

# कोशी कोरिडोर सडक आयोजना

## अनुगमन प्रतिवेदन



नेपाल सरकार  
राष्ट्रिय योजना आयोग  
सिंहदरबार, काठमाण्डौं  
२४ माघ २०८२

अनुगमन समिति

श्री रविलाल पन्थ

सचिव, राष्ट्रिय योजना आयोग-संयोजक

श्री टंकनाथ लम्साल

सहसचिव, अर्थ मन्त्रालय- सदस्य

श्री विनोद भट्टराई

सि.डि.ई. भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय- सदस्य

श्री लोक प्रसाद न्यौपाने

सह सचिव, राष्ट्रिय योजना आयोग सदस्य-सचिव

प्रतिवेदक

श्री रविलाल पन्थ

सचिव, राष्ट्रिय योजना आयोग

श्री टंकनाथ लम्साल

सहसचिव, अर्थ मन्त्रालय

श्री विनोद भट्टराई

सि.डि.ई. भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

श्री अर्जुन भण्डारी

सह सचिव, राष्ट्रिय योजना आयोग

श्री लोक प्रसाद न्यौपाने

सह सचिव, राष्ट्रिय योजना आयोग

श्री राजेशबाबु घिमिरे

कार्यक्रम निर्देशक, राष्ट्रिय योजना आयोग

## आभार

ठूला आयोजनाको नियमित अनुगमन गरी आयोजनाको कार्यान्वयनमा आइपरेका समस्याको पहिचान गर्न तथा आयोजना कार्यान्वयनको क्रममा देखिएका समस्याको तत्काल समाधान गरी आयोजना कार्यान्वयनलाई द्रुतता दिनु आयोजना व्यवस्थापनको प्रमुख पाटो हो। आयोजना कार्यान्वयनको काम कारवाहीलाई प्रक्रियागत ढङ्गबाट छिटो, छरितो र मितव्ययी रूपमा सञ्चालन गर्न वा कार्य सम्पादन गरी आयोजना व्यवस्थापन तयार गरिएको ठूला आयोजना कार्यान्वयन अनुगमन तथा सहजीकरण निर्देशिका, २०८० को दफा ४ को व्यवस्था बमोजिमको अनुगमन समितिले कोशी कोरिडोर सडक आयोजनाको गैर-स्थलगत तथा स्थलगत अनुगमन गरिएको थियो।

कोशी कोरिडोर सडक आयोजनाको खाँदवारी-किमाथांका खण्डको स्थलगत अवलोकन गर्ने क्रममा आयोजना प्रमुख, निर्माण व्यवसायी, प्राविधिक जनशक्ति, स्थानीय जनप्रतिनिधिसँग छलफल गरी आयोजना कार्यान्वयनको यथार्थ अवस्थाका बारेमा जानकारी लिइएको थियो। अनुगमन समितिले कोशी कोरिडोर सडक आयोजनाको स्थलगत अनुगमन गरी कार्यान्वयनको यथार्थ अवस्था, कार्यान्वयनमा देखिएका समस्या र कार्यान्वयनलाई तीव्रता दिन अवलम्बन गर्नुपर्ने स्पष्ट र व्यावहारिक उपायसहितको उच्चस्तरीय आयोजना कार्यान्वयन निर्देशक समितिमा पेश गर्नुपर्ने विषयहरू र निर्देशक समितिबाट गरिनुपर्ने निर्णयहरूको प्रस्तावसहित तयार भएको प्रतिवेदन पेश गरेका छौं।

अन्तमा, ठूला आयोजनाको नतिजामूलक अनुगमन गर्नको लागि बनेको अनुगमन समितिलाई कोशी कोरिडोर सडक आयोजनाको गैर-स्थलगत र स्थलगत अनुगमनमा प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष सहयोग, समन्वय र सहजीकरणमा सहयोग गर्नुहुने प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, अर्थ मन्त्रालय, रक्षा मन्त्रालय र मातहतका कार्यालयहरू, स्थानीय तहका जनप्रतिनिधिहरू, आयोजना कार्यालयहरू सबैमा समिति हार्दिक आभार प्रकट गर्दछ।

ठूला आयोजना अनुगमन समिति

## विषयसूची

परिच्छेद-१: परिचय	१
१.१ पृष्ठभूमि	१
१.२ अनुगमनको उद्देश्य	१
१.३ अनुगमनको सीमा	१
१.४ अनुगमन विधि	१
परिच्छेद-२: आयोजना अनुगमन तथा विश्लेषण	२
२.१ आयोजनाको संक्षिप्त परिचय	२
२.२ राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू	२
२.३ कार्यसम्पन्न हुने समयावधि	४
२.४ आयोजनाको भौतिक तथा वित्तीय प्रगति	४
२.५ डेस्क(अफसाइट) अनुगमन	४
२.६ स्थलगत(अनसाइट) अनुगमन	५
२.६.१ आयोजना कार्यालयको अवस्था	५
२.६.२ आयोजनाको कार्यस्थिति	५
२.६.३ विभिन्न स्थानमा गरिएका प्रस्तुतिकरण एवम् छलफल	६
२.६.४ सरोकारवालाहरूले उठाएका सवालहरू	७
२.७ पहिरोका कारण जोखिमपूर्ण स्थानहरू	८
परिच्छेद-३: आयोजना अनुगमनको विश्लेषणात्मक समीक्षा	९
३.१ सवल पक्ष	९
३.२ कमजोर पक्ष	९
३.३ अवसर	१०
३.४ चुनौती	११
परिच्छेद-४: समस्या समाधानका लागि सुझाव र निष्कर्ष	१२
४.१ सुझाव	१२
४.१.१ भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयबाट सम्बोधन हुनुपर्ने विषयहरू	१२
४.१.२ उच्चस्तरीय आयोजना कार्यान्वयन निर्देशक समितिबाट सम्बोधन हुनुपर्ने विषयहरू	१३
४.१.२.१ नीतिगत तथा कानूनी विषयहरू	१३

४.१.२.२ व्यवस्थापकीय विषयहरू	१४
४.२ निष्कर्ष	१५
अनुसूची-१: आयोजनाको संगठनात्मक संरचना	१७
अनुसूची-२: कोशी कोरिडोर खाँदवारी किमाथांका सडक आयोजनाको खण्डगत विस्तृत विवरण	१८
अनुसूची-३: समस्या समाधान गर्न प्रस्तावित कार्य योजना(Action Plan)	२४
अनुसूची-४: साइट अनुगमनका क्रममा लिईएका तस्वीरहरू	२६

## परिच्छेद: १ परिचय

### १.१ पृष्ठभूमि

अनुगमन तथा मूल्याङ्कन ऐन २०८० को दफा १० मा राष्ट्रिय योजना आयोगले राष्ट्रिय गौरवका आयोजना, राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजना, रुपान्तरणकारी आयोजना तथा नेपाल सरकारले तोकेका महत्वपूर्ण आयोजनाको आवश्यकता अनुसार अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने व्यवस्था रहेको छ। राष्ट्रिय योजना आयोगको आर्थिक वर्ष २०८२/०८३ को वार्षिक कार्ययोजनामा राष्ट्रिय गौरवका तथा विकास सहायतामा सञ्चालित पाँच वटा ठूला आयोजनाको अनुगमन गर्ने गरी लक्ष्य तोकिएको थियो। सोही बमोजिम आयोगको मिति २०८२/१०/११को सदस्य-सचिवस्तरीय निर्णयअनुसार कोशी कोरिडोर सडक आयोजना अनुगमन गरी प्रतिवेदन पेश गर्ने जिम्मेवारी तोकिएको थियो। ठूला आयोजना कार्यान्वयन अनुगमन तथा सहजीकरण निर्देशिका २०८० को ४ बमोजिम समिति गठनको लागि प्रतिनिधि पठाइदिन सम्बन्धित निकायमा अनुरोध गरिएकोमा प्राप्त विवरण अनुरूप राष्ट्रिय योजना आयोगका सचिवज्यूको संयोजकत्वमा देहाय बमोजिम अनुगमन समिति गठन भएको।

### अनुगमन समिति

श्री रविलाल पन्थ, सचिव, राष्ट्रिय योजना आयोग - संयोजक

श्री टंकनाथ लम्साल, सहसचिव, अर्थ मन्त्रालय - सदस्य

श्री विनोद भट्टराई सि.डि.ई. भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय - सदस्य

श्री लोक प्रसाद न्यौपाने, सह सचिव, राष्ट्रिय योजना आयोग सदस्य-सचिव

अनुगमन समितिका सदस्यहरूले मिति २०८२/१०/१८ गतेदेखि २२ गतेसम्म कोशी कोरिडोर सडक आयोजनाको अनुगमन गरेको थियो।

### १.२ अनुगमनको उद्देश्य:

उत्तर दक्षिण(कोशी कोरिडोर) सडक आयोजना अन्तर्गत निर्माणाधीन खाँदबारी-किमाथांका सडक (NH-08) को गैरस्थलगत तथा स्थलगत अनुगमनको उद्देश्य निम्नानुसार रहेको छ:

- आयोजना कार्यान्वयनको भौतिक तथा वित्तीय प्रगतिको स्थिति यकिन गर्ने,
- आयोजना कार्यान्वयनको सन्दर्भमा सवल तथा कमजोर पक्षहरू पहिचान गरी समस्या समाधानका लागि सुझावहरू पेश गर्ने।

### १.३ अनुगमनको सीमा:

खाँदबारी-किमाथांका १६२ कि.मि सडकको अनुगमन कार्य सम्पादन गर्ने सन्दर्भमा उपलब्ध समय, स्रोतसाधन र प्राविधिक ज्ञानको सीमितताको कारण अनुगमनका बहुआयामिक पक्षलाई समेट्न नसकिएको।

### १.४ अनुगमन विधी:

गैर-स्थलगत (अफसाईट) र स्थलगत (अनसाईट) अनुगमन गरिएको जसमा आयोजना व्यवस्थापनका विभिन्न पक्षको अध्ययन अवलोकन तथा विश्लेषण र सरोकारवाला पक्षसँग छलफल गरिएको थियो।

## परिच्छेद: २

### आयोजनाको अनुगमन तथा विश्लेषण

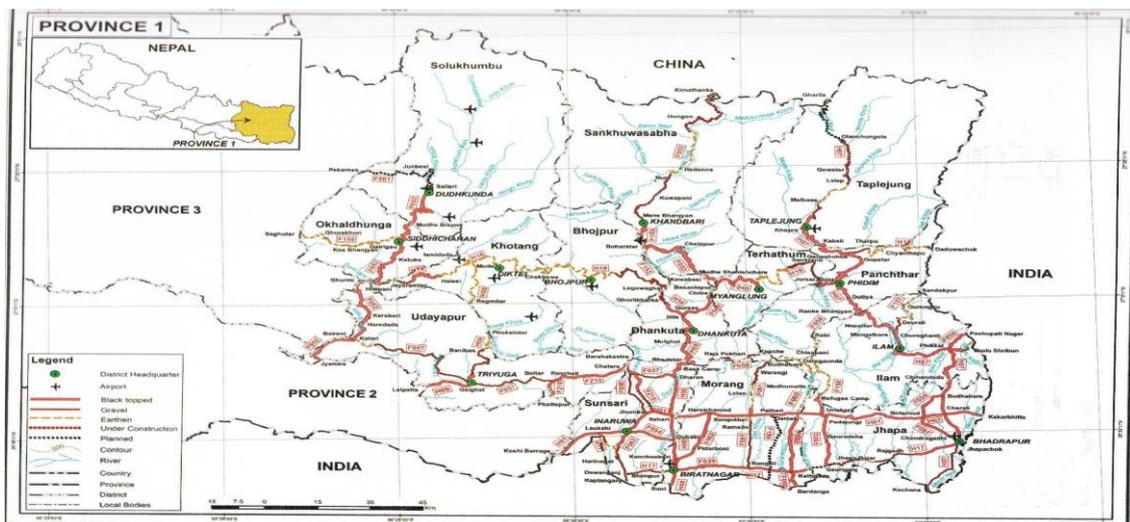
#### २.१ आयोजना संक्षिप्त परिचय:

उत्तर दक्षिण (कोशी कोरिडोर) सडक आयोजना अन्तर्गत निर्माणाधीन खाँदबारी-किमाथांका सडक (NH-08) को लम्बाइ १६२ कि.मी रहेको छ। यसलाई नेपालको पूर्वीभेगको हिमाल, पहाड र तराई जोड्ने द्रुत व्यापारिक मार्गको रूपमा लिइएको छ। मोरङको रानी हुदैँ विराटनगर - हिले – लेगुवा-खाँदबारी भएर संखुवासभाको किमाथांकासम्म जोड्ने यो राजमार्गको लम्बाई ३४५ कि.मि. रहेको छ। रानी विराटनगरदेखि खाँदबारीसम्मको १८३ कि.मि. सडक खण्ड कालोपत्रे भई सडक डिभिजन कार्यालयमा हस्तान्तरण भैसकेको छ भने बाँकी खाँदबारी-किमाथांका १६२ कि.मि. सडक खण्ड निर्माणाधीन रहेको छ।

यस आयोजनाको मुख्य उद्देश्य नेपाल भारत र चीनबीच सडक सञ्जाल विस्तार गरी त्रिदेशीय व्यापार आवद्धता बढाई आर्थिक समृद्धि हासिल गर्ने रहेको छ। यस सडक खण्डको अधिकतम उचाई २७०० मिटर मात्र रहेको हुँदा बाह्रै महिना यातायात आवगमन सम्भव रहेको देखिन्छ। यो राजमार्ग अरुण भ्याली भित्र निर्माणाधीन र प्रस्तावित महत्वपूर्ण जलविद्युत आयोजनाहरू जस्तै: अरुण- दोस्रो, अरुण तेस्रो, अपर अरुण, अरुण-किमाथांका हाइड्रो र अन्य साना हाइड्रोपावर आयोजनाहरूको मुख्य प्रवेश मार्ग समेत रहेकोले यी जलविद्युत आयोजनाहरूको लाइफ लाइनको रूपमा लिइएको छ।

कोशी कोरिडोर आयोजनाले नेपालको उत्तरी भूभाग चीन र दक्षिणी भूभाग भारतसँग क्रस बोर्डर व्यापार प्रवर्द्धन गर्ने, आन्तरिक आर्थिक गतिविधि विस्तार गर्ने, धार्मिक तथा पर्यापर्यटन प्रवर्द्धन गर्ने, स्थानीय उत्पादन( अलैंची जस्ता) बढावा दिन र यसको बजारीकरण गर्न समेत टेवा पुर्‍याउने भएकोले यस आयोजनालाई नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा अगाडि बढाएको छ।

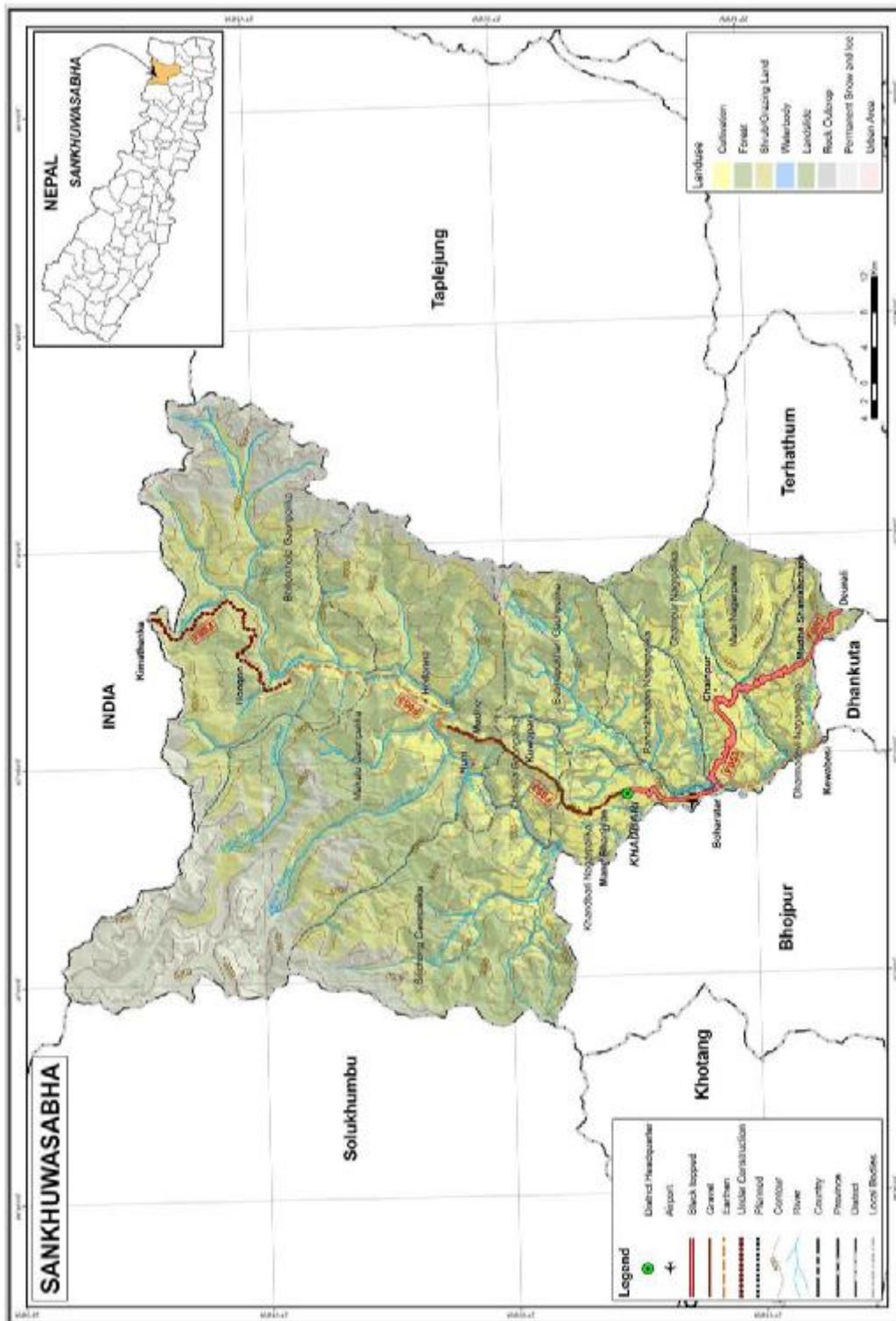
#### २.२ राजमार्गको रेखांकन विवरण र कार्यान्वयन हुने स्थानहरू:



चित्र-१ कोशी राजमार्गको रेखाङ्कन

खाँदवारीको लभिडहिलदेखि किमाथांका -१६२ कि.मि. सडक डेडिकेटेड डबल लेनमा कालोपत्रे गर्ने र आवश्यक २५ वटा पुल निर्माण गर्ने कार्यक्षेत्र रहेको छायो आयोजना कार्यान्वयनको लागि संखुवासभा जिल्ला खाँदवारी नगरपालिकामा उत्तर दक्षिण कोशी सडक आयोजना कार्यालय रहेको छ।

### MAP SHOWING NS KOSHI CORRIDOR



### २.३ कार्यसम्पन्न हुने समयवाधि

आयोजनाको हालसम्मको भौतिक तथा वित्तीय प्रगति करिब ४५ प्रतिशत रहेको छ भने आयोजना सम्पन्न हुने अवधि आ.व. २०८५/०८६ (संशोधित) सम्म कायम गरिएको छ ।

### २.४ आयोजनाको भौतिक तथा वित्तीय प्रगति:

यो आयोजनाको जम्मा लागत रकम रु १६ अर्ब २० करोड(संशोधित) रहेकोमा हालसम्मको खर्चको अवस्था विश्लेषण गर्दा २०८२ सालको माघसम्म रु ६ अर्ब ८४ करोड खर्च भएको देखिन्छ। यो आयोजनाको भौतिक प्रगति करिब ४५ प्रतिशत र समष्टिगत वित्तीय प्रगति ४२.२४ प्रतिशत रहेको छ। आ.व. २०८२/८३ मा यस आयोजनामा विनियोजित बजेट रु.६१ करोड ६ लाख रहेकोमा माघ मसान्तसम्मको निकास र खर्च रु. १६ करोड रहेको पाइयो । यस सडक आयोजनाको हालसम्मको समष्टिगत प्रगति (भौतिक/वित्तीय) तथा मुख्य मुख्य क्रियाकलापहरूको प्रगति सारांश देहाय बमोजिम रहेको देखियो ।

क्रियाकलाप	लक्ष्य	प्रगति	कैफियत
ट्रयाक खोल्ने कार्य	१६२ कि.मी	१६१.५ कि.मी	
ग्राभेल सडक	१६२ कि.मी	८० कि.मी.	
कालोपत्रे सडक	१६२ कि.मी	१७ कि.मी	३ कि.मि. ढलान सडक समेत
पुल निर्माण	२५ वटा	११ वटा	एकुवा पुल आ .व. २०८१/८२मा बाढीले बगाएको।

### २.५ डेस्क (अफसाइट) अनुगमन

ठूला आयोजना कार्यान्वयन अनुगमन तथा सहजीकरण निर्देशिका २०८० को दफा ५ बमोजिम उत्तर-दक्षिण (कोशी कोरिडोर)सडक आयोजनाको गैर-स्थलगत अनुगमनबाट देहाय बमोजिम संस्थागत, कानूनी, कार्यक्रमिक व्यवस्था रहेको पाइयो ।

- (क) कार्यान्वयनको लागि सडक विभाग, आयोजना निर्देशनालय, संघीय सडक सुपरिवेक्षण तथा अनुगमन कार्यालय, योजना कार्यालयहरू, सार्वजनिक खरिद अनुगमन कार्यालयहरू जस्ता निकायहरू रहेको ।
- (ख) सार्वजनिक खरिद ऐन २०६३ तथा सार्वजनिक खरिद नियमावली २०६४, वातावरण संरक्षण ऐन २०७६ तथा नियमावली २०७७, खरिद प्रक्रियाका निम्ति e-GP प्रणाली, भुक्तानीका निम्ति CGAS प्रणाली रहेको ।
- (ग) सडकको बिभिन्न खण्डको डिपिआर, प्रारम्भिक वातावरणीय परीक्षण प्रतिवेदनहरू, प्रमुख माइलस्टोनहरूको सूचकसहित कार्ययोजना रहेको ।
- (घ) पछिल्लो समयको वार्षिक तथा सुरुदेखिको अद्यावधिक भौतिक तथा वित्तीय प्रगति स्थितिलाई अद्यावधिक गरी आयोजना कार्यान्वयनको अवधिगत प्रगतिको तुलनात्मक अध्ययन नभएको ।

- (ड) आयोजना कार्यान्वयनका सबल तथा कमजोर पक्षहरू र दुर्गम अवस्थाको विश्लेषण गरेर सोही अनुसारको आयोजना कार्यान्वयन रणनीति बनाएको पाइएन।  
सम्पूर्ण सडक खण्डको एकैपटक ठेक्का लागि कार्य शुरु नभएको, नभएकोले आयोजनाको लागत र सम्पन्न हुने मिति यकिन नभएको ।
- (च) ठेक्का लागिसकेको खण्डको हकमा समय अगावै सम्पन्न हुने, समयभन्दा ढिला सम्पन्न हुने, सोको प्रमुख कारण, सम्भावना र चुनौतीहरूका विषयहरू सूचिकरण भएको ।
- (छ) योजना कार्यान्वयनमा देखिएका प्रमुख समस्याहरूमा दायित्वको तुलनामा कम बजेट विनियोजन भएको अवस्था, भौगोलिक विकटता, सडक रेखांकन गर्दा केही स्थानमा भौगर्भिक उपयुक्ततालाई ध्यान नदिएको, अधिक घटी कबोल गरी ठेक्का लिने प्रवृत्ति, निर्माण व्यवसायीको कार्यक्षमता तथा विष्फोटक पदार्थको उपलब्धतामा ढिलाई जस्ता विषयसँग सम्बद्ध रहेको भन्ने आयोजना निर्देशकको प्रस्तुतिमा देखियो ।

## २.६ स्थलगत (अनसाइट) अनुगमन

अनुगमन समितिले निर्देशिकाको दफा ५ बमोजिम सम्बन्धित आयोजनाको गैर-स्थलगत अनुगमन सम्पन्न गरिसकेपछि सोही निर्देशिकाको दफा ६ अनुसार स्थानीय तह प्रमुख, अन्य पदाधिकारी तथा कर्मचारीसँग समन्वय गरी सम्बन्धित आयोजना निर्देशक, सुपरिन्टेन्डेन्ट इन्जिनियर, आयोजना प्रमुख, इन्जिनियर, निर्माण व्यवसायी समेतको सहभागितामा देहायका विषयहरूमा स्थलगत अनुगमन गरियो ।

- आयोजना कार्यान्वयनको यथार्थ अवस्थाको जानकारी,
- आयोजनाका प्रमुख संरचनाको स्थलगत अवलोकन,

### २.६.१ आयोजना कार्यालयको अवस्था:

आयोजना कार्यालयको संगठनात्मक संरचना अन्तर्गत १८ जना कर्मचारीको दरवन्दी रहेकोमा १७ जना कार्यरत रहेको पाइयो । कार्यालयको भौतिक सम्पत्तितर्फ ४ वटा चार पाङ्ग्रे र ७ वटा दुई पाङ्ग्रे सवारी साधन रहेको पाइयो । कार्यालयको अचल सम्पत्तिको विवरणमा मकालु गा.पा.-०३, हेडाङ्गना गढीमा ३०५२.५० व.मि.मा दुई तले आवासीय भवन, १ ल्याव र १ टनेल खेती रहेको र भोट खोला गा.पा. च्यामताडमा १६८० व.मि. जग्गामा १ तले बंकर र नेपाली सेनाबाट निर्मित अस्थायी भवन रहेको पाइयो । (अनुसूची-१ मा जनशक्तिको विवरण रहेको छ)

### २.६.२ आयोजनाको कार्यस्थिति:

उत्तर दक्षिण (कोशी कोरिडोर) सडक आयोजना अन्तर्गत खाँदवारीदेखि किमाथांकासम्मको सडक खण्डको निर्माण कार्य आर्थिक वर्ष २०६५।०६६ देखि शुरु भएको हो। खाँदवारी-किमाथांकासम्मको सडक आयोजनालाई ६ वटा प्याकेजमा विभाजन गरी निर्माण कार्य सञ्चालन भैरहेको पाइयो ।

#### खाँदवारी-दोभान खण्डको ४९ कि.मि.( चेनेज ०+००० देखि ४९+००० कि.मि.):-

यसको ० देखि ३९ कि.मि.सम्म ३ वटा खण्डमा ठेक्का लागी शर्मा शिवशक्ति जे.भि.ले कालोपत्रे सडक निर्माण गर्ने कार्य गरिरहेको र उक्त खण्डमा हालसम्म औषतमा ७५ प्रतिशत भौतिक र ७० प्रतिशत वित्तीय प्रगति भएको पाइयो । ३९ कि.मि. देखि ४९ कि.मि.सम्मको खण्ड सिंह एण्ड ब्रदर्स/विवश/डूयागन जे.भी.ले कालोपत्रे सडक

निर्माण कार्य गरिरहेको र उक्त खण्डमा हालसम्म औषतमा ६० प्रतिशत भौतिक र ५८ प्रतिशत वित्तीय प्रगति भएकोमा हाल निर्माण व्यवसायी सम्पर्क विहीन रहेको आयोजना कार्यालयबाट बुझियो ।

**दोभान-बरुण खण्डको ३१ कि.मी. (चेनेज ४९+००० देखि ८०+००० कि.मि.):**-

४९ कि.मि. देखि ५३ कि.मि.सम्म ४ कि.मि. सडक खण्ड आयोजना कार्यालयबाट पिसिसि/आरसिसि ढलान कार्य भएको पाइयो । ५३ कि.मि. देखि ७७.७ कि.मि.को २४.७ कि.मि. सडक कालोपत्रे गर्न बहुबर्षीय स्रोत सहमति माग भइ आएको छ । ७७.७ कि.मि. देखि ८० कि.मि. सम्मको खण्ड डिपिआर पुनरावलोकन गर्दा लम्बाई घटन गएको देखियो ।

**बरुण-च्यामताङ खण्डको ५५ कि.मी (चेनेज ८०+००० देखि १३४+००० कि.मि.):**-

८० कि.मि. देखि १०८ कि.मि.सम्मको खण्ड ग्राभेल सडक निर्माण गर्ने कार्य स्वामी नारायण निर्माण सेवा प्रा.लि.ले गरिरहेकोमा हालसम्म उक्त खण्डमा भौतिक प्रगति ३० प्रतिशत र वित्तीय प्रगति २५ प्रतिशत रहेको पाइयो । यस खण्डमा जटिल भूगोल र अत्याधिक तिखा घुम्ती रहेको देखियो । यस खण्डको सडक रेखांकन परिवर्तन गर्नुपर्ने स्थिति रहेको आयोजना कार्यालयबाट उल्लेख भएको पाइयो । १०८ कि.मि.देखि ११३ कि.मि. खण्डको ५ कि.मि. डिपिआर पुनरावलोकन गरी कालोपत्रे गर्नुपर्ने भनाइ आयोजना प्रमुखको रहेको छ । ११३ कि.मि. देखि १३४ कि.मि. खण्डको सडक ग्राभेल गर्ने कार्य ओएसिस/मङ्गालदेवी सभास/सुन्दरादेवी जे.भी.ले गरिरहेकोमा हालसम्म भौतिक प्रगति ५० प्रतिशत र वित्तीय प्रगति ४० प्रतिशत रहेको पाइयो ।

**च्यामताङ देखि हुडहुडसम्मको १०.७ कि.मी. (चेनेज १३४+००० देखि १४४+७०० कि.मि.):**- १३४ कि.मि. देखि १४४.७ कि.मि.सम्मको खण्ड नेपाली सेना निर्माण दलले ट्रयाक खोल्ने तथा सुधारको कार्य गरिरहेको पाइयो । उक्त खण्डको कार्य सम्पन्न गरी २०८२ चैत्र मसान्तसम्ममा आयोजना कार्यालयलाई हस्तान्तरण गर्ने नेपाली सेना निर्माण दलबाट जानकारी पाइयो ।

**हुडहुडदेखि किमाथांका नाकासम्मको १०.०५५ कि.मी.(१४४.७+००० कि.मि देखि १५८+०५५ कि.मी.):**-

१४४.७ कि.मि.देखि १४८ कि.मि.सम्म सडक खण्डको मर्मत र ट्रयाक खोल्ने कार्य रोयल रमन कन्स्ट्रक्सन प्रा.लि. ले गरिरहेको पाइयो । उक्त खण्डमा भौतिक प्रगति ३० प्रतिशत र वित्तीय प्रगति १८ प्रतिशत रहेको पाइयो ।

१४८ कि.मि. देखि १५८ कि.मि सम्मको सडक खण्डको ग्राभेल सडकमा स्तरोन्नतिको कार्य गर्न बहुबर्षीय स्रोत सहमति माग भएको पाइयो । (प्रस्तुत सडक आयोजना निर्माणको क्रममा मोड सुधार तथा ग्रेडिङ मिलान हुँदा लम्बाई घटन गई सडकको कूल लम्बाई १५८+०५५ कायम हुन गएको । *विस्तृत विवरण अनुसूची-२ मा रहेको छ*)

**२.६.३ विभिन्न स्थानमा गरिएका प्रस्तुतीकरण एवम् छलफल:**

आयोजना अनुगमनको क्रममा विभिन्न सरोकारवाला निकायहरूसँग आयोजनासँग सम्बन्धित विषयमा छलफल गरी कार्यान्वयन अवस्था बुझ्ने तथा प्रस्तुतीकरण लिने कार्य समेत सम्पन्न भयो। विशेषगरी तुम्लिङ्टार विमानस्थल, तुम्लिङ्टारमा खाँदवारी नगरपालिकाका मेयर, प्रशासकीय अधिकृत लगायतसँग आयोजना सम्बद्ध समस्याका विषयमा छलफल गरियो। त्यसैगरी नेपाली सेना निर्माण दल छुमसुर, इलाका प्रहरी कार्यालय किमाथांका, भोट खोला गाँउपालिका, वडा नं. १, किमाथांकाका पदाधिकारी तथा कर्मचारी लगायत स्थानीय समुदायसँग कोशी कोरिडोर आयोजनाको ट्रयाक खोल्ने, ट्रयाक खुलेको ठाँउमा स्तरोन्नति गर्ने र ग्राभेल गर्ने

लगायतका काम छिटो भन्दा छिटो सम्पादन गरी किमाथांकासम्म यातायात सेवा पुर्याउने विषयमा छलफल तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न भयो।

#### २.६.४ सरोकारवालाहरूले उठाएका सवालहरू:

स्थानीय सरोकारवाला निकाय तथा पदाधिकारी र स्थानीय समुदायबाट भएको प्रस्तुतीकरण, अनौपचारिक छलफल, अन्तर्क्रिया र स्थलगत अनुगमन समेतबाट देहायका तथ्य तथ्यांक र सूचनाहरू प्राप्त भयो।

- उत्तर-दक्षिण (कोशी कोरिडोर) सडक योजना खाँदवारी-किमाथांकाको च्यामताङ्गसम्म ट्र्याक खोलिएको, नेपाली सेना निर्माण दलबाट निर्माण भइरहेको च्यामताङ्ग-घोङ्घोपा(१०.८ कि.मि.) सम्म पुग्न बाँकी २ कि.मि. ट्र्याक सुधार कार्य निरन्तर भइरहेको र चैत्र मसान्तभित्र उक्त ट्र्याक सुधार गरी आयोजनालाई हस्तान्तरण गर्ने प्रतिवद्धता व्यक्त गरेको । घोङ्घोपा - किमाथांका (चे.१४४+७०० - १४८+०००)खण्डको पहिरो सफा गर्ने र पहिरोले क्षति भएका बाटो स्तरोन्नति गर्ने ठेक्का लिएका रोयल रमन कन्ट्रक्सन प्रा.लि.का व्यवस्थापक जगत के.सी.ले सोही खण्डमा पर्ने ट्र्याक खोल्न बाँकी ५०० मी. सडकको ट्र्याक चैत्र मसान्तभित्र खोली किमाथांका नाकासम्म सडक विस्तार गर्ने भनी अनुगमन टोली समक्ष प्रतिबद्धता व्यक्त गर्नुभएको छ।
- चीनको सीमा जोडिएको भोटखोला गाँउपालिका वडा नं.१ किमाथांका क्षेत्रका नागरिकहरूले भौगोलिक विकटता र सवारी साधन चल्ने अवस्था नहुँदा आवागमन र सार्वजनिक सेवा प्राप्त गर्न निकै कठिन अवस्था रहेकोवारे जानकारी प्राप्त भयो ।
- भोटखोला गाँउपालिकामा पर्ने सिङ्बुङ, सिरक डाडा, हटिया हुँदै ढिकी डाडासम्मको सडक खण्डमा ट्र्याक खोलिएको अवस्था मात्र रहँदा नियमित र सुरक्षित रूपमा गाडी चल्ने गरी सडकलाई व्यवस्थित गर्ने र उक्त सडक खण्डमा पर्ने पुलहरू निर्माण गर्ने कार्यलाई पनि सँगसँगै अगाडि बढाउनुपर्ने विषय उजागर भयो।
- पुल निर्माण गर्नुपर्ने स्थानहरूमा पुल निर्माणका लागि यथासीघ्र ठेक्का लगाउनु पर्ने देखियो। निर्माणाधिन पुलहरू तोकिएकै समयमै सम्पन्न गर्नका लागि निर्माण कम्पनीहरूको कामको निरन्तर वस्तुनिष्ठ अनुगमन र पृष्ठपोषण हुनुपर्ने विषयमा जानकारी प्राप्त भयो ।
- ठेक्का सम्झौता भई दायित्व सिर्जना भएका बिलहरूको यथासमयमै भुक्तानी हुने व्यवस्था मिलाइ दिनुपर्ने माग भयो।
- वर्षातको समयमा ट्र्याक मात्र खुलेको सडकबाट हुन सक्ने विपद् र त्यसबाट हुन सक्ने सम्भावित क्षति न्यूनीकरण गर्न तथा सडक अवरोध हुन नदिनका लागि विपद् प्रतिकार्य योजनासहित तयारी अवस्थामा रहनु पर्ने विषयमा जोड दिइयो।
- सडक खण्डमा पहिरो व्यवस्थापन गर्ने, एक चेनेजबाट अर्को चेनेजसम्म निर्माणजन्य सामग्री ओसरपसारमा गर्ने र एउटा निर्माण व्यवसायीले काम नगर्दा अर्को निर्माण व्यवसायीलाई परेको अवरोध र निर्माण व्यवसायी भागेको अवस्थामा आयोजनालाई कसरी अघि बढाउने विषयमा समेत छलफल गरियो।

२.७ पहिरोका कारण जोखिमपूर्ण स्थानहरू

सि.नं.	पहिरो गएको स्थान	चेनेज	Coordinates		कार्यक्षेत्र	कैफियत
			अक्षांश	देशान्तर		
१.	बरूण भ्याली विद्यालय टर्निड	५७+६५०	२७.५७०६३४	८७.३१२४७९	मकालु गा.पा	
२.	समाटार	६६+२००	२७.६०७९९१	८७.३५०७१८	मकालु गा.पा	
३.	समाटार	६७+०००	२७.६१२१९७	८७.३५७६९५	मकालु गा.पा	
४.	इकुवा अल्फटे क्षेत्र	६८+५००	२७.६२६५८	८७.३५३५२४	मकालु गा.पा	
५.	इकुवा पुल क्षेत्र	६८+९२०	२७.६१८२०२	८७.३५३७६५	मकालु गा.पा	
६.	ठाडो खोला क्षेत्र	७०+५००	२७.६३६३५६	८७.३५०४४४	भोटखोला गा.पा.	
७.	ठाडो खोला - वाड खोला क्षेत्रभित्र	७१+३००	२७.६४२७६१	८७.३४९६६८	भोटखोला गा.पा	

## परिच्छेद: ३

### आयोजना अनुगमनको विश्लेषणात्मक समीक्षा

#### ३.१ सवल पक्ष

- कुल १६२ कि.मि. मध्ये १६१.५ कि.मि. टूयाक खोलिएको, ८० कि.मि. ग्राभेल, १४ कि.मि. कालोपत्रे भएको, ३ कि.मि. आरसिसि पेभमेन्टको कार्य सम्पन्न भइसकेको ।
- कठिन भौगोलिक अवस्था र अरू विभिन्न चुनौती भए पनि कोरिडोर निर्माण कार्य अघि बढिरहेको ।
- च्यामताङ-घोडघोप्पा जस्तो भौगोलिक हिसावले जोखिमपूर्ण स्थान भएको खण्डमा समेत नेपाली सेना निर्माण दलले द्रुत गतिमा कार्य गरी रहेको । उक्त सडक खण्ड आगामी चैत्रमा सडक योजना कार्यालयलाई हस्तान्तरण गर्ने लक्ष्य रहेको ।
- चेनेज १४४+७०० देखि १६२+००० कि.मि. सम्म (हुडहुड देखि किमाथांका नाका) टूयाक स्तरोन्नती गरी यातायात संचालन गर्न ठेक्का व्यवस्थापन भई कार्य भइरहेको। (२०८२ चैत्र मसान्तसम्ममा सिमानाका सम्म यातायात संचालन हुने )
- चेनेज ८०+००० कि.मि. स्थित बरुण नदीमा ६० मि. लम्बाइको पुल निर्माण भइरहेको र हाल १४० कि.मि. सम्म हलुका सवारी साधन सञ्चालनमा रहेको ।
- अपर्याप्त बजेट, पुराना तथा भाडाका कार्यालय भवन, पुराना सवारीसाधन आदि हुँदाहुदै पनि आयोजना कार्यालयले आयोजनाको कार्य अघि बढाईराखेको ।
- अलग्गै सुपरीवेक्षक र परामर्शदाता नभएपनि ठेक्का व्यवस्थापन कार्यहरु आयोजना कार्यालयका प्राविधिकबाट संचालन गरिएको ।

#### ३.२ कमजोर पक्ष

- आवश्यकता अनुसार बजेट बिनियोजन हुन नसक्नु ।
- समयमा प्रस्तावित रकमान्तर स्वीकृत नहुनु तथा बजेट थप पनि नहुनु ।
- निर्माण व्यबसायीलाई समयमा भुक्तानी गर्न नसकेको अवस्थामा समयमै ठेक्का सम्पन्न गराउन कठिन हुनु ।
- वस्तुनिष्ठ अनुगमन गरी अनुगमनका क्रममा देखिएका कमजोरी तथा कैफियतहरुलाई समयमै सुधार गर्न नसक्नु ।
- निर्माण कम्पनीहरुबाट तोकिएको म्याद भित्र निर्माण सम्पन्न हुन नसक्नु ।
- सरोकारवाला निकायहरुका बीचमा कार्यात्मक समन्वय र सहजीकरण हुन नसक्नु ।
- स्थानीयस्तरमा सिर्जित समस्या समाधानका लागि पर्याप्त पहल नहुनु ।

- सीडबुड, सिरक डाडा, ढिकी डाडा, घोडघोप्पा, हुडहुड स्थानमा भएका भीर, तिखा मोड, उच्च चढाई र पहिरोको अति जोखिम भएकोले जुनसुकै बखत सडक अवरोध हुन सक्ने स्थिति रहिरहनु।
- सडकको चौडाईमा एकरूपता नहुनु र सडक सीमा तोक्ने कार्य समयमै नहुनु।
- बरूण दोभानदेखि हटियासम्मको सडक खण्डमा निर्माणाधीन पुलहरू सम्पन्न हुन ढिलाई हुनु।
- सडक खण्डमा पर्ने २५ वटा पुलहरू मध्ये १३ वटा पुल Design & Build ढाँचामा बहुबर्षीय स्रोत सहमतिको लागि प्रस्ताव पेश भएको हुँदा अधिकांश पुल बनाउनुपर्ने स्थानमा एप्रोच रोड खराब रहनु एवम् कतिपय स्थानमा पुलको डिजाईन समयमा सम्पन्न नहुनु।
- सडक विस्तार गर्न विस्फोटक पदार्थ आवश्यक पर्ने अवस्थामा नेपाली सेनाको प्रोटोकल अनुसार विस्फोटन कार्य गर्न अत्याधिक समय लाग्नु। केहि वर्षदेखि विस्फोटक पदार्थसंगै प्रयोग हुने सामग्रीहरू भारतबाट आवश्यक मात्रामा आयात हुन नसक्नु।
- परामर्शदाता बिना आयोजनाकै प्राविधिकबाट सम्पूर्ण ठेक्का व्यवस्थापन र निर्माण सुपरीवेक्षण गरी सडक, पुल निर्माण भएकोले परामर्शदाता र सुपरीवेक्षणको लागि लाग्ने अतिरिक्त रकम जोगिएको भएता पनि प्राविधिकलाई पर्याप्त incentives को व्यवस्था नहुनु।
- आयोजनाका विभिन्न सडक खण्डको दैनिक अनुगमन, निरीक्षण गर्नुपर्ने र कार्यालय फर्किनुपर्ने, काम गरिरहनुपर्ने कामका लागि सवारी साधन नहुँदा प्राविधिकलाई सुरक्षा जोखिम हुनु। अनुगमन गर्ने निकायमा पनि good-condition को सवारी साधन नहुँदा अनुगमनमा तीव्रता ल्याउन नसकिनु।
- आयोजना कार्यान्वयनका केही स्थान मकालु बरूण राष्ट्रिय निकुञ्जको मध्यवर्ति क्षेत्रभित्र पर्ने भएकोले आयोजना कार्यान्वयनसँग सम्बन्धित वातावरणीय अध्ययनको कार्य गर्न लामो समय लाग्नु।

### ३.३ अवसर:

- अधिकांश अप्ठेरा स्थानहरूमा समेत सडक आधार निर्माण सम्पन्न भैसकेको हुँदा यस सडकलाई कम समयावधि भित्र नै अन्तिम रूप दिन सकिने अवस्था रहेको।
- उत्तर-दक्षिण (कोशी कोरिडोर) सडकलाई व्यापारिक, पर्यटन र छोटो दुरीको मार्गको रूपमा विकास गर्न सकिने।
- यस सडक कोरिडोरमा पर्ने अरूण नदीको बहुउपयोग गर्न सकिने सम्भावना रहेको, धार्मिक महिमा रहेको बरूण दोभान, प्राकृतिक पर्यटनको लागि प्रख्यात मकालु बरूण राष्ट्रिय निकुञ्ज, सुन्दर हिमश्रृंखला अवलोकन गर्न सकिने स्थानहरूको कारण नागरिकको जनजीवन र मुलुकको आर्थिक समृद्धिमा टेवा पुग्न सक्ने।
- छिमेकी मुलुकका पर्यटकलाई नेपाल भित्र्याउन यो मार्गले मद्दत पुग्ने।
- स्थानीय अर्थतन्त्र सुधार, रोजगारी सृजना, उद्यमशीलता विकास र स्थानीय उत्पादनको बजारीकरणमा यस मार्गले उत्तोलकको भूमिका खेल्न सक्ने।

### ३.४ चुनौती:

- उत्तर दक्षिण (कोशी कोरिडोर) कोरिडोर सडकको निर्माण सम्पन्न गर्नका लागि आवश्यक आर्थिक स्रोत व्यवस्थापन गर्नु ।
- पहिरोको जोखिम भएका क्षेत्रहरूको भौगर्भिक अध्ययन गरी जोखिम न्यूनीकरण गर्दै सडकको दिगोपन कायम गर्नु ।
- कमजोर भौगर्भिक अवस्थाले आउनसक्ने विपद्(बाढी, पहिरो आदि)को उचित व्यवस्थापन गर्नु।
- निर्माण गर्न बाँकी पुलहरूको ठेक्का व्यवस्थापन एवम् सबै पुलहरू निर्माण सम्पन्न गरी बाह्रै महिना यातायात सुचारु गर्नु।
- पटक-पटक म्याद थप भई चालु रहेका निर्माणका कार्यहरू निर्धारित समयमा सम्पन्न गर्नु।
- प्रदेश तथा स्थानीय सरकारहरूसँग सडक सम्पत्तिको अपनत्व र संरक्षणको सन्दर्भमा समन्वय र साझेदारी कायम गर्नु ।

## परिच्छेद: ४

### समस्या समाधानका लागि सुझाव र निष्कर्ष

#### ४.१ सुझाव:

नेपाल, भारत र चीनबीच सडक सञ्जाल विस्तार गरी त्रिदेशीय व्यापार आवद्धता बढाई आर्थिक समृद्धि हासिल गर्न यो आयोजना कोशेढुंगा सावित हुने देखिन्छ। आयोजनाले नेपालको उत्तरी भूभाग चीन र दक्षिणी भूभाग भारतसँग क्रस बोर्डर व्यापार प्रवर्द्धन गर्ने, आर्थिक गतिविधि विस्तार गर्ने, धार्मिक तथा पर्यापर्यटन प्रवर्द्धन गर्ने, स्थानीय उत्पादनमा बढावा दिन र यसको बजारीकरण गर्न समेत टेवा पुर्याउने भएकोले यसलाई भविष्यमा कोशी प्रदेशको जीवन रेखा(Life Line)को रूपमा लिइएको छ। चीन सरकारले किमाथांका नाकाको आफ्नो भूभागमा सीमा प्रशासन सञ्चालनका लागि आवश्यक सबै पूर्वाधार र निकायहरू स्थापना गरिसकेको हुँदा नेपालतर्फ समेत सीमा प्रशासन सञ्चालनका लागि आवश्यक पूर्वाधार र संरचनाहरू तत्काल तयार गर्नुपर्ने देखिन्छ। नेपाल सरकारले अध्यागमन, भन्सार, पशु तथा प्लाण्ट क्वारेण्टाइन, शसस्त्र तथा नेपाल प्रहरीका युनिटहरू लगायतका संरचना स्थापनाका लागि आवश्यक समन्वय तथा सहजीकरण गर्नुपर्ने अवस्था देखिन्छ। उत्तर दक्षिण कोशी कोरिडोरलाई पर्यटनका साथसाथै व्यापारिक तथा ट्रान्जिट कोरिडोरका रूपमा स्थापित गराउनका लागि यथासक्य छिटो कोरिडोर सम्पन्न हुने गरी स्रोत सुनिश्चितता सहित आवश्यक बजेट विनियोजन गर्नुपर्ने देखिन्छ। निर्माण कम्पनीबाट निर्माण सम्पन्न गरी भुक्तानीको दायित्व सिर्जना भएका बिलहरूको भुक्तानीको लागि थप निकास वा रकमान्तर गरी समयमै भुक्तानी हुने व्यवस्था मिलाउनु पर्ने आवश्यकता रहेको देखिन्छ।

#### ४.१.१ भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयबाट सम्बोधन हुनुपर्ने विषयहरू:

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले आयोजना कार्यान्वयन स्थलमा देखिएका समस्या तत्काल समाधान गर्न स्थानीय स्तरमा नै निर्माण व्यवसायी, विभिन्न सरोकारवाला निकाय तथा स्थानीय समुदायसँग समन्वय गर्ने र निम्न उपायहरू तत्काल अवलम्बन गर्नुपर्ने देखिन्छ:

- बरूण दोभान-च्यामताङ खण्डमा पर्ने सिङबुङ, सिरक डाडा, ढिकी डाडामा ट्रयाक मात्र खुलेको हुँदा तिखा मोड, उच्च चढाई, खाल्टा खुल्टी र अव्यवस्थित ढुङ्गाहरूका कारण सवारी साधन निर्वाध आवतजावत हुन नसक्ने अवस्था र सडक सुरक्षा समेतलाई मध्य नजर गर्दै सम्बन्धित सडक खण्डका ठेक्का निर्माण व्यवसायीहरूसँग सडक योजना कार्यालयले समन्वय गरी सडक मर्मत र सुधार गर्नुपर्ने देखियो।
- उत्तर-दक्षिण कोशी कोरिडोर अन्तरगत खाँदवारी-किमाथांकाको नयाँबस्ती देखि बरूण (चेनेज ५३+००० देखि ८०+००० कि.मि.) सम्मको विभिन्न सात(७) स्थानको पहिरो क्षेत्रको भौगर्भिक अध्ययन गर्नुपर्ने देखियो। यस खण्डमा विभिन्न ठाँउका पहिरोको स्थिति र जोखिम हेर्दा भौगर्भिक अध्ययनसहित पहिरो नियन्त्रणका उपायहरू खोजी गर्नुपर्ने देखियो।

- खाँदवारी-किमाथांका खण्डमा पर्ने २५ मध्ये १३ वटा पुलको निर्माण कार्य गर्नुपर्ने भएकोले Design and Built ढाँचामा निर्माणको लागि बहुबर्षीय स्रोत सहमतिको माग भएको प्रस्ताव उपर राष्ट्रिय योजना आयोगले स्रोत सहमतिका लागि अर्थ मन्त्रालयमा सिफारिश गर्नुपर्ने देखियो ।
- घोडघोप्पा-किमाथांका (१७.३ कि.मि.)सडक खण्ड आगामी चैत्रभित्र ट्रायाक खोल्ने र उच्च चढाई (High Gradient) मा सुधार गर्दै आवतजावतलाई सुचारू बनाउन तत्काल बजेट व्यवस्थापन र निर्माण कार्यमा सहजीकरण गर्नुपर्ने देखियो ।
- सिडबुडबाट सिरक डाडाहुँदै हटियासम्मको सडक खण्डमा उच्च चढाई, अत्याधिक र तीखा मोड, लामो दुरी र सुरक्षा जोखिम समेतको कारणले सडकलाई सहज बनाउन विभिन्न विकल्पमा प्राविधिक अध्ययन गरी उपयुक्त विकल्प छनौट गर्नुपर्ने देखियो। ट्रायक मात्र खोली सम्पर्कमा नआएका निर्माण व्यवसायीहरूलाई तत्काल परिचालन गर्ने, हेलचेक्रयाई गरेको खण्डमा कानून बमोजिम कारवाही गर्नुपर्ने देखियो।
- निर्माण कार्यमा तीव्रता दिन निर्माण व्यवसायीहरूको स्वीकृत कार्य तालिका बमोजिम कार्य भए नभएको अनुगमन गरी सो को कार्यान्वयन प्रतिवेदन नियमित रूपमा आयोजना प्रमुखलाई पेश गर्न लगाउने ।
- यस सडक खण्डका विभिन्न स्थानहरू भौगर्भिक हिसावले जोखिमपूर्ण रहेकोले दैनिक यातायात सुचारू राख्न जनशक्ति, उपकरणहरू तयारी अवस्थामा राख्नुपर्ने ।

#### ४.१.२ उच्चस्तरीय आयोजना कार्यान्वयन निर्देशक समितिबाट सम्बोधन हुनुपर्ने विषयहरू:

आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्यालाई समाधान गर्न र कार्यान्वयनलाई तीव्रता दिन देहायका उपायहरू अवलम्बन गर्दै त्यसको सम्बोधन उच्चस्तरीय आयोजना कार्यान्वयन निर्देशक समितिबाट हुन उपयुक्त देखिन्छ:

##### ४.१.२.१ नीतिगत तथा कानुनी विषयहरू:

- आयोजनाका लागि आवश्यक पर्ने नदीजन्य पदार्थको सहज उपलब्ध हुने व्यवस्था मिलाई आयोजना कार्यान्वयनमा तीव्रता दिन आयोजना कार्यान्वयन निर्देशक समितिबाट समुचित समन्वय गर्नुपर्ने ।
- अत्याधिक घटी रकम कबोल गरी ठेक्का लिने र कार्य सम्पन्न गर्न नसक्ने परिस्थिति सुधार गरी समयमा गुणस्तरीय कार्य सम्पन्न गर्न सार्वजनिक खरीद सम्बन्धी कानूनमा सुधार गर्नुपर्ने।
- सडक निर्माण कार्यको गुणस्तर र सेवा प्रवाहमा सुधार गर्न अन्तराष्ट्रिय असल अभ्यास अनुकरण गरी सडक निर्माण पश्चात् सम्बन्धित निर्माण व्यवसायीबाट नै सडक मर्मत सम्भार गर्ने नीति बनाई आवश्यक कानुनी प्रवन्ध मिलाउनुपर्ने । परम्परागत Item Rate Contract र निर्माण व्यवसायीलाई पर्ने एक वर्षे मर्मत सम्भार दायित्वको सट्टा आधुनिक contract Model (Performance based contract, PPP models with life cycle maintenance responsibility आदि) लागु गरी गुणस्तर तथा कार्यदक्षतामा उल्लेख्य सुधार गर्नुपर्ने तथा Life Cycle Cost घटाउनु पर्ने।

- आयोजनाको सडक निर्माण कार्य गर्दा सडक क्षेत्राधिकार(Right of way) भित्र रहेका नदीजन्य वा खानीजन्य निर्माण सामग्रीहरू(जस्तै ढुङ्गा, गिट्टी, वालुवा) को प्रयोग वा संकलन गर्दा त्यसको विक्री मूल्यको पाँच प्रतिशत रकम सम्बन्धित स्थानीय तहलाई रोयल्टी वा दस्तुर बुझाउनुपर्ने व्यवस्थाबाट निर्माण व्यवसायमा थप लागत बढ्न जाने हुँदा यस सम्बन्धमा आवश्यक सहजीकरण गर्नुपर्ने।

#### ४.१.२.२ व्यवस्थापकीय विषयहरू :

- आयोजना अन्तरगत विभिन्न सात(७) स्थानमा रहेको पहिरो क्षेत्रको भौगर्भिक अध्ययन र दिगोपनाको सम्बन्धमा आवश्यक निर्णय लिनुपर्ने।
- पहिरोको जोखिम क्षेत्रहरूको छुट्टै भौगर्भिक अध्ययन गराई रोकथामको लागि पहल तत्कालै अघि बढाउनुपर्ने। भौगर्भिक अध्ययन र डिजाइन गरी सो समस्या समाधान गर्न विशेष बजेटको व्यवस्था र पहिरो व्यवस्थापन सम्बन्धी निर्माणमा थप बजेट विनियोजन गर्नुपर्ने।
- वरुण देखि हटिया (८०+००० देखि ९७+००० कि.मि.) सम्मको ५८ वटा तिखा घुम्ती र ठाडो चडाई (High Gradient) घटाउने र सडकको लम्बाई समेत कम हुने गरी सडकलाई सहज बनाउने सम्बन्धमा अध्ययन गरी उचित निर्णय लिनुपर्ने।
- उत्तर दक्षिण(कोशी कोरिडोर) कोरिडोर आयोजना धार्मिक, पर्यटकीय, व्यापारिक, आर्थिक लगायत बहुपक्षीय दृष्टिकोणबाट महत्वपूर्ण र राष्ट्रिय गौरवको आयोजना समेत रहेकोले यसलाई समयमै सम्पन्न गर्न पर्याप्त बजेटको सुनिश्चितता हुनुपर्ने।
- आयोजना अन्तरगत बरुण दोभान-च्यामताङ खण्डमा सिरक डाडा, ढिकी डाडाको ट्र्याक ओपन मात्र भएको र तीखा मोड, उच्च चढाई आदि स्ट्रक्चरको काम तथा सडक सम्स्याउने काम सुधार गर्न निर्माण व्यवसायीलाई यथाशीघ्र काममा लगाउनुपर्ने देखियो। साथै, मर्मत सुधार र ठेक्का लगाउनुपर्ने खण्डको लागि पेश भएको बहुबर्षीय स्रोत सहमति प्रस्ताव उपर निर्णय गरी अर्थ मन्त्रालयमा अनुरोध गर्नुपर्ने।
- आयोजना कार्यालयले दिएको जानकारी अनुसार बरुण दोभानदेखि हुडहुडसम्म सडक खण्डमा पर्ने खोला एवम् खोल्सीहरूमा निर्माण हुन बाँकी रहेका १४ वटा पुलहरू मध्ये DPR भइसकेका ४ वटा पुलहरूको स्रोत सहमति माग गर्ने र प्रारूप डिजाइन (Concept Design) सम्म भइसकेका १० वटा पुलहरूको Design and Build Contract मार्फत ठेक्का प्रक्रिया अगाडि बढाउन बहुबर्षीय स्रोत सहमति माग प्रस्ताव उपर आवश्यक निर्णय गरी अर्थ मन्त्रालयमा सिफारिश गर्ने।
- विगतका वर्षातका महिनाहरूमा अस्वाभाविक बाढी आउने गरेको र धेरै पानी पर्ने क्षेत्र पनि भएको हुँदा सडक तथा पुल डिजाइन गर्न विशेष मापदण्ड तयार गर्नुपर्ने।
- केही खण्डको ठेक्का तोडी सकेपछि पनि बैकले पर्फोर्मेन्स वोण्ड लगायतका धरौटी जफत गरी आयोजनालाई हस्तान्तरण गर्न नमानेको सन्दर्भमा उक्त विषय अर्थ मन्त्रालय तथा नेपाल राष्ट्र बैकले सम्बोधन गर्नुपर्ने।

- चीन सरकारले किमाथांका नाकाको आफ्नो भूभागमा सीमा प्रशासन सञ्चालनका लागि आवश्यक सबै पूर्वाधार र निकायहरू स्थापना गरिसकेको हुदा नेपालतर्फ समेत प्रशासन सञ्चालनका लागि तत्काल आवश्यक कारवाहि अगाडि वढाउनु पर्ने ।
- उत्तर दक्षिण(कोशी कोरिडोर) करिडोरलाई पर्यटनका साथसाथै किमाथांकाका बासिन्दाहरूलाई न्यूनतम सेवा र सुविधा उपलब्ध हुने सुनिश्चितताका लागि पनि किमाथांकासम्म गाडीको आवतजावत हुने गरी सडक पूर्वाधार तयार गर्न प्राथमिकता दिनुपर्ने र साथै व्यापारिक तथा ट्रान्जिट करिडोरका रुपमा स्थापित गराउनका लागि यथासक्य छिटो कोरिडोर सम्पन्न हुने गरी आवश्यक बजेट बिनियोजन गर्नुपर्ने ।
- योजनामा खटिएर ठेक्का व्यवस्थापन गर्ने, गुणस्तरीय कार्य गराउने प्राविधिकलाई पर्याप्त incentives, पर्याप्त रकम बराबरको स्वास्थ्य वीमा, जीवन वीमा लगायतको सम्बन्धमा आवश्यक कानूनी व्यवस्था मिलाउनुपर्ने ।
- योजनाको कार्य दिनहुँ सुपरिवेक्षण गर्न, आवधिक अनुगमन गर्न Well-Conditioned र comfortable vehicle को व्यवस्था गर्नुपर्ने ।
- नदीजन्य सामग्री उपलब्ध गराउन तथा निर्माण सामग्रीको स्रोत स्थान तोक्न सम्बन्धित स्थानीय तहलाई अनुरोध गर्ने तथा आवश्यक नियमन गर्न जिल्ला प्रशासन कार्यालयहरूलाई निर्देशन गर्ने ।

## ४.२ निष्कर्षः

आयोजना कार्यान्वयनको सन्दर्भमा समयमा स्रोत सुनिश्चितता प्राप्त नहुनु, स्रोत सुनिश्चितता भए बमोजिमको बजेट समयमा प्राप्त नहुनु, रकमान्तर सम्बन्धमा/भरियसन सम्बन्धमा समयमै निर्णय हुन नसक्नु, भौगोलिक कठिनाई, स्थानीयको अनावश्यक माग र निर्माण सामग्रीको सहज प्राप्ति नहुने अवस्था एवम् आयोजना सञ्चालनमा निकायगत समन्वयको कमी लगायतका समस्याहरूले आयोजनाको कार्यान्वयनमा अपेक्षाकृत प्रगति हुन सकेको देखिएन ।

उत्तर-दक्षिण व्यापारिक(कोशी करिडोर)सडक निर्माणका लागि आवश्यक बजेटको व्यवस्थापन हुनुपर्ने देखिन्छ । स्थानीय स्तरमा देखिएका समस्याहरू समाधानका लागि प्रदेश तथा स्थानीय सरकारहरूका बीचमा पर्याप्त समन्वय र सहकार्य हुनु पर्दछ। सडक आयोजनाले निर्माण कम्पनीहरूलाई समयमै निर्माण सम्पन्न गर्ने अनुकूल कार्य वातावरण मिलाइ दिनुपर्ने हुन्छ । यसका साथै ट्रयाक खोलिसकिएका सडकका लागि सवारी साधन आवतजावत गर्न सक्ने गरी मोड सुधार र पानी निकासको व्यवस्था गर्नुपर्ने देखिन्छ । साथै, सडक मर्मत सम्भार तथा दिगोपनका लागि विपद् प्रतिकार्य योजना सहित कार्य सम्पादन गर्नुपर्ने देखिन्छ। ट्रयाक खुले पनि सडकको ठाडो चढाई (High Gradient) नमिलेर गाडी आवतजावत हुन नसकेको सडक तथा पुलको निर्माण छिटो सक्नुपर्ने देखिन्छ । सडकमा रहेका पहिरोको जोखिम र तिखा घुम्तीलाई घटाइ दुर्घटना न्यूनीकरण गर्नका लागि विशेष अध्ययन गरी रणनीतिक कार्ययोजना निर्माण गर्नुपर्ने देखिन्छ । उत्तर दक्षिण(कोशी कोरिडोर) कोरिडोरलाई व्यापारिक मार्गका रुपमा स्थापित गराई नेपाल चीन बीचको व्यापारिक नाका तथा चीन र भारतको व्यापारका लागि ट्रान्जिट प्वाइण्टको रुपमा विकास गर्न सकिने संभावना बोकेको रणनीतिक सडक भएको हुदा निर्माण सम्पन्न गरी सुचारुका

लागि बिलम्व नहुने गरी सबै सरोकार पक्षबाट थप पहल हुनुपर्ने देखिन्छ । साथै यो करिडोर अर्थतन्त्रमा महत्वपूर्ण योगदान पुर्याउन धार्मिक तथा पर्यटकीय दृष्टिकोणले पनि महत्वपूर्ण रहेकोले सोही बमोजिमका सडक पूर्वाधार सँगसँगै अन्य पूर्वाधारहरूको विकासमा समेत ध्यान पुर्याउनुपर्ने देखिन्छ ।

## अनुसूची : १

### आयोजनाको संगठनात्मक संरचना

पद	दरबन्दी संख्या	पदपूर्तिको अवस्था	कैफियत
योजना प्रमुख (रा.प. द्वितीय)	१	१	
इन्जिनियर (रा.प. तृतीय)	३	३	
लेखा अधिकृत (रा.प. तृतीय)	१	१	
सब इन्जिनियर	६	५	
नायब सुब्बा	१	१	
लेखापाल	१	१	
कम्प्युटर अपरेटर	१	१	करार
ल्याब असिष्टेण्ट	१	१	करार
ह.स.चा	१	१	करार
का.स	२	२	करार
जम्मा	१८	१७	

अनुसूची : २

कोशी कोरिडोर खाँदबारी किमाथांका सडक आयोजनाको खण्डगत विस्तृत विवरण

आयोजना कार्यान्वयन सम्बन्धमा अनुगमन समितिबाट भएको गैर-स्थलगत र स्थलगत अनुगमनबाट देखिएका समस्याहरूको समाधानका सम्बन्धमा खण्डगत रुपमा विस्तृत विवरण तथा ठूला आयोजना कार्यान्वयन अनुगमन तथा सहजिकरण निर्देशक समितिले गर्नुपर्ने निर्णयहरू देहाय बमोजिम तालिकामा प्रस्तुत गरिएका छन् ।

कोशी कोरिडोर खाँदबारी किमाथांका खण्डगत विस्तृत विवरण तथा समस्या समाधान गर्न निर्देशक समितिले गर्नुपर्ने निर्णय											
सि.न	खण्ड	कामको प्रकार	लम्बाई (कि.मि.)	ठेक्का सम्झौता मिति	सम्पन्न गर्नुपर्ने मिति	निर्माण व्यवसायीको नाम	ठेक्का सम्झौता रकम	भौतिक प्रगति (२०८२ पुस मसान्त सम्म) %	वित्तीय प्रगति (२०८२ हाल सम्म)	समस्या समाधानको लागि गर्नुपर्ने काम	निर्देशक समितिले गर्नुपर्ने निर्णय
१	खाँदबारी देखि थामसेर्कुसम्म (चे. ०+००० - १४+०००)	कालोपत्रे सडक निर्माण	१४	2078-03-17	2082-12-20	शर्मा / शिवशक्ति जे.भी.	528,872,139.18	85%	79.20 %	निर्माण कार्य समयमा नै सम्पन्न हुने	विनियोजित बजेट अपुग हुने हुँदा रकमान्तर/थप बजेट र आगामी आ.व. देखि पर्याप्त बजेट विनियोजनको लागि

											पहल हुन पर्ने।
२	थामसेर्कु देखि कप्ताने सम्म (चे. १४+००० - २६+०००)	कालोपत्रे सडक निर्माण	१२	2078-03-17	2083-05-20	शर्मा / शिवशक्ति जे.भी.	478,416,185.96	75%	67.87 %	निर्माण कार्य समयमा नै सम्पन्न हुने	' " " " " " "
३	कप्ताने देखि नुम सम्म (चे. २६+००० - ३९+०००)	कालोपत्रे सडक निर्माण	१३	2078-03-17	2083-05-20	शर्मा / शिवशक्ति जे.भी.	351,090,885.00	70%	64.77 %	प्रतिकूल मौसम, एक पालिकाबाट अर्को पालिकामा गिट्टि बालुवा ढुवानी र प्रयोगमा बाधा अवरोध आइरहने, निर्माण सामग्रीको अभाव र गुणस्तर युक्त निर्माण सामग्रीहरु	ढुङ्गा गिट्टी बालुवा उत्खन्न निर्देशिका २०७७ बमोजिम राष्ट्रिय गौरवको आयोजनालाई विशेष प्राथमिकता रहेता पनि स्थानिय पालिकाहरु बाट निर्माण सामग्रीहरुको उत्खननको समयमै ठेक्का व्यवस्थापन गर्न र विना अवरोध ढुवानी गर्ने वातावरण हुन र नियम कार्यान्वयन हुन निर्देशन हुन पर्ने।

										कम मात्रामा उपलब्ध हुने	
४	नुम वेसी दोभान सम्म (चे. ३९+००० - ४९+०००)	कालोपत्रे सडक निर्माण	१०	2079-01-22	2082-07-22	सिंह एण्ड ब्रदर्श / विवश / ड्र्याग्न जे.भी.	552,086,901.66	60%	58.07 %	निर्माण व्यवसायी सम्पर्क विहिन रहेका कारण सार्वजनिक खरिद ऐन र ठेक्का सम्झौता बमोजिम कार्बाही गर्नु पर्ने।	सार्वजनिक खरिद ऐन र नियमावलीमा ठेक्का अन्त र कारवाही प्रक्रियामा रहेका जटिलता लाइ सहजीकरण गरिनु पर्ने।
५	बरुण देखि हुडहुड सम्म (चे. ८०+००० - १०८+०००)	प्राभेल सडक निर्माण	२८	२०८१-०२-३०	२०८४-०२-३०	स्वामीनारायण निर्माण सेवा प्रा.लि.	628,148,224.86	30%	24.84 %	जटिल भूगोल, कम निर्माण समयावधि र अत्याधिक घुम्ती र जोखिम रहेका सडक खण्डहरूको	जटिल भूगोल र संवेदनशिल सडक खण्डहरूको Alignment सुधार गर्न आवश्यकता रहेका खण्डमा अन्तर मन्त्रालयमा निर्देशन हुन पर्ने।

										रेखाङ्कन समेत बदल्नु पर्ने।	
६	हुडहुड देखि च्याम्ताड सम्म (चे. ११३+००० - १३४+०००)	ग्राभेल सडक निर्माण	२१	2081-03-06	2084-03-06	ओएसिस / मङ्गलादेवी सभास / सुन्दरादेवी जे.भी.	449,295,987.60	50%	40.35 %	पहिरोग्रसित क्षेत्रबाट हुवानी गर्नुपर्ने हुदाँ पहिरो अध्ययन गरी रोकथाम कार्य गर्न पर्ने ।	पहिरो खण्डहरुको छिटो अध्ययन र रोकथाम गर्न निर्देशन र थप वजेट विनियोजन हुन पर्ने ।
<b>खण्डका पुलहरु</b>											
७	६० मिटर स्पानको बरुण पुल निर्माण (चे. ८०+०००)	पुल निर्माण	६० मिटर स्पान	2078-12-02	2082-06-01	हिम्दुड एण्ड ठोकर / एस.ए.एस / विवश जे.भी.	177,838,131.00	90%	89.92 %	निर्माण व्यवसायी सम्पर्क विहिन रहेका कारण पेश्की जफत गरिसकेको	
<b>सडक सुधार सम्बन्धि Maintenance टेक्काहरु</b>											

८	उवा बाजे घुम्ती (चे. ६२+४२० - ६३+१५०), ठाडो खोला (चे ६९+९६० - ७०+२००) क्षेत्रमा ढलान कार्य र वाड खोला पुलहरुमा नदी तटबन्धका कार्य	ट्रयाक मर्मत सुधार कार्य		2081-11-15	2082-11-15	OBE / PNS / Aajako जे.भी.	66,995,755.41	30%	23.43 %	समाटार र अल्फटे पहिरो र एकुवा पुल अभावका कारण निर्माण कार्यमा ढिला भएकोमा कार्यतालि का अनुरूप कार्य गर्नुपर्ने
९	घोडघप्पा - किमाथांका (चे.१४४+७०० - १४८+०००)खण्ड को पहिरो सफा गर्ने र पहिरोले क्षति भएका बाटो स्तरोन्नति गर्ने कार्य	मर्मत संभार कार्य		2081-12-29	2082-12-29	रोयल रमन कन्ट्रक्सन प्रा.लि.	65,360,772.00	30%	17.53 %	नेपाली सेनाबाट निर्माणधिन च्याम्ताड घोडघप्पा सडक निर्माणधिन रहेकोमा विस्फोट गर्दा ट्रयाक क्षति हुने र

											यस कारण दुवानीमा समस्या रहेको	
<b>नेपाली सेनाबाट निर्माणधिन सडक खण्ड</b>												
१०	च्याम्ताङ घोडघप्पा सडक खण्ड (चे. १३४+००० - १४४+५००)	नेपाली सेनाबाट निर्माणधि न										

अनुसूची : ३

समस्या समाधान गर्न प्रस्तावित कार्य योजना (Action Plan)

समस्या समाधान गर्न प्रस्तावित कार्य योजना (Action Plan)					
सि.नं.	प्रस्तावित कार्य	जिम्मेवार निकाय	आवश्यक समय	लागत	अनुमानित नतिजा
१	चेनेज ८०+००० देखि १३४+०००कि.मि. (बरूण-च्यामताड) खण्डको सडक ट्रयाकमध्ये सिडबुडदेखी सिरक डाडा, हटियासम्मको सडक रेखाङ्कनको सम्बन्धमा देहायको विकल्पहरूमा प्राविधिक अध्ययन गर्ने । क. अरूण नदीको किनारै किनार हटिया जोड्ने। ख. सिडबुडदेखि हटियासम्म जोड्ने अरूण नदिको माथिल्लो भागबाट नयाँ ट्रयाक खोली लैजाने । ग. अहिले भइरहेको ट्रयाकको मोड सुधार र उच्च चढाई(Gradient)लाई घटाउने ।	भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालय/ मन्त्रिपरिषद्	३ महिना	-	उत्तम विकल्प छनौट भएको हुने ।
२	पहिरो जोखिम भएका स्थानहरूमा पहिरोको स्थिति र त्यहाको भौगर्भिक अवस्था अध्ययन गरी पहिरो नियन्त्रण गर्ने ।	योजना कार्यालय, संघीय सडक सुपरीवेक्षण अनुगमन कार्यालय, तुम्लिङ्टार, सडक विभाग,	१ वर्षभित्र	-	अध्ययन प्रतिवेदन प्राप्त भई पहिरो नियन्त्रणमा दिगोपना आएको हुने।
३	आयोजना सम्पन्न गर्न तथा दायित्व भुक्तानी गर्न पर्याप्त बजेट विनियोजन/थप/रकमान्तर स्वीकृत गर्ने ।	भौतिक/अर्थ मन्त्रालय	निरन्तर (आयोजना सम्पन्न हुँदा सम्म)		बजेट विनियोजन तथा दायित्व भुक्तानी भई

**समस्या समाधान गर्न प्रस्तावित कार्य योजना (Action Plan)**

सि.नं.	प्रस्तावित कार्य	जिम्मेवार निकाय	आवश्यक समय	लागत	अनुमानित नतिजा
					आयोजना समयमा सम्पन्न भएको हुने।
४	बाँकी सडक खण्डको ट्रयाक खोल्न, स्तरोन्नति गर्न तथा पुल निर्माण गर्न भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालय बाट पेश हुने बहुवर्षीय स्रोत सहमतिको प्रस्ताव कानून बमोजिम स्वीकृत गर्ने ।	राष्ट्रिय योजना आयोग/ अर्थ मन्त्रालय	-		बहुवर्षीय स्रोत सहमतिको प्रस्ताव स्वीकृत भएको हुने।
५	नदीजन्य सामग्री तथा निर्माण सामग्रीको सहज उपलब्धताको लागि स्थानीय तह र जिल्ला प्रशासन कार्यालयसँग आवश्यक समन्वय गर्ने।	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय/संघीय मामिला तथा सामान्य प्रशासन मन्त्रालय/ गृह मन्त्रालय	निरन्तर		निर्माण सामग्री सहजरूपमा उपलब्ध भएको हुने।
६	योजनामा खटिएर ठेक्का व्यवस्थापन गर्ने, गुणस्तरीय कार्य गराउने प्राविधिकलाई पर्याप्त भौतिक स्रोतसाधन, कार्यसम्पादनमा आधारित प्रोत्साहन, स्वास्थ्य वीमा र जीवन वीमाको व्यवस्था गर्न आवश्यक कानूनी प्रवन्ध मिलाउने ।	भौतिक/अर्थ मन्त्रालय/मन्त्रिपरिषद	१ वर्ष		प्राविधिकमा उत्प्रेरणा अभिवृद्धि भै समग्र निर्माण कार्यको गुणस्तरमा सुधार आएको हुने ।

अनुसूची : ४

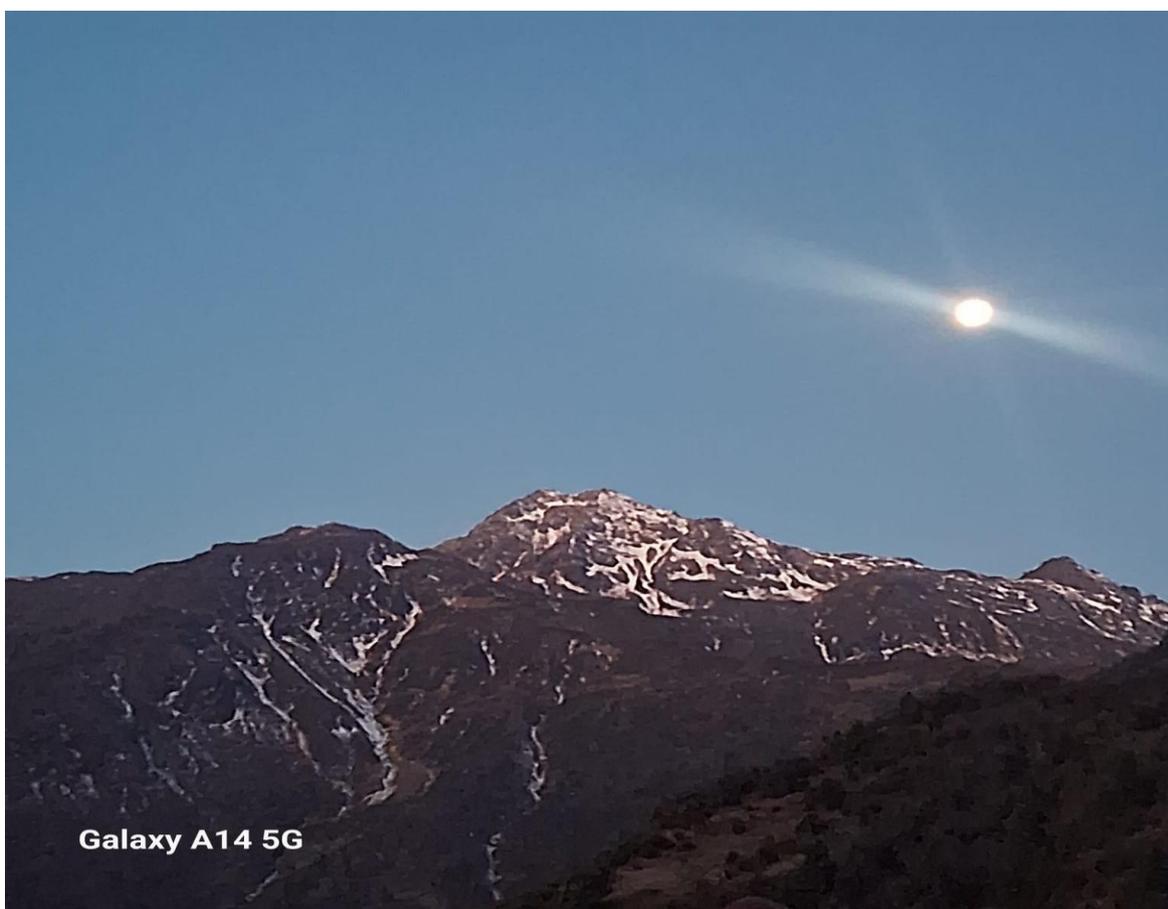
साइट अनुगमनका क्रममा लिईएका तस्विरहरु



चित्र १ भोटखोला गाँउपालिकाको सिडबुडमा



चित्र २ नेपाली सेनाले निर्माण गर्ने च्यामताङ-घोडघोप्पा सडक खण्ड अनुगमन



चित्र ३ मकालु बरूण राष्ट्रिय निकुञ्जमा देखिएको हिउँ रेखा सहित चन्द्रमा



चित्र ४ नेपाल चीन जोड्ने मितेरी पुलबाट देखिएको चीनको क्षेत्र, किमाथांका



चित्र ५ नेपालको क्षेत्रमा रहेको नेपाल चीन सीमा स्तम्भ



चित्र ६ सडक खण्डको च्यामताङ-हुडहुडबाट देखिएको मकालु हिमश्रृखला



चित्र ७ बरूण दोभान पुल,