार्फत प्राप्त रकम मुआब्जा र अन्य सामाजिक कार्यमा खर्च हुने प्रारम्भिक अनुमान गरिएको छ।

प्रस्तावित नागढुंगा सुरुङमार्ग निर्माण आयोजनाका प्रमुख अवयवहरू निम्नानुसार हुनेछन् (पूर्वतर्फ चन्द्रागिरी नगरपालिका, काठमाडौं जिल्ला र पश्चिमतर्फ धुनीबेसी नगरपालिका, धादिङ जिल्ला):

सडक तथा सुरुङ:

- सुरुङ मार्ग – लम्बाई २.६८८ किमी, ३.५ मि चौडाइका २ लेन, बीचमा १.५ मि को (Median), दुवै तर्फ ०.५ मि स्थान पानी बगाउने नाली (Drainage Facility)।
- एप्रोच मार्ग, पूर्व – लम्बाई २.३०७ किमी; एप्रोच मार्ग, पश्चिम – लम्बाई ०.५६५ किमी।

संरचनाहरू (सुरुङ बाहिर तथा भित्र):

- पुल, कल्भर्ट र अन्य संरचना – १२।
- दुवै तर्फ टोल (Toll) संरचनाहरू।
- २४ घण्टा भेन्टिलेसन (Jet Fan) र लाइटिङ सिस्टम।
- आपतकालीन उद्धार प्रणाली (घटना भएको ७ मिनेटभित्र घटनास्थलमा पुग्न सकिने गरी डिजाइन गरिएको छ, जसका लागि छुट्टै Evacuation Tunnel रहेको छ, र उक्त सुरुङलाई Main Tunnel सँग हरेक ३७५ मिटरमा Cross Passage द्वारा जोडिएको छ)।

नियन्त्रण कक्ष तथा सञ्चालन कार्यालयहरू:

- नियन्त्रण कक्ष तथा सञ्चालन कार्यालय – पूर्व तथा पश्चिम दुवै तर्फ रहेका छन्, जहाँबाट सुरुङभित्र र बाहिरका सबै गतिविधिहरूलाई CCTV मार्फत निगरानी गरिनेछ, र कुनै आपतकालीन अवस्थाका लागि तयारी अवस्थामा रहेको उद्धार टोलीलाई तुरुन्त खटाउन सकिनेछ।

अन्य:

- सुरुङ खन्दा निस्केको माटोको व्यवस्थापन र रोड साइड सेवा केन्द्र निर्माण (पश्चिम: Road Side Service Centre, Rest Rooms, Restaurants, Parking Lots, Shops (स्थानीय सामानहरू) आदि रहने व्यवस्था गरिएको छ)।
- विद्युत् लाइन विस्तार ४.१४ किमी लामो (जमिनमुनि र माथि दुवै गरी) (२४ घण्टा पावर सप्लाइ) साथै पावर कटको लागि तुरुन्त ब्याकअपको सुविधा।

### ८.२.५. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति

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

| S.N. | Tunnel | Total Length, m | Update Status (approx.) | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Total Progress, m | Remaining |
| 1 | Main Tunnel | 2688.00 | 2688.00 | Breakthrough: 15 April 2024 |
| 2 | Evacuation Tunnel | 2557.00 | 2557.00 | Breakthrough: 07 August 2023 |

2. ***Concrete Lining Works in Tunnel:***
    - **2348.5 m (88.02 %) 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), (5 substructure completed, superstructure ongoing) |
| | Total | 12 | 11 |

- आयोजनाको समष्टिगत प्रगति: भौतिक प्रगति: ७७.६२२%
- वित्तीय प्रगति: ७२.१९%

### ८.२.६. आ व २०८०/०८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति

- आर्थिक वर्ष २०८०/०८१ मा करिब ६१७ मिटर मुख्य सुरुङ खन्ने लक्ष्य राखिएको र १५ अप्रिल २०२४ मा मुख्य सुरुङ मार्ग ब्रेकथ्रु (Breakthrough) गरिएको, १५२.२ मिटर आपत्कालिन उद्धार सुरुङ खन्ने लक्ष्य राखिएको र ७ अगस्ट २०२३ मा आपत्कालिन उद्धार सुरुङ मार्ग ब्रेकथ्रु (Breakthrough) गरिएको छ। त्यस्तै, करिब १७२२.३ मिटर लक्ष्यमध्ये १३८२.८ मिटर थप सुरुङ लाइनिङ (Lining) को कार्य सम्पन्न भएको छ।

- यसैगरी, पूर्वपट्टिको किसिपिडीमा निर्माण भइरहेको फ्लाइओभर (Flyover) को सबस्ट्रक्चर (Substructure) र सुपरस्टक्चर (Superstructure) निर्माण सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखिएकोमा, सो सबस्ट्रक्चर सम्पन्न भइसकेको तर सुपरस्टक्चर सम्पन्न हुन सकेको छैन भने पश्चिम द्वारपट्टि रोड साइड सर्भिस स्टेशन (Road Side Service Station) को कुनै पनि कार्य हुन सकेको छैन। समग्रमा आ.व. २०८०/०८१ मा करिब २०.८० प्रतिशत थप भौतिक प्रगति हासिल भएको छ भने करिब १९.९२ प्रतिशत थप वित्तीय प्रगति हासिल भएको छ।

- आ.व. २०८०/०८१ मा आयोजनाको वार्षिक प्रगति:

  भौतिक प्रगति: ६३.८४%, वित्तीय प्रगति: ६१.१४%

### ८.२.७. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य कार्यको विवरण

आर्थिक वर्ष २०८०/८१ मा ६१७ मिटर थप मुख्य सुरुङ्ग खनिए र मुख्य सुरुङ्ग 15 April 2024 मा मुख्य सुरुङ्ग मार्ग Breakthrough गरियो साथै १५२.२ मिटर आपत्कालिन उद्धार सुरुङ्ग खनियो र 07 August 2023 मा आपत्कालिन उद्धार सुरुङ्ग मार्ग Breakthrough गरियो। त्यस्तै १३८२.८ मिटर थप सुरुङ्ग Lining को कार्य सम्पन्न भएको छ। यसैगरी एप्रोच सडकहरूमा Embankment को कार्य सम्पन्न भएको छ। Operation and maintenance र Control Building हरूको निर्माण कार्य भइरहेको छ। Tunnel Facilities अन्तर्गतका Ventilation, Lighting, Power System लगायतका आवश्यक संरचनाहरूको Factory Inspection भइ आयात भइरहेको छ। सुरुङ Operation and Maintenance को तयारी कार्य शुरु भएको छ।

### ८.२.८. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने कार्यहरू

हाल करिब ७७.६२ प्रतिशत भौतिक प्रगति हासिल भइसकेको भएतापनि मुख्य सुरुङ्ग करिब ३३९.५ मिटर सुरुङ्ग Lining बाँकी, Tunnel Facilities (Ventilation, Lighting, Power System, Fire Fighting etc.) को केही कार्यहरू, Pavement निर्माणको कार्य बाँकी रहेका छन्। त्यस्तै किसिपिडिमा Flyover को

Superstructure निर्माण, RSS at West Portal, पहुँच सडकको केही भाग कालोपत्रे, Toll Gate निर्माण लगायतका कार्यहरू बाँकी रहेका छन् ।

### ८.२.९. आ ब २०८१/०८२ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण

आर्थिक वर्ष २०८१/०८२ का लागि सुरुङ्ग निर्माण (सडक तथा पुल निर्माण) तर्फ ४ अर्ब २१ करोड विनियोजन गरिएको छ भने घर जग्गाको मुआव्जा वितरण तर्फ ७.४ करोड विनियोजन भएको छ। सोही अनुसार आयोजनाले केही जग्गाको मुआव्जा वितरणको कार्य आगामी आ.व. मा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखेको छ । यसैगरी सुरुङ्ग Lining गर्ने कार्य समेत सम्पन्न गर्ने, Tunnel Facilities को कार्य अन्तिम चरणमा पुर्याउने, सुरुङ्ग भित्रको Pavement को कार्य सम्पन्न गर्ने, पहुँच सडकको कालोपत्रे गर्ने कार्य सम्पन्न गर्ने, Toll Gate लगायतका अन्य संरचनाहरू निर्माण अन्तिम चरणमा पुर्याउने, RSS at West Portal निर्माण गर्न एकिन भए सो समेत निर्माण सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखिएको छ ।

### ८.२.१०. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू र समस्या समाधानका लागि भएका प्रयासहरू

| क्र.सं | समस्याको विवरण | समाधानका लागि गरिएका प्रयासहरू | समाधानका उपायहरू |
|---|---|---|---|
| १ | सुरुङ्ग निर्माणको क्रममा पूर्वी पोर्टल नजिकको घरहरू चर्किएको, Sink Hole उत्पन्न भएको कारणले स्थानीयबाट पटक पटक आयोजनाको काम बन्द गर्ने गरेका । | उक्त क्षेत्रमा प्रभावित घर, Sink Hole को कारण उत्पन्न हुने सम्भावना, कृषि क्षेत्रमा परेको प्रभावहरू मूल्याङ्कन तथा उपायहरू सुझाउनका लागि विज्ञ परामर्शदाताहरू बाट अध्ययन गराइएको । | प्रतिवेदनको सिफारिस अनुसार क्षति पुगेका घरहरूको (१८) पुर्ण क्षतिपूर्ति र अन्यलाई क्षतिपूर्ति बापत भवन विभागबाट सिफारिस भएको मर्मत खर्च दिने, पानीको मुहान सुकी स्थानीय स्तरमा कृषिमा परेको प्रभावको क्षतिपूर्तिका प्रदान गर्नका लागी आवश्यक निर्णयार्थ लागि लेखि पठाइएको । |

| क्र.सं | समस्याको विवरण | समाधानका लागि गरिएका प्रयासहरू | समाधानका उपायहरू |
|---|---|---|---|
| २ | जग्गा प्राप्तिका विषयमा विविध समस्याहरू रहेको जस्तै अधिग्रहण भएको जग्गा सडक र राजकुलोको दोहोरो मापदण्डमा परी बाँकी जग्गाको मात्र मुआब्जामा चित्त नबुझाई पुरै जग्गाको मुआब्जा माग गरि निर्माण कार्यमा अवरोध पुर्याउने गरेको। | विभिन्न मितिमा सम्बन्धित सरोकारवाला सहित स्थानीय तहमा छलफल भएतापनि समस्या समाधान नभएको, जिल्ला मुआब्जा निर्धारण समितिलाई आवश्यक निर्णय र सहजिकरण गर्नका लागि अनुरोध गरिएको। | जिल्ला मुआब्जा निर्धारण समितिबाट मापदण्डको क्षतिपूर्तिको विषयमा थप निर्णय हुनुपर्ने वा नेपाल सरकारबाट नै आवश्यक निर्णय भइ सहजिकरण हुनुपर्ने। |
| ३ | यस आयोजना बाट पश्चिमपाट्टि द्वार नजिकै निर्माण हुने Roadside Service Station (RSS) का लागि प्राप्त गर्नुपर्ने जग्गाका कित्ताहरूको सम्बन्धमा जग्गा स्वामित्वका बारेमा स्थानीय र सडक विभाग बीच विवाद रहेको। | सम्बन्धित जग्गा धनी र आयोजना बीच पटक पटक छलफल भएको, सडक क्षेत्रभित्र पर्ने जग्गा हाल स्थानीयको नाममा पुर्जा बनेकाले स्थानीयबाट क्षतिपूर्ति माग भएतापनि उक्त कित्ताहरू पुरानो सडकको क्षेत्रभित्र पर्ने र स्थानीयको नाममा पुर्जा जारी भएको प्रक्रिया र निर्णय भरपर्दो नदेखिएको। | उक्त कित्ताहरूका स्वामित्वका सम्बन्धमा यथासिघ्र निर्णय हुन वा सो हुन नसके आयोजनाको उक्त RSS Component exclude गर्नका लागि छिट्टै निर्णय हुनुपर्ने। |
| ४ | सुरुङ सञ्चालन तथा मर्मत सम्बन्धमा। | हाल विभागीय निर्णयअनुसार O&M Workgroup गठन भइ काम भइरहेको। सो सम्बन्धी कानुन, Bid Document, Specification, Toll System सम्बन्धी कानुनी पाटो, सुरुङ सञ्चालनका लागि लाग्ने आवश्यक श्रोत सुनिश्चितताका लागि Work Schedule बनाइ काम भइरहेको। | आवश्यक कानुन निर्माण तथा बनाइएको Document, आर्थिक श्रोत सुनिश्चितता सम्बन्धी निर्णय चाँडै हुनुपर्ने। |

## ८.३. मुग्लिन – पोखरा सडक योजना

### ८.३.१. आयोजनाको पृष्ठभुमि

नेपाल सरकार र एसियाली विकास बैंक बीच मिति १० डिसेम्बर २०१९ मा SASEC Mugling Pokhara Highway Improvement Phase I Project अन्तर्गत पृथ्वी राजमार्गको आँबुखैरेनीदेखि पोखरासम्मको

८०.३३ कि.मि. सडक विस्तार तथा स्तरोन्नतिको लागि ऋण सम्झौता (ADB Loan No. 3846-NEP) भएको हो। उक्त आयोजनाका मुख्य उद्देश्यहरू: १) आँबुखैरेनीदेखि पोखरासम्मको सडक खण्डलाई ४ लेनमा विस्तार/स्तरोन्नति गर्ने, सेती र मादी पुलमा विशेष प्रकारका पुल निर्माण गर्ने, २) सडकको Project Affected Persons र अन्य समुदायहरूका लागि सडक सुरक्षासम्बन्धी जनचेतना कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने, DOR कर्मचारीलाई खरीद तथा ठेक्का व्यवस्थापनसम्बन्धी तालिम दिने, ३) NGO छनोट गरी HIV/AIDS, मानव बेचबिखन, SHEA सम्बन्धित जनचेतना कार्यक्रम तथा जीविकोपार्जन सुधार कार्यक्रम गर्ने रहेका छन्।

### ८.३.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यन्वयन हुने स्थानहरू

तनहुँ जिल्ला, आँबुखैरेनी गाउँपालिका (चे ८+२५०) देखि कास्की जिल्ला, पोखरा महानगरपालिकाको सेती पुल (चे ८८+५८३) सम्म (पृथ्वी राजमार्ग)

### ८.३.३. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू

- मुग्लिंग पोखरा सडक योजना (पूर्वी खण्ड), डुम्रे, तनहुँ

कार्यक्षत्र : तनहुँ जिल्लाको आँबुखैरेनी गाउँपालिका (चे ८+२५०) देखि बन्दिपुर गाउँपालिका, व्यास नगरपालिका, हुँदै म्याग्दे गाउँपालिका (चे ४९+७००) सम्म।

मादी नदीमा ३१५ मिटर ४ लेन network arch पुल निर्माण कार्य, व्यास नगरपालिका।

- मुग्लिंग-पोखरा सडक योजना (पश्चिम खण्ड), पोखरा, कास्की।
    - कार्यक्षत्र : तनहुँ जिल्लाको म्यग्दे गाउँपालिका (चे ४९+७००) देखि शुक्लगण्डकी नगरपालिका हुँदै पोखरा महानगरपालिकाको सेती नदी पुल (चे ८८+५८३) सम्म।
    - सेती नदीमा १९० मिटर को २ वटा २ लेन extra dosed पुल निर्माण, पोखरा महानगरपालिका।

### ८.३.४. आयोजनाको अवधि, शरु र सम्पन्न हुने मिति

- सासेक राजमार्ग सुधार आयोजनाको
    - ऋण सम्झौता मिति : १० डिसेम्बर २०१९
    - ऋण क्लोजिंग मिति : ३० जुन २०२६

**मुग्लिंग-पोखरा सडक योजना अन्तर्गत**

१) मुग्लिंग आँबुखैरेनी पोखरा सडक (पूर्वी खण्ड), ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/MAP-01 : सुरुको अवधि ३६ महिना।

- शुरु मितिः- १५ अप्रिल २०२१
- सम्पन्न हुने मिति :- १४ अप्रिल २०२४+१ वर्ष DNP+ ५ वर्ष PBM, EOT-01 पश्चात १६ सेप्टेम्बर २०२४ + १ वर्ष DNP+ ५ वर्ष PBM।

२) मुग्लिंग आँबुखैरेनी पोखरा सडक (पश्चिम खण्ड), ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/MAP-02 : सुरुको अवधि ३६ महिना।

- शुरु मितिः- २९ अगस्ट २०२१
- सम्पन्न हुने मिति :- २८ अगस्ट २०२४+१ वर्ष DNP+ ५ वर्ष PBM।

३) मादी नदी पुल निर्माण, ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/MB-01: सुरुको अवधि ३६ महिना।

- शुरु मितिः- ७ सेप्टेम्बर २०२२
- सम्पन्न हुने मिति :- ६ सेप्टेम्बर २०२५+१ वर्ष DNP।

४) सेती नदी पुल निर्माण, ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/SB-01: सुरुको अवधि ३६ महिना।

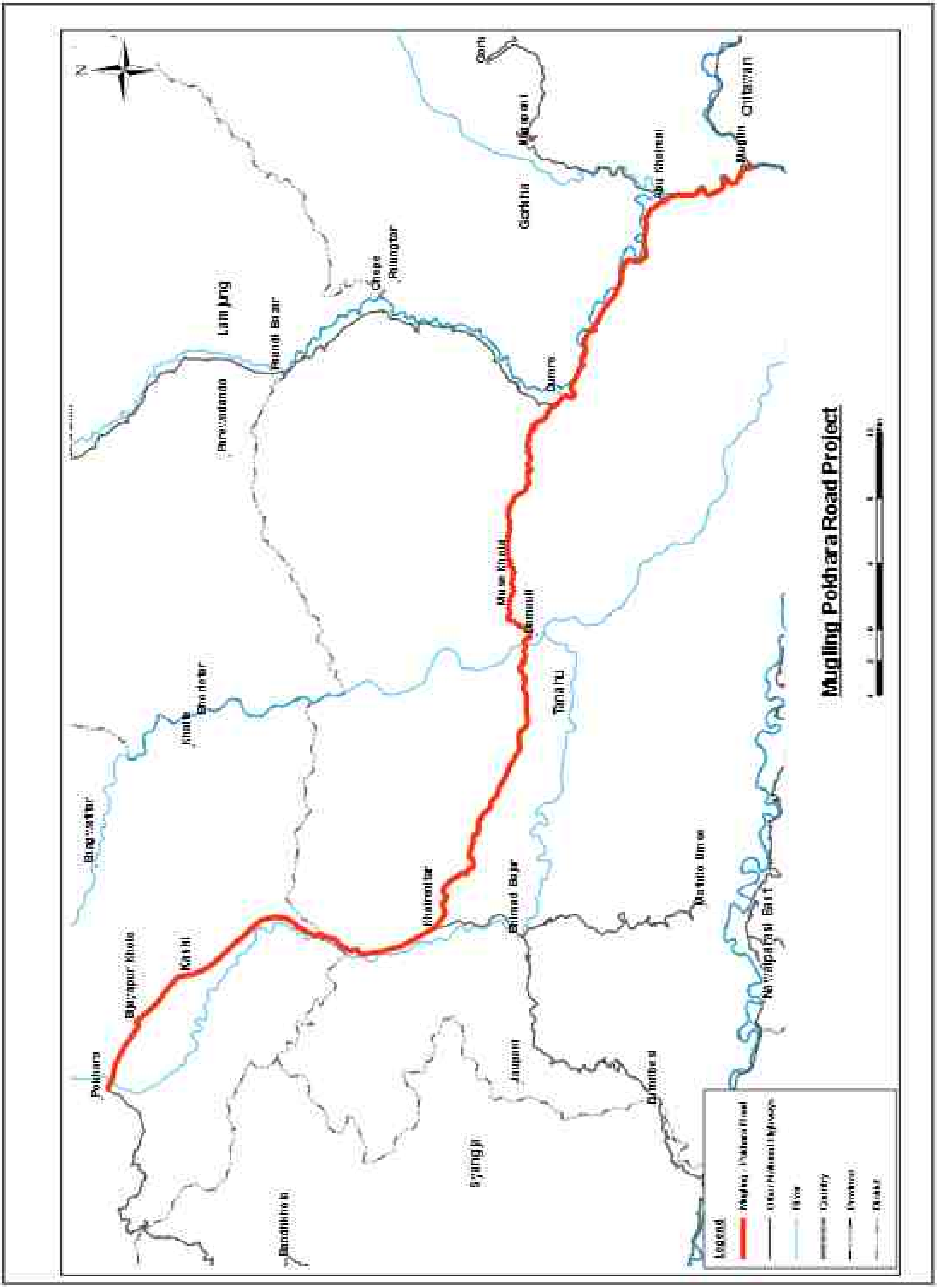
- शुरु मितिः- ७ सेप्टेम्बर २०२२
- सम्पन्न हुने मिति :- ६ सेप्टेम्बर २०२५+१ वर्ष DNP।

### ८.३.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

- लक्ष्यः ८८.३३ कि.मि. सडकमा ६०.२४ कि.मि. ४ लेन र २०.०९ कि.मि. ४ लेन + दुई तर्फ ६/६ मिटरको सर्भिसलेन, २९ वटा पुल, २८८ वटा कल्भर्ट, १००.८५ कि.मि. ड्रेन।
- कुल अनुमानित लागतः रु. २२,८६,३५,५७,७१४.३१ (चार वटा ठेक्काको)
- कुल ठेक्का रकमः रु १५,९०,२८,२३,७७२.०४ (चार वटा ठेक्काको)

### ८.३.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश

- सडक निर्माण ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/MAP-01 र ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/MAP-02
  - भौतिक प्रगति : ४५. ४२ %, वित्तिय प्रगति : ३०.३२ %


Mugling Pokhara Road Project
Pokhara
Bijayapur Khola
Khairenitar
Damauli
Dumre
Lamjung
Gorkha
Tanahu
Syangja
Mugling
Chitwan
Legend

- मुख्य क्रियाकलापहरू :
  - ३२.३२ कि.मि. (४ लेन) बाइन्डर कोर्स सम्पन्न
  - २०.८९ कि.मि. (२ लेन) बाइन्डर कोर्स सम्पन्न
  - २८८ मध्ये २२९ कल्भर्ट निर्माण सम्पन्न
  - २९ मध्ये २४ पुल निर्माण सम्पन्न
  - १००.८५ मध्ये ४९.९१ कि.मि. साइड ड्रेन सम्पन्न
- पुल निर्माण ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/MB-01 र ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/SB-01
  - भौतिक प्रगति : २८.१७ %, वित्तिय प्रगति : २१.४७ %
- मुख्य क्रियाकलापहरू :
  - ३२० pile मध्ये २८७ निर्माण कार्य सम्पन्न
  - ११ मध्ये ७ वटा pile cap निर्माण सम्पन्न, ७ मध्ये २ वटा pier निर्माण सम्पन्न
  - २ मध्ये १ वटा abutment निर्माण सम्पन्न

### ८.३.७. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

मुग्लिंग पोखरा सडक योजना (पूर्वी खण्ड)

| आ.व. २०८०/८१ | वार्षिक लक्ष्य | प्रगति |
|---|---|---|
| भौतिक प्रगति (%) | ३९.१ | ३३.५ |
| वित्तीय प्रगति (%) | ३६ | २७.५८ |

मुग्लिंग पोखरा सडक योजना (पश्चिम खण्ड)

| आ.व. २०८०/८१ | वार्षिक लक्ष्य | प्रगति |
|---|---|---|
| भौतिक प्रगति (%) | २७.७७ | १९ |
| वित्तीय प्रगति (%) | १९ | १४.८४ |

### ८.३.८. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण

- मुग्लिंग पोखरा सडक (पूर्वी खण्ड)
    - २९.३२ कि.मि. (४ लेन) बाइन्डर कोर्स सम्पन्न
    - २.९९ कि.मि. (२ लेन) बाइन्डर कोर्स सम्पन्न
    - १४ वटा कल्भर्ट निर्माण, २ वटा पुल निर्माण
    - ३२.८ कि.मि. साइड ड्रेन
- मादी नदी पुल
    - १८८ pile निर्माण कार्य, ५ pile cap निर्माण, २ pier निर्माण, १ abutment निर्माण
- मुग्लिंग - पोखरा सडक (पश्चिम खण्ड)
    - ३ कि.मि. (४ लेन) बाइन्डर कोर्स सम्पन्न
    - १६.३ कि.मि. (२ लेन) बाइन्डर कोर्स सम्पन्न
    - ४५ कल्भर्ट निर्माण, ७ पुल निर्माण, १७.११ कि.मि. साइड ड्रेन
- सेती नदी पुल
    - ९० pile निर्माण कार्य, २ pile cap निर्माण, Anchor block निर्माणाधीन

### ८.३.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/ क्रियाकलापहरू

- ३७.५६ कि.मि. बाइन्डर कोर्स, ८०.३३ कि.मि. अस्फाल्ट कंक्रिट
- ५०.९४ कि.मि. साइड ड्रेन, ५९ वटा कल्भर्ट निर्माण, ५ वटा पुल निर्माण
- २० कि.मि. ६/६ मिटरको सर्भिस लेन

### ८.३.१०. आ.व. २०८१/८२ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण

मुग्लिंग पोखरा सडक योजना (पूर्वी खण्ड) : ३,०९,१४ (रु लाखमा)

मुग्लिंग पोखरा सडक योजना (पश्चिम खण्ड) : ३,०८,९७.४४ (रु लाखमा)

- भौतिक प्रगति लक्ष्य :
    - ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/MAP-01: ३५ %
    - ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/MAP-02: ५५ %
    - ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/MB-01: ५८ %
    - ठेक्का नं. SMPHIP/OCB/SB-01: ५३ %

#### ८.३.११. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू तथा चुनौतिहरू

१) विधुत प्राधिकरणले समयमा विधुतीय संरचनाहरू स्थानान्तरण नगर्नु ।

२) खानेपानीका पाइपहरू समयमा स्थानान्तरण नहुनु ।

३) नि. व्य. ले आवश्यक संख्यामा manpower, equipment परिचालन नगर्नु ।

#### ८.३.१२. समस्या समाधानका उपायहरू र योजना कार्यालय/ निर्देशानालयबाट भएका प्रयासहरू

१) विधुतीय र खानेपानी संरचनाहरू स्थानान्तरण को लागि सम्बन्धित निकायहरू संग MOU गरी स्थानान्तरण अगाडी बढाइएको ।

२) नि. व्य. हरूलाई निर्माण कार्यमा तीव्रता ल्याउनलाई समय समयमा Notice to Correct (NTC) जारी गरिएको ।

## ८.४. नागढुंगा - नौबिसे - मुग्लिंग सडक योजना

#### ८.४.१. 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 ।

- आयोजनाको लक्ष्य: 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 क्रियाकलापहरू रहेका छन्:

१. व्यापार सहजीकरण कम्पोनेन्ट (Trade Facilitation)

- मुख्य बोर्डर क्रसिङ्ग बिन्दुहरूमा भौतिकपूर्वाधारका सुविधाहरू तथा उपकरणहरूको 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 (१२०कि.मि.) लाई ४ लेन कालोपत्रे सडकमा स्तरोन्नति गर्ने।

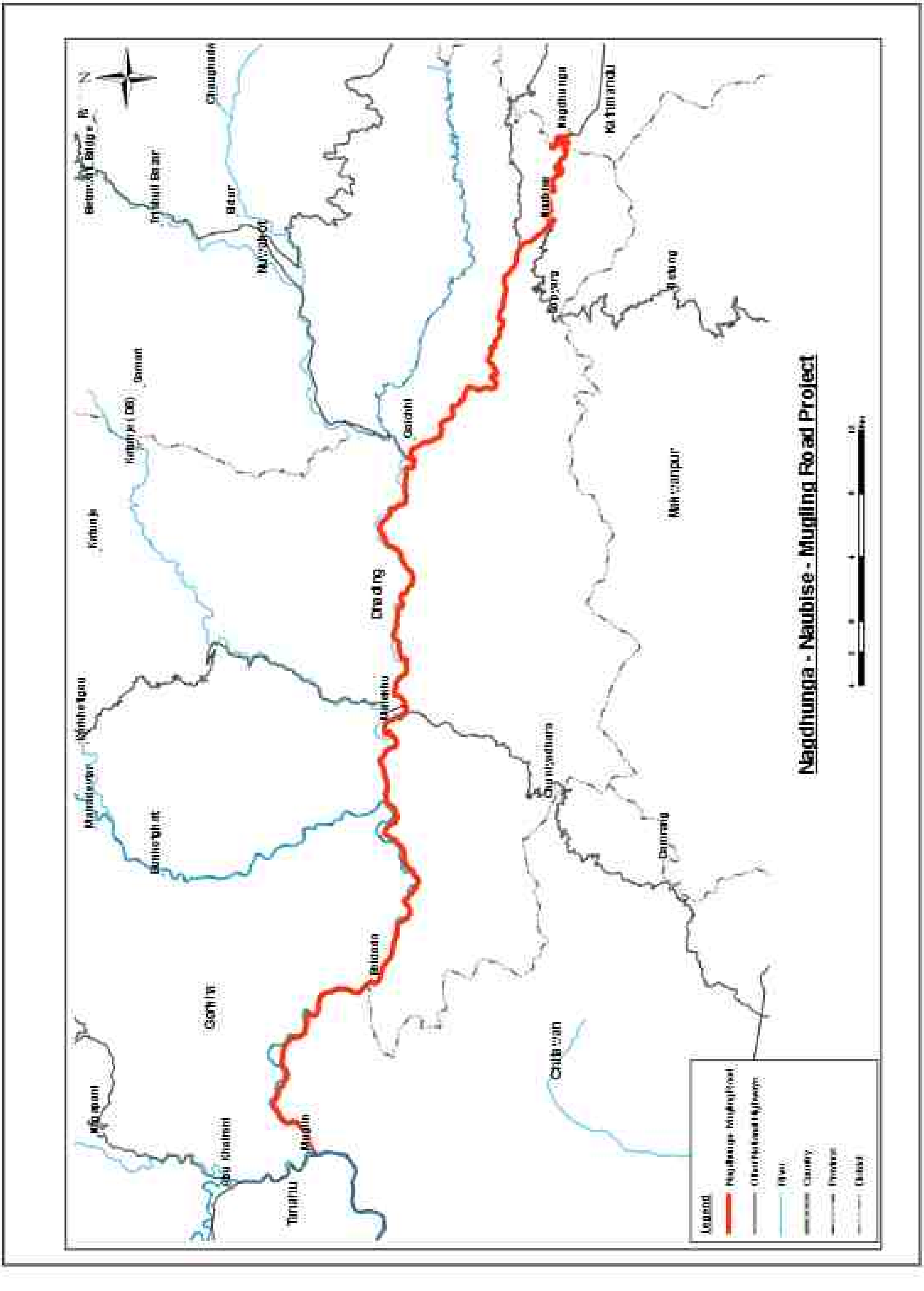
३. संस्थागत सुधार (Institutional Strengthening)

- बढी यातायात आवागमन हुने सडकहरू छनौट गरी ३४०० लेन किमि मा आवधिक सडक मर्मत संभार कार्य गर्ने।
- आयोजना कार्यस्थलका जनताहरूमध्ये ५०० महिलाहरूको रोजगार तथा शीप अभिवृद्धिका लागि तालिमहरू 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।

SRCTIP आयोजना अन्तर्गत Part 2: Regional Road Connectivity को बुँदा नं 2.1 मा "Improvement of the existing Nagdhunga - Naubise - Mugling Road to two lanes, with one meter paved shoulders." भनी उल्लेख भएको छ।


Nagdhunga - Naubise - Mugling Road Project
Legend
Nagdhunga
Kathmandu
Naubise
Galchhi
Dhading
Malekhu
Makwanpur
Gorkha
Chitwan
Tanahu
Mugling

### ८.४.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू

हाल संचालनमा रहेको त्रिभुवन राजपथको नागढुंगा - नौबिसे सडक खण्ड (0+000 - 12+260) तथा पृथ्वी राजमार्गको नौबिसे - मुग्लिंग सडक खण्ड (0+000 - 82+403)को स्तरोन्नति गर्ने ।

### ७.४.३. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू

नागढुंगा - नौबिसे - मुग्लिंग सडकको कुल ९५ कि.मि. सडक स्तरोन्नति कार्यको कार्यन्वयनको लागि तपसिल अनुसार कार्यालयहरू स्थापना भई हाल संचालनमा रहेको:

- नागढुंगा - मुग्लिंग सडक, पूर्वी खण्ड, गजुरी, धादिंग (कार्यक्षेत्र: नागढुंगा - मलेखु खण्ड)
- नागढुंगा - मुग्लिंग सडक, पश्चिम खण्ड, मुग्लिंग, चितवन (कार्यक्षेत्र: मलेखु - मुग्लिंग खण्ड)

### ८.४.४. आयोजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति

- आयोजनाको अवधिः ३.५ वर्ष
- शुरु मितिः ९ जुन, २०२२
- सम्पन्न हुने मितिः २८ डिसेम्बर, २०२५

### ८.४.५. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

हाल संचालनमा रहेको नागढुंगा - नौबिसे - मुग्लिंग सडकलाई Dedicated 2-Lane Standardमा स्तरोन्नति गर्ने र यसका लागि हालको सडक र आवश्यकता अनसुार पुलहरूलाई २ लेन स्तरमा स्तरोन्नति/निर्माण गर्ने रहेको छ । कुल ९५ कि.मि सडक कालोपत्रे तथा २१ वटा पुल निर्माण गरिनेछ । यसका लागि तपसिल अनुसार ३ प्याकेजमा ठेक्का व्यवस्थापन भई हाल निर्माण कार्य संचालनमा रहेको छ ।

| S.N. | Contract package | Chainage | Contractor's Name | Contract Signing Date | Contract Commencement date | Contract Amount ( including VAT) | Contract Period (Month) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | **ICB-1** (SRCTIP-DOR-NNM-W-ICB-1) | 0+000-12+260 | **Jiangsu-Sagun JV** | 12-Apr-22 | 9 June 2022 | 1,318 Million NPR (Rev Amt.- 1,515 Million NPR) | 24 (Construction) +60 ( PBMC) |
| 2. | **ICB-2** (SRCTIP-DOR-NNM-W-ICB-2) | 0+000-43+542 | **Sharma-Lama-ZICG JV** | 27-Apr-22 | 9 June 2022 | 5,332 Million NPR (Rev Amt.- 5,542 Million NPR) | 36 (Construction) + 60 (PBMC) |
| 3. | **ICB-3** (SRCTIP-DOR-NNM-W-ICB-3) | 43+542 – 82+403 | **Sharma-ZICG JV** | 23-Nov-22 | 30 Dec 2022 | 4,806 Million NPR | 36 (Construction) + 60 (PBMC) |

### ८.४.६. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश

आयोजनाको हालसम्म कुल प्रगति:

- भौतिक प्रगति - २२.१४%
- वित्तीय प्रगति - १८.८३%

हाल संचालनमा रहेको ठेक्काहरूको प्रगति तपसिल अनुसार रहेको छ:

| ठेक्का | शुरुदेखि हालसम्मको भौतिक प्रगति | शुरुदेखि हालसम्मको वित्तीय प्रगति |
|---|---|---|
| ICB-1 | ५६.६१% | 48.92% |
| ICB-2 | २०.६३% | १६.७३% |
| ICB-3 | १३.०३% | ११.७७% |

### ८.४.७. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)

| कार्यालय | भौतिक प्रगति | वित्तीय प्रगति |
|---|---|---|
| नागढुंगा - मुग्लिंग सडक योजना (पूर्वी खण्ड), गजुरी | ६०% | ५५.०५% |
| नागढुंगा - मुग्लिंग सडक योजना (पश्चिम खण्ड), मुग्लिंग | ५०% | ४७.३% |

### ८.४.८. आ.व. २०८०/८१ को सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण

- Side Drain, Retaining Walls तथा अन्य Structureहरूको निर्माण कार्यमा सन्तोषजनक प्रगति भएको।
- सडक सीमा भित्र रहेका रुखहरू कटानको आदेश प्राप्त भई रुख कटान शुरु भएको तथा विजुलीको पोलहरू हटाउने कार्यमा सन्तोषजनक प्रगति भएको।
- २ वटा पुल निर्माण कार्य सम्पन्न भएको। अन्य १९ वटा पुलहरू मध्ये १७ वटामा निर्माण कार्य जारी रहेको।
- करिब ५ कि.मि. सडकमा DBM Pavement कार्य शुरु भएको।

### ८.४.९. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/क्रियाकलापहरू

- हाल सम्म ठेक्का व्यवस्थापन अन्तर्गत व्यतित समयमा अपेक्षित भन्दा कम प्रगति भएको हुनाले योजना अन्तर्गत अधिकांश निर्माण कार्य, विशेष गरी सडक कालोपत्रे कार्य, बाँकी नै रहेको छ।

### ८.४.१०. आ.व. २०८१/८२ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण

| आ.व. २०८१/८२ को बजेट विनियोजन (सडक तथा पुल निर्माण अन्तर्गत) | |
|---|---|
| नागढुंगा - मुग्लिंग सडक, पूर्वी खण्ड, गजुरी, धादिंग | १ अर्ब ७० करोड |
| नागढुंगा - मुग्लिंग सडक, पश्चिम खण्ड, मुग्लिंग, चितवन | १ अर्ब ३० करोड |

लक्ष्यको विवरण तपसिल अनुसार रहेको छ:

| **मुख्य क्रियाकलाप** | **माईलस्टोन (वार्षिक)** | | |
|---|---|---|---|
| | **वार्षिक क्रियाकलाप (मुख्य क्रियाकलापको विस्तृत विवरण)** | **वार्षिक परिमाण** | **इकाई** |
| • कालोपत्रे सडक निर्माण (२ लेन सडक) | नागढुंगा देखि मलेखु खण्ड कालोपत्रे सडक निर्माण गर्ने | 30.00 | कि. मि. |
| • कालोपत्रे सडक निर्माण (४ लेन सडक) | नागढुंगा देखि मलेखु खण्ड कालोपत्रे सडक निर्माण गर्ने | 9.00 | कि. मि. |
| • कालोपत्रे सडक निर्माण (४ लेन भन्दा बढी भएको सडक) | नागढुंगा देखि मलेखु खण्ड कालोपत्रे सडक निर्माण गर्ने | 1.00 | कि. मि. |
| • सडक सुरक्षा सम्बन्धी कार्य | सडक सुरक्षा सम्बन्धी संरचना (Crash Barrier) निर्माण गर्ने | 36.00 | कि. मि. |
| • पुल निर्माण (रणनैतिक सडक पुल) | पुल निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने | 10 | संख्या |
| • अन्य (जस्तै सुरुङ्ग मार्ग/Flyover/ Underpass) | Pedstrain Bridge (Footover Bridge) | 8 | संख्या |

### ८.४.११. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू तथा चुनौतीहरू

- अपेक्षित भन्दा कम प्रगति भएको ।
- निर्माण व्यवसायीको तर्फबाट कमजोर व्यवस्थापन :- प्लान्ट, उपकरण, निर्माण सामग्री, दक्ष/अदक्ष जनशक्ति इत्यादि लगायतका स्रोतहरू समयमै परिचालन नभएको । (अझै परिचालनको प्रक्रियामा रहेको) ।
- बिजुलीको पोल स्थानान्तरण, रूख कटान सम्बन्धी समस्या ।
- Pavement सम्बन्धी निर्माण सामाग्री उत्पादनको प्रगति न्यून रहेको ।
- निर्माण सामग्री उत्खननमा समस्या (स्थानीय निकाय, अन्य पक्षबाट अवरोध) ।

### ८.४.१२. समस्या समाधानका उपायहरू र योजना कार्यालय/महाशाखाबाट भएका प्रयासहरू

- निर्माण सामग्री उत्खननका लागि विभिन्न निकायहरूसँग समन्वय गरेको।
- बिजुलीको पोल स्थानान्तरणको लागि नेपाल विधुत प्राधिकरणसँग समन्वय गरेको।
- रुख कटानको लागि वन सम्बन्धी निकायहरूसँग समन्वय गरेको।
- निर्माण व्यवसायीबाट ठेक्का व्यवस्थापनमा सुधार गरी समयमा नै निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न पटक पटक मिटिंग, ताकेता, पत्राचार तथा आवश्यक समन्वय गर्ने गरेको।

## ८.५. सूर्यविनायक धुलिखेल सडक आयोजना

### ८.५.१. आयोजनाको पृष्ठभूमी

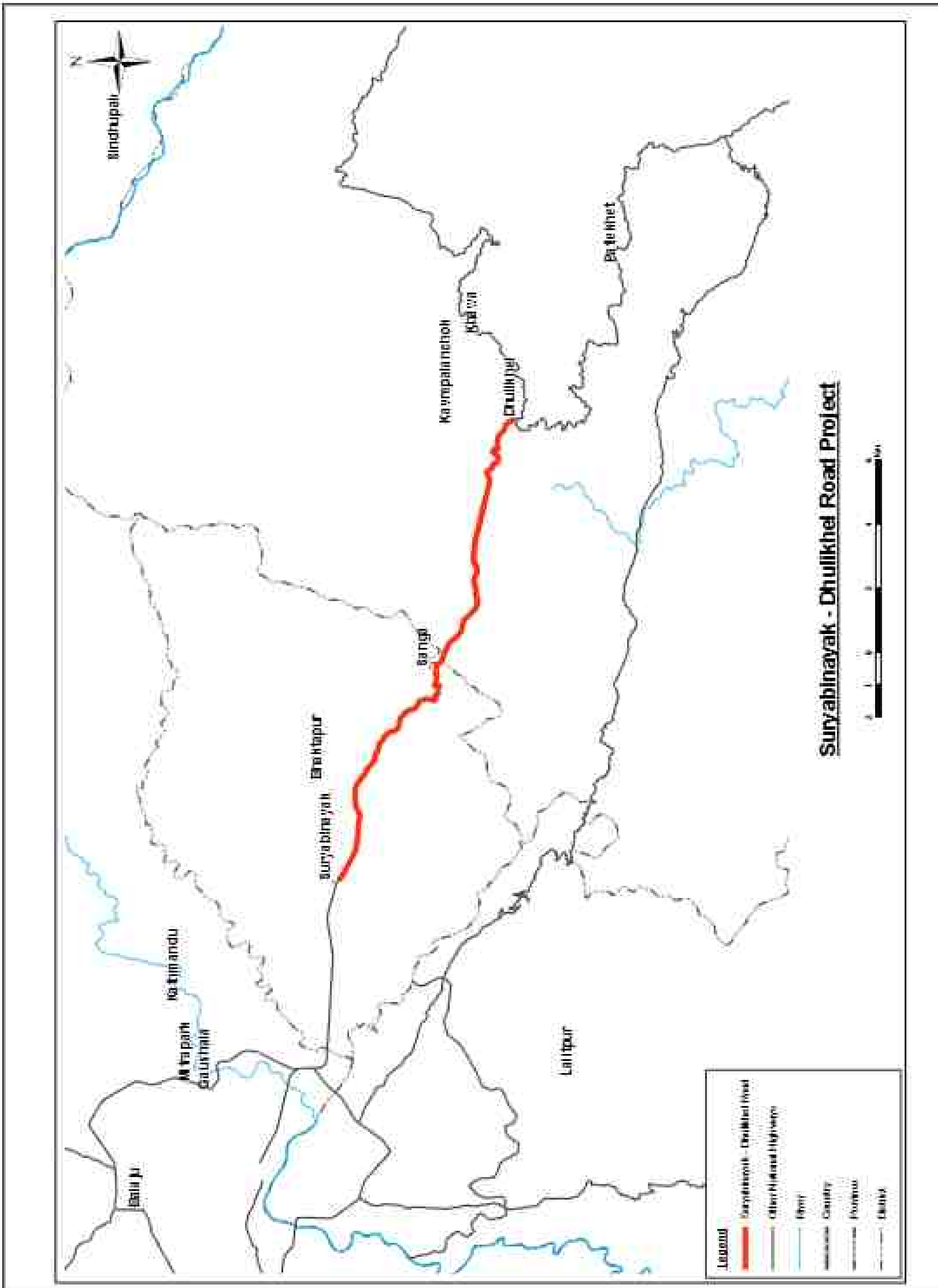
नेपालको राजधानी काठमाडौंलाई धुलिखेल, दोलालघाट, खाडीचौर हुँदै कोदारी जोड्ने अरनिको राजमार्ग (NH-34) नेपाल र छिमेकी चीन जोड्ने राजमार्ग हो। काभ्रेपलाञ्चोकको धुलिखेल देखि बिपी राजमार्ग ( बर्दिबास सिन्धुली खुर्कोट धुलिखेल सडक, NH-13) शुरु हुँने हुँदा काठमाडौं देखि धुलिखेल सम्मको सडक खण्डमा अरनिको राजमार्ग र बि पी राजमार्ग दुबैको चाप पर्ने भएकोले सवारी चाप अत्यधिक भएको कारण उक्त खण्ड विस्तार गर्न अत्यावश्यक भएकोले सूर्यविनायक धुलिखेल, धुलिखेल सिन्धुली बर्दिबास सडक आयोजना अन्तर्गत सूर्यविनायक धुलिखेल सडक विस्तार कार्य भइरहेको छ। सूर्यविनायक देखि धुलिखेल सम्म हाल रहेको दुई लेन सडकलाई ४ लेन मुख्य सडक तथा दायाँ बायाँ २ वटा सर्भिस सडक सहित ६ लेनमा विस्तार तथा उक्त सडक खण्डमा रहेका जगाती खोला, महादेव खोला र पुण्यमाता खोलामा पुल निर्माण कार्य भईरहेको छ। अरनिको राजमार्गको शुरु बिन्दु तिनकुने देखि सूर्यविनायक सम्मको मुख्य ४ लेन विस्तार कार्य जापान सरकारको सहयोगमा र दुबै तर्फका सर्भिस सडक नेपाल सरकारबाट निर्माण भएको थियो।

### ८.५.२. आयोजना कार्यालयको परिचय र कार्यक्षेत्र

सूर्यविनायक धुलिखेल सडक विस्तार कार्यको लागि सूर्यविनायक धुलिखेल, धुलिखेल सिन्धुली बर्दिबास सडक आयोजना कार्यालय काभ्रेपलाञ्चोकको धुलिखेलमा रहेको छ। सूर्यविनायक धुलिखेल सडक विस्तारको लागि आयोजनाको कार्यक्षेत्र भक्तपुर जिल्लाको सूर्यविनायक देखि काभ्रेपलाञ्चोक जिल्लाको धुलिखेल सम्म (१५.८ किमि) रहेको छ।

### ८.५.३. आयोजनाको अवधि (शुरु र सम्पन्न हुने मिति )

आ.व. २०७९/८० मा शुरु भएको सूर्यविनायक धुलिखेल सडक विस्तार कार्य आ.व. २०८२/८३ सम्ममा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको छ।


Suryabinayak - Dhulikhel Road Project
Kathmandu
Bhaktapur
Suryabinayak
Sanga
Dhulikhel
Lalitpur
Legend

### ८.५.४. आयोजनाको कुल लक्ष्य, अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

आयोजना अन्तर्गत १५.८ कि. मि. सडक सर्भिस सडक सहित ६ लेन स्तरमा विस्तार तथा ३ वटा पुल निर्माण गर्ने कार्यको लागि १० अर्ब ५० करोड अनुमानित लागत रहेको छ। दुबै सर्भिस सडकको छेउमा फुटपाथ तथा बिचमा Median सहितको ४ लेन कालोपत्रे सडक तथा सो सडकसँग मिल्ने गरी जगाती खोला, महादेव खोला र पुण्यमाता खोलामा पुल निर्माण हुनेछन्।

### ८.५.५. हाल सम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/ वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरू

| लक्ष्य | १५.८ कि.मि. खण्डमा टेवा पर्खाल निर्माण, २९ वटा कल्भर्ट निर्माण, ५९ कि.मि. नाली निर्माण, १५.८ कि.मि. कालोपत्रे कार्य | कैफियत |
|---|---|---|
| प्रगति | १२.५ कि.मि. खण्डमा टेवा पर्खाल निर्माण भएको,१९ वटा कल्भर्ट निर्माण सम्पन्न भएको ४ वटा कल्भर्ट निर्माणाधीन,१२.८ कि.मि. (५९ कि.मि. मध्ये) नाली निर्माण भएको। | |
| भौतिक प्रगति, % | २५.५८ | |
| विनियोजित बजेट रु. | ८५२ करोड | |
| खर्च रु. | २६३.४० करोड (मोबिलाइजेसन समेत) | |
| वित्तीय प्रगति, % | ३०.९१ | |

### ८.५.६. आ.व. २०८०/०८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/ वित्तीय)

| लक्ष्य | ८ कि.मि. खण्डमा टेवा पर्खाल निर्माण, १५ वटा कल्भर्ट निर्माण, १० कि.मि. नाली निर्माण, ४ कि.मि. ग्राभेल बिछयाउने कार्य | कैफियत |
|---|---|---|
| प्रगति | ५.५ कि.मि. खण्डमा टेवा पर्खाल निर्माण भएको, १९ वटा कल्भर्ट निर्माण सम्पन्न भएको ४ वटा कल्भर्ट निर्माणाधीन,१२.८ कि.मि. नाली निर्माण भएको। | |
| भौतिक प्रगति, % | ९६ % | |
| विनियोजित बजेट रु. | १६६ करोड | |
| खर्च रु. | १५४.४७ करोड | |
| वित्तीय प्रगति, % | ९३.०५ % | |

### ८.५.७. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण

आ.व. २०८०/८१ मा ५.५ कि.मि. सडक खण्डमा टेवा पर्खाल निर्माण भएको, १९ वटा कल्भर्ट निर्माण सम्पन्न भएको, ४ वटा कल्भर्ट निर्माणाधीन र १२.८ कि.मि. नाली निर्माण भएको छ।

### ८.५.८. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/ क्रियाकलापहरू

पुरातात्विक महत्वका संरचनाहरू रहेका क्षेत्रहरू, साँगा भञ्ज्याङ्, बनेपा बजार क्षेत्र, स्थायी घर टहरा हटाउँनुपर्ने स्थान लगायतका केही स्थानमा टेवा पर्खाल निर्माण कार्य तथा नाली निर्माण हुन बाँकी स्थानमा नाली निर्माण तथा सम्पूर्ण सडकमा Pavement को कार्य सम्पन्न गर्नुपर्ने ।

### ८.५.९. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्ड/ पुलहरूको विवरण

सडक र पुलहरू निर्माण कार्यको ठेक्का व्यवस्थापन भइसकेको छ ।

### ८.५.१०. आ.व. २०८१/०८२ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण

चालु आ.व. २०८१/८२ मा सूर्यविनायक धुलिखेल सडक विस्तारको लागि रु १ अर्ब २४ करोड ६ लाख विनियोजन भएको र चालु आ.व. मा ३ कि. मि. सडक कालोपत्रे र १ वटा पुल निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको छ ।

### ८.५.११. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्याहरू, चुनौतीहरू एवम् समस्या समाधानका उपायहरू र आयोजना कार्यालयबाट भएका प्रयासहरू

| समस्याहरू | समाधानका उपायहरू | समाधानका लागि भएका प्रयासहरू |
|---|---|---|
| सडक सीमा सम्बन्धी विवाद: सडक सीमा केन्द्ररेखा देखि दाँया बाँया २५/ २५ मिटर भएतापनि सम्मानित सर्वोच्च अदालतको फैसला अनुसार २५ गज भन्दा बढी २५ मिटर सम्मको जग्गा फिर्ता वा मुआब्जा पाऊँ भनी स्थानीयबासीहरूले कार्यालयमा निवेदन पेश गरेको । साथै केही जग्गाधनीहरूले २०५८ ।११ ।०१ गतेको सम्मानित सर्वोच्च अदालतको फैसला अनुसार लगत कट्टा गरिएको २५ गज भित्र समेतको जग्गा आफ्नो नाममा फिर्ता गरी हाल सम्पूर्ण ( २५ गज भित्रको समेत ) जग्गाको मुआब्जा माग गरी आयोजनामा निवेदन पेश गरेको । यी दुई case हरूको कारण केही सडक खण्डहरूमा स्थानीयबासीहरूले निर्माण कार्यमा अवरोध गरेको । | ७/७ फिटको जग्गा प्राप्ति सम्बन्धी निर्णय हुनुपर्ने | सम्मानित सर्वोच्च अदालतबाट नेपाल सरकारलाई आवश्यक पर्ने भए नियमानुसार क्षतिपूर्ति दिएर जग्गा प्राप्ति गर्नु भन्ने आसय को आदेश प्राप्त भएको हुँदा सो जग्गा प्राप्त गर्न नेपाल सरकारलाई अनुरोध गर्ने गरी सडक विभागमा फाईल पेश भएकोमा मन्त्रालयमा श्रीमान् सचिवज्यूको समुपस्थितिमा छलफल भई सम्मानित सर्वोच्च अदालतको आदेश एवं कानून बमोजिम गर्न निर्देशन प्राप्त भएको । |

| समस्याहरू | समाधानका उपायहरू | समाधानका लागि भएका प्रयासहरू |
|---|---|---|
| घर टहराको क्षतिपूर्ति सम्बन्धमा: सूर्यविनायक धुलिखेल सडक खण्डमा सडक सीमाक्षेत्र भित्र निर्माण भएका घर टहराहरू हटाउनुपर्ने भएकोले सोको क्षतिपूर्ति दिने वा नदिने सम्बन्धमा आवश्यक निर्णय हुनुपर्ने। | क्षतिपूर्ति दिई वा नदिई घर टहरा हटाउँने सैद्धान्तिक निर्णय हुनुपर्ने | घरहरूको निर्माण वर्ष समेत उल्लेख गरी लगत संकलन गरिएको र नियमानुसार क्षतिपूर्ति उपलब्ध गरी उक्त संरचनाहरू हटाउन सहमतिको लागि फाइल सडक विभागमा पेश भएकोमा लगतको विवरण सहित थप स्पष्ट गरी पुन: पेश हुन निर्देशन प्राप्त भएको |
| निर्मास्थलमा पुरातात्विक सम्पदा फेला परेको सम्बन्धमा: सूर्यविनायक धुलिखेल खण्डको विभिन्न चेनेजमा पुरातात्विक सम्पदाहरू फेला परेको अवस्थामा पुरातात्विक विभागद्वारा HIA (Heritage Impact Assessment) Report तयार गरी सो बमोजिम निर्माण कार्य अगाडी बढाउन अनुरोध गरेको। | HIA Report अनुसार कार्य गर्नुपर्ने | आयोजना बाट पुरातत्व विभागलाई HIA Report तयार गर्न अनुरोध भएकोमा उक्त विभागद्वारा HIA Report तयार गरी कार्यान्वयनको लागि पत्र प्राप्त भएकोमा पुरातात्विक वस्तुहरू रहेका स्थानहरू मध्ये चेनेज ७+९४५ मा रहेको ढुङ्गेधारा स्थानान्तरणको लागि पुरातत्व विभागमा अनुमतिको लागि आवश्यक कागजात सहित पेश गरेकोमा हाल सम्म अनुमति प्राप्त भई नसकेको। |

## ८.६. महाकाली कोरिडोर सडक योजना (ब्रह्मदेव-झुलाघाट-दार्चुला-तिंकर)

### ८.६.१. योजनाको पृष्ठभूमि:-

महाकाली कोरिडोर (ब्रह्मदेव-झुलाघाट-दार्चुला-टिंकर) सडक योजना आ.व. २०६५/६६ देखि सञ्चालनमा रहेको छ। नेपाल सरकारले पूर्वाधारको विकासलाई जोड दिँदै उत्तर-दक्षिण महाकाली कोरिडोरको रूपमा प्रस्तुत महाकाली लोकमार्गले दक्षिणमा कञ्चनपुर जिल्लाको ब्रह्मदेवदेखि नेपाल-चीन सीमाको टिंकरसम्म सडक जोडेर यातायात तथा व्यापार परिवहनमा Trade Corridor र नेपाल-भारत Trade Transit को रूपमा प्रस्तावित गरेको छ। यो लोकमार्ग सुदूर पश्चिमको समग्र विकासको कोषेढुंगा रूपमा रहेको छ।

दक्षिणमा कञ्चनपुर जिल्लाको ब्रह्मदेवदेखि महाकाली किनार हुँदै डडेल्धुरा जिल्लाको परशुराम नगरपालिका, भागेश्वर गाउँपालिका, बैतडी जिल्लाको शिवनाथ गाउँपालिका, पञ्चेश्वर गाउँपालिका, दशरथचन्द्र नगरपालिका, दोगडाकेदार गाउँपालिका, र दार्चुला जिल्लाको लेकम गाउँपालिका, मालिकार्जुन गाउँपालिका, महाकाली

नगरपालिका, दुहुँ गाउँपालिका हुँदै ब्यास गाउँपालिका टिंकर नाकासम्म यातायातको सहज पहुँच विस्तार गरी सुदूर पश्चिम प्रदेश र समग्र राष्ट्रको विकासमा कोसेढुंगा साबित हुने यो योजनाको लक्ष्य रहेको छ।

यस योजनाको मुख्य उद्देश्य कञ्चनपुर जिल्लाको ब्रह्मदेव, डडेल्धुरा जिल्लाको जोगबुढा, बैतडी जिल्लाको पञ्चेश्वर, चमेलिया, दार्चुला जिल्लाको लाली, उकु, खलंगा, धारी, हिकिला, हुती, धौलाकोट र सुन्सेरादेखि तिंकर नाका सम्म सडक निर्माण गरी उक्त क्षेत्रको आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक, पर्यटकीय र शैक्षिक विकासमा योगदान पुर्याउने हो।

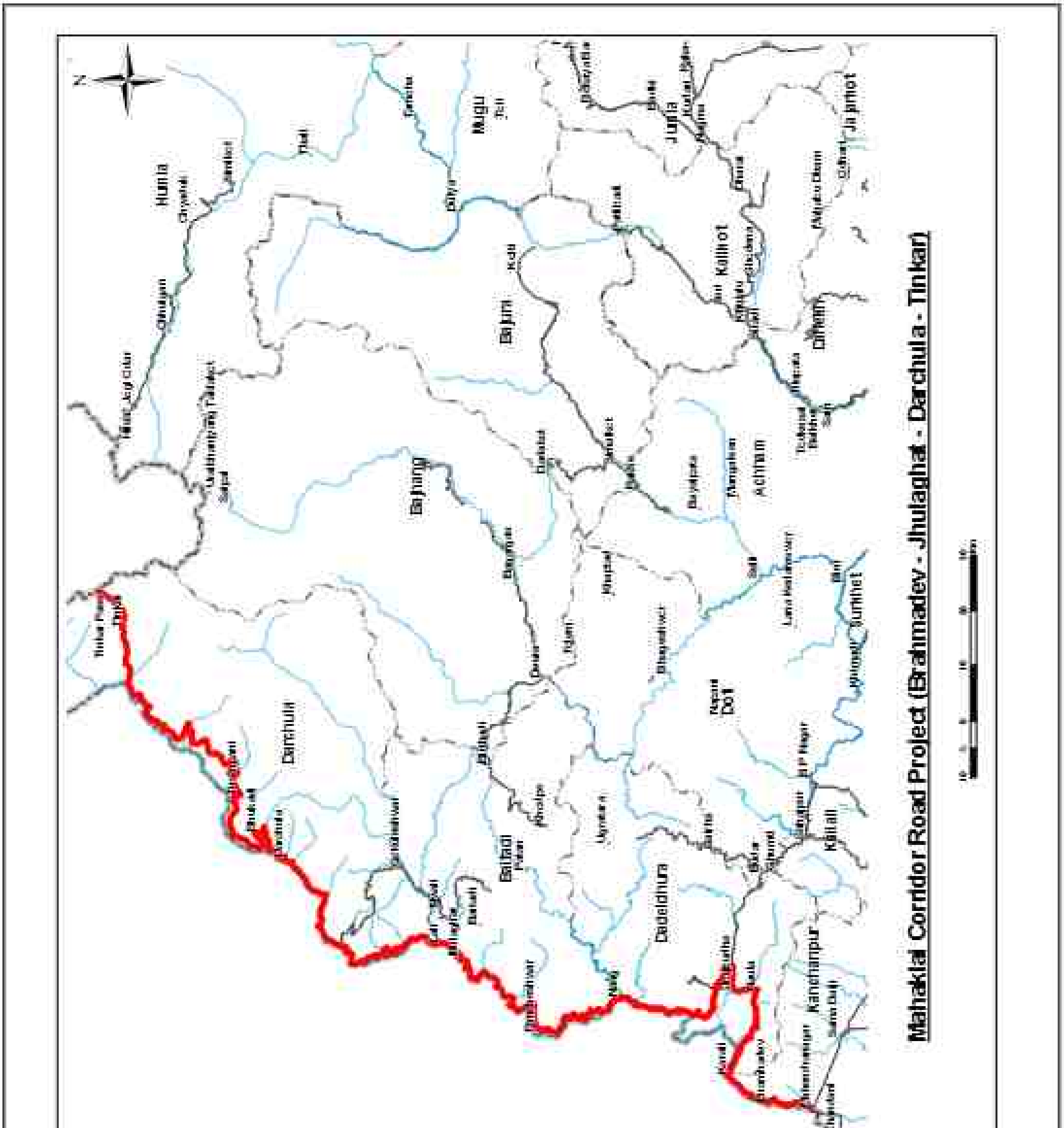
सुदूरपश्चिम प्रदेशका चार जिल्ला—कञ्चनपुर, डडेल्धुरा, बैतडी र दार्चुला—जोड्दै नेपाल र चीनको ताक्लाकोटको सीमामा रहेको पिल्लर नं. १ सम्म निर्माण हुने यस सडक योजनाबाट उक्त क्षेत्रमा आवतजावत गर्ने जनता प्रत्यक्ष लाभान्वित हुनेछन्। साथै त्रिदेशीय नाका भएका कारण व्यापारिक महत्त्व धेरै नै रहेको र धार्मिक हिसाबले कैलाश मानसरोवर भ्रमणको लागि छोटो बाटोको रूपमा प्रयोग हुने यस योजनाको प्रमुख विशेषता हो। योजनाको प्रतिफलको रूपमा सुदूरपश्चिमका चार जिल्लाहरूको आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक, पर्यटकीय र शैक्षिक विकासमा टेवा पुग्ने छ।

### ८.६.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू

- दक्षिणमा कन्चनपुर जिल्लाको ब्रहमदेवदेखि महाकाली किनार हुँदै डडेल्धुरा जिल्लाको परशुराम नगरपालिका, भागेश्वर गाउंपालिका, बैतडी जिल्लाको शिवनाथ गाऊपालिका, पन्चेश्वर गाऊपालिका, दशरथचन्द नगरपालिका, दोगडाकेदार गाऊपालिका र दार्चुलाको जिल्लाको लेकम गाऊपालिका, मालिकार्जुन गाऊपालिका ,महाकाली नगरपालिका, दुहुं गाऊपालिका हुँदै ब्यास गाऊपालिकाको टिंकर नाकासम्म।
- शुरु स्थानः-०+००० कि.मि. (ब्रह्मदेब कन्चनपुर)
- अन्त्य स्थानः- ३३४+००० कि.मि. (तुसारपानी दार्चुला)
- कार्यक्षेत्रः-कन्चनपुर, डडेल्धुरा, बैतडी र दार्चुला जिल्लाहरू

### ८.६.३. योजना कार्यालयको परिचय र कार्यक्षेत्र

महाकाली कोरिडोर सडक योजनाको कार्यालय मिति २०६६ भदौमा दार्चुला जिल्लाको खलङ्गामा खलंगा बजारदेखि तिंकर नाकासम्म सडक ट्रयाक खुल्ने उद्देश्यले स्थापना भएको हो। २०७७ सालदेखि महाकाली कोरिडोरको ०+००० कि.मी. (ब्रह्मदेव कन्चनपुर) देखि ३३४+००० कि.मी. (तुसारपानी दार्चुला) सम्म यस योजनाको कार्यालय मातहत र ३३४+००० देखि ४१३+००० कि.मी. (तिंकर नाका) सम्म नेपाली सेनामातहत दार्चुला तिंकर सडक योजनाको कार्यालय सञ्चालनमा रहेको छ, तर बजेट शीर्षक एउटै रहेको छ।


Mahakali Corridor Road Project (Brahmadev - Jhulaghat - Darchula - Tinkar)
Legend
Darchula
Bajhang
Bajura
Humla
Mugu
Jumla
Kalikot
Dailekh
Achham
Baitadi
Doti
Dadeldhura
Kanchanpur
Kailali
Surkhet
Jajarkot

### ८.६.४. योजनाको अवधि, शुरु र सम्पन्न हुने मिति

- योजना शुरु भएको मिति : २०६६/६७
- योजना सम्पन्न हुने मिति : एकिन नभएको ।

(निर्माणाधिन ७३ कि.मि. ट्र्याक खुल्न बांकी रहेको, ३३४ कि.मि.मा ३३० कि.मि. कालोपत्रे हुन बांकी रहेको र यस योजना अन्तर्गत निर्माण गर्नु पर्ने पुलको संख्या३४ वटा मध्ये ३३ वटा निर्माण हुन बांकी रहेकाले सम्पन्न हुने मिति विनियोजित बजेटमा भर पर्ने ।)

### ८.६.५. योजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू

| योजनाको लक्ष्य | कुल अनुमानित लागत | प्रमुख क्रियाकलापहरू |
|---|---|---|
| कुल ३३४ कि.मि. महाकाली कोरिडोरको सडक लम्बाइमा सडकको Track खोली कालोपत्रे स्तरमा स्तरोन्नतिगर्ने कार्य | रु. 13,49,00,87,195.36 | रुख कटान गरी वन कार्यालयलाई हस्तान्तरण गर्ने कार्य<br>सडक ट्र्याक खोल्ने कार्य<br>टेवा पर्खाल लगाइ पहिरो रोक्ने र सडक चौडा बनाउने कार्य<br>ह्युम पाइप र सल्याब कल्भर्ट सहित नाली निर्माण गर्ने कार्य<br>ग्राभेलिङ, कालोपत्रे सडक बनाउने कार्य<br>महाकाली कोरिडोरको अलाइन्मेन्ट मा ३५ वटा पक्की पुल निर्माण गर्नु पर्ने |

### ८.६.६. हाल सम्मको समष्टिगत प्रगति( भौतिक/ वित्तिय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश

| मुख्य क्रियाकलापहरू | भौतिक प्रगति | कैफियत |
|---|---|---|
| रुख कटान गरी वन कार्यालयलाइ हस्तान्तरण गर्ने कार्य | ६३ % | १६१ कि.मि. मा १०१ कि.मी सम्पन्न |
| सडक ट्र्याक खोल्ने कार्य | ७८ % | ३३४ कि.मि. मा २६१ कि.मी सम्पन्न |
| टेवा पर्खाल लगाइ पहिरो रोक्ने र सडक चौडा बनाउने कार्य | ३० % | ३३४ कि.मि. मा १०० कि.मी सम्पन्न |
| ग्राभेलिङ, कालोपत्रे र ढलान सडक बनाउने कार्य | १३ % | ३३४ कि.मि. मा ४३ कि.मी सम्पन्न |
| अलाइन्मेन्ट मा ३५ वटा पक्की पुल निर्माण गर्नु पर्ने | ३ % | ३५ वटा मध्य १ वटा निर्माणाधिन |

### ८.६.७. आ.व. २०८०।०८१ को बार्षिक लक्ष्य र प्रगति ( भौतिक/ वित्तिय)

| क्रियाकलाप | लक्ष्य | प्रगति | प्रगति प्रतिशत | कैफियत |
|---|---|---|---|---|
| नयाँ कालोपत्रे सडक निर्माण (कि. मि.) | ५ | २.६५ | ५३ | |
| ग्राभेल सडक निर्माण (कि. मि.) | १० | ९ | ९० | |
| नयाँ ट्रयाक निर्माण (कि. मि.) | २० | २३ | >१०० | |
| ट्रयाक चौडा गर्ने कार्य (कि. मि.) | १२ | १२ | १०० | |
| सम्पन्न भएका पुलहरूको संख्या | १ | ० | ० | |

### ८.६.८. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण

- नयाँ ट्रयाक निर्माण (कि. मि.)- २३
- ट्रयाक चौडा गर्ने कार्य (कि. मि.)- १२
- नयाँ कालोपत्रे सडक निर्माण (कि. मि.) -२.६५
- ग्राभेल सडक निर्माण (कि. मि.)- ९

### ८.६.९. बांकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/ क्रियाकलापहरू

| बांकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने क्रियाकलापहरू | कामको परिणाम |
|---|---|
| रुख कटान गरी बन कार्यालयलाइ हस्तान्तरण गर्ने कार्य | ६० कि. मि. |
| सडक ट्रयाक खोल्ने कार्य | ७३ कि. मि. |
| टेवा पर्खाल लगाइ पहिरो रोक्ने र सडक चौडा बनाउने कार्य | २३४ कि. मि. |
| ग्राभेलिङ, कालोपत्रे र ढलान सडक बनाउने कार्य | २९१ कि. मि. |
| अलाइन्मेन्ट मा ३५ वटा पक्की पुल निर्माण गर्नु पर्ने | ३४ |

### ८.६.१०. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बांकी रहेका सडक खण्ड/ पुलहरूको विवरण

- यस योजना अन्तर्गत निर्माण गर्नु पर्ने पुलको संख्या=३४ वटा
  - कन्चनपुरमा ५वटा, डडेल्धरामा १० वटा, बैतडीमा १० वटा, दार्चुलामा ९ वटा
- यस योजना अन्तर्गत कालोपत्रे गर्न बांकी सडकको विवरण
  - कन्चनपुरमा ११ कि.मि., डडेल्धुरामा ५६ कि.मि., बैतडीमा १४४ कि.मि., दार्चुलामा १२० कि.मि.

### ८.६.११. आ.व. २०८१/८२ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण

| कार्यालय | कामको विवरण | स्थान | लक्ष्य | बजेट |
|---|---|---|---|---|
| 33701103 महाकाली कोरिडोर (ब्रम्हदेव-झुलाघाट-दार्चुला-टिङकर) | नयाँ ट्रयाक निर्माण | डडेल्धुरा देखि दार्चुला खण्डमानयाँ ट्रयाक निर्माण गर्ने | २० कि. मि. | विनियोजित बजेट ४१.५ करोड |
| | ग्राभेल सडक निर्माण | दार्चुला खण्डमा ग्राभेल सडक निर्माण गर्ने | ५ कि. मि. | |
| | कालोपत्रे सडक निर्माण (२ लेन सडक) | डडेल्धुरा र दार्चुला खण्डमाकालोपत्रे सडक निर्माण गर्ने | ५ कि. मि. | |

### ८.६.१२. योजना कार्यन्वयनमा देखिएको समस्याहरू तथा चुनौतीहरू

- डिभिजन वन कार्यालयबाट समयमै छपान तथा कटानको आदेश नपाउनु।
- अलाईन्मेन्टको ट्र्याक खोल्न कच्चि बाटो भएर निर्माण सामग्रीहरू ढुवानी गर्नुपर्ने भएकाले जेठ महिनामा परेको पानीले बाटो अवरुद्व भइ कार्तिक महिना पछि मात्र काम सुचारु हुने।
- अलाईन्मेन्टमा सडक पुल नहुनु।
- Hard Rock भएको सेक्सनमा ब्लाष्टिङ पदार्थको अभावले काम सुस्त हुनु।
- यातायात सुचारुमा कठिनाई/ निर्माण कार्यमा ढिलाई।

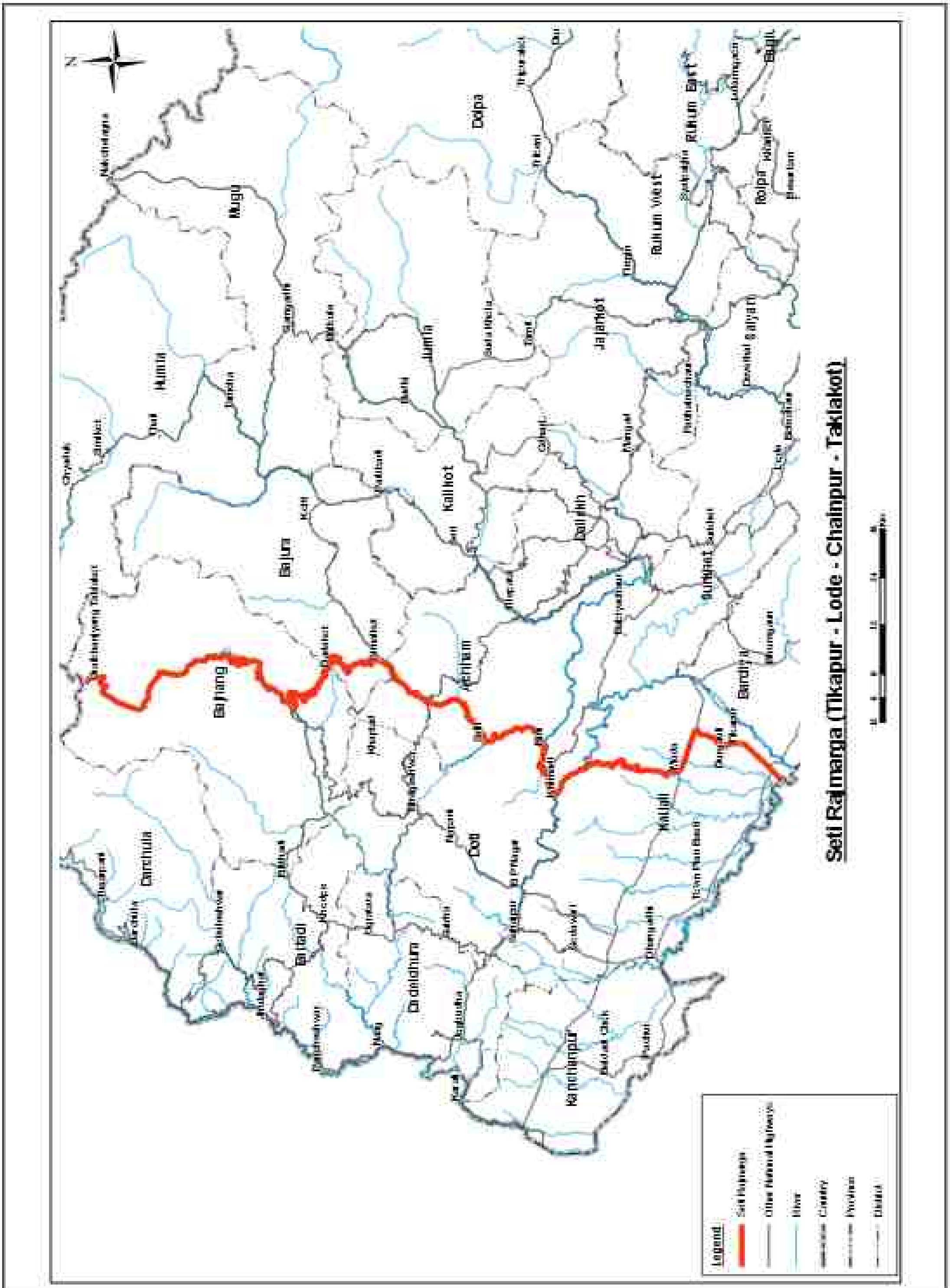
### ८.६.१३. समस्या समाधानका उपायहरू र योजना कार्यालय/निर्देशनालयबाट भएका प्रयासहरू

- सम्बन्धित डिभिजन वन कार्यालयलाई समयमै पत्राचार तथा समन्वय गरिएको।
- बर्षायाममा अवरुद्ध Access सडकहरू खोल्नको लागि स्थानिय पालिकाहरूसँग समन्वय गरिएको।
- सडक पुलको डिपीआर गर्न बांकी रहेका र Design स्वीकृत भएका पुलहरुको ठेक्का व्यवस्थापन गर्न श्रोत सुनिश्चितताको लागि पेश भएको।

## ८.७. सेती राजमार्ग सडक योजना

### ८.७.१. आयोजनाको पृष्ठभूमी

नेपाल सरकारले पूर्वाधार विकासलाई जोड दिँदै सेती करिडोरको रूपमा प्रस्तुत सेती राजमार्ग उत्तरमा चीनको सिमानाको ताक्लाकोट र दक्षिणमा कैलाली जिल्लाको टिकापुरसम्म सडक जोड्दै यातायात तथा व्यापार परिवहनमा Trade Corridor र धार्मिक महत्व बोकेको मानसरोवर क्षेत्र जोड्ने छोटो रुटको रूपमा प्रस्तावित उक्त लोकमार्ग समग्र सुदुरपश्चिमको विकासका लागि महत्वपूर्ण रहेको योजना हो। यो योजना कैलाली, डोटी, अछाम, बाजुरा र बझाङ लगायतका जिल्लाहरूलाई छिटो, छरितो र सहज रूपमा महेन्द्र राजमार्गसँग जोड्नका लागि आ.व. २०६६/६७ देखि शुरु भएको हो। सेती राजमार्गको निर्माण कार्य हाल उत्तर र दक्षिण खण्ड गरी दुई वटा कार्यालयबाट सञ्चालनमा रहेको छ। सेती राजमार्ग (दक्षिण खण्ड) टिकापुर-लोढे-चैनपुर सडक योजना, साँफेबगर, अछाम अन्तर्गत कैलालीको टिकापुरदेखि बझाङ-बाजुराको सीमा लसकेसम्म २०४ किमी र सेती राजमार्ग (उत्तर खण्ड) चैनपुर ताक्लाकोट सडक योजना, चैनपुर, बझाङ अन्तर्गत सेती राजमार्गको बझाङ जिल्लामा पर्ने खण्ड लसकेदेखि ताक्लाकोटसम्मको १५५ किमी रहेको छ।


Seti Rajmarga (Tikapur - Lode - Chainpur - Taklakot)
Legend
Seti Rajmarga
Other National Highways
River
Country
Province
District
Mugu
Humla
Bajura
Bajhang
Darchula
Baitadi
Dadeldhura
Kanchanpur
Kailali
Doti
Achham
Kalikot
Jumla
Dolpa
Dailekh
Jajarkot
Rukum West
Rukum East
Surkhet
Bardiya
Salyan
Rolpa

८.७.२. राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू

५ जिल्ला कैलाली, डोटी, अछाम, बाजुरा र बझांग जिल्लामा कार्यान्यवन हुने यस सडक योजनाको रेखांकनमा पर्ने मुख्य: स्थानहरू निम्नानुसार रहेको छ : खक्रौला - टीकापुर - दुगौंली - प्रतापपुर - बौनियाँ - चुचेकाँडा - खिमडी - ढुलीगाड - लोडेघाट - सेल्लीगाड - साँफेबगर - घुघुरकोट - भेडासैन - चैनपुर - धुली - सैपाल बेस - ताक्लाकोट ।

| सेती राजमार्ग (दक्षिण खण्ड) टीकापुर-लोडे-चैनपुर सडक योजना | सेती राजमार्ग (उत्तर खण्ड) चैनपुर ताक्लाकोट सडक योजना |
|---|---|
| **८.७.३. योजना कार्यालयको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू** | |
| आ.व. २०६६/०६७ बाट तत्कालीन सडक डिभिजन, महेन्द्रनगर तत्पश्चात सडक डिभिजन, कुलपाते, डोटी र सडक डिभिजन साँफेबगर, अछामबाट यस सडक योजनाको सडक निर्माण हुँदै आएकोमा मिति २०७२।०५।३१ को निर्णयानुसार सेती राजमार्ग सडक योजना कार्यालय, साँफेबगर, अछाममा स्थापना भएको हो । यस योजना कार्यालयको कार्यक्षेत्र सेती राजमार्गको दक्षिण खण्डका जिल्लाहरू कैलाली, डोटी, अछाम र बाजुरामा पर्ने २०४ कि.मी सडक र पुल निर्माण रहेको छ । | यस योजनाको स्थापना आ.व. २०७३/७४ मा सेती राजमार्गको बझांग जिल्लामा पर्ने खप्तड छान्ना गापाको लसके देखि चीनको सिमाना (साइपाल हिमालको बेस) सम्मको १५५ किमी सडक र सोहि सडकमा पर्ने पुलहरूको निर्माणको लागि भएको हो । यस योजनाको कार्यालय बझांग जिल्लाको सदरमुकाम चैनपुरमा अवस्थित छ । |
| **८.७.४. आयोजनाको लक्ष्य, कुल अनुमानित लागत र प्रमुख क्रियाकलापहरू** | |
| • लक्ष्य: २०४ कि.मी सडक खण्डमा ट्र्याक खोली २ लेन कालोपत्रे सडकमा स्तरोन्नतिगर्ने तथा उक्त खण्डका पुल/पुलेसा निर्माण गर्ने<br>• अनुमानित लागत: २० अर्व<br>• प्रमुख क्रियाकलाप: नयाँ ट्र्याक खोली २ लेन कालोपत्रे २०४ कि.मी, पुल निर्माण १६ वटा | • लक्ष्य: १५५ कि.मी सडक खण्डमा ट्र्याक खोली २ लेन कालोपत्रे सडकमा स्तरोन्नतिगर्ने तथा उक्त खण्डका पुल/पुलेसा निर्माण गर्ने<br>• अनुमानित लागत : ९ अरब २३ करोड<br>• प्रमुख क्रियाकलाप: नयाँ ट्र्याक खोली २ लेन कालोपत्रे १५५ किलोमिटर, पुल निर्माण १३ वटा |
| **८.७.५. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/ वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरू** | |
| • ट्र्याक १२६/२०४ कि.मी<br>• कालोपत्रे ११/२०४ कि.मी<br>• पुल निर्माण १/१६ वटा | • ट्र्याक ओपन: ७८.५ किमी<br>• पुल निर्माण : ५ वटा |

<table>
<tr><th>सेती राजमार्ग (दक्षिण खण्ड) टीकापुर-लोडे-चैनपुर सडक योजना</th><th>सेती राजमार्ग (उत्तर खण्ड) चैनपुर ताक्लाकोट सडक योजना</th></tr>
<tr><td colspan="2">८.७.६. आ.व २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वित्तीय)</td></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><th>ब.उ.शि.नं</th><th>विनियोजन (हजार)</th><th>भौतिक प्रगती</th><th>वित्तीय प्रगति</th></tr>
<tr><td>३३७०११२६४</td><td>२११८००</td><td>६१.५</td><td>९९.१५</td></tr>
<tr><td>३३७०११३२४</td><td>२३३०००</td><td>५५</td><td>९९.९९</td></tr>
</table>
</td><td>
<ul>
<li>कुल बिनियोजन: ४१.९६ करोड</li>
<li>कुल खर्च :४१.६९ करोड</li>
</ul>
</td></tr>
<tr><td colspan="2">८.७.७. आ.व २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापको प्रगति विवरण</td></tr>
<tr><td>
<table>
<tr><th>क्रियाकलाप</th><th>लक्ष्य</th><th>प्रगती</th></tr>
<tr><td>नयाँट्र्याक</td><td>५ कि.मी</td><td>०</td></tr>
<tr><td>ग्राभेल सडक</td><td>५ कि.मी</td><td>५ कि.मी</td></tr>
<tr><td>पुल निर्माण</td><td>१ वटा</td><td>१ वटा</td></tr>
</table>
</td><td>
<ul>
<li>सडकको ट्र्याक खोल्ने कार्य : २.५ किलोमिटर</li>
<li>सडक चौडाई कार्य :१० किलोमिटर</li>
<li>पुल निर्माण : ५, स्ल्याब कल्भर्ट: ३</li>
</ul>
</td></tr>
<tr><td colspan="2">८.७.८. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने क्रियाकलापहरू</td></tr>
<tr><td>
<ul>
<li>सडकको ट्र्याक खोल्ने कार्य: ७८ कि.मी</li>
<li>कालोपत्रे: १९३ कि.मी</li>
<li>पुल निर्माण: १५ वटा</li>
</ul>
</td><td>
<ul>
<li>सडकको ट्र्याक खोल्ने कार्य : ७६.५ किलोमिटर</li>
<li>सडक कालोपत्रे : १५५ किलोमिटर</li>
<li>पुल निर्माण : ६ वटा</li>
</ul>
</td></tr>
<tr><td colspan="2">८.७.९. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्ड/पुलहरूको विवरण</td></tr>
<tr><td>
<ul>
<li>प्रतापपुर-बौनिया सडक खण्ड, कैलाली</li>
<li>गैरीगाड-साँफेबगर खण्ड (१२५+००० – १३१+५००), अछाम</li>
<li>घुघुरकोट-भेडासेन खण्ड (१५५+०००-१७७+०००), अछाम</li>
<li>१७७+००० – १९२+०००, अछाम</li>
<li>१९२+०००-२०४+००० बाजुरा</li>
<li>पुल ५ वटा (पुल ७, चित्रे पुल अछाम, पुल ३ सिसहवा खोला पुल कैलाली, पुल ६ ठुलीगाड पुल, पुल १४ गैरीगाड पुल)</li>
</ul>
</td><td>
<ul>
<li>सडकको ट्र्याक खोल्ने कार्य : चेनेज ८३+०००- १५५+०००</li>
<li>सडक कालोपत्रे : चेनेज ०+००० देखि १५५+०००</li>
<li>पुल निर्माण : ६ वटा</li>
</ul>
</td></tr>
</table>

| सेती राजमार्ग (दक्षिण खण्ड) टीकापुर-लोडे-चैनपुर सडक योजना | सेती राजमार्ग (उत्तर खण्ड) चैनपुर ताक्लाकोट सडक योजना |
|---|---|
| **८.७.१०. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू तथा चुनौतीहरू** | |
| • दरबन्दी बमोजिम पर्याप्त जनशक्ति नभएको<br>• रुख कटान/ व्यवस्थापनमा ढिलाई | • भौगोलिक हिसाबले दुर्गम तथा कडा चट्टानी भू-भाग बढी रहेकाले बिष्फोटक पदार्थ प्रयोग गरीए सडक निर्माण गर्नुपर्ने तथा बिष्फोटक पदार्थको उपलब्धता सहज नहुनु ।<br>• दरबन्दी अनुसारको कर्मचारी नहुँदा कामकाजमा समस्या हुनु<br>• सडक निर्माण गर्दा सडक क्षेत्रमा पर्ने रुखहरूको व्यवस्थापनमा लाग्ने लामो कानुनी प्रक्रिया<br>• नयाँ ठेक्का व्यवस्थापनको लागि EIA नभएकाले स्रोत सुनिश्चितता नभएको |

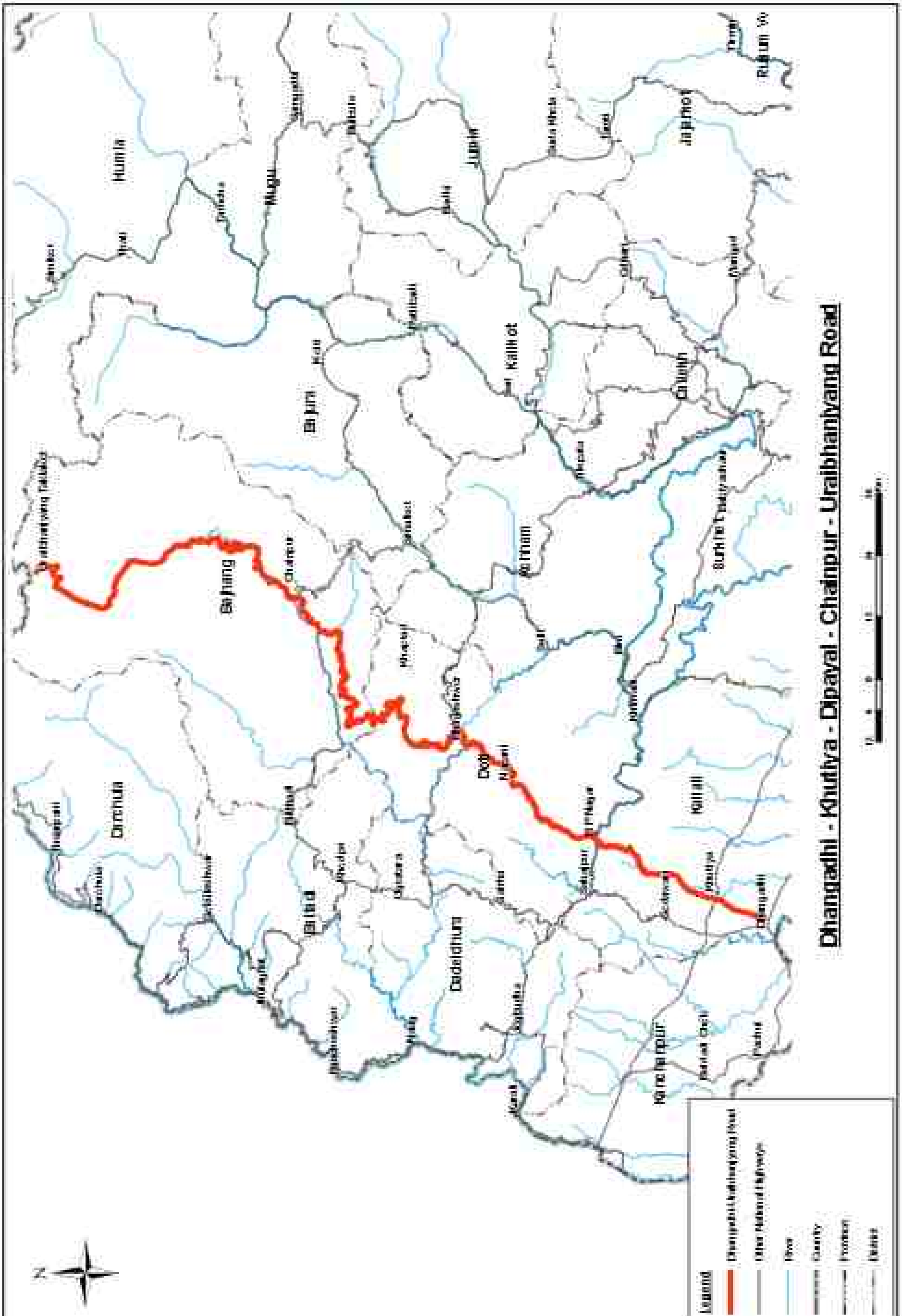
## ८.८. धनगढी – खुटिया – दिपायल – चैनपुर – उरैभन्ज्याङ्ग सडक योजना

### ८.८.१. योजनाको पृष्ठभुमी

धनगढी-खुटिया-दिपायल-चैनपुर-उरैभन्ज्याङ्ग सडक योजना तीन राष्ट्र नेपाल, भारत र चीनबीचको सुदूरपश्चिम प्रदेशको प्रमुख व्यापारिक मार्ग हो र यो NH 66 को उत्तम वैकल्पिक रुट पनि हो । नेपाल सरकारको P1 प्राथमिकतामा परेको यस सडकको कूल लम्बाई १८६ किलोमिटर रहेको छ । नेपाल सरकारले क्षेत्रीय असन्तुलन र असमानतालाई सम्बोधन गर्दै देशको आर्थिक विकासलाई तीव्रता दिन काम गरिरहेको अवस्थामा, नेपालमा यातायात पूर्वाधारको विकास गर्न नेपाल सरकारको पहलको एक हिस्साको रूपमा धनगढी-खुटिया-दिपायल-चैनपुर-उरैभन्ज्याङ्ग सडक आयोजनाको स्तरोन्नति गर्ने प्रस्ताव छ । सुधार र स्तरोन्नति गतिविधिहरूमा २ लेन सडक र उपयुक्त shoulders हरूको प्रावधान समावेश गरिएको छ, साथै १६ वटा नयाँ पुल निर्माण गर्ने लक्ष्य राखिएको छ ।

### ८.८.२. राजमार्गको रेखाङ्कन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरु:-

- शुरु स्थान:-हसनपुर(धनगढी) कैलाली
- अन्त्य स्थान:-गिर्वा,थलारा गा. पा.बझाङ्ग
- कार्यक्षेत्र:- कैलाली,डोटी,बझाङ्ग जिल्लाहरू


Dhangadhi - Khutiya - Dipayal - Chainpur - Uraibhanjyang Road
Legend
Humla
Mugu
Bajura
Bajhang
Darchula
Baitadi
Dadeldhura
Kanchanpur
Kailali
Doti
Achham
Kalikot
Dailekh
Surkhet
Jajarkot
Jumla

| सडकको लम्बाई | | |
|---|---|---|
| कैलाली | डोटी | बझाङ्ग |
| ४५ कि.मि | ११२ कि.मि | २९ कि.मि |

### ८.८.३. योजनाको संक्षिप्त परिचय

- योजनाको नाम: धनगढी-खुटिया-दिपायल-चैनपुर-उरैभन्ज्याङ्ग सडक योजना
- योजना शुरु आ.व.-२०७२/०७३
- सम्पन्न हुने अवधि:- यकिन नभएको ।
- कूल लम्बाई:- १८६ कि.मि.
- ट्र्याक खोल्ने कार्य सम्पन्न:-१८६ कि.मि
- ट्र्याक खोल्ने बाँकी:-०.० कि.मि
- ठेक्का व्यवस्थापन भएको लम्बाई:-६० कि.मि.
- कालोपत्रे स्तरोन्नतिका लागी ठेक्का व्यवस्थापन: कैलाली जिल्लामा २ ठेक्का मा गरी २० कि.मि. र डोटी जिल्लामा ३ ठेक्का मा गरी ४० कि.मि.
- कालोपत्रे सडक निर्माण गत आ.व. सम्ममा: २५ कि.मि.कैलाली जिल्लामा(१३.४) र डोटी जिल्लामा (११.६)
- DPR सम्पन्न भएको: १८६ कि.मि.
- IEE/EIA सम्पन्न भएको: १७८ कि.मि.
- IEE/EIA गर्न बाँकी लम्बाई: ८ कि.मि. ।

### ८.८.४. २०८०/८१ को बार्षिक लक्ष्य र प्रगती:-

| ब.उ.शि.नं. | बजेट (रु.हजारमा) | | | कैफियत |
|---|---|---|---|---|
| | विनियोजित | खर्च | खर्च प्रतिशत | |
| ३३७०११६९ | ३५०००० | ३५०००० | १०० | |
| ३३७०११३२ | ४४५०० | ४४५०० | १०० | |

| क्रियाकलाप | लक्ष्य | प्रगति | प्रगति प्रतिशत | |
|---|---|---|---|---|
| नयाँ कालोपत्रे सडक निर्माण (कि. मि.) | २२.५ | १७ | ७५.५५ | |
| ग्राभेल सडक निर्माण (कि. मि.) | २ | २ | १०० | |
| ट्र्याक चौडा गर्ने कार्य (कि. मि.) | ७ | ७ | १०० | |
| आ.व. २०८०/८१ मा सम्पन्न भएका पुलहरूको संख्या | ८ | ० | ० | |

### ८.८.५. आ.व. २०८०/८१ को मुख्य मुख्य उपलब्धिहरू

- कालोपत्रे सडक निर्माण १७ कि.मि. ।
- दुई पुलको स्याब सम्म ढलान कार्य सम्पन्न भई पहुँच मार्ग निर्माण कार्य संचालनमा ।
- धनगढी देखी बि.पि.नगर सम्म ४५ कि.मि सडकमा यातायात संचालनमा ।

### ८.८.६. ठेक्का व्यवस्थापन गर्न बाँकी रहेका सडक खण्ड /पुलहरूको विवरण

| सडक/पुलको नाम | लम्बाई (कि.मि.) | जिल्ला | |
|---|---|---|---|
| बि.पि.नगर देखी सलेना सडक | ३५ | डोटी | |
| मेल्लेख देखी गिर्वा बझाङ्ग सडक | ६४ | डोटी-३५ र बझाङ्ग-२९ | |
| जारिमघाट खोला पुल | ७०मि. | डोटी | |
| गुन्डाई खोला पुल | २५ मि. | डोटी | |
| सानिगाड खोला पुल | ४०मि. | डोटी | |
| शेरागाड खोला पुल | ५०मि. | डोटी | |
| बिन्छाडा खोला पुल | ६०मि. | डोटी | |
| हनिगाड खोला पुल | २५मि. | डोटी | |
| तेखोली खोला पुल | २५मि. | डोटी | |
| सावली गाड पुल | ६०मि. | डोटी | |
| बल्लेगडा पुल | ३०मि. | डोटी | |

### ८.८.७. आ.व.२०८१/०८२ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरणः-

| ब.उ.शि.नं. | विनियोजित बजेट (रु.हजारमा) | कैफियत |
|---|---|---|
| ३३७०११६० | ४३०००० | |
| ३३७०११३२ | ६४५०० | |

| क्रियाकलाप | लक्ष्य | कैफियत |
|---|---|---|
| नयाँ कालोपत्रे सडक निर्माण (कि. मि.) | २१.९ | |
| पुल निर्माण सम्पन्न | ८ | |

### ८.८.८. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू

- केहि स्थानमा alignment सम्बन्धी विवाद रहेकोमा स्थानीय निकायसंग समन्वय भैरहेको साथै २०८० साल फाल्गुन महिना देखि नै बजेटको अभाव भएको ।
- सडक alignment मा पर्ने सम्पूर्ण पुलहरू निर्माण नभएकाले ट्र्याक खुले पनि हिउँदमा मात्र यातायात सञ्चालन हुने गरेको ।

## ८.९. डुम्रे – बेसीशहर – चामे सडक योजना

### ८.९.१. आयोजनाको पृष्ठभूमि

डुम्रे देखि मनाङको चामे सम्मको सडक सञ्जाललाई स्तरोन्नति गर्ने उद्देश्यले डुम्रे बेसीशहर चामे सडक योजनाको स्थापना २०७७ सालमा भएको थियो। यस योजना कार्यालयको कार्यक्षेत्र अन्तर्गत तनहुँको डुम्रे देखि मनाङको चामे गाउँ सम्मको १०३.५ कि. मि सडक खण्ड रहेको र सो सडकले तीनवटा जिल्ला – तनहुँ, लमजुङ र मनाङलाई छोएको छ। डुम्रे देखि चामे सम्मको सडक स्तरोन्नति गर्ने लक्ष्य लिएको यस योजनाको लागत अनुमानित १० अर्ब हुन जाने देखिन्छ। यस योजनाले २०८७ सालसम्म सम्पन्न हुने लक्ष्य लिएको छ।

### ८.९.२. हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश

हालसम्म यस योजना अन्तर्गत १७ % भौतिक र १५ % वित्तीय प्रगति हासिल गरी १५ कि.मि. सडकको स्तरोन्नति भई सकेको अवस्था छ।

### ८.९.३. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक/वितिय)

आ.व. २०८०/८१ मा यस योजनाको ८७ % वित्तीय प्रगति र १०० % भौतिक प्रगति रहेको र आ.व. २०८०/८१ मा १५ कि.मि. सडक स्तरोन्नति भएको।

### ८.९.४. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/क्रियाकलापहरू।

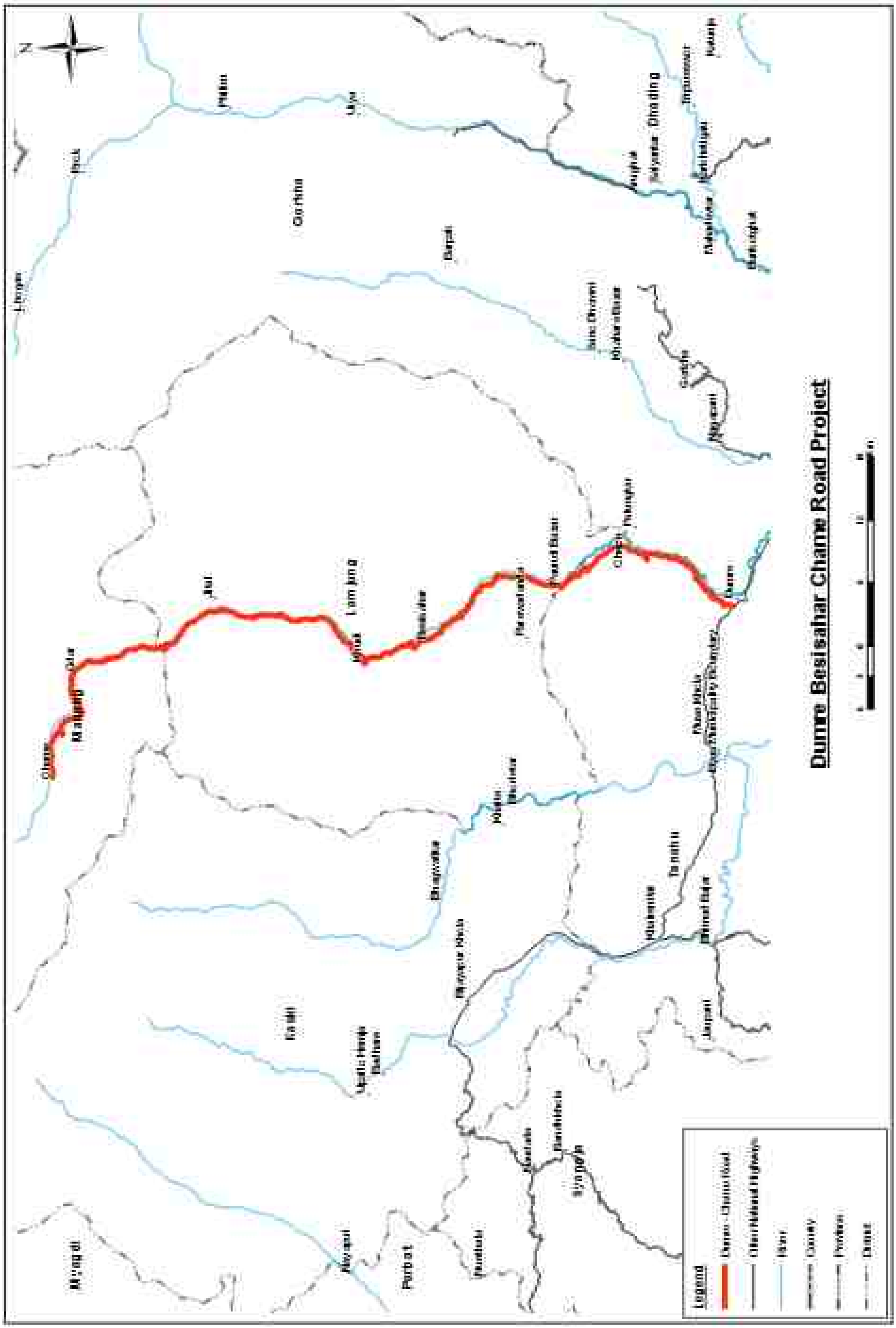
यस योजनाको कार्यक्षेत्र अन्तर्गत पर्ने ५ वटा ठुलो पहिरोको व्यवस्थापन, ८८.५ कि.मि. सडकको स्तरोन्नति र १५ वटा पुलहरूको निर्माण गर्न बाँकी छ।

### ८.९.५. आ.व. २०८१/८२ को वजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण

आ.व. २०८१/८२ मा यस कार्यालयको लागि ब.उ.शी नं: ३३७०११२१४ अन्तर्गत रु. ४९,९०,२०,०००, ब.उ.शी नं: ३३७०११२१३ अन्तर्गत रु. १,४९,६५,००० र ब.उ.शी नं: ३३७०११३२४ अन्तर्गत ८०,००,००० बजेट विनियोजन भएको।

### ८.९.६. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्याहरू तथा समस्या समाधानका लागि भएका प्रयासहरू

- आयोजना अन्तर्गतका १५ वटा पुलहरूको Design & Drawing हालसम्म पनि सम्पन्न भइनसकेको, बेसीशहर देखि चामे सडक खण्डको EIA नहुँदा सडक स्तरोन्नति गर्न ठेक्का व्यवस्थापन गर्न नसकिएको र लमजुङको पाउँदी देखि बेसीशहर सम्मको सडक खण्डमा लगत कट्टा नहुँदा सडक सञ्जाल विस्तार गर्न समेत चुनौती देखिन्छ।
- EIA को अध्ययन सहमतिको लागि कार्यालयबाट फाईल पेश गरिएको छ भने लगत कट्टाको समस्यालाई मध्यनजर गर्दै लगत कट्टा गर्न सम्पर्क (Focal) व्यक्ति तोकिदिन भनि फाईल पेश गरिएकोमा मन्त्रालयबाट लगत कट्टा गरिनु पर्ने जग्गा एकिन गर्न निर्देशन अनुसार सोहि प्रक्रिया अगाडी बढाइएको छ।


Dumre Besisahar Chame Road Project
Legend
Gorkha
Lamjung
Kaski
Parbat
Myagdi
Tanahu
Syangja
Dhading

## ९. अन्य उत्तर दक्षिण सडकहरु

### ९.१. योजनाहरुको परिचय र पृष्ठभूमि

| सि.नं. | योजनाको नाम | योजना कार्यालयको स्थापना मिति | योजना कार्यालय को स्थान |
|---|---|---|---|
| १ | तमोर कोरिडोर, चतरा मुलघाट सुभांगखोला | २०७८/७९ | धरान |
| २ | तमोर कोरिडोर, सुभांगखोला दोभान ओलानचुन्गोला | ०७९/८० | ताप्लेजुंग |
| ३ | क्रान्ति लोकपथ | ०६४/६५ | ललितपुर |
| ४ | कक्रहवा रुद्रपुर साल्झंडी सन्धिखर्क ढोरपाटन | ०६६/६७ | सन्धिखर्क |
| ५ | शहिद मार्ग (घोराही होल्लेरी घर्तीगाउँ थावांग तकसेरा मैकोट) | ०६४/६५ | लिवांग, रोल्पा |
| ६ | भेरी कोरिडोर (जाजरकोट दुनै धो तिन्जे मरिम) | ०७९/८० | खलंगा, जाजरकोट |

#### ९.१.१. तमोर कोरिडोर (चतरा – मुलघाट – सुभाङखोला) सडक योजना

(मध्यपहाडी) राजमार्ग आयोजना निर्देशनालय अन्तर्गत योजना कार्यालय फिदिम, पांचथर बाट Gravel standard का सडक निर्माण कार्य सम्पन्न भइ आर्थिक वर्ष २०७८/७९ मा तमोर कोरिडोर(चतरा -मुलघाट- सुभांग खोला )सडक योजना कार्यालय, धरान स्थापना भइ सोहि आर्थिक वर्ष देखि चतरा मुलघाट मझिटार सुभांग गणेशचोक सम्म सडक संचालन तथा कालोपत्रे स्तरमा स्तरोन्नति कार्य भइरहेको छ। सुनसरी जिल्लाको चतरा देखि धनकुटा जिल्लाको मुलघाट हुदै पांचथरको गणेशचोक सम्म ११२ कि.मि. कालोपत्रे सडक निर्माण गरि पाँचथर जिल्लालाई राष्ट्रिय सडक संजालमा जोड्ने साथै उक्त छेत्रमा बसोबास गर्ने जनताको शिक्षा, स्वास्थय जस्ता आधारभूत आवश्यकता परिपूर्तिको लागि पहुच अभिबृद्दी हुने, व्यापार बिस्तार, सहज जीवनयापन, शान्ति सुरक्षा, पर्यटन प्रबधन हुने, स्थानीय कृषि तथा जडिबुटी उत्पादनमा सहज हुनेछ।

यस आयोजनाको मुख्य उद्देश्य नेपाल र चीन जोडी दुई देशीय आवद्दता ब्रढाइ आर्थिक समृद्दि हासिल गर्ने रहेको छ। यस सडक खण्डको अधिकतम उचाइ ४००० मि भन्दा बढी रहेको हुँदा बाहै महिना यातायात आवगमन सम्भव नरहेको छ। मंसिर देखि पर्ने हिउ बैसाख जेष्ठ सम्म हुनले यातायात आवागमनमा समस्या हुने गरेको छ। यद्यपी कमजोर भु-बनोट र उच्च हिउका कारण हुने जोखिम न्यूनीकरण गर्नु अति आवश्यक रहेको। तसर्थ अत्याधिक महत्वको सडक भएका कारण यस सडक आयोजनालाई नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रुपमा समेत अगाडि बढाएको छ।

### ९.१.२. तमोर कोरिडोर (सुभाङखोला – दोभान – ओलाङ्चुङ्गोला) सडक योजना

उत्तर दक्षिण सडक मार्फत रणनीतिक सडक सञ्जालको बिस्तार गरी यस क्षेत्रमा उत्पादित कृषिजन्य पदार्थलाई सजिलै बजारसम्म पहुँच पुरयाउने । साथै नेपाल भारत बोर्डरमा तथा अन्य आर्थिक क्रियाकलाप बढाई राष्ट्रकै उन्नतिको लक्ष्य गर्ने उदेश्यले स्थापना भएको । महत्वपूर्ण धार्मिकस्थल पाथिभरा, पर्यटकीय स्थलहरु घुन्सा, कन्चनजङ्घा बेस क्याम्प तथा पाँचथर र ताप्लेजुङ सदरमुकामसम्म सुरक्षित र छोटो दुरीको राष्ट्रिय सडक संजाल विस्तार गरी सर्बसाधारण र पर्यटकहरुको सहज पहुँच पुर्याई पर्यटन क्षेत्रको बिकास गर्ने लक्ष्य रहेको ।

आ.व. ०७८ ।७९ मा तमोर कोरिडोर चतरा मुलघाट सुभाङखोला सडक योजना कार्यालय धरानमा स्थापना पश्चात् यस योजना कार्यालयको नाम आ.व. ०७९ ।८० बाट तमोर कोरिडोर (सुभाङखोला दोभान ओलाङ्चुङ्गोला) सडक योजना कायम रहन गएको ।

### ९.१.३. कान्ति राजमार्ग सडक योजना

कान्ती लोकपथ सडकको निर्माण त्रिभुवन राजपथको बिकल्पको रुपमा वि.स. २०१३ सालबाट शुरु भएको हो । हेटौंडालाई काठमाडौं उपत्यकासंग जोड्ने यो सडक छोटो, भरपर्दो र फास्टट्रयाकको उपयुक्त बिकल्पको रुपमा स्थापित हुने तथा यो सडक सम्पन्न भईसकेपछि काठमाडौंबाट हेटौंडा हुँदै बरिगन्ज नाकाबाट नेपाल तथा भारत बीचको व्यापार विस्तार तथा बस्तु तथा सेवा बिस्तारमा समेत योगदान पुग्ने साथै यस सडक खण्डले व्यापारिक नाका बरिगन्जलाई पूर्व पश्चिम राजमार्गसंग जोड्ने भएकोले निर्माण संपन्न भई सवारी संचालन हुंदा यस क्षेत्रका वासिन्दाले व्यापक लाभ लिन सक्ने तथा यस क्षेत्रको आर्थिक गतिविधीमा अत्यधिक रुपमा वृद्धि हुने देखिन्छ । यसबाट भारतिय नाका बीरगन्ज हुँदै राजधानी आउने पर्यटकलाई समेत जोड्ने भएकोले यसले पर्यटकिय महत्व समेत राख्दछ । यो सडकको निर्माणबाट उल्लेखित क्षेत्रमा उपलब्ध श्रोत र साधनको अधिकतम उपयोग हुनेछ । मध्यमान्चल क्षेत्रको आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक, पर्यटकिय, शैक्षिक लगायत समग्र क्षेत्रको सन्तुलित विकासमा यस सडकको निर्माणले महत्वपूर्ण टेवा पुग्न जानेछ र आमुल परिवर्तन ल्याउनेछ ।

यस सडकको निर्माणको शुरुवात २०१३–२०१६ सम्म तत्कालीन शाही नेपाली सेनाबाट भएको थियो । सडक विभागबाट सिन्कालामा योजना अन्तर्गत २०४८ सालमा मकवानपुर खण्डमा पर्ने चुनडाडा, चेनेज १०+००० देखि ठिंगन, चेनेज ४२+००० सम्म ५.५ मि. चौडाइको सडक पुनःनिर्माण तथा मर्मत सुधार गरी यातायात संचालन गरिनुका साथै सिमात खोलामा दुईवटा पक्की पुलनिर्माण भएको थियो । त्यस पछि मकवानपुर खण्डको ५१ कि.मि. सडक डि.स.का. हेटौडा तथा ललितपुर खण्डको ३९कि.मि. सडकको मर्मतसंभार डि.स.का. ललितपुरबाट हुने गरेको थियो । यस सडकलाई हेटौडा काठमाण्डौ जोड्ने बैकल्पीक लोकमार्गको रुपमा विकास गर्न २०५९ सालमा कोरियन सरकारको सहयोगमा बिस्तृत सर्भेक्षण तथा डिजाईन कार्य गरी DPR तयार गर्ने कार्य भएको थियो । बि.सं. २०१३–२०१६ मा ट्रयाक निमार्ण सम्पन्न भएपनि फास्ट ट्रयाक र टनेल मार्गको अवधारणले गर्दा यो सडक यस अघि कहिले पनि राज्यको प्राथमिकतामा पर्न सकेको थिएन । डि.स.का.

ललितपुर र मकवानपुरले यस सडकको मर्मत संभारको जिम्मेवारी वहन गरे तापनि राज्यको प्राथमिकता नपाउँदा सडक निर्माणले कहिले गती लिन सकेको थिएन । आ.व. २०६४।०६५ मा छुटै योजनाको रुपमा डि.स.का. ललितपुर र मकवानपुरबाट हस्ताण्तरण भई कार्यालय स्थापना गरि सडक निर्माण कार्य शुरु गर्न कदम चालिए पनि अति न्यून प्राथमिकतामा पर्दा बजेट अभाव भई चुस्त दुरुस्त रुपमा निर्माण कार्य गर्न सकिएको थिएन । आ.व. २०७०।०७१ मा यस योजनालाई राष्ट्रिय योजना आयोगबाट P1 मा बर्गिकरण गरे पश्चात अर्थ मन्त्रालयबाट श्रोत सुनिश्चितता प्राप्त भए पछि मात्र यस योजनाले निर्माण कार्य बहुवर्षिय ठेक्का पट्टा मार्फत शुरु गरेको हो ।

### ९.१.४. सालझण्डी – सन्धिखर्क – ढोरपाटन सडक योजना

लुम्बिनी प्रदेशको पर्यटकीय स्थल लुम्बिनीमा आएका पर्यटकहरूलाई गण्डकी प्रदेशको बाग्लुङ्ग जिल्लामा अवस्थित नेपालको एकमात्र सिकार आरक्षण ढोरपाटन सम्म पुर्याउने र उत्तर दक्षिण सडक मार्फत यस क्षेत्रमा उत्पादित कृषिजन्य पदार्थलाई सजिलै बजारसम्म पहुँच पुर्याउने साथै अन्य आर्थिक क्रियाकलाप बढाई राष्ट्रकै उन्नतिको लक्ष्य पुरा गर्ने उद्देश्यले यस सालझण्डी सन्धिखर्क ढोरपाटन सडक योजना कार्यालयको आ.व. २०६६-६७ मा स्थापना भएको हो । यस सालझण्डी सन्धिखर्क ढोरपाटन सडकको लम्बाई १९७.२०२ कि.मि. रहेको छ र यस क्षेत्रका पाँच जिल्लालाई छोएको छ ।

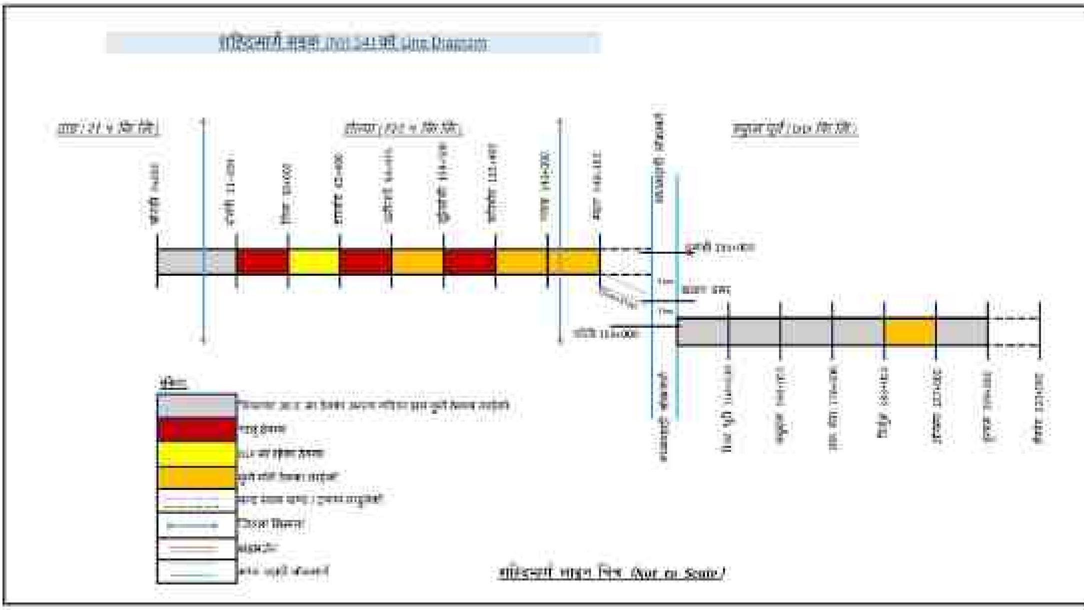
यस सडक मार्फत अर्घाखाँची जिल्लाको सदरमुकाम सन्धिखर्कलाई तराईसँग जोड्न गोरुसिंगे-सन्धिखर्क सडकको स्तरीय वैकल्पिक सडक, गुल्मी, प्युठान तथा पश्चिमी गुल्मी र पश्चिमी बाग्लुङ्गका जनताको तराईसंग सम्पर्क गर्ने सबैभन्दा छोटो सडक रहेको हुँदा यस सडक खण्डको स्तरोन्नति गर्न अत्यन्तै आवश्यक देखिएको छ ।

### ९.१.५. शहिदमार्ग सडक योजना

शहिदमार्ग सडकले दुर्गम भनिएका रोल्पा र रुकुम पूर्व जिल्लामा दीगो, भरपर्दो, कम खर्चिलो, सुरक्षित, सुविधायुक्त एवम् आत्मनिर्भर यातायात प्रणालीको पहुँच पुर्याई यस भेगको समग्र आर्थिक, सामाजिक, साँस्कृतिक एवम् पर्यटकीय क्षेत्रको विकासमा योगदान पुर्याउने उद्देश्य राखेको छ ।

आजभन्दा करिव चार दशक अघि तत्कालीन श्री ५ को सरकारबाट घोराही-होलेरी-चुनवाङ्ग सडक योजनाको नामबाट सडक निर्माण कार्यको शुरुवात भएको तर अपर्याप्त बजेट विनियोजन, राज्यको उच्च प्राथमिकताको योजनामा नपर्नु एवम् उच्च पहाडी भूगोल तथा कठिन भू-बनोटको विषमता जस्ता कारणले गर्दा अपेक्षित रुपमा प्रगति भने हासिल नभएको देखिन्छ । लामो समयसम्म नुवागाउँ (४६+०००) सम्म मात्र कच्ची सडक निर्माण भई यातायातका साधनहरु हिउँदको समयमा मात्र चल्ने गरेको र जनयुद्धको समयमा घरेलु निर्माण औजारको व्यवस्था गरी श्रम शिविर सञ्चालनद्धारा नुवागाउँ (४६+०००) देखि हान्निङ्ग (८०+०००) सम्मको सडक

खण्डमा ट्र्याक खोली ट्र्याक्टर तथा हलुका सवारी साधनहरु सुख्खा मौसममा सञ्चालन हुने अवस्थाको निर्माण भएको देखिन्छ । नेपाल सरकारले यस सडकको रणनीतिक आवश्यकता महसुस गरी आर्थिक वर्ष २०६४/०६५ देखि शहिदमार्ग सडक योजनाको रुप दिई प्राथमिकताका साथ निर्माण गर्दै जाने अठोट गरे अनुरुप सोही अनुसार हालसम्म २२० कि.मि. लम्बाई रहेको यस सडकमा निर्माण कार्यले निरन्तरता पाईरहेको अवस्था छ ।



## 8.1.6. भेरी कोरिडोर (जाजरकोट-दुने-मरिम-तिन्जे-धो) सडक योजना

भेरी कोरिडोर सडक ओजना (NH57) करिब ३१७ कि.मि. मा फैलिएको छ । यसको सुरुवात विन्दु सुर्खेत जिल्लाको छिन्चु हो भने यसको अन्तिम विन्दु डोल्पा जिल्लाको मरिम (अप्पर डोलपाको अन्तिम वस्ती भएको ठाउँ) हो ।

यो मार्गले मुख्यतया भेरी नदीलाई पछ्याउँछ र पहाडी र नदीको दुवै भूभाग पार् गर्दछ । यस योजनाले पश्चिम नेपालको दुर्गम क्षेत्रहरुमा कनेक्टिभिटी सुधार गर्ने लक्ष्य राखेको छ र सडक पूर्वाधार विस्तार गरेर, यसले क्षेत्रीय विकासलाई बढावा दिन, वस्तु र सेवाहरुको ढुवानीलाई सहज बनाउन र त्यस क्षेत्रको आर्थिक वृद्धिलाई प्रवर्धन गर्न खोज्छ । भेरी कोरिडोर सडक योजनाको अर्को मुख्य लक्ष्य, काङ ला पास सम्मिलित परम्परागत व्यापार मार्गलाई विस्तार गर्ने हो । काङ ला पास नेपाललाई तिब्बतसँग जोड्ने एउटा महत्त्वपूर्ण सीमा नाका हो । ऐतिहासिक रुपमा यो दुई क्षत्रहरु बीच व्यापार र सांस्कृतिक आदानप्रदानको लागि महत्त्वपूर्ण मार्ग भएको छ । काङ ला पास माथिल्लो डोल्पामा अवस्थित छ त तिब्बतको सीमा क्षेत्रमा पहुँच प्रदान गर्दछ । सीमापार व्यापार र आवतजावतलाई सहज बनाउन भेरी कोरिडोर सडक योजना अति आवश्यक छ ।

## ९.२. योजनाहरुको अवधि, शुरु, सम्पन्न मिति

| सि.नं. | योजनाको नाम | शुरु मिति | अनुमानित सम्पन्न मिति |
|---|---|---|---|
| १ | तमोर कोरिडोर, चतरा मुलघाट सुभांगखोला | २०७९/८० | २०८३/८४ |
| २ | तमोर कोरिडोर, सुभांगखोला दोभान ओलानचुनगोला | २०७९/०८० | २०८३/८४ |
| ३ | कान्ति लोकपथ | २०६४/६५ | २०८३/८४ |
| ४ | कक्रहवा रुद्रपुर साल्झंडी सन्धिखर्क ढोरपाटन | २०६६/६७ | २०८४/८५ |
| ५ | शहिद मार्ग (घोराही होल्लेरी घर्तीगाउँ थावांग तकसेरा मैकोट) | २०६४/६५ | २०८६/८७ |
| ६ | भेरी कोरिडोर (जाजरकोट दुनै धो तिन्जे मरिम) | २०७६/७७ | २०८९/९० |

## ९.३. योजनाहरुको कुल लक्ष्य, लागत अनुमान

| सि.नं. | योजनाको नाम | योजनाको लक्ष्य | अनुमानित लागत, रु करोड |
|---|---|---|---|
| १ | तमोर कोरिडोर, चतरा मुलघाट सुभांगखोला | ११० कि.मि. कालोपत्रे, ६ वटा पुल निर्माण | ५ अर्ब ७६ करोड ८१ लाख |
| २ | तमोर कोरिडोर, सुभांगखोला दोभान ओलानचुनगोला | १२१ कि.मि. स्तरोन्नति, २७ वटा पुल निर्माण | १० अर्ब |
| ३ | कान्ति लोकपथ | ७९ कि.मि. कालोपत्रे, वटा पुल निर्माण | ३ अर्ब ९६ करोड |
| ४ | कक्रहवा रुद्रपुर साल्झंडी सन्धिखर्क ढोरपाटन | १९७ कि.मि. कालोपत्रे, ७ वटा पुल निर्माण | ७ अर्ब ३८ करोड |
| ५ | शहिद मार्ग (घोराही होल्लेरी घर्तीगाउँ थावांग तकसेरा मैकोट) | २२० कि.मि. कालोपत्रे, १७ वटा पुल निर्माण | १२ अर्ब |
| ६ | भेरी कोरिडोर (जाजरकोट दुनै धो तिन्जे मरिम) | २१७ कि.मि. कालोपत्रे, १५ वटा पुल निर्माण | १4 अर्ब |

## ९.४. योजनाहरुको हालसम्मको समष्टिगत भौतिक तथा आर्थिक प्रगति

| सि.नं. | योजनाको नाम | भौतिक प्रगति | आर्थिक प्रगति, रु करोड |
|---|---|---|---|
| १ | तमोर कोरिडोर, चतरा मुलघाट सुभांगखोला | ६ कि.मि. कालोपत्रे, वटा पुल निर्माण | २ अर्ब |

| सि.नं. | योजनाको नाम | भौतिक प्रगति | आर्थिक प्रगति, रु करोड |
|---|---|---|---|
| २ | तमोर कोरिडोर, सुभांगखोला दोभान ओलानचुनोला | ७.५० कि.मि. नयाँ ट्र्याक, २२.१० ग्राभेल सडकमा स्तरोन्नति र २७.५० सडक चौडा गर्ने कार्य, ० वटा पुल निर्माण | ९० करोड |
| ३ | क्रान्ति लोकपथ | 75 कि.मि. कालोपत्रे, वटा पुल निर्माण | |
| ४ | कक्रहवा रुद्रपुर साल्झंडी सन्धिखर्क ढोरपाटन | १८ कि.मि. कालोपत्रे, ५ वटा पुल निर्माण | ३.५ अर्ब |
| ५ | शहिद मार्ग (घोराही होल्लेरी घर्तीगाउँ थावांग तकसेरा मैकोट) | ३५ कि.मि. कालोपत्रे, १२ वटा पुल निर्माण | ३ अर्ब ८० करोड ९४ लाख |
| ६ | भेरी कोरिडोर (जाजरकोट दुनै धो तिन्जे मरिम) | २२ कि.मि. कालोपत्रे, २ वटा पुल निर्माण | 1 अर्ब |

### ९.५. आ.व. २०८०/८१ को भौतिक तथा आर्थक प्रगति

| सि.नं. | योजनाको नाम | भौतिक प्रगति | आर्थिक प्रगति, रु करोड |
|---|---|---|---|
| १ | तमोर कोरिडोर, चतरा मुलघाट सुभांगखोला | ६ कि.मि. कालोपत्रे | १२० करोड |
| २ | तमोर कोरिडोर, सुभांगखोला दोभान ओलानचुनोला | ७.५० कि.मि. नयाँ ट्र्याक, २२.१० ग्राभेल सडकमा स्तरोन्नति र २७.५० सडक चौडा गर्ने कार्य, ० वटा पुल निर्माण | १८ करोड |
| ३ | कान्ति लोकपथ | 4 कि.मि. कालोपत्रे | १७ करोड |
| ४ | कक्रहवा रुद्रपुर साल्झंडी सन्धिखर्क ढोरपाटन | 0 कि.मि. कालोपत्रे, 0 वटा पुल निर्माण | ५१ करोड |
| ५ | शहिद मार्ग (घोराही होल्लेरी घर्तीगाउँ थावांग तकसेरा मैकोट) | 23 कि.मि. कालोपत्रे, 0 वटा पुल निर्माण | ४९ करोड |
| ६ | भेरी कोरिडोर (जाजरकोट दुनै धो तिन्जे मरिम) | 8 कि.मि. कालोपत्रे, २ वटा पुल निर्माण | ४७ करोड |

## ९.६. योजनाहरुको सम्पन्न गर्नुपर्ने बाँकी कार्य

| सि.नं. | योजनाको नाम | बाँकी कार्य |
|---|---|---|
| १ | तमोर कोरिडोर, चतरा मुलघाट सुभांगखोला | १०६ कि.मि. कालोपत्रे, ६ वटा पुल निर्माण |
| २ | तमोर कोरिडोर, सुभांगखोला दोभान ओलानचुन्गोला | ६९ कि.मि. स्तरोन्नति, २५ वटा पुल निर्माण |
| ३ | कान्ति लोकपथ | ४ कि.मि. कालोपत्रे, 3 वटा पुल निर्माण |
| ४ | कक्रहवा रुद्रपुर साल्झंडी सन्धिखर्क ढोरपाटन | १२४.५ कि.मि. कालोपत्रे, २ वटा पुल निर्माण |
| ५ | शहिद मार्ग (घोराही होल्लेरी घर्तीगाउँ थावांग तकसेरा मैकोट) | १९५ कि.मि. कालोपत्रे, ५ वटा पुल निर्माण |
| ६ | भेरी कोरिडोर (जाजरकोट दुनै धो तिन्जे मरिम) | २०९ कि.मि. कालोपत्रे, १3 वटा पुल निर्माण |

## ९.७. ठेक्का गर्न बाँकी कार्यहरु

| सि.नं. | योजनाको नाम | ठेक्का गर्न बाँकी कार्यहरु |
|---|---|---|
| १ | तमोर कोरिडोर, चतरा मुलघाट सुभांगखोला | ४३ कि.मि. कालोपत्रे, १ वटा पुल निर्माण |
| २ | तमोर कोरिडोर, सुभांगखोला दोभान ओलानचुन्गोला | ६४ कि.मि. स्तरोन्नति, २५ वटा पुल निर्माण |
| ३ | कान्ति लोकपथ | 4 कि.मि. कालोपत्रे, 1 वटा पुल निर्माण |
| ४ | कक्रहवा रुद्रपुर साल्झंडी सन्धिखर्क ढोरपाटन | ४२.६ कि.मि. कालोपत्रे, २ वटा पुल निर्माण |
| ५ | शहिद मार्ग (घोराही होल्लेरी घर्तीगाउँ थावांग तकसेरा मैकोट) | १४६ कि.मि. कालोपत्रे, १ वटा पुल निर्माण |
| ६ | भेरी कोरिडोर (जाजरकोट दुनै धो तिन्जे मरिम) | |

## ९.८. आ.व. २०८१/८२ को विनियोजन र लक्ष्य

| सि.नं. | योजनाको नाम | विनियोजन, रु करोड | लक्ष्य |
|---|---|---|---|
| १ | तमोर कोरिडोर, चतरा मुलघाट सुभांगखोला | ५८ करोड (पुल समेत) | कालोपत्रे र Rigid pavement गरेर १६ कि.मि. सडक निर्माण कार्य रहेको र अन्य Side drain, Cross drain, Retaining structure ३० कि.मि. निर्माण कार्य, ४ वटा पुलको foundation र ४ वटा पुलको Substructure निर्माण कार्य हुने |
| २ | तमोर कोरिडोर, सुभांगखोला दोभान ओलानचुन्गोला | ५७ करोड ६० लाख | ३० कि.मि. ग्राभेलमा स्तरोन्नति, १२ कि.मि. माटे सडक निर्माण |
| ३ | कान्ति लोकपथ | 22 करोड | 3 कि.मि. कालोपत्रे सडक, 2 वटा पुल निर्माण |
| ४ | कक्रहवा रुद्रपुर साल्झंडी सन्धिखर्क ढोरपाटन | ४५ करोड | २ कि.मि. कालोपत्रे सडक, १० कि.मि. ग्राभेल स्तरोन्नति |
| ५ | शहिद मार्ग (घोराही होल्लेरी घर्तीगाउँ थावांग तकसेरा मैकोट) | १ अर्ब २५ करोड | ४ वटा बहुवर्षिय ठेक्का व्यवस्थापन, १३ कि.मि. कालोपत्रे सडक, २ वटा पुल निर्माण |
| ६ | भेरी कोरिडोर (जाजरकोट दुनै धो तिन्जे मरिम) | 1 अर्ब | ३६ कि.मि. सडक चौडा गर्ने, ३२ कि.मि. कालोपत्रे गर्ने, ७ वटा पुल निर्माण |

## ९.९. समस्या तथा समाधानका प्रयास/ उपायहरु

### ९.९.१. तमोर कोरिडोर, चतरा मुलघाट सुभांगखोला

**आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्या र चुनौतिहरु**

- दायित्वको तुलनामा न्युन बजेट बिनियोजन, रकमान्तरमा कठिनाई
- ROW हालसम्म पनि राजपत्रमा प्रकाशित भईनसकेको
  - अन्य ठेक्का व्यवस्थापन भइ डिजाइन तथा निर्माणको चरणमा रहेका खोलाहरु जस्तै भगुवा खोला, कमुवा खोला, रगुवा खोला, छरुवा खोला, नावा खोला, लखुवा खोला, लोरिपा खोला र हेवा खोला पुल निर्माणमा ढिलाई भएकोले बर्षायाममा यातायात संचालनमा समस्या रहेको
  - विभिन्न स्थानहरुमा slope failure तथा landslides को समस्या देखिएको

**समस्या सामाधानका उपायहरु र योजना कार्यालयबाट भएका प्रयासहरु**

- अरुण कोरिडोर अन्तर्गत चतरा -लेगुवाघाट सडक निर्माणको लागि जग्गा भोगाधिकार र रुख कटान स्वीकृतिको लागि मन्त्रिपरिषद्को निर्णय भै प्रक्रिया अगाडी बढाइएको
- नेपाल विधुत प्राधिकरण संग MOU सम्झौतागरि सडक रेखांकनमा रहेको बिधुत्तीय लाइन तथा पोलहरु स्थान्तरणको कार्य जारि रहेको
- लेदेनी खोलामा पुल निर्माणको लागि file अगाडी बढाइएको ।
- विभिन्न स्थानहरुमा slope failure तथा landslides को Geotechnical Investigation कार्य गरिएको ।
- हेवा खोला स्थित रहेको Bailey Bridge को Estimate गरि budget व्यवस्थापनको लागि file अगाडी बढाइएको ।

## १.९.२. तमोर कोरिडोर, सुभांगखोला दोभान ओलानचुन्गोला

**आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्या र चुनौतिहरु**

- कञ्चनजङ्घा संरक्षण क्षेत्रमा पर्ने सडक खण्डको हालसम्म भोगाधिकार प्राप्त नभएको तथा रुख काट्ने अनुमति हालसम्म प्राप्त नभएको ।
- कठिन भौगोलिक अवस्था, विष्फोटक पदार्थको अभाव तथा समयमा उपलब्ध हुन नसक्नु ।
- सडक रेखांकन (Alignment) विवाद तथा रेखांकन (Alignment) मा पर्ने स्थानीय जग्गाको विवाद ।

**समस्या सामाधानका उपायहरु र योजना कार्यालयबाट भएका प्रयासहरु**

- कञ्चनजङ्घा संरक्षण क्षेत्रमा पर्ने सडक खण्डको हालसम्म भोगाधिकार तथा रुख काट्ने अनुमति सम्बन्धी फाईल वन तथा वातावरण मन्त्रालयसम्म पुर्याइएको ।
- Alignment सम्बन्धी विवाद समाधानको लागि स्थानीय निकायसँग समन्वय कायम गरिएको ।

## १.९.३. कान्ति लोकपथ

**१. समस्या र चुनौतीहरु**

- विभिन्न ठाउँमा बर्षातको समयमा बारम्बार गईरहने पहिरोका कारण सडक अवरुद्ध भईरहने हुँदा पहिरो पन्छाई तुरुन्त यातायात सुचारु गर्ने कार्य चुनौतीपूर्ण रहेको ।

- पहिरोका कारण विग्रन गएको सडक पुन निर्माण गर्न लाग्ने ठूलो परिमाणको टेवा पर्खाल लगायतका संरचनाहरुको स्रोत व्यवस्थापन।

- पहिरो पन्छाउने तथा सडक चौडा गर्न बाँकि रहेको स्थानमा चौडा गर्ने कार्य गर्दा स्थानीयहरुको घर जग्गामा पर्न सक्ने क्षेतिको कारण हुने अवरोध।

- सडक सिमा नतोकिएकोले सडक सिमाभित्र घर/टहरा निर्माण, सडक क्षेत्रबाट बालुवा, ढुङ्गा उत्खनन गर्ने जस्ता सडक अतिक्रमणको समस्या रहेको।

- जथाभावि रुपमा पहुँच सडक निर्माण गरिँदा Debris Flow, पानीको निकास लगाएतका समस्याका कारण सडकमा क्षेति पुग्न गएको।

- कमजोर भूबनावट तथा Steep Slope का कारण निर्माण भइसकेका संरचनाहरुमा क्षति भइरहने।

**समस्या समाधानको लागि गरिएको प्रयास**

- उल्लेखित समस्याहरु न्यूनिकरण गरी यस कान्ती राजमार्गलाई १२ महिना नै संचालनमा राख्न पहिरोका कारण विग्रन गएको सडक पुन:निर्माण गर्न श्री सडक विभाग, योजना तथा अनुगमन महाशाखा, भू-बातावरण तथा सामाजिक शाखा, चाकुपाट, ललितपुर बाट Slope Stability सम्बन्धमा भई रहेको अध्ययनको रिपोर्ट प्राप्त भए पश्चात सोही अनुसारको थप बजेट ब्यवस्थापन गरि निर्माण कार्य गर्नु पर्ने।

- वर्षायाममा यस कान्ति राजमार्ग सडक अन्तर्गत बिभिन्न स्थानमा पहिरो जाने कारण हेभी ईक्यूप्मेन्ट डिभिजन काठमाण्डौ तथा मकवानपुरबाट प्राप्त भएका लोडरतथा ब्याकहो लोडर प्रयोग गरि पहिरो सफा गरि यातायात सन्चालन गरिएको छ साथै यसै आ.व.मा विभागीय मेशिन प्रयोग गरि प्रयोग अमानती कार्यबाट सडकमा थुप्रिएको पहिरोसफा तथा कठिन रहेको सडक खण्डमा ब्रेकर तथा Excavator प्रयोग गरि सडकको ग्रेड मिलान गरि यातायात संचालन गराइएको छ।

- जटिल भू बनोट भएका स्थानमा JICA बाट साईट निरिक्षण गरि यस सडक १०स्थानको चेनेजहरुमा Slope Stability कार्य गर्न साईट निरिक्षण भएकोमा उक्त कार्यलाई JICAबाट गराउदा यो सडक सिघ्र संचान हुने अवस्था रहेको छ।

### १.१.४. कक्रहवा रुद्रपुर साल्झंडी सन्धिखर्क ढोरपाटन

**आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्या र चुनौतिहरु**

- सडकको रेखांकन (DPR) भएर पनि विभिन्न चेनेजहरुमा ट्रयाक खोल्ने र सडक चौडा गर्ने कार्यमा

स्थानीयद्धारा अवरोध भएको ।[अर्घाखाँची चुत्रावेसी पुरानो बसपार्क देखि रुब्दी (चेनेज ७१+००० देखी ७२+०००) सम्मको करिब ५०० मिटर Alignment]

- विभिन्न तरिकाले सडक सिमा भित्र अतिक्रमण तथा जथावाभी रुपमा Approach Road/Parallel Local Road को निर्माण हुने गरेको जसका लागि योजना कार्यालयको तर्फबाट हस्तक्षेप/पहल भए पनि अन्तरनिकाय समन्वयको लागि विभागिय पहल आवश्यक रहेको ।
- मनसुन सिजनमा बर्षातको कारण अधिकतम खण्डमा पहिरो जाने बाटो भासिने समस्याले गर्दा सडक अवरुधा हुने गरेको ।
- नयाँ सडक निर्माण/स्तरोन्नति साथसाथै सडक मर्मत सम्बन्धि कार्य पनि गर्नु परेको ।
- जन अपेक्षा धेरै भएको तथा सो अनुसार **बजेट विनियोजित नहुँदा** सडक स्तरोन्नतिकार्य नभएकोले सडक प्रयोगकर्ताबाट गुनासो धेरै आउने गरेको ।
- विगतका ठेक्काहरुमा structure (plum/gabion), cross drainage हरुको संख्या र क्षमता सानो भएकाले वर्षातमा समस्या हुने गरेको ।
- पुलको स्वीकृत Design नभएकाले ठेक्का व्यवस्थापन गर्न नसकिएको
- निर्माण व्यवसायीको समयमा काम नगरेका कारण ढिलाइ हुने गरेको ।

**समस्या सामाधानका उपायहरु र योजना कार्यालयबाट भएका प्रयासहरु**

- मनसुनको सिजनमा ठेक्का भएका स्थानमा निर्माण व्यवसायी मार्फत र ठेक्का नभएका सडक खण्डमा हेभी इक्युपमेण्ट डिभिजन मार्फत excavator र operator झिकाइ पहिरो हटाउने र सडक मर्मत गर्ने कार्य गरिएको ।
- निर्माण व्यवसायीलाई आवश्यक पत्राचार, मासिक Management meeting गर्ने गरिएको ।
- आवश्यकता अनुसार Muster roll बाट प्राविधिक जनशक्ति र सुपरभाइजरको व्यवस्था गर्ने गरिएको ।

### ९.९.५. शहिद मार्ग (घोराही होल्लेरी घर्तीगाउँ थावांग तक्सेरा मैकोट)

**आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको समस्या र चुनौतिहरु**

- घोराही-होलेरी खण्डमा Design Axle Load भन्दा बढी भार बोकेका मालबाहक गाडीहरु नियन्त्रण हुन नसक्नु ( Sona Cement, Samrat Cement, Ghorahi Cement Factory Tippers.)

- जथाभावी अनाधिकृत रुपले खोलिएका शाखा सडक र तिनको व्यवस्थापन।

- विभिन्न चेनेजमा Right of Way मा विवाद, मुख्य मुख्य बजार क्षेत्रमा घर-टहरा हटाउन कठिनाई। विद्युत पोलहरु तथा खानेपानीको स्थान्तरणमा समस्याहरु रहेको।

- भौगोलिक विकटता तथा उच्च पहाडी क्षेत्रमा बर्षभरि निर्माण कार्य गर्न कठिनाई, पहिरो तथा Slope Stability को समस्या।

- तिला-दारबोट खण्डको कृष्ण भिर (कि.मि. ६०+०००) मा hillside mass movement भई ठुलो पहिरो गई सडक सधै अवरुद्ध हुने अवस्था सिर्जना भएको।Unstable Soil Mass अझै ठुलो मात्रामा देखिएको हुँदा दीर्घकालीन रुपमा समस्या समाधान गर्नतर्फ अग्रसर हुन पर्ने देखिन्छ।

- घर्तीगाउँ- थवांग खण्डको मिनाही (कि.मि. ११५+५००) मा ठुलो पहिरो गई सडक नै Washout भएको। विगत ३ वर्षदेखि यस खण्डको करिव ३०० मि. बाटो बन्द रहेको जसकारण माडी खोलाछेउबाट संचालित diversion बाटो प्रयोग गर्नुपर्ने बाध्यता।

- महत देखि दुमही खण्ड (चेनेज १५०+००० देखि १५६+००० सम्म) unstable रहेको र अत्याधिक घुम्ती रहेकोले बर्षातको पानी व्यवस्थापन गरि सडक सुचारु गर्न कठिनाई रहेको। विगत ५ वर्षदेखि यस खण्ड बन्द रहेको जसकारण प्रदेशद्वारा संचालित diversion बाटो प्रयोग गर्नुपर्ने बाध्यता।

**समस्या सामाधानका उपायहरु र योजना कार्यालयबाट भएका प्रयासहरु**

- घोराही-होलेरी खण्ड अन्तर्गतका चुन ढुंगा खानीहरुमा नै Weighting machine installation गरि axle load नियन्त्रण गर्नुपर्ने देखिन्छ। यसमा यातायात व्यवस्था विभाग तथा जिल्ला प्रशाशन र स्थानीयतहहरुले समन्वयकारी भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने।

- मनसुनको सिजनमा ठेक्का भएका स्थानमा निर्माण व्यवसायी मार्फत र ठेक्का नभएका सडक खण्डमा हेभी इक्युपमेण्ट डिभिजन मार्फत excavator र operator झिकाइ पहिरो हटाउने र सडक मर्मत गर्ने कार्य गरिएको।

- घर-टहरा हटाउनको लागि जिल्ला प्रशासन कार्यालय तथा स्थानीयतहहरुसंग समन्वय गरि नियमानुसार पाउने क्षतिपूर्ति प्रदान गरि विवाद न्यूनीकरणको प्रयास भईरहेको।

- निर्माण व्यवसायीलाई आवश्यक पत्राचार तथा आवधिक रुपमा Management meeting गर्ने गरिएको।

- खानेपानी कार्यालय, स्थानीय तह, विद्युत प्राधिकरण सँग समन्वय गर्ने गरिएको।

- जथाभावी अनाधिकृत रुपले खोलिने शाखा सडक र तिनको व्यस्थापन सम्बन्धमा समय-समयमा स्थानीय तहहरुसँग छलफल हुने गरेको ।

- तिला-दारबोट खण्डको कृष्ण भिर (कि.मि. ६०+०००) मा hillside mass movement तथा huge landslide को दीर्घकालीन रुपमा समस्या समाधान गर्न यस योजनाबाट विस्तृत Geotechnical Survey को DPR भईरहेको ।

- घर्तीगाउँ- थवांग खण्डको मिनाही (कि.मि. ११५+५००) मा ठुलो पहिरो गई सडक नै Washout भएको हुँदा दीर्घकालीन रुपमा समस्या समाधान गर्न विस्तृत Geotechnical Survey श्री उत्तर-दक्षिण निर्देशनालयबाट भईरहेको ।

- महत देखि दुमहि खण्ड (चेनेज १५०+००० देखि १५६+००० सम्म) unstable रहेको र अत्याधिक घुम्ती रहेकोले बर्षातको पानी व्यवस्थापन गरि सडक सुचारु गर्न कठिनाई रहेको र विगत ५ वर्षदेखि यस खण्ड बन्द रहेको हुँदा Alignment Shift गर्नुपर्ने वा नपर्ने सम्बन्धि सम्भाव्यताको अध्ययन श्री उत्तर-दक्षिण निर्देशनालयबाट भईरहेको ।

### ९.९.६. भेरी कोरिडोर (जाजरकोट दुनै धो तिन्जे मरिम)

| समस्या | समाधानका प्रयासहरू सुझावहरू |
|---|---|
| १)पूर्व तयारी सँग सम्बन्धित समस्याहरू | पासगाड-रिमना सडक खण्डमा जिल्ला प्रशासन कार्यालय र स्थानिय तह संग पटक पटक समन्वय गरि जग्गा अधिकरणको समस्या हल गरेको |
| २) कार्यान्वयन चरणको समस्याहरू | रिमना-तल्लुबगर सडक काण्डमा नेपाल बिधुत प्राधिकरण संग समन्वय गरि DBSD गर्नको लागि बिधुत पोल सारिएको |
| ३) सञ्चालन (Operation) र मर्मत सम्भार (Maintenance) चरणको समस्याहरू | पुलहरुको डिजाइन स्वीकृतिमा ढिला भएको हुँदा छिटो स्वीकृत हुने व्यवस्था मिलाउनु पर्ने |

## १०. गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र र अन्तर्गतका योजनाहरूको परिचय

### १०.१. पृष्ठभुमि तथा मुख्य उद्धेश्यहरू

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

१. सडक निर्माणमा गुणस्तर प्रवर्दन

२. बैकल्पिक यातायात प्रणालीको अध्ययन तथा अनुसन्धान

३. नविनतम प्रविधिको परिक्षण

४. सडक क्षेत्रमा कार्यरत कर्मचारीहरूको सीप विकास

### १०.२. सिद्दबाबा सुरुंग मार्ग योजना

#### १०.२.१. आयोजना को पृष्ठभुमी:

नेपालको पाल्पा जिल्लामा सिद्दार्थ राजमार्ग अन्तर्गत पर्ने सिद्दबाबा क्षेत्रमा बर्षेनी जाने चट्टाने पहिरो जसको कारणले हुने मानविय तथा सामाजिक र आर्थिक क्षतिको न्यूनीकरण गर्ने मुलभूत उदेश्यका साथ नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले यस सुरुंग मार्ग निर्माण कार्य थालनी गरेको हो। यस योजनाको निर्माण अन्तर्गत ११२६ मिटरको मुख्य सुरुंग रहेको छ साथै अहिले चालु सडकमा ७८० मिटरको Rockshed Structure रहेको छ र Rockfall हुन नदिन पहुँच सडकमा Rocknet, Rockbolt प्रविधिको व्यवस्था रहेको छ। यस सुरुंग मार्गमा जम्मा तीनवटा १५१, १६१ र १३० मिटर लम्बाईका Bypass Tunnel रहेका छन्।

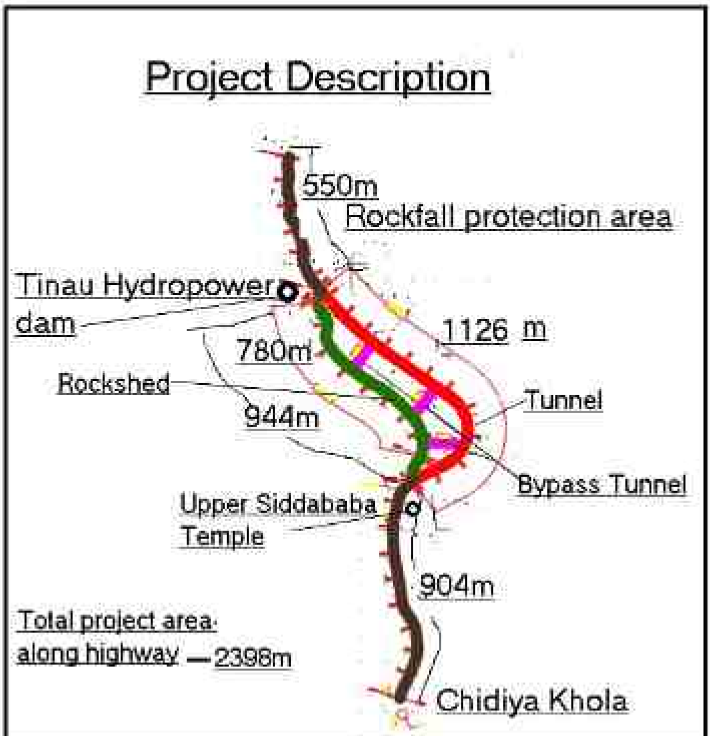
यो सुरुंग मार्ग निर्माणका लागि EPC (Engineering, Procurement and Construction) बिधि अपनाइएको छ भने निर्माणको शुरु चरण देखिनै प्रविधि हस्तान्तरणको लागि सडक बिभागका प्राबिधिकहरूलाई तालिमको व्यवस्था पनि गरिएको छ।

यस सुरुंग मार्गको निर्माण गर्दा चालु सडक बन्द नहुने गरि निर्माण कार्यको व्यवस्था गरिएको छ भने Rockshed निर्माण गर्दा निर्माण सम्पन्न सुरुंगबाट यातायात सुचारु हुने गरि व्यवस्था मिलाइनेछ।

यस सुरुंग मार्गको निर्माण सम्पन्न संगै यस क्षेत्रको सडक सुरक्षामा सुधार हुने साथै नेपाली इन्जिनियरहरूमा सुरुंग सम्बन्धि प्राविधिक ज्ञान अभिबृद्दि भई सडक बिभागको लागी नयाँ मानवपूंजी निर्माण हुने अपेक्षा गरिएको छ।

### १०.२.२. ठेक्का सम्झौता सम्बन्धी संक्षिप्त विवरण:

- योजनाको नाम: 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 नं.: DOR_QRDC/EPC/ICB/STP/077/78-05
- निर्माण व्यवसायी: M/S China State Construction Engineering Co. Ltd, No.15, Sanlihe Road, Haidan District, Beijing, China.
- कार्यन्वयन हुने स्थान : सिद्दबाबा, पाल्पा




### १०.२.३. आयोजनाको अवधि:

- ठेक्का शुरु मिति: २०७८-१२-०९

- ठेक्का सम्पन्न हुने मिति:    २०८३-१२-०८
- Phase I (Engineering, Procurement and Construction Works): 5 years from the date of commencement.
- Phase II (Warranty, Operation and Maintenance Works): 5 years from the date of issuance of Taking Over Certificate.
- कुल लागत अनुमान: रु. ९,४०,०९,१२,३३०.३५ (VAT, PS र Contingency सहित)
- ठेक्का सम्झौता रकम: रु. ७,३४,२१,०४,७३४.१४ (VAT सहित)
- Defect Liability Period: ५ बर्ष

### १०.२.४. प्रमुख क्रियाकलापहरू:

मुख्य सुरुंग निर्माण, तीन वटा बाइपास सुरुंग निर्माण, पहुँच सडक निर्माण, Rock Shed निर्माण, दुई प्रवेशद्वारमा दुई प्राविधिक भवन निर्माण

### १०.२.५. प्रगति:

- भौतिक प्रगति: समग्रमा १६.००% निर्माण कार्य सम्पन्न भइसकेको छ।
  - मुख्य सुरूग मार्ग ११२६ मि. मध्ये २७५ मि. खन्ने कार्य सम्पन्न
  - बाईपास सुरुंग १ : १५१ मि. मध्ये ६५ मि. खन्ने कार्य सम्पन्न
  - बाईपास सुरुंग २ : १६१ मि. मध्ये ६४ मि. खन्ने कार्य सम्पन्न
  - बाईपास सुरुंग ३ : १३० मि. मध्ये ६२ मि. खन्ने कार्य सम्पन्न
- वितिय प्रगति: हालसम्म २३.८% वित्तीय प्रगति रहेको छ।

### १०.२.६. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य:

- भौतिक प्रगति: १०.००%, वित्तीय प्रगति: १०.००%

### १०.२.७. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरू:

- साईट क्याम्प निर्माण, 11KV को विद्युतिय तार जडान, Warehouse निर्माण, लेबरहरूको लागि आवाशीय भवन निर्माण
- Lab setup, Lab मा भएका equipment हरूको calibration

- North Portal र South portal मा Slope stabilization गर्ने कार्य चालु रहेको
- हालसम्म North & South Portal को Slope Stabilization, Canopy, Tunnel design (civil works only), Culvert Works, Traffic Safety, Technical Buildings को Detail Design Drawing स्वीकृत भएको।
- टनेल डिजाइन स्वीकृत पश्चात दिनमा १० मि. का दरले सुरुंग खन्ने काम भैरहेको।

### १०.२.८. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/क्रियाकलापहरू:

- मुख्य सुरुंग तथा तीनवटै बाईपास सुरुंगको बाँकी निर्माण कार्य सम्पन्न गर्नुपर्ने
- Rock Shed को निर्माण सम्पन्न गर्नुपर्ने
- पहुँच सडकको निर्माण सम्पन्न गर्नुपर्ने

### १०.२.९. आ.व. २०८१/८२ को बजेट विनियोजन र लक्ष्यको विवरण

- बजेट विनियोजन: ६५ करोड
- वार्षिक लक्ष्य: ८.८ %

### १०.२.१०. आयोजना कार्यन्वयनमा देखिएका चुनौती तथा समस्याहरू:

- वातावरणीय अध्ययन प्रतिवेदनमा उल्लेख भएको केही Muck Disposal area अहिले विभिन्न प्रयोजनका लागी गाउँपालिकाद्वारा प्रयोग भएको हुनाले Muck Disposal मा समस्या आएको।
- तिनाउ गाउँपालिकाबाट साइटबाट खन्ने क्रममा निस्किएको सामग्री ( ढुङ्गा, ग्रावेल आदि ) को निर्माणमा प्रयोग गरे वापत कर माग गरी उच्च अदालत तुलसीपुर, बुटवलमा मुद्दा दायर गरेको।
- सुरुंग खन्ने क्रममा सुरुंगको दुवै Portal, Rockshed area मा खानेपानीमा Pipe भेटिएको हुँदा निर्माण कार्यमा समस्या आएको।
- सुरुंग मार्गको निर्माणमा आवश्यक बिष्फोटक पदार्थ आपूर्तिमा समस्या रहेको।

### १०.२.११. निर्माण कार्य समयमा सम्पन्न गर्न भएका प्रयास/प्रतिक्रिया:

- Muck Disposal का लागि गाउँपालिका तथा डिभिजन वन कार्यालयसँग समन्वय गरी नयाँ ठाउँको लागि प्रयास भइरहेको,

- निर्माण सामाग्रीको करको बिषयमा सडक विभागको कानून तथा विवाद व्यवस्थापन शाखा सँग समन्वय भई मुद्दाको जवाफ लेख्ने कार्य भइरहेको,
- खानेपानी पाइपहरूको सन्दर्भमा निर्माण व्यवसायीलाई त्यसको विकल्पको लागी Plan/Proposal पेश गर्न भनिएको, सहजीकरणको लागी खानेपानी संस्थानसँग समन्वय गरेको,
- ट्राफिक व्यवस्थापनका लागी ट्राफिक प्रहरी कार्यालय सँग समन्वय भएको।

## १०.३. ग्वार्को फ्लाईओभर निर्माण

### १०.३.१. आयोजना को पृष्ठभुमी:

काठमाडौं उपत्यकाको चक्रपथमा बिद्यमान सवारी आवागमनको अत्यधिक चापलाई व्यवस्थापन गर्न सरकारको नीति तथा कार्यक्रम बमोजिम ललितपुरको ग्वार्को चोकमा फ्लाई ओभर निर्माण कार्यको शुरुवात गरीएको हो ।ग्वार्को फ्लाई ओभर निर्माणबाट चक्रपथको सातदोबाटो-कोटेश्वर सडक खण्ड, मंगलबजार-इमाडोल-लुभू सडक खण्डमा सवारी साधनलाई सुरक्षित, सहज तथा व्यवस्थित तरिकाले आवागमन गर्न सुविधा प्राप्त हुनेछ। ग्वार्को फ्लाई ओभर संरचना निर्माण गरी सुबिधा प्रदान गर्न सडक विभाग, गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र, ललितपुरबाट Employer's Requirement बमोजिम Full Depth Temporary Casing प्रयोग गरी Pile निर्माण गरी Single span (Precast Pre-stressed Post Tensioning Girder Bridge) को Overpass, Mechanically Stabilized Earthen Wall को प्रविधि सहित बालकुमारी तर्फ ३२० मिटर लम्बाईको र सातदोबाटो तर्फ १८५ मी. लम्बाईको Ramp निर्माण गर्ने गरी Engineering, Procurement and Construction (EPC) माध्यमबाट राष्ट्रियस्तरको प्रतिष्पर्धा मार्फत निर्माण व्यवसायी चयन गर्ने गरी कार्य अगाडी बढाइएको हो। Engineering, Procurement and Construction सम्झौता बमोजिम निर्माण कार्य गर्ने खरिद विधि, Full Depth Temporary Casing प्रयोग गरी Pile निर्माण गर्ने प्रबिधि तथा Mechanically Stabilized Earthen Wall प्रयोग गरी Approach Road मा Ramp को निर्माण गर्ने प्रविधि सडक तथा पुल संरचना निर्माण कार्य देशमा नविनतम प्रविधिको उपयोग हो ।यस नविनतम प्रविधिको कार्यानुभव आदानप्रदान गर्ने उदेश्यले Knowledge Sharing and Technology Transfer अन्तर्गत सडक विभागका प्राबिधिक जनशक्तिलाई यस फ्लाई ओभरको विभिन्न निर्माण चरणमा तालिमको पनि व्यवस्था गरिएको छ।

**Engineering, Procurement and Construction खरिद बिधि**

EPC को सर्वमान्य सिद्धान्त बमोजिम निर्माण व्यवसायीबाट निम्न अनुसारको जिम्मेवारी बहन गरी कार्य सम्पादन गर्नु पर्ने हुन्छ:

- संरचनाको Detail Design गर्ने: Topographical Survey, Geotechnical Survey लगायत सम्पूर्ण अध्ययन गरी ठेक्का सम्झौतामा व्यवस्था भए बमोजिमको Employer's Requirement पालना गर्ने गरी आवश्यकता अनुसार राष्ट्रिय वा अन्तरराष्ट्रिय विज्ञहरूबाट Detail Design गर्ने।
- संरचना निर्माण गर्ने: निर्माण व्यवसायीले संरचनाको Detail Design को विभागीय स्वीकृती पश्चात तोकिएको ठेक्का अवधिभित्र संरचना निर्माण कार्य सम्पन्न गरी सुविधा प्रदान गर्ने तथा निर्माण को क्रममा आवश्यकतानुसार Design परिमार्जन अथवा संशोधन गर्नुपर्ने भएमा प्रस्ताव गरी विभागीय स्वीकृती पश्चात संरचना निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने।
- संरचनाको मर्मत सम्भार गर्ने: ठेक्कामा व्यवस्था भए बमोजिम तोकिएको अवधिसम्म संरचनाको मर्मत सम्भार गर्ने।

**Full Depth Temporary Casing प्रयोग गरी Pile निर्माण गर्ने प्रबिधि:**

ठेक्का सम्झौताको Employer's Requirement मा भएको प्रावधान मुताबिकको Full Depth Temporary Casing प्रयोग गरी Pile निर्माण गर्ने कार्य देशमा पुल संरचना निर्माण गर्ने नवीनतम प्रविधि हो।यसमा आवश्यक परेमा विदेशबाट समेत आवश्यक मेसिन औजार आयात गरी बिज्ञको प्रत्यक्ष निगरानीमा Pile को पुरा लम्बाईको Casing जमिन मुनि Drive गरी Pile Casing गर्ने र उक्त Temporary Casing जमिन मुनि बाट झिक्नु पर्ने हुन्छ।तत्पस्चात Bridge को Substructure/Superstructure निर्माण कार्य गरिन्छ।

**Mechanically Stabilized Earthen Wall प्रयोग गरी Approach Road मा Ramp को निर्माण गर्ने प्रबिधि:**

ठेक्का सम्झौताको Employer's Requirement मा भएको प्रावधान मुताबिकको Mechanically Stabilized Earthen Wall प्रयोग गरी Approach Road मा ramp को निर्माण गर्ने कार्य देशमा सडक तथा पुल संरचना निर्माण गर्ने नवीनतम प्रबिधिको उपयोग हो। यसमा विदेशमा प्रयोग भैरहेको Technology बमोजिम MSE wall ढलान गर्न Mould आयात गरी बिदेशी बिज्ञको प्रत्यक्ष निगरानीमा MSE Wall ढलान गर्ने, जमिन मुनि उचित गहिराई Foundation तयार गरी MSE Wall Panel क्रमश ठड्याउने, Soil Reinforcement प्रविधि प्रयोग गरी उचित माटो layerwise Compact गर्दै Ramp निर्माण गर्नु पर्ने हुन्छ।तत्पस्चात Pavement सम्बन्धि कार्य गरिन्छ।

### १०.३.२. ठेक्का सम्झौता सम्बन्धी संक्षिप्त विवरण

- योजनाको नाम: 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., नयाँ बानेश्वर, काठमाडौँ
- कार्यन्वयन हुने स्थान : ग्वार्को चोक, ललितपुर

## १०.३.३. आयोजनाको अवधि र कुल लागत

- ठेक्का शुरु मिति: 2078-11-12
- ठेक्का सम्पन्न गर्नुपर्ने मिति: 2080-11-12
- पछिल्लो म्याद थप पश्चात : २०८१-०९-०८
- कुल लागत अनुमान: रु. ३१,४६,५१,४४०.४८ (VAT सहित)
- ठेक्का सम्झौता रकम: रु. 17,06,88,888.01 (VAT सहित)
- Defect Liability Period: 5 yrs.

**प्रमुख क्रियाकलापहरू:**

- Survey तथा Design सम्बन्धी कार्य
- निर्माण कार्य:
  - Bridge Construction with foundation, substructure and superstructure works.
  - Ground Improvement Works
  - Ramp Construction
  - MSE wall Construction
  - Traffic Safety works
- सवारी आवगमन व्यवस्थापन:
  - श्री जिल्ला प्रशासन कार्यालय, ललितपुर, महानगरिय ट्राफिक प्रहरी परिसर, सातदोबाटोसंग

समन्वय तथा सहकार्यमा ग्वार्को चोकमा सवारी आवागमनमा न्युनतम बाधा अवरोध हुने गरी निर्माण कार्य भइरहेको छ।सोका लागि मुख्य लेन र सर्भिस लेन छुट्याउने मेडियनका केहि भाग हटाई सो माथि कालोपत्रे गरी Traffic Diversion, चोक चोक मा Hoarding board, Information board, Road marking गेरर, Traffic cone उपलब्ध गराएर सवारी आवागमनको व्यवस्थापन भईरहेको छ।Road safety अन्तर्गत रात्री समयमा सवारी आवागमन सहजताका लागि Lighting तथा Work Site Fencing को व्यवस्था गरीएको छ।

### १०.३.४. प्रगति:

- भौतिक प्रगति:
  - 1. Bridge works: Completed
  - 2. Ground Improvement work Completed
  - 3. Approach road works 80 % Completed
  - समग्रमा ८०% निर्माण कार्य सम्पन्न भइसकेको छ।
- वितिय प्रगति:
  - हालसम्म ४८% वित्तीय प्रगति रहेको छ।

### १०.३.५. आ.व. २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य:

भौतिक प्रगति:१००%, सम्पूर्ण निर्माण कार्य सम्पन्न गरी यातायात संचालन गर्ने।

### १०.३.६. आ.व. २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरू:

- निर्माण स्थलमा Foundation तथा Substructures तथा Superstructures को निर्माण कार्य सम्पन्न भइसकेको छ।
- सवारी आवागमनमा न्युनतम बाधा अवरोध हुने गरी Approach Road को Ramp निर्माणका लागि Ground Improvement Design का लागि सम्पूर्ण stone column निर्माण सम्पन्न भइसकेको छ।
- Approach Road को Ramp निर्माणका लागि Ready Mix Concrete प्रयोग गरेर MSE Wall को Precast Panel तयार गरी erection गर्ने कार्य ८०% भइसकेको छ।

### १०.३.७. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नुपर्ने काम/क्रियाकलापहरू:

- Crash barrier works
- Remaining 10% approach road with MSE wall
- Subbase, base and bituminous works on approach road
- Traffic safety works

### १०.३.८. आ.व. २०८१/८२

- बजेट विनियोजन: ९ करोड
- वार्षिक लक्ष्य: १००%

### १०.३.९. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका चुनौती तथा समस्याहरू:

- Full Depth Temporary Casing प्रविधि प्रयोग गरेर डिजाइन बमोजिम Pile Casting गर्न आवश्यक मेसिन औजार स्वदेशमा उपलब्ध नभएकोले र विदेशबाट समेत सहजै उपलब्ध हुन कठिनाई भएकोले निर्माण कार्यको प्रगतिमा असर परेको।
- MSE Wall erection गर्दा जमिन मुनिको Soil Improvement गर्नका 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 परी सवारी आवागमनमा असहजता, Traffic Jam हुने।
- Flyover Construction सडक विभाग तथा नि. व्य. को लागि समेत नवीनतम प्रविधि भएकोले निर्माण कार्यको विभिन्न चरण को चनौतीका र unforeseen challenges अन्तर्गत हाल Approach Road को Ramp को Bearing Capacity नपुग stability मा Ground Improvement works आवश्यक हुँदा विभिन्न चरणको छलफल र विश्लेषण पश्चात् stone Column Design मार्फत निर्माण कार्यलाई field verification गरी Revised Drawing मिति २०८०/११/०६ मा विभागीय स्वीकृति प्राप्त भयो र निर्माण कार्य सम्पन्न गरिएको छ। यस ठेक्काको Contract Document अनुसार Ground Improvement निर्माण कार्य उल्लेख नहुँदा यस कार्यका लागि नि. व्य. बाट थप रु. 74,371,164.84 रकम र Design का क्रममा लागेको ७ महिना म्याद थप दावी गरिएको छ।

### १०.३.१०. निर्माण कार्य समयमा सम्पन्न गर्न भएका प्रयास/प्रतिक्रिया:

- निर्माण व्यवसायीको आधिकारिक प्रतिनिधिसंग विभिन्न चरणको छलफलका साथै निर्माण व्यवसायीका संयुक्त पार्टनरहरूको प्रतिनिधिहरूसंग सडक विभागका श्रीमान महानिर्देशकज्यूको समुपस्थितिमा भएको छलफलमा ठेक्का सम्झौतामा भएको Employer's Requirement को प्रावधान बमोजिम निर्माण व्यवसायीबाट चालु रहेको निर्माण कार्यमा निरन्तरताका साथै निर्माण व्यवसायीबाट हाल पेश हुन आएको Revised Design बिभागिय स्वीकृति पश्चात निर्माण कार्य सुचारु रहेको छ।
- Ground Improvement निर्माण कार्यका लागि contract agreement मा उल्लेख नभएतापनि Employer's Risk अन्तर्गत विभिन्न चरणमा राष्ट्रिय तथा अन्तरास्ट्रिय Consultants र विज्ञहरूको निरन्तर सल्लाह र विश्लेषण अनुसार Revised Design Drawing पेश भएको साथै Field Load Test बाट verification गरी दिगो, सुरक्षित संरचना सम्पन्न गराउने गरी निर्माण कार्य अगाडी बढाइरहेको व्यहोरा अनुरोध छ। नि. व्य. बाट पेश गरिएको थप रकम तथा म्याद सम्बन्धि विषयमा नि. व्य. संग छलफल गरी थप रकम दावी फिर्ता लिने सहमति गरि सो निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न लाग्ने समय time readjustment गर्ने गरी negotiation गरिएको छ।

## ११. सडक सुधार तथा बिकास आयोजना अन्तर्गत संचालित योजनाहरूको परिचय

### ११.१.१. आयोजनाको नाम/संक्षिप्त परिचय

नेपाल सरकार र भारतीय एक्जिम बैंक बीचको Dollar Credit line Agreement (LOC) अन्तर्गतको ऋण सहयोगमा नेपालभित्रका विभिन्न सडकहरूको स्तरोन्नति/ निर्माण गर्ने उद्देश्यका साथ आ.व. २०६४/६५ बाट सुरु भएको यस सडक सुधार तथा विकास आयोजना निर्देशनालयबाट हालसम्म LOC-I,LOC-II र LOC-III गरी तीनवटा ऋण सहायताका चरणहरू कार्यान्वयन भईसकेको छ। यसको अलवा महाकाली पुल को निर्माण कार्य समेत यस निर्देशनालय मातहत चालु अवस्थामा रहेको छ।

### ११.१.२. योजना कार्यालयहरूको परिचय र कार्यक्षेत्रहरू :

- भेडेटार रवि राँकि योजना कार्यालय ,पाँचथर
- सडक सुधार तथा विकास योजना कार्यालय,दोलखा
- सडक सुधार तथा विकास योजना कार्यालय, बारा
- भक्तपुर-नगरकोट-सिपाघाट, बालाजु त्रिशुली/ छहरे बिदुर योजना कार्यालय ,काठमाडौँ
- सडक डिभिजन नुवाकोट ( बालाजु-त्रिशुली खण्डको ठेक्का अन्त्य पश्चात तिनपिप्ले रानीपौवा खण्ड,

हाल नेपाल सरकारके श्रोत बाट कार्यन्वयन भैरहेको )

- पन्थडिही-कटहरे- हर्मी –साहिलटार सडक योजना ,गोरखा
- भालुवांग –बागदुल्ला – भिमगिठ्ठे, चन्द्रौटा –कृष्णनगर, लमही घोराही तुलसीपुर योजना कार्यालय, दांग
- सहजपुर- बोक्तान- दिपायल, म.रा.म गुलरिया सडक योजना कार्यालय,कैलाली
- कालिगण्डकी कोरिडोर ( गैंडाकोट – रामपुर –पिपलडाँडा खण्ड ),पाल्पा
- सडक डिभिजन जनकपुर (जनकपुर परिक्रमा सडक योजना ),जनकपुर
- महाकाली पुल योजना, कंचनपुर

## ११.१.३. आयोजनाको अवधि शुरु र सम्पन्न हुने मिति तथा LOC कार्यान्वयनको अवस्था :

- आयोजनाको शुरु अवधि आ.व. २०६4/06५ रहेको र सम्पन्न हुने मिति नरहेको ।
- तिनवटा LOC हरू मध्ये मिति २०६४/०५/२८ मा सम्झौता भएको LOC-I (50 Million ) अन्तर्गत ३८३ कि .मि ,
- मिति २०६८/०७/०४ मा सम्झौता भएको LOC-II (74.72 Million) अन्तर्गत २६४ कि. मि र
- मिति २०७१-०८/०९ मा सम्झौता भएको LOC-III (340.42 Million) अन्तर्गत ४५५ कि.मि. गरी जम्मा ११०२ कि. मि सडकको स्तरोन्नति/ निर्माण गर्ने काम यस आयोजना निर्देशनालयेबाट सम्पन्न भईसकेको अवस्था छ भने हाल LOC-III आन्तार्गतका केहि सडकहरुको स्तरोन्नति/ निर्माण कार्य चालु अवस्थामा रहेको छ ।

## ११.१.४. हाल सम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक /वित्तिय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश:

- Loc-I अन्तर्गत ३८३ कि.मि. सडक मध्ये ३८३ कि.मि. सडकको स्तरोन्नति/ निर्माण सम्पन्न भई भौतिक प्रगति १००% प्राप्त भएको साथै ५० मिलियन रकम सिमा रहेकोमा ४७.०३२ मिलियन खर्च भई ९४.०६% वित्तिय प्रगति हाँशिल भएको ।
- LOC-II अन्तर्गत ३८१ कि.मि. मध्ये २६४ कि.मि. सडकको स्तरोन्नति/ निर्माण सम्पन्न भई भौतिक प्रगति ६९.२९% प्राप्त भएको साथै ७४.७२ मिलियन रकम सिमा रहेकोमा ६४ मिलियन खर्च भई ८५.६० % वित्तिय प्रगति हाँशिल भएको ।
- LOC-III अन्तर्गत ७६३ कि.मि. मध्ये हाल सम्म ४५५ कि.मि. सडकको स्तरोन्नति/ निर्माण सम्पन्न भई भौतिक प्रगति ५९.६३% प्राप्त भएको साथै ३४०.४२ मिलियन रकम सिमा रहेकोमा १४९.१३ मिलियन खर्च भई ८५.६० % वित्तिय प्रगति हाँशिल भएको । एस अन्तर्गत हाल तिन वटा सडकको

स्तरोन्नति/ निर्माण कार्य चालु अवस्थामा रहेको।

### ११.१.५. आ .व २०८०/८१ को वार्षिक लक्ष्य र प्रगति (भौतिक /वित्तिय ):

- LOC-II तथा LOC-III अन्तर्गतका सडकहरूको ९५ कि.मि. स्तरोन्नति (कालोपत्रे ) गर्ने लक्ष्य रहेकोमा कुल ५८ कि.मि. सडकको स्तरोन्नति (कालोपत्रे) सम्पन्न भई ६१.०५ % भौतिक प्रगति हाँसिल भएको साथै 4 अर्ब ८७ करोड कुल बिनियोजन मध्ये २ अर्ब ९० करोड खर्च भई ५९.4% वित्तिय प्रगति हाँसिल भएको।

### ११.१.६. आ .व २०८०/८१ मा सम्पादित मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति विवरण :

- आ.व. २०८०/८१ मा ५८ कि.मि. कालोपत्रे सडक निर्माण सम्पन्न भएको।

### ११.१.७. बाँकी अवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने काम/क्रियाकलापहरू

- LOC - III अन्तर्गत रहेका ३ वटा सडकहरू: भेडेटार रवि रँकि सडक खण्डको ४५%, पन्थडिही- कटहरे- हर्मी –साहिलटार सडक खण्डको ६७% र सेलेघट -रामेछाप -सर्घुटार सडक खण्डको ४०% स्तरोन्नति/ निर्माण कार्य बाँकी आवधिमा सम्पन्न गर्नु पर्ने छ।

### ११.१.८. ठेक्का व्यवस्थापन हुन बाँकी रहेका सडक खण्डको विवरण

- भालुवाङ -बाग्दुला- भिमगिठ्ठे सडक (७१.२९४ कि.मि.), लमही- घोराही- तुलसीपुर खण्ड (२८ कि.मी), बोक्तान- दिपायल (२३ कि.मी) र बालाजु - त्रिशुलीको रानीपौवा – बेतिनी खण्ड (३२ किमी) सडकहरूको ठेक्का व्यवस्थापन गर्न बाँकी रहेको।

### ११.१.९. आ .व. २०८१/८२ को बजेट बिनियोजन र लक्ष्यको विवरण :

- आ.व. २०८१/८१ मा यस आयोजनाको लागि कुल 4 अर्ब ३७ करोड बजेट विनियोजन भएकोमा LOC-III अन्तर्गत ७० कि. मि सडक स्तरोन्नति/ निर्माण गर्ने र महाकाली पुल को सम्पूर्ण निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको छ।

### ११.१.१०. आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएको प्रमुख समस्याहरू तथा चुनौतिहरू

- ५०% value Indian content ( Goods/Plants/ Equipment) पुर्याउनु पर्ने बाध्यात्मक अवस्था रहेको
- Exim Bank बाट भेरिएसन आदेश स्वीकृतिमा ढिलाई हुने गरेको
- Master List स्वीकृतिमा प्रकृयागत ढिलाई रहेको
- ठेक्का अन्त्य हुने अवस्थामा अन्त्य पश्चात् निर्माण व्यवसायीलाई कारवाहीको लागि सार्वजानिक

खरिद अनुगमन कार्यालयबाट कालो सुचिमा राखिने गरिएकोमा भारतीय कम्पनिहरू लाइ एक्जिम बैंक र भारत सरकारबाट पनि कालो सुचिमा राख्ने प्रावधान नभएको

- धरौटी रकम नेपाल सरकारको कोषमा कटी हुने व्यवस्था नभएकोले ठेक्का सम्पन्न पश्चात् त्रुटी सच्याउने अवधिमा निर्माण व्यवसायीबाट समयमै त्रुटी सच्याउने/मर्मत कार्य नभएमा योजना कार्यालयबाट कार्यान्वयन गर्न सकिने अवस्था नरहेको
- भ्याटको बजेट न्यून विनीयोजन भएको
- सडक रेखांकनमा पर्ने घर टहरा मुआब्जा रकम अपुग रहेको
- रुख कटान स्वीकृतिको समस्या रहेको

### ११.१.११. समस्या समाधानका उपायहरू र योजना कर्यालाय/महाशाखाबाट भएका प्रयासरु :

- EXIM Bank लाई ३०% Value Indian Content गर्न अनुरोध गरीएको
- घर टहरा मुआब्जाको लागि अर्थ मन्त्रलाये संग समन्वय गरि थप बजेट माग गरिएको

## १२. आ.व. २०८०/८१ मा बजेट उपशीर्षक अनुसार विनियोजन र खर्चको अवस्था

### १२.१. P1 प्राथमिकता प्राप्त योजनाहरूको वार्षिक प्रगति विवरण सारांश

| विवरण (संशोधित विनियोजनको आधारमा) | बजेट उपशीर्षक संख्या | औसत प्रतिशत |
|---|---|---|
| ८० प्रतिशत भन्दा बढी प्रगति भएका | ३८ | ९३% |
| ५० प्रतिशत देखि ८० प्रतिशत सम्म प्रगति भएका | १२ | ६५.४५% |
| ५० प्रतिशत भन्दा कम प्रगति भएका | १० | २७.८२% |
| कूल आयोजना संख्या | ६० | |

### १२.२. विनियोजन र खर्चको अवस्था

(रु.हजारमा)

| बजेट उपशीर्षक | शुरू बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०१०११३ सडक विभाग | १८८७०० | २०३२३ | ४५२ | २०८५७१ | १९५०२६ | १३५४५ | ९३.५१ |
| ३३७०१०११४ सडक विभाग | ४९७१०० | ० | १२५७८५ | ३७१३१५ | ३०६१०४ | ६५२११ | ८२.४४ |
| ३३७०१०१२३ डिभिजन सडक कार्यालयहरू | ६३३५०० | ७६०३ | ६१० | ६४०४९३ | ५५०९२१ | ८९५७२ | ८६.०२ |
| ३३७०१०१२४ डिभिजन सडक कार्यालयहरू | १८४००० | २३२७०० | ७००० | ४०९७०० | ३२८९७८ | ८०७२२ | ८०.३ |
| ३३७०१०१३३ हेभी इक्विप्मेन्ट डिभिजनहरू | ४६८१०० | ५११२ | ० | ४७३२१२ | ४१२९५५ | ६०२५७ | ८७.२७ |
| ३३७०१०१३४ हेभी इक्विप्मेन्ट डिभिजनहरू | १३२९०० | ० | ० | १३२९०० | १२९४६९ | ३४३१ | ९७.४२ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरु बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०१०१४३ मेकानिकल तालिम | २५५०० | २१०० | ० | २७६०० | २४४२९ | ३१७१ | ८८.५१ |
| ३३७०१०१४४ मेकानिकल तालिम | १५००० | ० | ० | १५००० | १२३८० | २६२० | ८२.५३ |
| ३३७०१०१५३ गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र | ३५७०० | ८३० | ८३० | ३५७०० | ३४४८५ | १२१५ | ९६.६ |
| ३३७०१०१५४ गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्र | ३८१०० | ० | २९००० | ९१०० | ७१८६ | १९१४ | ७८.९७ |
| ३३७०१०१७४ प्रदेश राजधानी जोड्ने राजमार्ग स्तरोन्नति कार्यक्रम | १७५००० | ० | ८४०० | १६६६०० | १२३९९८ | ४२६०२ | ७४.४३ |
| ३३७०१०१८४ अरूण कोरिडोर | १५०००० | ० | ९०००० | ६०००० | ३७९३६ | २२०६४ | ६३.२३ |
| ३३७०१०१९४ बुटवल लिंक रोड (बाइपास) | २०००० | १७९५० | ३८५० | ३४१०० | ३४०९० | १० | ९९.९७ |
| ३३७०११०१३ सगरमाथा राजमार्ग(गाईघाट-दिक्तेल खण्ड) | १११०० | ० | ० | १११०० | ९३३७ | १७६३ | ८४.१२ |
| ३३७०११०१४ सगरमाथा राजमार्ग(गाईघाट-दिक्तेल खण्ड) | ८८९०० | ० | ० | ८८९०० | ४१५७१ | ४७३२९ | ४६.७६ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरु बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११०२३ वी.पी. राजमार्ग (सुर्यविनायक-धुलिखेल धुलिखेल-सिन्धुली- बर्दिवास सडक आयोजना) | १८४०० | १७६८ | ० | २०१६८ | १९५४८ | ६२० | ९६.९३ |
| ३३७०११०२४ वी.पी. राजमार्ग (सुर्यविनायक-धुलिखेल धुलिखेल-सिन्धुली- बर्दिवास सडक आयोजना) | ५६०० | १५०००० | ३१८०० | १२३८०० | १२००१६ | ३७८४ | ९६.९४ |
| ३३७०११०३३ महाकाली कोरिडोर (ब्रम्हदेव-झुलाघाट-दार्चुला-टिङकर) | १४९०० | ० | ० | १४९०० | १२७२२ | २१७८ | ८५.३८ |
| ३३७०११०३४ महाकाली कोरिडोर (ब्रम्हदेव-झुलाघाट-दार्चुला-टिङकर) | ४३६५०० | १५७००० | ७००० | ५८६५०० | ५७७२२० | ९२८० | ९८.४२ |
| ३३७०११०४३ कान्ति राजपथ | १०३०० | ७६ | ७७६ | ९६०० | ८१६९ | १४३१ | ८५.०९ |
| ३३७०११०४४ कान्ति राजपथ | २३९६०० | ० | ० | २३९६०० | १६४५०८ | ७५०९२ | ६८.६६ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरु बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११०५४ गंगटे-समुन्द्रटार-गल्फुभन्ज्याङ सडक | ३००००० | ० | २३०००० | ७०००० | १७०४३ | ५२९५७ | २४.३५ |
| ३३७०११०६३ कक्रहवा- रुद्रपुर-सालझण्डी-सन्धिखर्क-ढोरपाटन सडक | ११३०० | ० | ० | ११३०० | ९१७१ | २१२९ | ८१.१६ |
| ३३७०११०६४ कक्रहवा- रुद्रपुर-सालझण्डी-सन्धिखर्क-ढोरपाटन सडक | १७८७०० | ३३०००० | ० | ५०८७०० | ५०८५७८ | १२२ | ९९.९८ |
| ३३७०११०७४ दमक-चिसापानी सडक | ६०००० | ० | ० | ६०००० | २४८२५ | ३५१७५ | ४१.३८ |
| ३३७०११०८३ मदन भण्डारी राजमार्ग (बाहुनडाँगी देखि रुपाल सम्म) | ६०३०० | २२६८ | ९०० | ६१६६८ | ५३५२४ | ८१४४ | ८६.७९ |
| ३३७०११०८४ मदन भण्डारी राजमार्ग (बाहुनडाँगी देखि रुपाल सम्म) | २३५०००० | १०५५००० | २७५००० | ३१३०००० | ३०७०९३१ | ५९०६९ | ९८.११ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरु बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११०९३ गल्छी-त्रिशुली-मैलुङ्ग-स्याफ्रुवेशी-रसुवागढी सडक आयोजना | १३१०० | ० | ० | १३१०० | ९३१४ | ३७८६ | ७१.१ |
| ३३७०११०९४ गल्छी-त्रिशुली-मैलुङ्ग-स्याफ्रुवेशी-रसुवागढी सडक आयोजना | ५००००० | ६०००० | ० | ५६०००० | ५५०३७८ | ९६२२ | ९८.२८ |
| ३३७०१११०४ टनकपुर लिंक सडक | १५०० | ० | ० | १५०० | १४९६ | ४ | ९९.७३ |
| ३३७०११११३ सडक सुधार आयोजना | ६०४०० | ६० | ६० | ६०४०० | ४३३४२ | १७०५८ | ७१.७६ |
| ३३७०११११४ सडक सुधार आयोजना | ४७७९९०० | ५५४९६२ | ७७६०१७ | ४५५८८४५ | २६०६४५० | १९५२३९५ | ५७.१७ |
| ३३७०१११२३ ११किलो छेपेटार-भालुस्वारा-बारपाक सडक | ११५०० | २८९३ | ० | १४३९३ | १३९६४ | ४२९ | ९७.०२ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरु बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११२४ ११किलो छेपेटार-भालुस्वारा-बारपाक सडक | २३८४०० | ० | ८२५०० | १५५९०० | १०१४५७ | ५४४४३ | ६५.०८ |
| ३३७०११३३ शहिद मार्ग (घोराही- नुवागाउँ-तिला- घर्तिगाउ-थवाङ- मुसिकोट-मैकोट) | १४८०० | ० | ० | १४८०० | ९७२३ | ५०७७ | ६५.७ |
| ३३७०११३४ शहिद मार्ग (घोराही- नुवागाउँ-तिला- घर्तिगाउ-थवाङ- मुसिकोट-मैकोट) | २८५१०० | २३०००० | ० | ५१५१०० | ४९०३४८ | २४७५२ | ९५.१९ |
| ३३७०११४३ पुष्पलाल राजमार्ग(मध्य पहाडी राजमार्ग) | ८८३०० | २९३० | ० | ९१२३० | ७९५२३ | ११७०७ | ८७.१७ |
| ३३७०११४४ पुष्पलाल राजमार्ग(मध्य पहाडी राजमार्ग) | ३८६९२०० | १२९८७१३ | ६८९४९९ | ४४७८४१४ | ४२०५९८२ | २७२४३२ | ९३.९२ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरू बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११११५४ सुर्खेत- दैलेख बजार- महावुलेक- गाल्जे भात्तडी रतडा- नाग्म- गमगढी- नाक्चेलाग्ना सडक | ५००१०० | ० | ६७३०७ | ४३२७९३ | ३५२६९९ | ८००९४ | ८१.४९ |
| ३३७०११११६३ भेरी करिडोर (जाजरकोट-दुनै-मरिम-तिन्जे धो) | ११२०० | ० | ० | ११२०० | ८५९६ | २६०४ | ७६.७५ |
| ३३७०११११६४ भेरी करिडोर (जाजरकोट-दुनै-मरिम-तिन्जे धो) | ४८९००० | ० | ० | ४८९००० | ४६६९७१ | २२०२९ | ९५.५ |
| ३३७०११११८३ उत्तर दक्षिण राजमार्ग(कर्णाली कालीगण्डकी र कोशी) | ८०३०० | २८१९ | २९६ | ८२८२३ | ६८४६९ | १४३५४ | ८२.६७ |
| ३३७०११११८४ उत्तर दक्षिण राजमार्ग(कर्णाली कालीगण्डकी र कोशी) | ३५२६६०० | ५८०००० | ३३४२१४ | ३७७२३८६ | ३५४४३८६ | २२८००० | ९३.९६ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरु बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०१११९३ बेनीघाट-आरुघाट-लार्के भन्ज्याङ सडक | २००० | ० | ० | २००० | १९८७ | १३ | ९९.३५ |
| ३३७०१११९४ बेनीघाट-आरुघाट-लार्के भन्ज्याङ सडक | २५०००० | ० | १०००० | २४०००० | २२८०६६ | ११९३४ | ९५.०३ |
| ३३७०११२०३ काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजना | १५९०० | ११७५८ | ११७५८ | १५९०० | ७१२२ | ८७७८ | ४४.७९ |
| ३३७०११२०४ काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजना | ८३९०० | ३८१६३७ | १३०२० | ४५२५१७ | ४३८५५७ | १३९६० | ९६.९२ |
| ३३७०११२१३ डुम्रे- बेशीशहर-चामे -मनाङ सडक | १३८०० | ० | ० | १३८०० | १२८७१ | ९२९ | ९३.२७ |
| ३३७०११२१४ डुम्रे- बेशीशहर-चामे -मनाङ सडक | ३२६००० | १५०००० | ० | ४७६००० | ४५७६४९ | १८३५१ | ९६.१४ |
| ३३७०११२२४ स्थानीय सडक पुल निर्माण | ४५९३८०० | ३८५१५१० | २०८९७७४ | ६३५५५३६ | ५१५५८९९ | ११९९६३७ | ८१.१२ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरू बजेट (रू.) | र. थप (रू.) | र. घट (रू.) | खुद बजेट (रू.) | खर्च (रू.) | बाँकि बजेट (रू.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११२३४ रणनैतिक सडक पुलहरूको विस्तृत संभाव्यता अध्ययन | ३५०००० | ० | ४१३०० | ३०८७०० | १०७०९८ | २०१६०२ | ३४.६९ |
| ३३७०११२४४ काठमाडौ बाहिरी चक्रपथ | १००० | ० | ० | १००० | ० | १००० | ० |
| ३३७०११२५३ महाकाली पुल निर्माण आयोजना | १५१०० | ० | ० | १५१०० | १३१९७ | १९०३ | ८७.४ |
| ३३७०११२५४ महाकाली पुल निर्माण आयोजना | १८६००० | १६५१८१ | ० | ३५११८१ | ३५०११९ | १०६२ | ९९.७ |
| ३३७०११२६३ सेती राजमार्ग(टिकापुरलोडे-चैनपुर-ताक्लाकोट) | १८३०० | ६ | ० | १८३०६ | १४२२९ | ४०७७ | ७७.७३ |
| ३३७०११२६४ सेती राजमार्ग(टिकापुरलोडे-चैनपुर-ताक्लाकोट) | २८१८०० | ७०००० | ० | ३५१८०० | ३४९९२३ | १८७७ | ९९.४७ |
| ३३७०११२७४ चेपाङ मार्ग (ठोरी-भण्डारा-लोथर-मलेखु) | २४००० | १२२८८ | ० | ३६२८८ | ३६०८९ | १९९ | ९९.४५ |
| ३३७०११२८३ हुलाकी राजमार्ग (पुलहरू समेत) | ८८००० | २७७७ | ० | ९०७७७ | ८२०३० | ८७४७ | ९०.३६ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरू बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११२८४ हुलाकी राजमार्ग (पुलहरू समेत) | ३४०१००० | २४५०४९५ | ५३९००० | ५३१२४९५ | ५२२०२१४ | ९२२८१ | ९८.२६ |
| ३३७०११३०३ औद्योगिक कोरिडोर (व्यापारीक मार्ग) विस्तार आयोजना | २०८०० | ० | ० | २०८०० | १४८५१ | ५९४९ | ७१.४ |
| ३३७०११३०४ औद्योगिक कोरिडोर (व्यापारीक मार्ग) विस्तार आयोजना | २७८६०० | ७०००० | ० | ३४८६०० | ३००६१४ | ४७९८६ | ८६.२३ |
| ३३७०११३२३ रणनीतिक सडक पुल निर्माण तथा पुल पुलेसा संरक्षण | ७७१०० | ८८१ | ७०० | ७७२८१ | ६२१०३ | १५१७८ | ८०.३६ |
| ३३७०११३२४ रणनीतिक सडक पुल निर्माण तथा पुल पुलेसा संरक्षण | २००२४०० | १४००२८४ | ४०५१५० | २९९७५३४ | २४७४८४५ | ५२२६८९ | ८२.५६ |
| ३३७०११३४३ चक्रपथ विस्तार आयोजना | १०००० | ० | ० | १०००० | ७७१५ | २२८५ | ७७.१५ |
| ३३७०११३४४ चक्रपथ विस्तार आयोजना | २०५८१०० | १३२५५० | ० | २१९०६५० | २२२०४७ | १९६८६०३ | १०.१४ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरू बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११३५३ नेपाल भारत क्षेत्रीय व्यापार तथा यातायात आयोजना: मुग्लिङ नारायणगढ सडक खण्ड | ८९०० | ० | ० | ८९०० | ७९७२ | ९२८ | ८९.५७ |
| ३३७०११३५४ नेपाल भारत क्षेत्रीय व्यापार तथा यातायात आयोजना: मुग्लिङ नारायणगढ सडक खण्ड | ५२०० | ० | ० | ५२०० | २१४० | ३०६० | ४१.१५ |
| ३३७०११३६३ सडक तथा ट्राफिक सुरक्षा | ९३०० | ० | ० | ९३०० | ५५६९ | ३७३१ | ५९.८८ |
| ३३७०११३६४ सडक तथा ट्राफिक सुरक्षा | १८१३०० | ० | ३०००० | १५१३०० | ८८६४१ | ६२६५९ | ५८.५९ |
| ३३७०११३८४ राजमार्ग स्तरोन्नतितथा पुनर्स्थापना कार्यक्रम | ३७८५१०० | ८०२५३० | ३१६०३७ | ४२७१५९३ | ३७०७३१९ | ५६४२७४ | ८६.७९ |
| ३३७०११३९३ नागढुङ्गा सुरुङमार्ग निर्माण आयोजना | १४८०० | ० | ० | १४८०० | १२५७८ | २२२२ | ८४.९९ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरू बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११३९४ नागढुङ्गा सुरुङमार्ग निर्माण आयोजना | ५११२३०० | ० | ५७४१४६ | ४५३८१५४ | २६२५४७५ | १९१२६७९ | ५७.८५ |
| ३३७०११४०३ सासेक सडक सुधार आयोजना | ४८६०० | २०२ | ० | ४८८०२ | ४३१३१ | ५६७१ | ८८.३८ |
| ३३७०११४०४ सासेक सडक सुधार आयोजना | ७५४९२०० | ० | १०००००० | ७४४९२०० | ३४९९२९० | ३९४९९१० | ४६.९८ |
| ३३७०११४१४ मनाङ्ग-मुस्ताङ्ग-डोल्पा-जुम्ला सडक | ४०००० | २८१५० | ० | ६८१५० | ६७९२९ | २२१ | ९९.६८ |
| ३३७०११४२४ स्वर्ण सगरमाथा वृहत चक्रपथ (ओखलढुंगा-सोलु सल्लेरी- खोटाङ दिक्तेल- ओखलढुंगा) | ४६५०० | ० | ० | ४६५०० | ४६४८० | २० | ९९.९६ |
| ३३७०११४४४ साँघुटार-ओखलढुङ्गा-कुइभिर सडक | ३०००० | १२८०९ | ० | ४२८०९ | ४२३६१ | ४४८ | ९९ |
| ३३७०११४५३ सासेक राजमार्ग सुधार आयोजना | २०१०० | ० | ० | २०१०० | १४२३७ | ५८६३ | ७०.८३ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरू बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११४५४ सासेक राजमार्ग सुधार आयोजना | ७२९९६०० | ० | ६१२५०० | ६६८७१०० | ४०६७५०९ | २६१९५९१ | ६०.८३ |
| ३३७०११४६४ दोश्रो पुल सुधार तथा संभार आयोजना | १४२५००० | ० | ८८३४९५ | ५४१५०५ | ७१८०१ | ४६९७०४ | १३.२६ |
| ३३७०११६७३ क्षेत्रीय व्यापारिक मार्ग विस्तार आयोजना | २४१०० | ८२५ | २१८ | २४७०७ | २१०९० | ३६१७ | ८५.३६ |
| ३३७०११६७४ क्षेत्रीय व्यापारिक मार्ग विस्तार आयोजना | ११०४५६०० | ० | १४८४३५० | ९५६१२५० | २०२८७१२ | ७५३२५३८ | २१.२२ |
| ३३७०११६८३ सुरुङ्ग मार्ग विकास कार्यक्रम | ६७०० | ० | ० | ६७०० | ३८३३ | २८६७ | ५७.२१ |
| ३३७०११६८४ सुरुङ्ग मार्ग विकास कार्यक्रम | १९४३५०० | ३१०००० | १०६७४६५ | ११८६०३५ | ८८४२६० | ३०१७७५ | ७४.५६ |
| ३३७०११६९३ वैकल्पिक सहायक राजमार्ग विकास कार्यक्रम | ३०७०० | ३०४ | ३०४ | ३०७०० | २३०५५ | ७६४५ | ७५.१ |
| ३३७०११६९४ वैकल्पिक सहायक राजमार्ग विकास कार्यक्रम | ५१७५००० | ८५४५१२ | ८९४६७६ | ५१३४८३६ | ४१८००५३ | ९५४७८३ | ८१.४१ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरु बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११७०३ सासेक मुग्लिङ - पोखरा सडक योजना | १२३०० | १५१ | ० | १२४५१ | ९७४९ | २७०२ | ७८.३ |
| ३३७०११७०४ सासेक मुग्लिङ - पोखरा सडक योजना | ५४०४७०० | १०००० | १६०००० | ५२५४७०० | ३८३३९४६ | १४२०७५४ | ७२.९६ |
| ३३७०११७१३ काकरभिट्टा इनरुवा पथलैया नारायणघाट खण्ड | १९२०० | ० | ० | १९२०० | ९५१९ | ९६८१ | ४९.५८ |
| ३३७०११७१४ काकरभिट्टा इनरुवा पथलैया नारायणघाट खण्ड | ४१६९८०० | ० | ० | ४१६९८०० | ३८१५०५४ | ३५४७४६ | ९१.४९ |
| ३३७०११७२३ मिर्चैया कटारी घुर्मी | ९७०० | ० | ० | ९७०० | ९२२९ | ४७१ | ९५.१४ |
| ३३७०११७२४ मिर्चैया कटारी घुर्मी | १८५३०० | ० | ० | १८५३०० | १८३१४४ | २१५६ | ९८.८४ |
| ३३७०११७३४ सुर्यविनायक धुलिखेल र कोटेश्वर बानेश्वर त्रिपुरेश्वर सडक | ६००००० | १२७१८०० | १५०००० | १७२१८०० | १५७९३२३ | १४२४७७ | ९१.७३ |
| ३३७०११७४३ चतरा मूलघाट माझीटार दोभान ओलांगचुंगगोला (तमोर कोरिडोर) | १२००० | १०३४ | ० | १३०३४ | १२७५७ | २७७ | ९७.८७ |

| बजेट उपशीर्षक | शुरु बजेट (रु.) | र. थप (रु.) | र. घट (रु.) | खुद बजेट (रु.) | खर्च (रु.) | बाँकि बजेट (रु.) | खर्च % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ३३७०११७४४ चतरा मूलघाट माझीटार दोभान ओलांगचुंगगोला (तमोर कोरिडोर) | ७८८००० | ६२०००० | ० | १४०८००० | १३८९९०५ | १८०९५ | ९८.७१ |
| ३३७०११७५४ केचना कंचनजंघा (मेची करिडोर ) | ४५००० | ५०४५० | ० | ९५४५० | ९४७१३ | ७३७ | ९९.२३ |
| ३३७०११७६४ निर्वाचन क्षेत्र रणनैतिक सडक | १७४०००० | ४५०५५१८ | १६३००० | ६०८२५१८ | ५६६७१२० | ४१५३९८ | ९३.१७ |
| ३३७०११७७४ रासी लोकमार्ग | ९००००० | ० | २८०००० | ६२०००० | ५१०५०१ | १०९४९९ | ८२.३४ |
| ३३७०११७८३ पूर्व दक्षिण एसियाको यातायात तथा व्यापार आबद्धता अभिवृद्धि कार्यक्रम | ८९०० | ० | ० | ८९०० | ६६४० | २२६० | ७४.६१ |
| ३३७०११७८४ पूर्व दक्षिण एसियाको यातायात तथा व्यापार आबद्धता अभिवृद्धि कार्यक्रम | ५५६१७०० | ० | २००२०० | ५३६१५०० | ११९५०५२ | ४१६६४४८ | २२.२९ |
| जम्मा | ९८१७४३०० | २१८८२७५९ | १२७८८३८९ | १०७२६८६५० | ७४७०५५३० | ३२५६३१४० | ६९.६४ |

## १३. विगत १० बर्षमा सडक विभाग अन्तरगत भएका कार्यहरूको विवरण

### १३.१. आ.व. २०७०/७१ देखि २०८०/८१ सम्म बजेट विनियोजन र खर्चको स्थिति

(रु.हजारमा)

| आ.व. | कुल विनियोजन | कुल खर्च | कुल खर्च प्रतिशत |
|---|---|---|---|
| २०७०/७१ | ३३,९४४,१७१.०० | २८,७००,४४०.०० | ८४.५५ |
| २०७१/७२ | ४०,२३७,८८४.०० | ३२,३२८,७५०.०० | ८०.३४ |
| २०७२/७३ | ४९,३११,१८६.०० | ३४,४१८,१०२.०० | ६९.७९ |
| २०७३/७४ | ७२,१९५,११६.०० | ६३,८९२,०७५.७८ | ८८.४९ |
| २०७४/७५ | ८९,२८५,९५१.३२ | ८१,८९७,५०२.०३ | ९१.७२ |
| २०७५/७६ | १०८,२०६,९९४.०० | ७९,९३९,१५२.०० | ७३.८ |
| २०७६/७७ | १२७,१३१,६७६.०० | ६९,४८७,४४७.०० | ५४.६५ |
| २०७७/७८ | १२१,१२२,४८६.४५ | ८१,६०५,११६.५६ | ६७.३७ |
| २०७८/७९ | १३९,१३३,०३३.५१ | ७२,६२३,८४९.२२ | ५२.१९ |
| २०७९/८० | १२२,७५३,१४६.६२ | ८३,९८०,८६३.१३ | ६८.४१ |
| २०८०/८१ | १०४,९७५,१५४.०० | ७२,६१४,५४९.०० | ६९.१७ |

### १३.२. श्रोत अनुसार विनियोजनको स्थिति

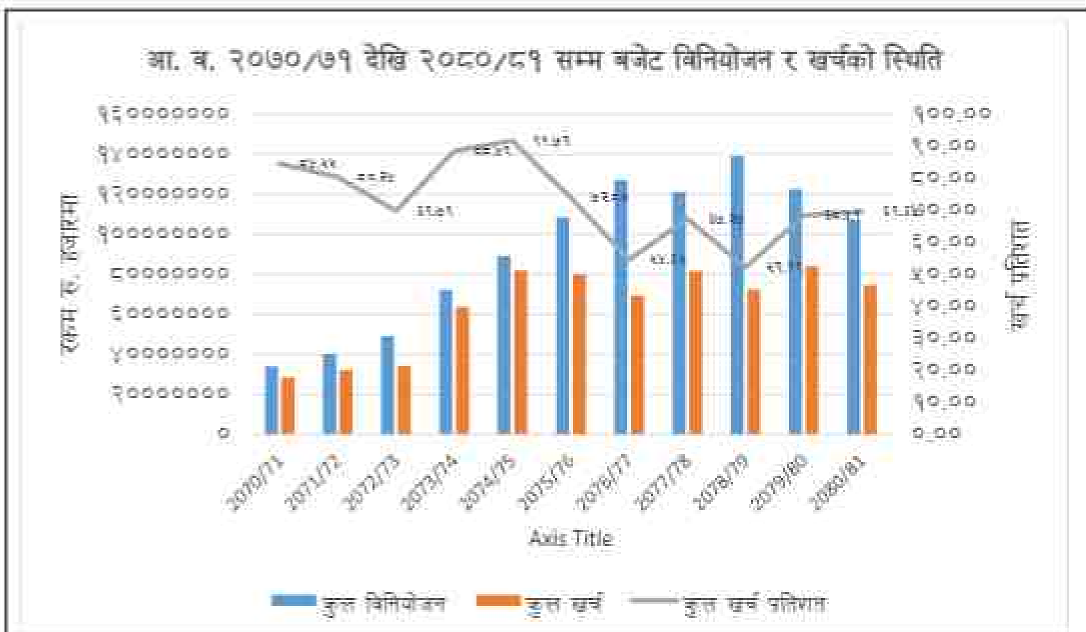
(रु.हजारमा)

| आ.व. | बैदेशिक अनुदान | बैदेशिक ऋण | नेपाल सरकार | कुल विनियोजन |
|---|---|---|---|---|
| २०७०/७१ | ३६५३१७१ | ५८१६६०० | २१४७४४०० | ३३९४४१७१ |
| २०७१/७२ | | | | ४०२३७८८४ |
| २०७२/७३ | ५५५५५५२ | १०४५९८०३ | ३३२९५८३१ | ४९३१११८६ |
| २०७३/७४ | २५८०३४४ | १३८६७८०७ | ५५७४६९६५ | ७२१९५११६ |
| २०७४/७५ | १५२८६२५ | १३६२२८१५ | ७४१३४५११ | ८९२८५९५१ |
| २०७५/७६ | ४१४५३४० | २०७७९०८२ | ८३३८२५७२ | १०८२०६९९४ |
| २०७६/७७ | ४७००००० | ४७१०७७०० | ७५३२३९७६ | १२७१३१६७६ |
| २०७७/७८ | ३०१९६०० | ५७३७४४२३ | ६०७२८४६३ | १२११२२४८६ |
| २०७८/७९ | ३१५६९०० | ७२५५३५४९ | ६३४२२५८४ | १३९१३३०३४ |
| २०७९/८० | ० | ६८४८८१९८ | ५४२६४९४९ | १२२७५३१४७ |
| २०८०/८१ | १९६८००० | ५७८३८७०० | ४७४६१९७० | १०७२६८६७० |

## १३.३. श्रोत अनुसार खर्चको स्थिति

(रु.हजारमा)

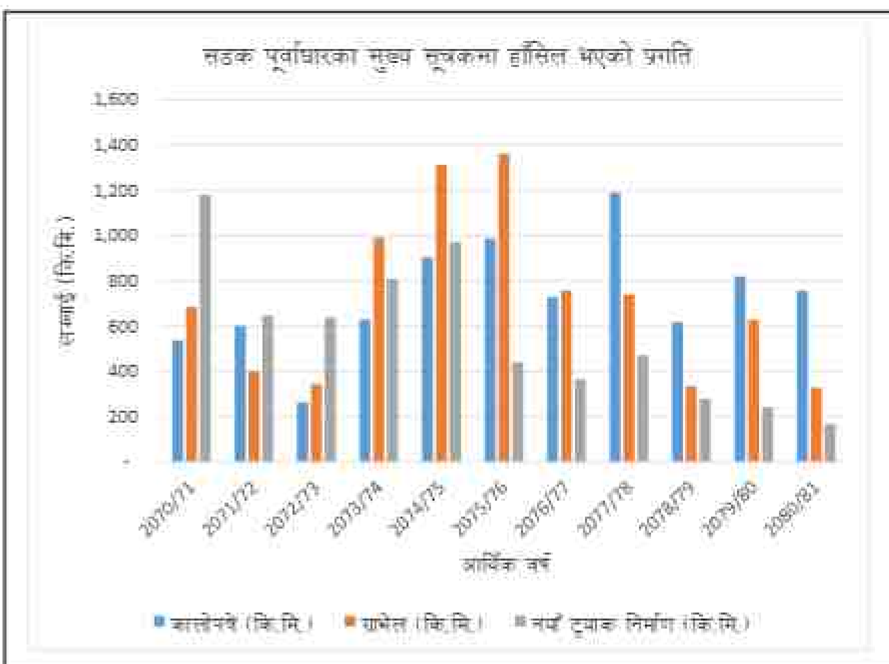
| आ.व. | बैदेशिक अनुदान | बैदेशिक ऋण | नेपाल सरकार | कुल खर्च |
|---|---|---|---|---|
| २०७०/७१ | ५६८६३३६ | ४८६२५४८ | १८१५१५५६ | २८७००४४० |
| २०७१/७२ | | | | ३२३२८७५० |
| २०७२/७३ | २१५१५३७ | ३४७४१७४ | २८७९२३९१ | ३४४१८१०२ |
| २०७३/७४ | २१८१०२१ | १०७८०६९० | ५०९३०३६५ | ६३८९२०७६ |
| २०७४/७५ | १५१६२३७ | १११४५८९१ | ६९२३५३७४ | ८१८९७५०२ |
| २०७५/७६ | २७५५३४७ | ८१४४७९३ | ६९०३९०१२ | ७९९३९१५२ |
| २०७६/७७ | ११७५७२७ | २३४६३९६० | ४४८४७७६० | ६९४८७४४७ |
| २०७७/७८ | २०६१८९६ | २८८०८०२० | ५०७३५२०० | ८१६०५११७ |
| २०७८/७९ | ४२०३४१ | ३१८६०६०४ | ४०३४२९०४ | ७२६२३८४९ |
| २०७९/८० | ० | ३५२५६०६७ | ४८७२४७९६ | ८३९८०८६३ |
| २०८०/८१ | ० | ३३९३६८२६ | ५०७६८७०७ | ७४७०५५३३ |



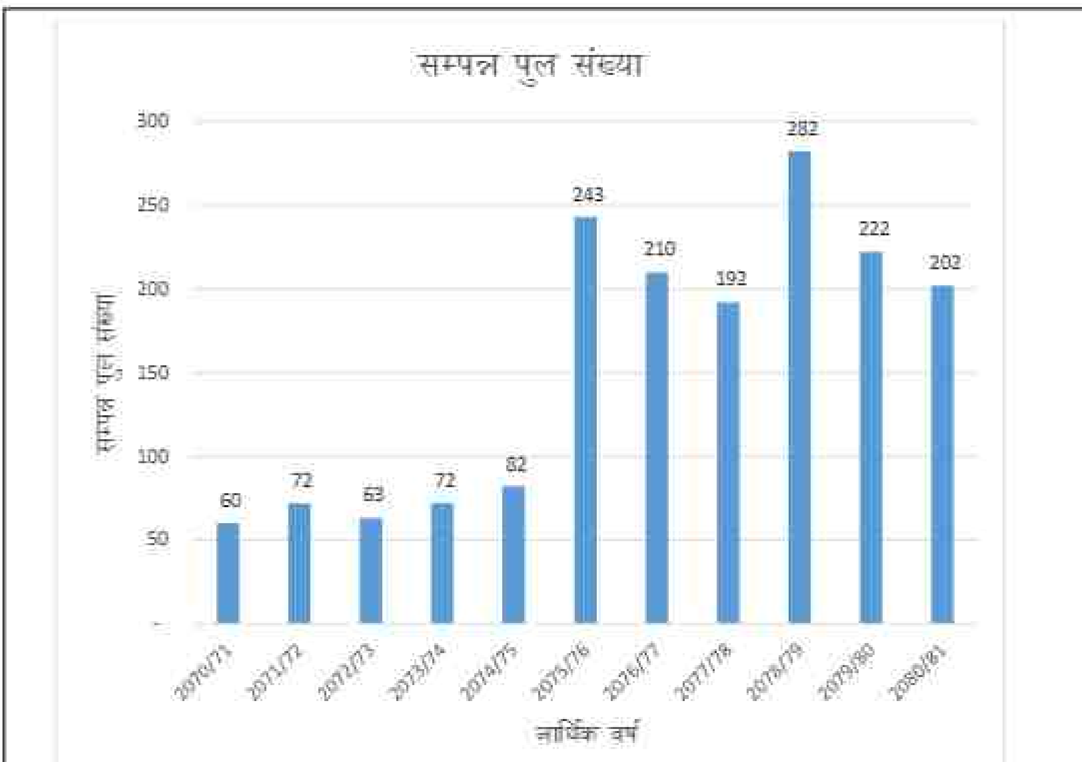
## १३.४. आ.व. २०७०/७१ देखि २०८०/८१ सम्म सडक निर्माण तर्फ भएका उपलब्धिहरू

### १३.४. १. मुख्य सूचकहरूमा भएका प्रगतिहरू

| 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 |
| २०८०/८१ | ७५६ | ३२८ | १६७ | ६५१ | २०२ |



| 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 | ११५ | 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 |
| २०८०/८१ | ७५६ | ३२८ | १६७ | ६५१ | २०२ |



# आ. व. २०८०/८१ मा भएका महत्वपूर्ण कार्यका फोटोहरु

(पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग अन्तर्गत आरुघाट - गोखले खण्डमा कालोपत्रे कार्य

(पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग अन्तर्गत रुडीखोला - भैंसे खण्ड, कास्कीमा बेस कोर्स कार्य

(पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग अन्तर्गत कालोपत्रे कार्य हिले - लेगुवाघाट खण्ड

हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गत रतुवा केशलिया सडक, डायनिया बजार

हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गत बलन - कमला खण्डमा कालोपत्रे कार्य

हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गत टिकापुर- लम्की- खक्रौला सडक, कैलाली

# आ. व. २०८०/८१ मा भएका महत्वपूर्ण कार्यका फोटोहरु

कोशी करिडोर अन्तर्गत सडक ढलान कार्य

कालिगण्डकी करिडोर अन्तर्गत रिडी - हर्मिचौर खण्ड कालोपत्रे

कालिगण्डकी करिडोर अन्तर्गत बेनी - जोमसोम खण्ड

कालिगण्डकी करिडोर अन्तर्गत जोमसोम - कोराला खण्ड

कर्णाली करिडोर (खुलालु - खम्लिसल्ला) अन्तर्गत सडक ढलान कार्य

कर्णाली करिडोर अन्तर्गत सम्पन्न भएको सल्ली खोला पुल (चेनेज ६२+०७०)

# आ. व. २०८०/८१ मा भएका महत्वपूर्ण कार्यका फोटोहरु

नारायणघाट - बुटवल सडक खण्ड अन्तर्गत कालोपत्रे कार्य

कमला - कन्चनपुर सडक खण्ड अन्तर्गत कालोपत्रे कार्य

मुग्लिन - पोखरा सडक खण्ड अन्तर्गत कालोपत्रे कार्य

काकरभित्ता - लौकही सडक खण्ड अन्तर्गत माटो फिलिंग कार्य

नागढुंगा - मुग्लिन सडक खण्डमा बायोईन्जीनियरिंग कार्य

नागढुंगा - मुग्लिन सडक खण्डमा कालोपत्रे कार्य

# आ. व. २०८०/८१ मा भएका महत्वपूर्ण कार्यका फोटोहरु

सम्पन्न हुने चरणमा रहेको महाकाली पुल

मदन भण्डारी राजमार्ग अन्तर्गत झापा - मोरङ खण्डमा पर्ने गङटे खोला पुल

मदन भण्डारी राजमार्ग अन्तर्गत रिढी - बलकोट खण्ड कालोपत्रे तयारी

सडक सुधार तथा विकास आयोजना अन्तर्गत म. रा. मा. - गुलरिया खण्ड कालोपत्रे

सूर्यविनायक - धुलिखेल खण्ड सबबेस कार्य

तमोर कोरिडोर (चतरा - मुलघाट - दोभान) खण्ड कालोपत्रे

# आ. व. २०८०/८१ मा भएका महत्वपूर्ण कार्यका फोटोहरु

तिंसग नाका राष्ट्रिय सडक संजालमा जोडिएको तमोर कोरिडोर (उत्तर खण्ड)

सिद्धबाबा टनेल निर्माण कार्य

## आ. व. २०८०/८१ को वार्षिक प्रगति समीक्षा गोष्ठीमा सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यूबाट निर्देशन प्रदान गर्दाका केहि झलकहरू