# २०७३।११।०९ देखि २०७३।११।१५ सम्मको बारा र पर्सा जिल्लाका आयोजनाहरु र हुलाकी राजमार्ग आयोजनामा गरिएको स्थलगत भ्रमण प्रतिवेदन

थरुहट राजमार्गमा वेवारिसे अवस्थामा रहेको अस्तव्यस्तताको भलुवाही खोलाको पुल

नेपाल सरकार
राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालय
जिल्लागत आयोजना अनुगमन विवरण

आयोजनाको नाम : भलुवाही पुल आयोजना, पर्सा | जिल्ला : मकवानपुर
आयोजना प्रमुखको नाम : कमलेश कर्ण | आयोजनामा रहेको अवधि :२०७०।७१

१.पृष्ठभुमि :

क) **आयोजनाको संक्षिप्त चीनारी** :
पर्सा जिल्लाको विरुवागुठी गा.वि.स.देखि भारतीय सिमा महादेवपट्टी गा.वि.स. सम्म २८ कि.मी दुरीको लम्वाईमा रहेको थरुहट लोकमार्गमा भलुवाही पुल आयोजना निर्माणाधिन अवस्थामा रहेको देखिन्छ । आ.व. ०६५।०६६ मा ६१.८ मिटर लम्वाईमा पुलका ४ खम्वा २० मिटरको दुरीमा रहने गरी २०६६।०३।३० मा १ पक्की पुल वनाउनलाई ठेक्का नं.CDRO7/650/065-66_100 वाट ठेकेदार वाई.पी/ मोना कन्ट्रक्सन जे.भी.वीरगंजले ल.इ.रु.३,६५,६०,७५८।९८ भएको यस आयोजना निर्माणलाई रु.२,२२,५८,८३२।४७ को कवोल गरी २०६८ वैशाख मसान्तमा सम्पन्न गरी ठेक्का लीएको देखिएको छ । ठेक्का प्रगतीमा २०६९।०३।०७ सम्म ४ वटा वीलको जम्मा रु.१,१४,३०,७२७।०७ भुक्तानी लीई Price Adjusment वापत रु.५,९५,९१४।९० समेत लीई ०६९।०३।०७ सम्म मात्र निर्माण कार्य भए गरेको देखियो । आफ्नो ठेक्कालाई कानुनी हैसियत दीन बैंक ग्यारेन्टीको म्याद 15-7-2017 सम्म वढाई ठेक्का सम्झौताको वैंक ग्यारेन्टी रकम रु.११,१५,०००।- रहेको छ । आ.व.०६८।०६९ सम्म वित्तिय प्रगती ४५.२९% र भौतीक प्रगती ५२.१३% रहेको भनीएको यस आयोजना आ.व.०६९।७० देखि कुनै भौतिक कार्य सम्पादन नगरीदा सावीकको भौतिक प्रगती समेत नष्ट हुने सम्भावना वढेर गएको देखिन्छ । तसर्थ आयोजना संचालन गर्ने कार्यालय र संम्वन्धीत विभागले तत्काल नियम अनुसार आवश्यक कारवाही उठाउनु आवश्यक रहेको छ ।

**ख) आयोजनाको उदेश्य :**
यस आयोजनाको उदेश्य कृषिजन्य वस्तुको व्यापार व्यवसाय साथै अन्य सिमा क्षेत्रमा प्राप्त सामाग्रीहरु आयात गरी उपभोग गर्न थरुहट राजमार्ग को भलुवाही खोलाको आगमन लाई सहजता हुने खोला नियन्त्रण गराई पक्की पुल निर्माण हुने र जनताको हजारौ वीगाहा जमीनहरु कटान हुनवाट रोकिने र जनताको जीवनस्तर सुधार हुने भन्ने सम्म यस आयोजनाको उदेश्य रहेको देखिन्छ ।

**२) आयोजनाको समग्र चिनारी :**

**(अ) श्रोत व्यवस्थापन**

(क) व.उ.शि.नं. : ३३७१५७४
(ख) खर्चको श्रोत : (१) नेपाल सरकार : नेपाल सरकार (२) वैदेशिक : ×
(ग) गत आ.व.को भौतिक प्रगति प्रतिशत : ×
(घ) गत आ.व.सम्मको भौतिक प्रगति प्रतिशत : ५२.१३%
(ङ) गत आ.व. को वित्तिय प्रगति प्रतिशत : ×
(च) गत आ.व. सम्मको वित्तिय प्रगति प्रतिशत : ४५.२९%

(छ) आयोजनको आ.व.०७३।७४ को कार्यक्रम र वजेट सम्वन्धि विवरण

(१) चालु आ.व.को अख्तियारी र स्वीकृतीको चौमासिक विभाजन प्राप्त मिति : २०७३।०५।१७

(२) वजेट निकासा हुन नसकेको भए सोको कारण : आ.व.०६९।७० देखि नै कुनै कार्य नभएको

(ज) आयोजनाको चालु आ.व.को वजेट विवरण (रु.लाखमा)

| चालु आ.व.को विनियोजित वजेट | हाल सम्मको निकासा | हाल सम्मको खर्च | कैफियत |
|---|---|---|---|
| २० लाख | - | - | - |

(झ) व्यवस्थापकिय पक्ष :

(१) भौतिक :

| भौतिक साधन | संख्या | सवारी साधन | संख्या | खुद प्रयोग सवारी संख्या | थप कुनै साधन आवश्यकता भए साधनको नाम | संख्या |
|---|---|---|---|---|---|---|
| अन्य सडक डिभिजन कार्यालय अनुसार रहेको | | | | | सम्भव भए अनुसार | |

(२) जनशक्ति :

| दरवन्दीको पद | पदपूर्ति संख्या | रिक्त संख्या | रिक्त रहेको अवधि र कारण | दरवन्दी प्रयाप्त/अप्रयाप्त |
|---|---|---|---|---|
| अन्य सडक डिभिजन कार्यालय अनुसार रहेको | | | | प्रर्याप्त |

## (आ) अपेक्षित उपलव्धीहरु :

| क्र.स | प्रमुख क्रियाकलापहरु | अपेक्षित प्रतिफलहरु | वार्षिक लक्ष्यको तुलनामा प्रथम चौमासिकको भौतिक प्रगति प्रतिशत | आयोजनको हालसम्मको प्रतिफल र उपलब्धिहरु |
|---|---|---|---|---|
| १ | फाउन्डेशन | ४ वटा भएको हुने | - | १०० % |
| २ | सव इस्टक्चर | ४ वटा भएको हुने | - | १०० % |
| ३ | सुपर इस्टक्चर | ३ रनिङ मिटर भएको हुने | - | ३३ % |
| ४ | एप्रोच सडक | ४०० मिटर भएको हुने | - | १५ % |
| ५ | नदी नीयन्त्रण | ३०० रनिङ मिटर भएको हुने | - | २ % |
| ६ | कंकिट पुल | ६१.८ मि. लम्वाईको भएको हुने | - | ० % |

## (३) आयोजना कार्यान्वयनमा देखापरेका प्रमुख समस्याहरु र समाधानका उपायहरु (महत्वको क्रम अनुसार)

| क्र.स | समस्या विवरण | समाधानकालागी गरिएका प्रयासहरु | समाधानका उपायहरु |
|---|---|---|---|
| १ | Span संख्या कम भएको भनी जन आक्रोश सिर्जना | दोश्रो पटक प्राविधिक स्टिमेटलाई यु.एन.इ.सि कन्ट्रक्सनका इन्जिनीयर उमेश चौधरीलाई सडक विभाग मार्फत खटाइएको | सावीकको इस्टिमेट अनुसार नै हुने गरी प्रतीवेदन दीएकाले थप जनआक्रोश सिर्जना भएको |
| २ | पुनः Span संख्या कम भएको भनी थप जन आक्रोश सिर्जना | स्थानीय जनता संग सहकार्य र समन्वय बढाईएको | नदी नियन्त्रण वाध लाई साघुरो पारी पुलसम्म ल्याई वहाव क्षेत्र तर्फ नदी वहाव वढने गरी तटवन्ध वनाउने गरी अर्को प्राविधिक इस्टिमेट गराई उचित पुल निर्माण र नदी प्रवाह हुनेगरी पुनः प्राविधिक त्रुटी सुधार्नु पर्ने |

(४) **विभिन्न सरोकारवालाहरुको धारणा**

(क) लाभग्राहीको धारणा : स्पेन संख्या पुर्व तर्फ नदी तटवन्धको वाध देखि पुल सम्म ६० मि.बाकी देखिदा २० मिटरको फरकमा ३ वटा स्पेन पुर्व तर्फ राख्ने र पश्चिम तर्फ पुल वनेको क्षेत्र भन्दा वाहिर ५ मिटर क्षेत्र ओगटी खोला वगीरहेको हुदा २० मिटरको फरकमा २ वटा स्पेन थप गर्दा जम्मा ५ वटा स्पेन संख्या थप हुन आउने देखिन्छ। यसो हुदा साविकको ६१.८मि. लम्वाईमा १००मि. थप भई पुलको लम्वाई १६१.८ मिटर र स्पेन संख्या ९ वटा हुन पुग्छ। यस कारण प्राविधिक रुपमा यही त्रुटीले गर्दा हामीले निर्माण कार्यमा अवरोध गरेका थीयौ तर हाम्रो भनाईमा र यथार्थतामा आयोजना संचालन गर्ने विभाग पुग्न नसकेका ले हामीले विकास निर्माणलाई रोकेका छैनौ । विकासलाई दिगो वनाउन आयोजनालाई वचाउन उक्त पुल नियमअनुसार यथासिघ्र सम्पन्न गर्ने गराउने तर्फ आयोजना संचालन गर्ने कार्यालय र ठेकेदार लाग्न जरुरी छ। उक्त समस्यालाई समाधानका लागि पुलको पुर्व साइटको उत्तर तर्फ रहेको तटवन्धलाई जोडने गरी ५०० मिटर उत्तरवाटै साघुरो वनाई पुलमा जोडने नया तटवन्ध आयोजना राख्नु पर्ने, पश्चिम तर्फ यस्तै रुपको ५०० मिटर उत्तरवाटै तटवन्ध साघुरो पारी पानी पुल भित्र आउने गरी वनाउनु पर्ने र नदीको वहाव दक्षिण क्षेत्रको दुवै साइटमा नदी सहजै वग्न पाउने गरी फराकीलो ५०० मिटर लम्वाईमा तटवन्ध रहने आयोजना तत्काल छनोट भई कार्यान्वयन भएमा मात्र यो आयोजना सफल वन्न सक्ने छ अन्यथा हाम्रा हजारौ वीगाहा जमीन कटान वाट हामी असुरक्षित हुने छौ , हाम्रो वस्ती उजाड हुने छ। आवागमन सहजताको विषय यसैमा भर पर्दछ।

(ख) लाभग्राही वाहेक अन्यको धारणा : प्राविधिक रुपले उपयुक्त हुने गरी खोला नियन्त्रण हुने गरी लामो समय पुलमा क्षती नआउने गरी प्राप्त आयोजना कार्यान्वयन गर्न गराउन ढिला भएको छ। तत्काल आयोजना कार्यान्वयन हुन जरुरी छ। आवश्यक थप परिपुर्तीको आयोजना समेत यथासिघ्र आउन आवश्यक देख्दछौ।

(५) **निष्कर्ष** :

प्रस्तुत आयोजना हेर्दा प्राविधिक रुपमा नै समस्या आएको साथै ठेकेदारवाट काममा उदासिनता देखाएको पाइयो। जुन निम्नानुसार छ।

- ठेकेदारले ५ वर्ष देखि कुनै भौतिक कार्य नगरेको तर यसलाई कुनै कानुनी कारवाही भएको पाइएन यस्तो अवस्था आयोजना संचालन गर्ने निकायको गम्भिर त्रुटिका रुपमा औल्याएका छौ।
- आयोजना को डि.पी.आर वन्दा प्राविधिक रुपमा नै गम्भिर कमजोरी भएको देखियो जसलाई माथि वुदा नं. १ देखि ४ सम्म का उल्लेख भएका विषय वस्तुले औल्याइसकेको छ। तर पुनः कन्सल्टान्ट खटाई प्राविधिक मूल्यांकन गर्दा आयोजना मा आउने गम्भिर समस्याको समाधानका विकल्प नऔल्याई यथास्थितीमा नै पुर्वगत इस्टिमेट अनुसार निर्माणकार्य गर्न हुने भन्ने उसको प्रतिवेदन नियोजित रुपमा औपचारीकताका लागि मात्रै लिइएको त होइन भनेर औल्याउने ठाउ देखिन्छ।
- आयोजना लाई सहयोग पुग्ने थप आयोजना तत्काल थप गरी तटवन्ध व्यवस्थित गराई पानी पुल भित्र पार्ने गरी आयोजना सुधार हुन आवश्यक छ।
- साविकको आयोजना र थप वैकल्पिक आवश्यक सहयोगी आयोजना यथासिघ्र कार्यान्वयन गर्न गराउन साथै आक्रोशित लाभग्राहीलाई उचित न्याय प्राप्त हुन जरुरी रहेको निष्कर्श पेश गरेका छौ।

**अनुगमन कर्ता**

**माननिय सदस्य : डा.कृपा सिन्धु प्रसाद**

**योजना अधिकृत : नइन्द्र प्रसाद दाहाल**

नेपाल सरकार
राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालय
जिल्लागत आयोजना अनुगमन विवरण

आयोजनाको नाम : हुलाकी राजमार्ग आयोजना
आयोजना संचालन गर्ने कार्यालय : हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालय, मिनभवन, काठमाण्डौं
आयोजना व्यवस्थापन कार्यालय, जनकपुर र विरगंज
आयोजना प्रमुखको नाम : वलराम मिश्र, हु.रा.नि.,अनुठालाल पटेल, विरगंज र अर्जुन यादव, जनकपुर

१.पृष्ठभुमि :

**अ) आयोजनाको राष्ट्रिय रुपमा परिचय**

**क) चिनारी र उदेश्य**

- नेपालको पुर्व झापाको केचना देखि पश्चिमको दोधारा चादनी सम्म महेन्द्र राजमार्गवाट दक्षिण तर्फ तराईको भू-भागमा १६६३ कि.मि.को लम्वाईमा सडक निर्माण स्तरोन्नति गरि यातायात संचालन हुनसक्ने कालोपत्रे सडक वनाउने र १२५ वटा पक्कि पुल समेत वनाउने गरि आयोजना संचालन गर्ने निकायका रुपमा हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालय रहेको छ । यसको मातहतमा आयोजना व्यवस्थापन गर्ने ५ वटा क्षेत्रिय स्तरका कार्यालयहरु समेत राखिएको छ । पुर्वमा इटहरी, जनकपुर र विरगंज ले झापा देखि चितवन सम्मको काममा भुमिका निभाउने छ भने पश्चिममा नेपागंज र धनगढिले नवलपरासि देखि कञ्चनपुर सम्मको काममा आफ्नो भुमिका राख्नेछ । यस आयोजनको मुख्य उदेश्य तपशिल वमोजिम रहेको देखिन्छ ।
  - सडक निर्माणमा स्तरोन्नती गरी कालोपत्रे सडक र पक्कि पुल सहित यातायात प्रणालि सुदृणिकरण गरि यातायात आवागमनलाई संचालन गर्दै पुर्व पश्चिम लामो दुरिको तराईको दोश्रो लोकमार्गको रुपमा स्थापित गर्ने ।
  - शिक्षा, स्वास्थ, कृषि, व्यापार, उद्योग, पर्यटन तथा सांस्कृतिक क्षेत्रको विकास गरि जनताको रोजगारीको अवसर वढाउने र पुँजी आर्जनमा वृद्दि गराउने साथै भारतिय व्यापार वृद्दिका लागि विभिन्न क्षेत्रगत व्यापार नाकामा व्यापारको आयात निर्यात विस्तार गर्ने ।
  - तराईको समग्र क्षेत्रिय विकासको लागि पुर्वाधारको रुपमा यस सडकलाई उपयोग गर्ने

**ख) आयोजनाको लागत खर्च र वैदेशिक सहभागिता साथै आयोजना संचालन अवधि**

- यो आयोजना आ.व.०६३।६४ मा सुरु भएको र आ.व.०७३।०७४ मा सम्पन्न गर्ने प्रारम्भिक अनुमान रहेको छ ।
- यस आयोजनको कुल लागत करिव २५ अर्व अनुमान गरिएको छ । जसमा १२ अर्व भारतको अनुदान रहने छ ।
- यस आयोजनाको समग्र खर्च आ.व.०७१।७२ सम्म ६ अर्व ५० करोड भएको यस आयोजनालाई आ.व.०७२।०७३ का निम्ति रु.३ अर्व १९ करोड र आ.व.०७३।०७४ लाई रु. ४ अर्व २१ करोड विनियोजन भएको देखिन्छ ।
- आ.व.०७२।०७३ सम्मको यस आयोजनको भौतिक प्रगति करिव १५ प्रतिशत मात्र रहेको छ ।

**ग) ५ वटा आयोजना कार्यालयमा रहेको जनशक्ति विवरण :**

- प्रत्येक आयोजना कार्यालयलाई रा.प.द्धितिय.प्राविधिक आयोजना प्रमुख रहने गरि इञ्जिनियर (हाईवे) २ जना, सव इञ्जिनियर (हाईवे) ३ जना, ना.सु. १ जना, ले.पा.१ जना, कम्प्युटर अपरेटर १ जना, आ.वा.अपरेटर १ जना, सवारी चालक १ जना र का.स. १ जना गरि १२ जनाको दरले आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयले जनशक्ति पाएकोमा इटहरी र विरगंज वाहेक अन्य ३ आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयलाई दरवन्दी अनुसार कर्मचारी दिएको देखिदैन । अझ हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालयमा समेत प्राविधिक उपसचिववाट मात्रै आयोजना संचालन गरेको पाइदा दरवन्दी अनुसार कर्मचारी खटाइएको देखिएन । यसैगरि आयोजना संचालन गर्ने ५ कार्यालयहरुमा कम्तिमा इञ्जिनियर हाईवे १ जना, सवारि चालक १ जना र का.स.१ जना को दरवन्दि नपुग देखिदा यसमा तत्काल सुधार हुनुपर्ने अवस्था रहेको छ ।

**घ) भारतीय अनुदान खर्चमा सम्पादन हुने सडकहरुको कार्य विवरण**

- यस आयोजनालाई संचालन गर्न भारत सरकारले नेपालका तल उल्लेखित १० सडकहरुलाई केन्द्रमा टिम लिडर सहितको प्राविधिक टोलि राखि आयोजना संचालन गर्ने कार्यालय रहेको स्थानमा समेत १/१ वटा कन्सल्टेन्ट कार्यालयहरु राख्नेछ । क्षेत्रीय कन्सल्टेन्ट कार्यालयहरुमा भारतिय प्राविधिक R.E. १ जना, A.R.E. २ जना र सर्वेयर १ जना सहितको टोलि खटने छ ।
- १० वटा उक्त सडक निम्न अनुसार रहेको छ :-
  - तमागढी- सिम्रौनगढ उत्तर-दक्षिण सडक (३९.३१ कि.मि.), बारा जिल्ला
  - मानमत-कलैया-मटिअर्वा उत्तर-दक्षिण सडक (२६.६६ कि.मि.), बारा जिल्ला
  - विरगंज-ठोरी पुव-पश्चिम सडक (५२.८३ कि.मि.), पर्सा जिल्ला
  - माईस्थान-गौशाला-समसि उत्तर-दक्षिण सडक (२६.९० कि.मि.), महोत्तरी जिल्ला
  - जलेश्वर-हर्दि पुर्व-पश्चिम सडक (२७.२० कि.मि.), महोत्तरी जिल्ला
  - विरेन्द्र वजार-यदुकवा-मैनाथपुर उत्तर-दक्षिण सडक (३२.३५ कि.मि.), धनुषा जिल्ला
  - जनकपुर-यदुकवा-धनुषा पुर्व-पश्चिम सडक (१७ कि.मि.), धनुषा जिल्ला
  - कल्याणपुर-वर्षायन-स्वर्णपट्टि उत्तर-दक्षिण सडक (१७.२९ कि.मि.), सप्तरी जिल्ला
  - लमही-कोइलावास उत्तर-दक्षिण सडक (३४ कि.मि.), दाङ जिल्ला
  - कानेपोखरी-रङ्गेली उत्तर-दक्षिण सडक (२५.३७ कि.मि.), मोरङ जिल्ला

**ङ) हुलाकी राजमार्ग पुर्व-पश्चिम सडकमा १० नया शहर सम्वन्धि शहरी विकास मन्त्रालय**

- मध्य पहाडी पुष्पलाल लोकमार्ग झै यस सडकमा समेत १० वटा नया शहर सम्वन्धि कार्यक्रम रहने शहरी विकास मन्त्रालयले तय गरेको छ ।
- हाल यसको लागि स्थान चयनको सम्भाव्यता अध्ययन भई रहेको छ । आगामि आ.व.मा डि.पि.आर. वनाई स्वीकृति तर्फ पेश भई कार्यान्वयनमा जाने देखिन्छ ।
- १० शहर निर्माण वास्तवमा नया शहर भनिएता पनि साना शहर तथा वजारलाई स्तरोन्नती गरि विकास गर्ने मात्र वुज्दा उचित होला तर यसको प्राविधिक रुपले समेत उचित शहर निर्माण र विकास भएमा हुलाकी राजमार्गको लागि गहना हुनसक्ने छ ।

आ) **आयोजना संचालन गर्ने जनकपुर र विरगंज कार्यालयको कार्यक्रम परिचय :**

**क) जनकपुर आयोजना संचालन कार्यालय**

- पुर्वमा सिरहा देखि पश्चिममा सर्लाही सम्मका सिरहा, धनुषा, महोत्तरी र सर्लाहि जिल्ला यस आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयको कार्यक्षेत्रमा परेको देखिन्छ । यस क्षेत्रमा पुर्व-पश्चिमको हुलाकी राजमार्ग वनाउने र उत्तर-दक्षिण जोडने केही सडकहरु पक्कि सडकको रुपमा निर्माण गर्ने साथै यी सडकहरुका लागि आवश्यक पर्ने पुलहरु यस क्षेत्रमा निर्माण हुनेछ ।
- नेपाल सरकारको लगानीमा कमला पुल (सिरहा-धनुषा), धनकोल पुल (नयारोड-मधुवनी सडक सर्लाही ), सपहा पुल (सर्लाही), छतौना पुल (सर्लाही), बाके पुल (हर्दि-मलंगवा सडक सर्लाही), गडरिया लच्का पुल (नयारोड-मधुवनी सडक सर्लाही), हर्कठवा पुल (नयारोड-मधुवनी सडक सर्लाही) र वालनखोला पुल (सप्तरी-सिरहा) गरि जम्मा ८ पुल निर्माण गर्ने कार्य आयोजना संचालन गर्ने कार्यालय जनकपुर अर्न्तगत निर्माणाधिन अवस्थामा रहेको छ ।
- भारतसरकारको अनुदानमा यस आयोजना संचालन गर्ने कार्यालय अर्न्तगत जनकपुर -यदुकवा सडक (१६.६३ कि.मि.), विरेन्द्र वजार-यदुकवा-मैनाथपुर सडक (१७ कि.मि.), जलेश्वर हर्दि सडक (२७.२० कि.मि.) र माईस्थान-गौशाला-समसी सडक (२६.९४ कि.मि.) गरि ४ वटा सडक निर्माणाधिन अवस्थामा रहेको छ ।
- नेपाल सरकारको लगानिमा जनकपुर-कदमचोक-कपटोल-तिनकौरिया सडक (२५ कि.मि.), जनकपुर-जलेश्वर-भिठ्ठामोड सडक (१८.५६ कि.मि.), नवलपुर-मलंगवा सडक (२९.१९ कि.मि.) र नयारोड-वरहथवा-मधुवनी सडक (४०.३१ कि.मि) गरि ४ वटा सडक निर्माणाधिन अवस्थामा रहेको छ ।

**ख) विरगंज आयोजना संचालन कार्यालय**

- पुर्वमा रौतहट देखि पश्चिममा चितवन सम्मका रौतहट, वारा, पर्सा र चितवन गरि ४ जिल्लाहरु यस आयोजना संचालन गर्ने कार्यालय अर्न्तगत रहेको छ । यस आयोजना क्षेत्रमा पुर्व-पश्चिमको हुलाकी राजमार्ग उत्तर-दक्षिणको केही सडकको स्तरोन्नती गरि कालोपत्रे सडक वनाई यातायात आवागमन सुचारु गर्ने र केही पक्की पुलहरु निर्माण गर्ने जस्ता कार्यहरु यस आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयको कार्याक्षेत्र भित्रको कार्यहरु रहेको छ ।
- नेपाल सरकारको लगानिमा वरियारपुर-पर्तेवा-अरुवा पूर्व-पश्चिम सडक (१६ कि.मि.) बारा जिल्लामा पर्दछ । नेपाल सरकारको लगानीमा रहेको जमुनी पुल, तियार पुल, थलही पुल र वाग्मति पुल निर्माण तथा नदी नियन्त्रणका ४ वटा पुलहरु का सन्दर्भमा निर्माण ठेक्का काम रुग्ण ठेक्का (Sickcontract) को अवस्थामा रहेको देखिन्छ । यस वाहेक तिलवे पुल, ठुटे पुल, नाला-१ पुल, नाला-२ पुल, नाला-३ पुल, विरेनाला पुल, गंगोल पुल, मागे पुल, बादर मुडे पुल, रिमाल पुल, पतरी पुल, घाघर पुल, तनामुना पुल, परुढ पुल, वगई पुल र रिउ पुल गरि १६ वटा पुल निर्माणाधिन अवस्थामा रहेको छ । यस वाहेक भलुवाही पुल, रहन पुल, नहरक्रसिङ पुल, छोतही पुल, तुतही पुल र वकरी पुल गरि ६ वटा पुल को निर्माण कार्य सम्पन्न भएको छ । तर वकरी पुललाई स्थलगत हेर्दा पुललाई खोलाको जमीन सतहले छुन २ मिटर मात्र बाकी रहेको देखियो यसो हुनुको कारण चुरे क्षेत्रको बालुवा गिटि को वहाव नदीमा जमेर रहेको साथै राष्ट्रपति चुरे कार्यक्रम अर्न्तगत वालुवा गिटि निकासी रोकिएकाले यसो भएको देखिन्छ । यदि वालुवा गिटि निकासी सुरु गरियो भने अनियन्त्रीत वालुवा गिटि निकालिने र छिमेकी मुलुकमा चोरी निकासी जस्ता वढोत्तरीका विकृत्तीहरु थपीन आउछ । तर पनि प्राविधिक रुपमा पुलको Pier नपुगेकै देखिन्छ ।

**ई) विरगंज र जनकपुर आयोजना कार्यालया अर्न्तगतको मुआव्जा  सम्वन्धमा**

- केही सडकहरुमा सडकको लगत कट्टा नभएको, जग्गा तथा भौतिक संरचनाको मुल्याकंन नभएकोले मुआव्जा एकिन नभएको, केही सडकहरुमा एकिन रेखाकंन समेत नभएको ।
- केही सडकहरुमा जग्गा तथा भौतिक संरचनाको मुल्याकंन भए अनुसार मुआव्जा वितरण कार्य जारि भएपनि कति मुआव्जा वितरण गर्न वाकी छ एकिन भएको नदेखिएको ।
- केही सडकहरुमा जग्गा तथा भौतिक संरचनाको मुआव्जा सम्वन्धि निर्णय गर्ने प्रक्रिया जारी रहेकोले मुआव्जा वितरण गर्नलाई लामो समय लाग्ने देखिएको ।
- पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जको वन क्षेत्र सम्वन्धमा वनको अवरोध ले के गर्ने भन्ने नितिगत समस्या रहेको ।
- मुआव्जा वितरणको लागि आवश्यक रकम विनियोजननै नभएको ।

## २ .बागमति पुल निर्माण एक संक्षिप्त अध्ययन

### क) आयोजनाको विवरण

- वागमति पुल निर्माण आयोजना
- पुलको लम्वाई ६३४ मि., स्पान संख्या १७ वटा, स्पानको लम्वाई ३७.२ मि.,
- पुल निर्माण हुने सडकको नाम कलैया-मलगंवा सडक,
- पुलको चौडाई ८ मि., सुपर स्टक्चर Pre-started T-bean Girder हुने,
- जग संख्या १८ रहने, जगको किसिम Wall Foundation (7.5m. dia. 21.0m.depth ) *रहने,*
- पुलको क्षमताको किसिम Class A&AA हुने,

### ख) निर्माण ठेक्का विवरण

- निर्माण व्यवसायी लुम्वीनी विल्डर्स प्रा.लि., ठेक्का नं. 06–HRBD-066/067
- सम्झौता रकम ३५ करोड ८९ लाख ९ हजार ४ सय ७४
- सम्झौता मिति २०६७।०२।३१, निर्माण सम्पन्न गर्ने मिति २०७०।०२।३१

### ग) प्रगति विवरण

- हाल सम्मको भुक्तानि करिव १८ करोड ७५ लाख
- हाल सम्मको भौतिक प्रगति सव इस्टक्चर सम्म सम्पन्न
- निर्माण गर्न वाकी कार्यहरु सुपरइस्टक्चर, नदी नियन्त्रण, एप्रोच सडकको निर्माण आदि

### घ) डिजाइन परामर्शदाता

- IDRS(P)Ltd. ,
- Rural Infrastructure developers consultants (p) ltd.  And Vishwa consultants (p) ltd.ktm

**ङ) यस कार्यमा हालसम्म संलग्न रहेका आयोजना प्रमुखहरु :**

- गुरु प्रसाद ढकाल
- किशोरी राय
- नबोनाथ झा
- अरविन्द कुमार गुप्ता
- रमेश पौडैल
- रबिन्द्रलाल शाक्य
- अनुठालाल प्र. पटेल

**च) निमार्ण कार्य संचालनमा आएको समस्याहरु**

- Pier को उचाई नपुग देखिएकोले २०७०।०८।२९ देखि हालसम्म निर्माण कार्य संचालन गर्न प्राविधिक रुपमा नै अनुपयुक्त भई रोकिएको,
- निर्माणाधिन पुल भन्दा ८०० मि. पुर्व तर्फ नदि वगिरहेको,
- झास नदि समेत मिसी पुल निर्माण क्षेत्रमा नदिको वहाव फेरवदल हुने समस्यालाई प्राविधिक रुपमा नजरअन्दाज गरिएको,

**छ) समाधानका प्रयासहरु**

- आवश्यक प्रयासले हाल पुन : डिजाइन प्रक्रिया अन्तिम चरणमा रहेको
- नदीको हालको वहाव क्षेत्र र झास नदिको प्रभाव समेतलाई ध्यानमा राखि नदिमा रहने स्पानका Pier हरु उपयुक्त हुनेगरी वनाउन उचित डिजाइन आवश्यक रहेको
- नदिको पुलवाट ८०० मि.पुर्व तर्फ वहाव क्षेत्र गएकोमा यसको उचित समाधान हुने गरि मात्र डिजाइन आउनु पर्ने

## ३.राष्ट्रिय गौरवको आयोजना एक संक्षिप्त जानकारी :

राष्ट्रिय गौरवका आयोजना सम्वन्धि नीति, २०७२ ले निर्दिष्ट गरेअनुसार निम्न क्षेत्र अर्न्तगतका ५ वटा क्षेत्रका सुचकका आधारमा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरुको छनोट तथा प्राथमिकिकरणको आधार लिएको देखिन्छ :-

- कृषि प्राकृतिक श्रोत तथा वातावरण क्षेत्र
    - ➢ पुरै इकोलोजीकल जोनलाई समेटने आयोजना,
    - ➢ कृषि यान्त्रिकरण तथा व्यवसायिकरण सम्वन्धि आयोजना (५०हजार हेक्टर भन्दा ठुला),
- पर्यटन तथा सास्कृंतिक क्षेत्र अर्न्तगत
    - ➢ वढि वाह्य पर्यटक आकर्षक हुने सास्कृंतिक ऐतीहासिक तथा धार्मिक स्थान (वार्षिक ३ लाख भन्दा वढि आन्तरिक तथा बाह्य पर्यटक आउने),
    - ➢ अर्न्तराष्ट्रिय रुपमा ख्यातिप्राप्त तथा देशलाई चिनाउने पर्यटकिय धार्मिक तथा सास्कृंतिक स्थान र अर्न्तराष्ट्रिय उडान हुने विमानस्थल,

- उर्जा क्षेत्र अर्न्तगत
    - ४०० मे.वा. भन्दा वढिका जलविद्युत आयोजना,
    - ५० मे.वा. भन्दा वढिका सौर्य तथा वायु उर्जा सम्वन्धि आयोजना,
- पुर्वाधार विकास अर्न्तगत
    - पुर्व देखि पश्चिम तथा उत्तर देखि दक्षिण जोडने राजमार्ग तथा सहायक राजमार्ग,
    - १०० कि.मि.भन्दा लामो रेलमार्ग,
    - वृहत तथा ठुला शहर (जनसंख्या १० लाख भन्दा वढि) का लागि संचालन गरिने खानेपानी आयोजना,
    - ठुला तथा हिमनदीवाट २० हजार हेक्टर भन्दा बढि सिंचाइहुने सिंचाइ आयोजना,
    - अन्तर जलाधार जल स्थानान्तरण बहुउदेश्यिय आयोजना (१० हजार हेक्टर भन्दा वढि सिंचाइ र २५ मे.वा. भन्दा वढि विद्युत उत्पादन हुने,
- औद्योगिक क्षेत्र अर्न्तगत
    - राष्ट्रिय एकता अखण्डता बढाउने तथा परनिर्भरता घटाउने आयोजना (पेट्रोलियम, ग्यास, खानी उद्योग),
    - कृषि तथा स्थानिय प्राकृतिक श्रोतमा आधारित राष्ट्रिय तथा क्षेत्रिय स्तरका उद्योग ( ५०० जना भन्दा वढिलाई प्रत्यक्ष रोजगारी दिने )

उपरोक्त क्षेत्रगत सुचकका आधारमा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको छनोट तथा प्राथमिकीकरणलाई आधारलिई आयोजना सम्पन्न गर्ने अवधि समेत तोकिएको आवश्यक कार्य योजना सहित को आयोजनालाई राष्ट्रिय योजना आयोगको प्रस्तावमा नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषदवाट राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रुपमा प्राथमिकता सहित छनोट गर्ने राष्ट्रिय गौरवका आयोजना सम्वन्धी नीति, २०७२ ले व्यवस्था गरेको देखिन्छ । यसै अनुसार नेपालमा हालसम्म तपशिलका २१ वटा आयोजनालाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रुपमा स्विकारिएको छ ।

१. सिक्टा सिँचाई आयोजना, बाके
२. बबई सिँचाई आयोजना, बर्दिया
३. रानीजमरा कुलरिया सिँचाई आयोजना, कैलाली
४. भेरी बबई ड्राइभर्सन, सुर्खेत, बर्दिया र बाके
५. माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत आयोजना, दोलखा
६. बुढीगण्डकी जलविद्युत आयोजना, धादिङ
७. पश्चिम सेती जलविद्युत आयोजना, डोटी,डढेलधुरा, बैतडि र बझाङ
८. भैरहवा विमानस्थललाई क्षेत्रीय विमानस्थलमा विकसित गर्ने आयोजना, रुपन्देही
९. पोखरा विमानस्थललाई क्षेत्रीय विमानस्थलमा विकसित गर्ने आयोजना, कास्की
१०. दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल , बारा
११. पशुपति क्षेत्र विकास कोष आयोजना, काठमाण्डौ.
१२. लुम्विनी क्षेत्र विकास कोष आयोजना, कपिलवस्तु
१३. मध्य पहाडी (पुष्पलाल) लोकमार्ग आयोजना, पाचथरको चियो भञ्याङ देखि वैतडिको झुलाघाट
१४. पूर्व-पश्चिम रेलमार्ग आयोजना, पुर्वको झापा देखि पश्चिमको कंञ्चनपुर

१५. हुलाकी मार्ग आयोजना, पुर्वको झापा देखि पश्चिमको कंञ्चनपुर
१६. उत्तर-दक्षिण (कोशी) लोकमार्ग आयोजना,तेह्रथुमको बसन्तपुर देखि संखुवासभाको किमाथांका सम्म
१७. उत्तर-दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) लोकमार्ग आयोजना, गैडाकोट-पिपलडाडा-रानीघाट-अर्घली-रिडि-रुद्रावेनी-हर्मीचौर-पुर्तिघाट-बाग्लुङ वजार
१८. उत्तर-दक्षिण (कर्णाली) लोकमार्ग आयोजना, खुलालु-सिमीकोट(हुम्ला) र हिल्सा-सिमीकोट(हुम्ला)
१९. काठमाण्डौं तराई मधेश द्रुतमार्ग आयोजना, ललितपुर-बारा
२०. मेलाम्ची खानेपानी आयोजना, काठमाण्डौं
२१. राष्ट्रपति चुरे संरक्षण कार्यक्रम आयोजना, पुर्व पश्चिम चुरे पहाड र त्यसको प्रभावका क्षेत्रहरु

## ४. हुलाकी राजमार्ग आयोजनामा देखिएका समस्याहरु

- अनुभवी र दक्ष प्राविधिक नभएको (हाईवे एक्सपोर्ट र व्रिज एक्सपोर्ट नभएको),
- विलोको समस्याले समयमानै काम सम्पादन नहुने र गुणस्तर नआउने देखिएको,
- चुरेको प्रभाव क्षेत्र भएकाले आयोजनालाई प्राविधिक असर पुगेको, निर्माण सामाग्रीको उत्खनन र प्राप्तीमा समस्या रहेको,
- वन्यजन्तु आरक्षण क्षेत्रको वनको समस्या हल नभएको,
- जग्गा प्राप्ती तथा मुआव्जा निर्धारणमा समस्या रहेको मुआव्जा रकममानै अभाव भएको,
- पुल डिजाइनमा प्राविधिक त्रुटि पटक पटक भएको,
- पुल डिजाइनको विस्तृत आयोजना विवरण क्षेत्रगत कार्यालयले नपाएको भन्ने वुझ्दा हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालय र आयोजना कार्यालयको विचमा समन्वय अभाव भएको,
- अधिकांश कार्यक्रम हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालयमा रहेको आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयमा जाने कार्यक्रममा समेत कार्यक्रम स्विकृति र मोवाइल पेस्की समेतका कार्य गरि सम्झौता गर्ने र ठेक्का लगाउने समेतका कार्यहरु केन्द्रवाटै सम्पादन भई आवश्यक तथ्थगत विवरण वेगर आयोजना संचालनलाई आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयमा जाने गरेकोले दोहोरो कार्यसम्पादन भई पुर्ण कार्यसम्पादनमा जटिलता रहेको, अनुगमन तथा सुपरिवेक्षणमा समेत मातहतका आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयको भुमिका अस्पष्ट रहेको,
- सडक रेखाङ्कनलाई स्थानीयको पँहुच अनुसार सार्ने र सर्ने कार्य भैरहेकाले तथ्यगत नक्साङ्कन समेत भएको नदेखिएको
- आयोजनाको लागि आवश्यक श्रोत साधनको कमि र तोकिएको जनशक्ति समेत नभएको ( दरवन्दी अनुसारको आयोजना प्रमुख नरहेको) साथै आवश्यक नपुग जनशक्ति जरुरी भएको ,
- स्थानीय निर्माण सामाग्री परिपुर्ति गर्न र नियमित कार्यसंचालन गर्नलाई अनावश्यक रुपमा भैरहेको बन्दहडताल ले समेत असर पारेको,
- अधिकांश कार्यक्रम केन्द्रमानै रहेको र प्राप्त कार्यक्रममा समेत केन्द्रवाट कार्यथालनी भई अपुरो कार्यक्रम प्राप्ती भएको भनी सम्वन्धित क्षेत्रका आयोजना प्रमुखले दत्तचित्त भई काम गर्ने वातावरण नवनेको भन्ने आयोजना प्रमुखहरुको गुनासो रहेको,
- दाताको शर्त र स्वार्थ अनुसार कार्यक्रम परिवर्तन हुने र प्रगति नहुने देखिएको,
- अनुगमन मुल्याकंन कार्यको प्रभावकारी कार्यान्वयन नभएको ।

## ५. निष्कर्ष :

राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको समग्र कार्यान्वयन स्थितिलाई हेर्दा राम्रो मान्न सकिदैन त्यसैगरि हुलाकी राजमार्ग आयोजनाको हकमा समेत आयोजनाको कार्यान्वयन प्रगति राम्रो देखिएको छैन । हुलाकी राजमार्गमा १६६३ कि.मि.को कालोपत्रे सडक बनाउने कार्य र १२५ वटा पुलको निर्माण गर्ने हुलाकी राजमार्ग आयोजनामा २०७३ माघ मसान्त सम्मको भौतिक प्रगति १५ प्रतिशत भित्र नै रहेको देखिन्छ । अझ निर्माण भईसकेका केही पुलहरु हेर्दा सो खोलामा खोलाको सतहले पुललाई छोइसकेको समेतको स्थिति पाउदा यो कस्तो प्राविधिक मुल्याकंनमा पुल निर्माण गरियो भनेर प्रश्न गर्ने वेला आएको छ । आयोजना आ.व.०६३।०६४ मा सुरुभई आ.व.०७४।०७५ सम्ममा सम्पन्न गर्नुपर्नेमा उक्त भौतिक प्रगतिले अव कति वर्षमा आयोजना सम्पन्न होला अनुमान गर्न अहिलेनै कठिन देखिन्छ । अझ गुणस्तर तर्फको अवस्था के हुन आउने आयोजना सम्पन्न पश्चात देखिने शुरु गरिने मर्मत सुधार को काममा यी राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाहरुलाई समग्र के कसरी हेर्ने भन्ने समेत राष्ट्रिय दृष्टिकोण रहे भएको देखिदैन । यो आयोजनाको डि.पि.आर. लगायत वातावरण प्रभाव मुल्याकंन शुरुदेखिनै त्रुटिपुर्ण रहदा आयोजना कार्यान्वयनका चरणमा यसले के कस्ता समस्या र जटिलता थप गराउछ त्यो अहिले नै अनुमान गरि भनिहाल्न उचित देखिदैन । हुलाकी राजमार्ग आयोजना कार्यान्वयनको सन्दर्भमा यतिधेरै जटिलता र समस्या अवरोधको रुपमा आउदा राज्यले सधै संक्रमणकालको जटिलताबाट बाहिर निक्लेपछि उचित कार्यसम्पादन हुन्छ भनेर भाग्न समेत उचित नहुने नै आम जनताको वुझाई यस क्षेत्रको स्थलगत भ्रमणको क्रममा आएको पाइयो । यसैगरी अनावश्यक रुपमा दाताको वन्धनको साझेदारीमा राष्ट्रिय गौरवको आयोजना यस हुलाकी राजमार्ग संचालन गर्दा कार्यक्रम परिवर्तन र प्रगती नहुदा यसलाई आवश्यकता भन्दा वढि दाता खोजी कार्यले राज्यको सर्वाङ्गिण विकासलाई चोट नै पुराएको देखिन आयो । तसर्थ सम्वन्धित मन्त्रालयले फरक फरक दुष्टिकोणका फरक फरक स्वार्थ वाझिएका आपसी समन्वय नहुने सम्मको स्थितिको आयोजना प्रमुख र सम्वन्धित मन्त्रालय तथा विभागका प्रमुख विच भएको कार्यसम्पादन करार सम्झौताले उचित जवाफदेहिता प्रवर्द्धन गर्न सकिएको देखिएन यसमा आवश्यक सुधार गरि हुलाकी राजमार्ग आयोजनालाई समग्र परिणाममा प्रगति आउने ठोस नीतिका साथ कार्यान्वयन गर्न सम्वन्धित मन्त्रालय विभाग लाग्न जरुरी रहेको निष्कर्ष पेश गरेका छौ ।

**अनुगमन कर्ता**
**माननिय सदस्य : डा.कृपा सिन्धु प्रसाद**
**योजना अधिकृत : नइन्द्र प्रसाद दाहाल**

नेपाल सरकार
राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालय
जिल्लागत आयोजना अनुगमन विवरण

आयोजनाको नाम : जनता सडक (SNRTP) जिल्ला : पर्सा
आयोजना प्रमुखको नाम : संजीव श्रेष्ठ आयोजनामा रहेको अवधि : ०७३।०७४

**१.पृष्ठभुमि** :

क) परिचय : जीतपुर देखी रंगपुर सम्म १७.५ कि.मि.लम्वाइमा पर्सा जिल्लाका ७ वटा गा.वि.स.छोएर गएको यस सडकको चौडाइ ६.७५ मि. राखी सडकलाई स्तरोन्नती गरी DBST कालोपत्रे समेत गर्ने कार्यक्रम को सम्झौता २०७२।११।१९ मा ठेकेदार पप्पु कन्ट्रक्सन पोखरीया पर्सा संग भएको देखिन्छ । यस सडकको वस्ती क्षेत्रमा ३.२ कि.मि.नाला र आवश्यक ४ वटा कलभर्ट समेत यो सडक कालोपत्रे गर्ने क्रममा निर्माण गरिने देखिएको छ । यो सडक निर्माणलाई राष्ट्रिय ग्रामिण यातायात सुदृढिकरण कार्यक्रम (SNRTP) अर्न्तगत आयोजना संचालन गर्ने कार्यालय जिल्ला प्राविधिक कार्यालय पर्सा रहेको छ । यो सडकवाट सडक संजालले छोएका गा.वि.स.वाहेक पर्सा जिल्लाका ६ गा.वि.स.का जनताहरु समेत प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रुपमा लाभान्वित हुने देखिन्छ ।

ख) लागत अनुमान र ठेक्का विवरण : ०७२।११।१९ देखि ०७४।०२।१८ सम्म कार्यअवधि पाएको यस सडकको लागत इस्टिमेट १७,६८,४८,१४२।- रहेकोमा ठेकेदारले रु १४,३१,११,३९२।- कवोल गरी करिव १९ % Below मा निर्माण ठेक्कामा लिएको छ ।

ग) उदेश्य : यस सडक निर्माणवाट सडक संजालले छोएका र सडक संजालमा लाभान्वीत हुने अन्य गा.वि.स.का जनताहरु जिल्लाका अन्य विभिन्न वजार संग जोडिनजादा आवागमनमा सहजता, कृषि उत्पादनलाई वजार संग लैजान र उपभोग्य सामानहरु खरिद गर्न सहज हुने हुदा रोजगारीको अवसरमा वृद्दिहुने, नगदेवाली उत्पादनलाई कृषकहरु लाभान्वित हुने, शिक्षा स्वास्थ जस्ता आधारभुत सेवा प्राप्तीमा बढोत्तरीहुने र जनताको आधारभुत जिवनस्तर उकासिने जस्ता विषयहरु यस सडक निर्माण सम्पन्न पश्चात प्राप्तहुने विषयहरुनै यसको मुख्य उदेश्य र उपलव्धि रहने छ ।

**२) आयोजनाको समग्र चिनारी :**

**(अ) श्रोत व्यवस्थापन**

(क) व.उ.शि.नं. : ३६५८४२-४
(ख) खर्चको श्रोत : (१) नेपाल सरकार : नेपाल सरकार (२) वैदेशिक : ×
(ग) गत आ.व.को भौतिक प्रगति प्रतिशत : १५ %
(घ) गत आ.व.सम्मको भौतिक प्रगति प्रतिशत : १५%
(ङ) गत आ.व. को वित्तिय प्रगति खर्च : रु.१६,९५,०००।-
(च) गत आ.व. सम्मको वित्तिय प्रगति खर्च : रु.१६,९५,०००।-

(छ) आयोजनको आ.व.०७३।७४ को कार्यक्रम र वजेट सम्वन्धि विवरण

(१) चालु आ.व.को अख्तियारी र स्वीकृतीको चौमासिक विभाजन प्राप्त मिति : ०७३।०४।२६

(२) चालु आ.व.को वजेट निकासाको लागी माग गरेको मिति : ०७३।०५।१५

(३) चालु आ.व.को वजेट निकासा भएको मिति :०७३।०

(ज) आयोजनाको चालु आ.व.को वजेट विवरण (रु.लाखमा

| |
|---|
| रनीङ विलको आधारमा भुक्तानी गरिने |

(झ) व्यवस्थापकिय पक्ष :

(१) भौतिक :

| |
|---|
| जिल्ला प्राविधिक कार्यालयको संरचना अनुसार आवश्यक भौतिक साधन र कार्यालय भवन रहेको |

(२) जनशक्ति :

| |
|---|
| जिल्ला प्राविधिक कार्यालयको दरवन्दी संरचना अनुसार रहेको |

**(आ) अपेक्षित उपलब्धीहरु :**

| क.स | प्रमुख कृयाकलापहरु | अपेक्षित प्रतिफलहरु | वार्षिक लक्ष्यको तुलनामा प्रथम चौमासिकको भौतिक प्रगति प्रतिशत | आयोजनको हालसम्मको प्रतिफल र उपलव्धिहरु |
|---|---|---|---|---|
| १ | नाला | ३.२ कि.मि./३.२ कि.मि. भएको हुने | ६० प्रतिशत | ०७३ माघ मसान्त सम्म भौतिक प्रगती ४० प्रतिशत र वित्तिय प्रगति २५ प्रतिशत मात्र रहेकाले कम्तिमा ६ महिना म्याद थप नगरी कार्य सम्पन्न हुने नदेखिएको |
| २ | सवग्रेड | १७.५ कि.मि.लम्वाई भएको हुने | १०० प्रतिशत | |
| ३ | सववेश | १७.५ कि.मि.लम्वाई भएको हुने | ८० प्रतिशत | |
| ४ | वेश | १७.५ कि.मि.लम्वाई भएको हुने | ० प्रतिशत | |
| ५ | DBST कालोपत्रे | १७.५ कि.मि.लम्वाई भएको हुने | ० प्रतिशत | |
| ६ | कलभर्ट | ४ वटा भएको हुने | २० प्रतिशत | |

**(३) आयोजना कार्यान्वयनमा देखापरेका प्रमुख समस्याहरु र समाधानका उपायहरु (महत्वको क्रम अनुसार)**

| क.स | समस्या विवरण | समाधानकालागी गरिएका प्रयासहरु | समाधानका उपायहरु |
|---|---|---|---|
| १ | पोल सार्ने | विद्युत लाई पत्राचार भएको | सार्न वाकी पुनः पहल गर्नु पर्ने |
| २ | सम्झौता अवधिमा काम सम्पन्न नहुने | भौतिक प्रगती वढाउन पहल गर्ने | न्युनतम ६ महिना ठेक्का म्याद थप्ने |

## (४) स्थलगत निरिक्षणवाट देखिएका आयोजनाका दुर्वल पक्षहरु :

- ठेक्का सम्झौता वमोजिम भौतिक प्रगती नभएकाले ठेकेदारलाई समयमा काम सम्पन्न गर्न गराउन सहजिकरणमा कमी भएको ।
- ठेकेदारले धेरै स्थानको ठेक्का लिई एउटै प्रकारका साधनलाई विभिन्न ठाउमा प्रयोग गर्ने हुदा भौतिक प्रगतिमा ठेकेदारवाट कमी भएको ।

## (५) *आयोजनाको सम्वन्धमा आयोजना प्रमुखको भनाई सुझावहरु* :

(अनुमान, जोखिम, ठेक्का लागे / नलागेको, आयोजनाको सुरु लागत संसोधन भएको भए सो लागत रकम, लक्ष्य प्रगतिको तुलना र अन्तर विश्लेषण, मुआव्जा सम्वन्धि स्थिति सहित वर्तमान स्थिति)

१. प्रत्येक वर्ष जेठदेखि आश्विन सम्म गिटी, वालुवा जस्ता निर्माण सामाग्रीहरु पाउन कठिनहुने भनी उक्त अवधिमा भौतिक प्रगती कम भएकाले सोलाई न्युनीकरण गर्न कठिनाइ भएको

२. प्रत्येक वर्ष मंसिर देखि माघ सम्म कालोपत्रे गर्न तापक्रम कम हुन्छ भनी समय लगाउने गरी कार्यहुने भएकाले न्युनिकरण गर्न कठिनाइ भएको

३. विभिन्न ठाउको ठेक्का पट्टा लिई निर्माण व्यवसायीलाई भ्याइनभ्याई हुने भएकाले सहज काम गराउन कठिनाइ भएको

४. ठेकेदारहरुले आवश्यक जिम्मेवारी वहन नगरी विभिन्न समस्या देखाई म्याद थप्ने अवस्था सिर्जना हुदा हालको राज्य संचालनमा रहेको गम्भिरताको कमि ठेकेदारमा समेत आउन गएको

५. विकास निर्माणलाई समयमै सम्पादन गर्न गराउन उच्चपदस्थ प्रशासक साथै राजनितिक क्षेत्र र नागरिक अगुवा जागरुप र क्रियाशिल हुन जरुरी भएको ।

## (६) निष्कर्ष :

उपरोक्त आयोजनाले पर्सा जिल्लाको सदरमुकाम विरगंज भन्दा वाहिर विरगंज पथलैया सडकलाई छोडेर कुनैपनि स्थानमा कालोपत्रे सडक नभएको अवस्थालाई यस सडकले केही हदसम्म भएपनि परिपुर्ति गर्ने छ । यस आयोजना सम्पन्न भए पश्चात यस सडकवाट लाभान्वित जनताहरु विरगंज संग सहज सम्पर्क वनाउन सक्षम वन्ने हुदा विरगंजको विकासको लागि अन्य सम्भाव्य सडकहरुमा समेत DBST कालोपत्रको निर्माण योजनाहरु आउन आवश्यक देखिन्छ । सम्भवत १ देखि २ वटा अन्य सडकहरुमा समेत ठेक्का लागि कालोपत्रे गर्ने कार्य लाई आवश्यक वेश तयारी भै रहेको छ तर राज्यको आर्थिक केन्द्र भएको हुदा यथासिघ्र यस जिल्ला भित्र ५ देखि ७ वटा सम्म जिल्लाका लामोदुरीका सडकहरुलाई कालोपत्रे गर्ने कार्य आगामी आ.व.मा सुरु गर्ने गरी आयोजनाहरु राखिएर समयमै सम्पादन गराईएमा मात्र पर्सा जिल्लाले विकासको पर्याभुती पाएको मान्न सकिन्छ । तसर्थ यस आयोजनालाई तोकिएको अवधिको ६ महिने म्याद थप्दा पुर्ण रुपमा सम्पन्न गर्न गराउन सक्ने गरी निर्माण व्यवसायी परिचालन गर्न र आयोजनामा क्वालीटी समेत दीई आयोजनाको सफलता दिगो विकास परिसुचक वनाउनु पर्छ भन्नेमा सम्वन्धित सरोकारवाला सवैको ध्यान जान जरुरी रहेको देखिन्छ ।

**अनुगमन कर्ता**

**माननिय सदस्य : डा.कृपा सिन्धु प्रसाद**

**योजना अधिकृत : नइन्द्र प्रसाद दाहाल**

नेपाल सरकार
राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालय
जिल्लागत आयोजना अनुगमन विवरण

आयोजनाको नाम : झौवागुठी वजार खानेपानी आयोजना जिल्ला : पर्सा
आयोजना प्रमुखको नाम : अशोक सिंह आयोजनामा रहेको अवधि : २०७२।०७३

**१.पृष्ठभुमि** :

कार्यक्रम शुरु :- आ.व. ०६४।०६५
आयोजना संचालन गर्ने कार्यालय :- खा.पा. तथा स.स.डिभिजन कार्यालय, पर्सा
कार्यक्रम :- आर्सनिकयुक्त पानीवाट मुक्त गराई जनतालाइ स्वच्छ पानी दिने
कार्यक्षेत्र :- झौवाकोठी गा.वि.स.का विभिन्न वडाहरु
आयोजनाको किसिम :- पम्पीङ डुयुप् ट्युवेल
आयोजनाको लक्षीत सेवा :- सेवा अभिवृद्दि सेवा स्तरोन्नती
लगत इस्टिमेट :- रु.१,८८,४२,०००।-
१. नेपाल सरकार :- रु. १,५०,२८,०००।-(७९.७५%)
२. जनसहभागीता :- रु. ३८,१४,०००।-(२०.२५%)
आ.व.०७२।०७३ सम्मको खर्च :- रु.१,४५,०४,०००।- (नेपाल सरकारवाट) (७६.९२%)
रु. २९,६८,०००।- (जनसहभागीता) (१६.८४%)
कुल खर्च :- रु. १,७४,७२,०००।- (९३.७६%)
कार्यक्रम सम्पन्न हुने अनुमानीत समय :- आ.व.०७३।०७४
लाभान्वीत जनसंख्याको अनुमान :- ४३३८ जना

**अन्य चिनारी :-**

यस आयोजनाको लागि विस्तृत डिजाइन ल.ई.तयारी र स्वीकृतीमा ०.१३ भारीत प्रगती रही २५ हजार खर्च भएको आयोजना मुल्यांकन सम्झौता तालिममा ३० हजार खर्चभई भारीत प्रगती ०.१६ रही १०० प्रतिशत वित्तिय तथा भौतीक प्रगती आ.व.०७२।०७३ सम्ममा भएको छ । यसैगरी निर्माण परिषद आयोजना हस्तान्तरण तालिम र कन्टिजेन्सी खर्चमा रु.२०,८१,०००।-(भारीत प्रगती १०.८४) भई ९८ प्रतिशत प्रगती देखाइएको पाइन्छ । आयोजना निर्माण तर्फका क्रियाकलापमा पाइप उपलव्धी गुणस्तर परिक्षण, फिटिङ औजार सम्वन्धि, खानेपानीको संरचना निर्माण, ट्रान्समिसन वितरण पाइपलाइन जडान, सरसफाई सम्वन्धी प्रचार गोष्ठी र संस्थागत निजी शौचालय निर्माणमा आयोजनाको अन्य सम्पुर्ण खर्च र भार रहेको देखिन्छ । यसोहुदा आयोजना निर्माणमा उपभोक्ताको सहभागीताको बाकी रकम रु.८,४६,०००।- सहभागीता परिपुर्तिहुन वाकी रहेको यस आयोजनाले हालसम्म TOD मिटर प्राप्त नभएकोले धारा जडान नगरेको देखिन्छ । यसो भएता पनि डिजाइन गर्दा कति निजी धारा रहने नखुलेको र धारा जडान गर्न ढिलो भई आयोजना हस्तान्तरण लम्वीएको पाइन्छ । जनशहभागीताको रकम खर्च गरी थप पाइपलाइन विस्तार कार्य हुनुपर्नेमा उपभोक्ता समितिले आवश्यक पहल गरेको देखिन आएन ल.ई.मा ६.९० कि.मि. पाइप लाइन विस्तार गर्ने भन्ने उल्लेख भई २.९०कि.मि. पाइपलाइन विस्तारको प्रगती देखाउदा यो कसको त्रुटी हो आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयले तथ्य खुलाउन जरुरी देखिन्छ । विद्युत प्राधिकरणवाट TOD मिटर प्राप्त नभएकोले किन मिटर उपलव्ध नगराएको सम्वन्धित निकायले आवश्यक जवाफ दिएको देखिएन ।

२) **आयोजनाको समग्र चिनारी :**

**(अ) श्रोत व्यवस्थापन**

(क) व.उ.शि.नं. : ३१३८०२-४

(ख) खर्चको श्रोत : (१) नेपाल सरकार (२) जनसहभागिता

(ग) गत आ.व.सम्मको भौतिक प्रगति प्रतिशत : ९३.७६%

(घ) गत आ.व. सम्मको वित्तिय प्रगति प्रतिशत : ९२.७३%

(ङ) आयोजनको आ.व.०७३।७४ को कार्यक्रम र वजेट सम्वन्धि विवरण

(१) चालु आ.व.को अख्तियारी र स्वीकृतीको चौमासिक विभाजन प्राप्त मिति : ०७३।०६।२१

(च) आयोजनाको चालु आ.व.को वजेट विवरण

| चालु आ.व.को विनियोजित वजेट | हाल सम्मको निकासा | हाल सम्मको खर्च | कैफियत |
|---|---|---|---|
| ५० हजार | - | - | |

(छ) व्यवस्थापकिय पक्ष :

(१) भौतिक :

| |
|---|
| आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयको आफ्नै भवन रहेको अन्य खानेपानी तथा सरसफाई डिभिजन कार्यालय सरह भौतिक साधनहरु भएको |

(२) जनशक्ति :

| |
|---|
| मौजुदा दरवन्दी अनुसार आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयको जनशक्ति भएको |

**(आ) अपेक्षित उपलव्धीहरु :**

| क्र.स | प्रमुख कृयाकलापहरु | अपेक्षित प्रतिफलहरु | वार्षिक लक्ष्यको तुलनामा प्रथम चौमासिकको भौतिक प्रगति प्रतिशत | आयोजनको हालसम्मको प्रतिफल र उपलब्धिहरु |
|---|---|---|---|---|
| १ | ओभरहेड टयाङ्की १०० घ.मि. | १ थान निर्माण भएको हुने | - | १०० % |
| २ | बोरीङ निर्माण | १ थान निर्माण भएको हुने | - | १०० % |
| ३ | अपरेटर क्वाटर निर्माण | १ थान निर्माण भएको हुने | - | १०० % |
| ४ | पम्प हाउस निर्माण | १ थान निर्माण भएको हुने | - | १०० % |
| ५ | कम्पाउण्ड वाल निर्माण | १ थान निर्माण भएको हुने | - | १०० % |
| ६ | पाइपलाइन विस्तार | ६.९० कि.मि. निर्माण भएको हुने | - | ३० % |
| ७ | विद्युतीकरण र रंगरोगन आदि | ल.ई. अनुसार भएको हुने | - | ५०% |

**(३) आयोजना कार्यान्वयनमा देखापरेका प्रमुख समस्याहरु र समाधानका उपायहरु (महत्वको क्रम अनुसार)**

| क्र.स | समस्या विवरण | समाधानकालागी गरिएका प्रयासहरु | समाधानका उपायहरु |
|---|---|---|---|
| १ | TOD मिटर प्राप्तीमा कठिनाई | उपभोक्ता समिति मार्फत विद्युत प्राधिकरणमा पत्राचार भएको | पुन : पत्राचार गरि तत्काल जडान गर्ने गराउने |
| २ | आयोजना संचालन गर्ने कार्यालय मार्फत उपभोक्ताको जनसहभागिताको वाकी रकम उठाउने तथा सहभागीतामा ल्याउने समस्या | आवश्यक पहल नभएको | आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयले जनसहभागिताको वाकी रु.८,४६,०००।- सहभागीतमा ल्याउन तत्काल पहल गर्नु पर्ने । |

(४) **निष्कर्ष :**

यो आयोजना आ.व.०६४।०६५ देखि सुरुभई आ.व.०७३।०७४ मा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखेको देखिन्छ । आयोजना संचालन गर्ने निकायले आयोजनाको लगत इस्टिमेट तयार गर्दा ६.९० कि.मि. पाइपलाइन विस्तार गर्ने इस्टिमेट गरेकोमा २.९० कि.मि. पाइपलाइन विस्तार गरी आयोजनाको समापन हुन जाने गरि वार्षिक प्रगति प्रतिवेदनहरु आईरहेको देखिदा किन यस्तो त्रुटि रहन गयो वुज्न कठिन छ । आयोजना संचालनमा जनसहभागिताको पुर्ण रकम समावेश गर्न गराउन आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयले यथोचित प्रयास गरेको छैन भनि औल्याउने ठाँउ देखिएको छ । अझ ल.ई. हुदाँ लाभान्वित जनसंख्या ४,३३८ जना देखाई व्यक्तिगत धारा संख्या कति जडान गरिनेहो स्पष्ट खुल्न आएको देखिदैन । यस आयोजनामा सार्वजनिक धारा पनि रहने गरि कार्यक्रम तय  समेत भएको छैन । आयोजनाले समेटने वडाहरुको सन्दर्भमा वडा नं. १,३ र ९ वनि प्रगति प्रतिवेदन आईरहेको भएतापनि यस आयोजनाको क्षेत्र वडा नं. १ देखि ६ सम्मको हो भनी प्राविधिकहरुले र उपभोक्ता समितिले भनेकाले तथ्यगत रुपमा कुनकुन वडा मा पाइपलाइन विस्तार गरियो ओभरहेड टयाङ्की निर्माणस्थल र सो वरिपरी हेर्दा अनुगमनकर्ता ले ल.ई.नै गलत भएको निष्कर्ष वनायौ । TOD मिटर जडानका लागि उपभोक्ता समितिले पत्राचार गरेको ६ महिना व्यतित हुदासम्म विद्युत प्राधिकरणले आफुसंग TOD मिटर रहदा रहदै उपलव्ध पनि नगराउने, कुनै जवाफ पनि नफर्काउने जस्ता कार्यहुदा उपभोक्ताहरु र राज्यलाई भएको लगानि को क्षतिमा उत्त निकायले गम्भिर भएर सोच्नैपर्ने देखिन्छ । अनुगमनको क्रममा हालसालै अनुगमनकर्ता ले किन TOD मिटर उपलव्ध हुन नसकेको भनि सम्वन्धित निकायको इन्जिनियर संग सम्पर्क राख्दा ऐलानी जग्गा भएको भन्ने अपुष्ट भनाई राख्दै जवाफ दिएकोले गा.वि.स.को स्वामित्व रहेको कागजात सहित गा.वि.स.को सहमति पत्रसाथ TOD मिटर प्राप्तिलाई पत्राचार भएको विषयमा लापर्वाही नगरीदिन भनि अनुरोध गर्दा सम्वन्धित उपभोक्ता समितिलाई पठाईदिन आवश्यक कारवाही कार्यालयको तर्फवाट हुनेछ भनि जवाफ आएकाले यसरि विनाकारण खानेपानी आयोजनालाई TOD मिटर जडान नगरी विद्युत प्राधिकरणवाट गैर जवाफदेहिता राखि उपभोक्तालाई स्वच्छ खानेपानी उपलव्धताका लागि ढिलो गरि हानि पुगिरहेको छ भनि औल्याउनु उचितनै होला भनी सम्वन्धित निकायको ध्यानाकर्षणको लागि सुझाव पेश गरेका छौ । अन्त्यमा उपभोक्ता समितिलाई व्यवस्थित रुपमा परिचालन गर्न गराउन र आयोजनाको वाकी काम तत्काल सम्पन्न गरि  यथाशिघ्र आयोजना लाई हस्तान्तरण गर्न गराउन आयोजना संचालन गर्ने निकायको समेत पुर्ण ध्यानाकर्षणका निम्ति अनुरोध गर्दछौ ।

**अनुगमन कर्ता**
**माननिय सदस्य : डा.कृपा सिन्धु प्रसाद**
**योजना अधिकृत : नइन्द्र प्रसाद दाहाल**

नेपाल सरकार

## राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालय

## जिल्लागत आयोजना अनुगमन विवरण

**आयोजनाको नाम: व्यापारिक मार्ग विस्तार योजना (विरगंज-पथलैया सडक)**

**जिल्ला: बारा**

**आयोजना प्रमुखको नाम: रविन्द्र लाल दास** **आयोजना शुरु मिति: २०७२/०७३**

**१. पृष्ठभूमि:**

- **आ.व. २०७२/०७३ देखि यस व्यापारिक मार्ग विस्तार योजना (विरगंज-पथलैया सडक) पथलैया, बारा नेपाल सरकारको निर्णयानुसार आ.व. २०७२/०७३ बाट योजना कार्यालय स्थापना भएको छ । विरगंज-ICP- डरायपोर्ट र विरगंज भन्सार कार्यालय देखि पथलैयासम्म सवारी साधनको अत्याधिक चाप भएकोले उक्त सडक छ लेनमा (Sixlane) स्तरोन्नति गरि सहज रुपमा मालबाहक साधन, सार्वजनिक र निजि सवारी साधनलाई सरल तरिकाले आवत जावत गर्न मिल्ने छ । बिरगंज-पथलैया औधोगिक करिडोर अन्तर्गत १६३ भन्दा माथि उधोग, कलकारखाना बाट उत्पादित सामाग्रीहरु सहजरुपमा काठमाण्डौ लगायत देशका विभिन्न ठाउँमा पुर्याउन मदत गर्ने र विदेशबाट आयात एवम निर्यात गर्ने कार्यमा यस सडकले टेवा पुर्याउने छ | नेपाल सरकारको आन्तरिक श्रोतबाट खर्च व्यहोर्ने गरि आयोजना संचालनमा रहेको छ |**

**आयोजनाको कार्य क्षेत्र :**

- **पर्सा तथा बारा गरि २ जिल्ला हुदै भारतीय सिमानासम्म जोड्ने लोकमार्ग सम्पूर्ण नेपाली जनतालाई प्रत्यक्ष लाभ पुर्याउने छ | यस लोकमार्गको कुल लम्बाई २८ कि.मि. रहेको छ | हाल भएको सडकको दाया/बाया २५/२५ मिटर कार्यक्षेत्र भित्र छ लेनको सडक निर्माण कार्य संचालन भइरहेको छ |**

**आयोजनाको उद्देश्य ( छोटकरीमा):**

- **विरगंज-पथलैया सडक व्यापारिक कोरिडोरको रुपमा बिकसित भइरहेको छ |**

**घर टहरा को मुआब्जाको अवस्था:**

- **कमिटी गठन गरिएको |**

**रुख बिरुवा हटाउने मुआब्जाको अवस्था:**

- **लगत तयार भईरहेको**

**समस्या:-**

- **पर्सा बन्यजन्तु आरक्षण क्षेत्र भित्र पर्ने सडक सीमा भित्रका रुखहरुको व्यवस्थापनमा जटिलता ।**
- **विधुत प्राधिकरण बारा र पर्सा कार्यालयबाट सडक सिमा भित्र विधुत पोल तथा तारहरु सडक कार्यालय संग समन्वय नगरी जडान गरिएकोले सडक निर्माणमा अवरोध भईरहेको ।**
- **निजी उधोगहरुले पनि सडक कार्यालय संग समन्वय नगरी विधुत पोल तथा तारहरु सडक सिमा भित्र जडान गरेकाले सडक निर्माणमा अवरोध भईरहेको ।**
- **नेपाल टेलिकमको अप्टिकल फाइबर, पोलहरु आयोजना स्थलमा रहेकाले सडक निर्माणमा अवरोध रहेको ।**
- **खानेपानीका पाइप लाइनहरु सडक सिमा भित्र बिछ्याइएकोले सडक निर्माणमा अवरोध भईरहेको ।**

- ➢ **निर्माण कार्य रेखदेखको लागि सबारी साधनको कमि ।**
- ➢ **सडक अतिक्रमण ब्यबस्थापनमा जटिलता ।**
- ➢ **निर्माण सामग्रीको  अभाव ।**
- ➢ **बजेटको आभाव ।**

**२) आयोजनाको समग्र चिनारी:**

| | आयोजनाको नाम | लागत अनुमान | आयोजना शुरु मिति | आयोजना सम्पन्न हुनुपर्ने मिति | हाल सम्मको प्रगति प्रतिशत | | चालु आको .व. भौतिक प्रितशत | | ठेक्का रकम)VAT सिहत(रु . हजारमा | निर्माण व्यवसायी / कम्पनीको नाम | ठेक्का संझौता मिति | म्याद थप भएको भए नयाँ अन्तिम मितिकार्य / सम्पन्न गर्नु पर्ने मिति | समयमा सम्पन्न हुन नसकेको कारण गरिएको / प्रयास | कैफियत |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | वित्तिय | भौतिक | लक्ष्य | प्रगति | | | | | | |
| १ | २ | ३ | ४ | ५ | ६ | | ७ | | ८ | ९ | १० | ११ | १२ | १३ |
| १ | व्यापारिक मार्ग विस्तार योजना -वीरगंज) पथलैया (सडक | ५५ . अर्ब | ०७२/ ०७३ | ०७७० ७८ | ९ | १२ | १०० | ६० | ५२०६०७ | AMR/Pappu/Con-Tech J/V | ०७३/०३/२९ | ०७५/०३/२८ | चालु अवस्थामा | |
| | | | | | | | | | ४८६४८२ | Shrestha/Biruwa/Apex J/V | ०७३/०३/३० | ०७५/०३/२९ | | |
| | | | | | | | | | ४८२५२० | Pappu/Lumbini J/V | ०७३/०३/२९ | ०७५/०३/२८ | | |
| | | | | | | | | | ६०६२०५ | AMR/Con-Tech J/V | ०७३/०३/२९ | ०७५/०३/२८ | | |
| | | | | | | | | | ७६५०१४ | Sharma/United Builders/Diwa Nirman Sewa J/V | ०७३/०३/३० | ०७५/०३/२९ | | |
| | | | | | | | | | ६७७१४५ | AMR/Con-Tech J/V | ०७३/०३/२९ | ०७५/०३/२८ | | |
| कुलजम्मा/ | | ५५ . अर्ब | | | | | | | **३५३७९७७** | | | | | |

**(अ) श्रोत व्यवस्थापन :** (क) ब.उ.शि.नं.: ३३७३१२

(ख) खर्चको श्रोत: (१) नेपाल सरकार: √ (२) बैदेशिक: √

(ग) गत आ.व. को भौतिक प्रगति प्रतिशत : **ठेक्का पट्टा व्यवस्थापन**

(घ) गत आ.व. सम्मको भौतिक प्रगति प्रतिशत : **ठेक्का पट्टा व्यवस्थापन**

(ङ) गत आ.व. को वितिय प्रगति प्रतिशत : १००

(च) गत आ.व सम्मको वित्तीय प्रगति प्रतिशत : १००

(छ) आयोजनाको आ.व. ०७३/७४ को कार्यक्रम र बजेट सम्बन्धी विवरण

(१) चालु आ.व. को अखित्यारी र स्वीकृतिको चौमासिक विभाजन प्राप्त मिति : २०७३/०५/१४

(२) चालु आ.व. को बजेट निकासाको लागी माग गरेको मिति :

(३) चालु आ.व. को बजेट निकासा भएको मिति :

(४) बजेट निकासा हुन नसकेको भए सोको कारण : नरहेको

(ज) आयोजनाको चालु आ.व. को बजेट विवरण (रु. हजारमा)

| चालु आ.व. को विनियोजित बजेट | हाल सम्मको निकासा | हाल सम्मको खर्च | कैफियत |
|---|---|---|---|
| ३८०७३०।०० (ए.डि.बि. श्रोत बाट रु.१७१६६८।०० बाकी नेपाल सरकार स्रोत बाट) | २२८२००। | २२८२००। | |

(झ) व्यवस्थापिका पक्ष :

(१) भौतिक :

| भौतिक साधन | संख्या | सवारी साधन | संख्या | खुद प्रयोग सवारी संख्या | थ□ कुनै साधन आवश्यकता भए | संख्या |
|---|---|---|---|---|---|---|
| स्काभेटर | - | जीप | १ | १ | | |
| लोडर | - | मोटरसाईकल | ३ | ३ | | |
| ग्रेडर | - | | | | | |
| रोलर | - | | | | | |
| टिपर | - | | | | | |
| ट्र्याक्टर | - | | | | | |
| मिक्सर मेसिन | - | | | | | |

(२) जनशक्ति

| दरबन्दीको □द | □द□ूर्ति संख्या | रिक्त संख्या | रिक्त रहेको अवधि र कारण | दरवन्दी □र्याप्त/ अ□र्याप्त |
|---|---|---|---|---|
| आयोजना प्रमुख | १ | - | | |
| इन्जिनियर | ३ | - | | |
| सब इन्जिनियर | ३ | २ | | |
| लेखा अधिकृत | १ | - | | |
| लेखापाल | - | १ | | |
| प्रशाशन | १ | - | | अपर्याप्त |

आ) <u>अपेक्षित उपलब्धिहरु</u>

| क्र.सं. | प्रमुख क्रियाकला□हरु | अ□क्षित प्रतिफलहरु | वार्षिक लक्ष्यको तुलनामा प्रथम चौमासिकको भौतिक प्रगति प्रतिशत | आयोजनाको हालसम्मको प्रतिफल र उ□लब्धिहरु |
|---|---|---|---|---|
| १ | माटो फिलिंग | १५ कि.मी. सम्पन्न हुने | ९.६५ | ४ कि.मी. सम्पन्न |
| २ | सबबेस/ग्रवेलिंग | ५ कि.मी. सम्पन्न हुने | | ०.५ कि.मी. सम्पन्न |
| ३ | बेसकोर्स | | | |
| ४ | टेवा पर्खाल निर्माण | ९ कि.मी. सम्पन्न हुने | | ४ कि.मी सम्पन्न |
| ५ | पक्कि नाली | १५ कि.मी. सम्पन्न हुने | | ५.५ कि.मी सम्पन्न |
| ६ | पुलपुलेसा | | | |
| ७ | अस्फाल्ट | | | |
| ८ | रोड फर्निचर | | | |
| ९ | जग्गा खरिद | | | |

**३) आयोजना कार्यान्वयनमा देखापरेका प्रमुख समस्याहरु र समाधानका उपायहरु (महत्वको क्रमानुसार)**

| क्र.सं. | समस्या विवरण | समाधानका लागि गरिएका प्रयासहरु | समाधानका उपायहरु |
|---|---|---|---|
| १ | विधुतपोल तथा तारहरु सडक सिमा भित्र रहेकोले निर्माण कार्यमा अवरोध भईरहेको | आयोजनाका लागि आवश्यक पर्ने अन्य निकायसँगको (विद्युत, टेलीफोन, खानेपानीबन , आदि) संग समन्वय गरि समस्या समाधानको लागि प्रयास भैरहेको । | |
| २ | टेलिफोन पोलतारहरु तथा अप्टिकल फाइबरहरु , सडक सिमा भित्र रहेकोले निर्माण कार्यमा अवरोध भईरहेको | | |
| ३ | खानेपानीको पाईपलाईनहरु सडक सिमा भित्र रहेकोले निर्माण कार्यमा अवरोध भईरहेको | | |
| ४ | पर्सा वन्यजन्तु आरक्षको करिब १.२ कि.मि . ,सडक सिमा भित्र रहेका रुखहरु हटाउन समस्या निर्माण कार्यमा अवरोध भईरहेको | | |
| ५ | निर्माण सामग्री को (बालुवा ,गिट्टी , ढुंगा) अभाव | | |
| ६ | बजेटको अभाव | | |

**४) यस आ.व.मा यस अघि भएको निरीक्षण विवरण**

| क्र.सं. | निरीक्षण गर्ने पदाधिकारीको नाम,थर,पद र कार्यालय | निरीक्षण गरेको मिति |
|---|---|---|
| १ | अयोध्या प्रसाद श्रेष्ठ,क्षे.नि.,-मध्यमान्चल क्षेत्रीय निर्देशनालय | २०७३/०७/२८ |
| २ | गोपाल सिग्देल उत्तर/दक्षिण व्यापारिक मार्ग विस्तार योजना | २०७३/०७/२८ |

**५) स्थलगत निरीक्षणबाट देखिएका आयोजनाका उल्लेखनिय पक्षहरु**

**क) उल्लेखनिय क्रियाकलाप :**

१. माटो फिलिंग - ४ कि.मी मा कार्य भईरहेको

२. पुलपुलेसा -

३. टेवा पर्खाल - ४ कि.मी. मा कार्य हुने

**ख) उल्लेखनिय प्रतिफल**

१. माटो फिलिंग : ४ कि.मी सम्पन्न

२. टेवा पर्खाल निर्माण : ४ कि.मी सम्पन्न

३. पुलपुलेसा :

**ग) सबल पक्ष:**

- **विरगंज-पथलैया सडक व्यापारिक कोरिडोरको रुपमा बिकसित भइरहेको छ ।**
- यस सडकको पूर्ण कार्यान्वयन पश्चात **सहज रुपमा मालबाहक साधन, सार्वजनिक र निजि सवारी साधनलाई सरल तरिकाले आवत जावत गर्न मिल्ने छ । बिरगंज-पथलैया औधोगिक करिडोर अन्तर्गत १६३ भन्दा माथि उधोग, कलकारखाना बाट उत्पादित सामाग्रीहरु सहजरुपमा काठमाण्डौ लगायत देशका विभिन्न ठाउँमा पुर्याउन मदत गर्ने र विदेशबाट आयात एवम निर्यात गर्ने कार्यमा यस सडकले टेवा पुर्याउने छ । नेपाल सरकारको आन्तरिक श्रोतबाट खर्च व्यहोर्ने गरि आयोजना संचालनमा रहेको छ ।**

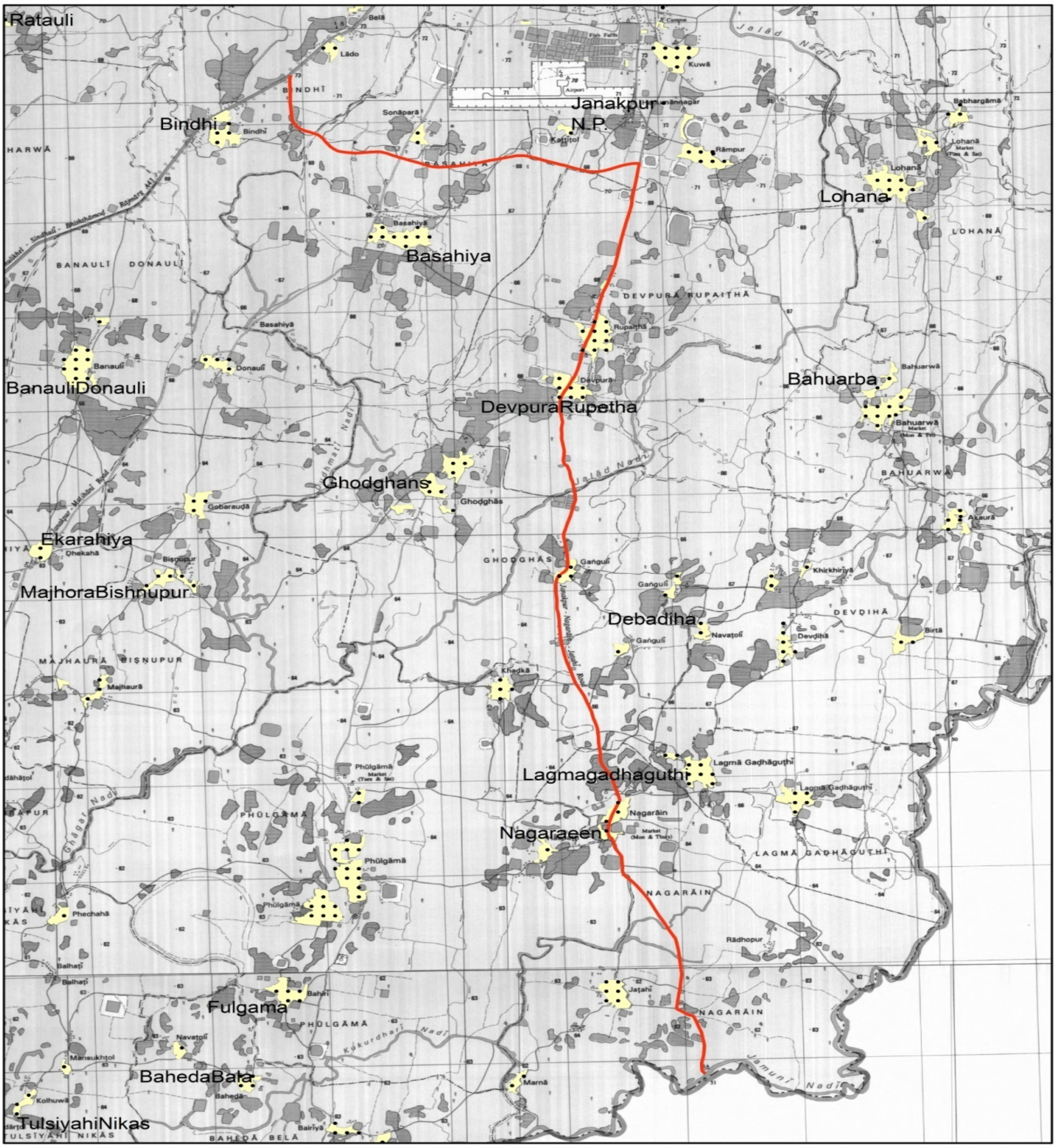
**घ) दुर्बल पक्ष:**

- विधुतपोल तथा तारहरु स्थान्तरण गर्ने कार्यमा चुनौती
- नेपाल टेलिकमको पोल तथा अन्डरग्राउण्ड अप्टिकल फाईबर जडानमा चुनौती
- **खानेपानीका पाइप लाइनहरु** स्थान्तरण गर्ने कार्यमा चुनौती

**६) आयोजनाको सम्बन्धमा आयोजना प्रमुखको भनाई सुझाबहरु :**

- **विरगंज-ICP- डरायपोर्ट र विरगंज भन्सार कार्यालय देखि पथलैयासम्म सवारी साधनको अत्याधिक चाप भएकोले उक्त सडक (Sixlane) निर्माण गरि सहज रुपमा मालबाहक साधन, सार्वजनिक र निजि सवारी साधनलाई सुलभ तरिकाले आवत जावत गर्न सहज हुनेछ ।**
- यस सडकको पूर्ण कार्यान्वयन पश्चात स्थानियहरुको जीवन शैलीमा स्तरोन्नति हुने र बासिन्दालाई आगमन लगायत पेशा व्यवसाय र रोजगारीमा वृद्धि हुने ।

७) आयोजना स्थलमा लिएको फोटो, नक्शा आदि:



**८) निष्कर्ष :**

नेपालको समग्र आर्थीक विकासको राजधानीको रुपमा रहेको विरगंजमा नेपाल भारत व्यापार सम्वन्ध साथै तेस्रो मुलुकवाट आएका व्यापारीक सामान ढुवानीका लागी यस क्षेत्रमा रहेका व्यापारीक मार्गहरु आजको द्रुर्त विकासको अवस्था अनुसार नभएको कारणले साथै वैदेशिक सामानहरु काठमाण्डौ सम्म ल्याउन संचालनमा रहेको सडक संजालको चौडाइ अतिकम रहेकाले सवारी चाप थेग्न कठीन भएको अवस्थालाइ ध्यानमा राख्दै विरगंज पथलैया सडकलाइ व्यापारीक मार्गका रुपमा ६ लेनमा वढाइ २८ कि.मि. लम्वाइमा आ.व.०७२।०७३ देखि यो आयोजनाको निर्माण कार्य सुरु गरिएको छ । तसर्थ यस आयोजनालाइ यथासिघ्र सम्पन्न गर्न गराउन जरुरी देखिन्छ । यसकारण यसको समस्यामा रहेको घर टहराको मुआव्जा, रुख विरुवा हटाउने मुआव्जा, वितरण गर्ने कार्य आगामी एक वर्ष भीत्र सम्पादन हुन जरुरी छ । यसै गरी पर्सा वन्यजन्तु आरक्षण क्षेत्र भित्र पर्ने सडक सिमा भीत्रका रुखहरुको उचीत व्यवस्थापन, विधुतका पोल तार हटाउने कार्य, नेपाल टेलीकमका आयोजना स्थलमा रहेका अवरोधका साधन, खानेपानीका पाइपलाइनहरु जस्ता अवरोध यथासिघ्र स्थानान्तरण हुन जरुरी छ । राज्यको मेरुदण्डको रुपमा रहेको यस सडकलाइ निर्माण सामाग्रीको अभाव र वजेटको अभाव हुने जस्ता कार्य आयोजना सम्पन्न गर्नको लागी दुर्भाग्य नहोस भन्ने अनुगमन कर्ताको तर्फवाट सुझाव राखेका छौ ।

यसका अतिरिक्त कार्यालयलाइ आवश्यक प्रशासनीक जनशक्ती तथा भौतीक पुर्वाधारको उचीत व्यवस्थापन गरी सहज रुपमा आयोजना संचालन गर्ने कार्यालयले कार्यसंचालन गर्ने अवसर सिर्जना गर्नु उपयुक्त हुने सम्मको निष्कर्ष राख्दै आयोजनालाइ तोकीएको अवधीमा सम्पन्न गर्न गराउन सम्वन्धीत सरोकारवालाहरुको ध्यान पुग्ने छ भन्ने अपेक्षा राखेका छौ ।

अनुगमन कर्ता
मानिनय सदस्य : डा.कृपा सिन्धु प्रसाद
योजना अधिकृत : नइन्द्र प्रसाद दाहाल