

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरुको सङ्क्षिप्त परिचय तथा आ.व. २०७६/७७ सम्मको प्रगति



नेपाल सरकार
राष्ट्रिय योजना आयोग
सिंहदरबार, काठमाण्डौ
असोज, २०७७

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको
सङ्क्षिप्त परिचय तथा
आ.व. २०७६/७७ सम्मको प्रगति



नेपाल सरकार

राष्ट्रिय योजना आयोग

सिंहदरबार, काठमाण्डौ

असोज, २०७७

सर्वाधिकार : राष्ट्रिय योजना आयोग

प्रकाशक : नेपाल सरकार
राष्ट्रिय योजना आयोग
सिंहदरबार, काठमाण्डौ, नेपाल
पोस्ट बक्स नं.: १२८४
फोन नं. : ४२१११५९
फ्याक्स नं. : ४२११७००
इमेल : npc@npc.gov.np
वेबसाइट : www.npc.gov.np

प्रकाशन मिति : असोज, २०७७

मुद्रण : सोपान प्रेस प्रा.लि.
डिल्लीबजार, काठमाण्डौ, फोन: ०१-४४४२२०६

मन्तव्य

विकास र समृद्धिका लागि न्यूनतम भौतिक पूर्वाधार आवश्यकता परिपूर्ति हुने गरी रणनीतिक तथा रूपान्तरणकारी विकास आयोजनाहरूलाई नेपाल सरकारबाट राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको रूपमा छनोट गरी घोषणा गरिएको छ । नेपाल सरकारले हालसम्म चौबीसवटा आयोजनाहरूलाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका रूपमा वर्गीकरण गरी कार्यान्वयनमा ल्याएको छ । यी आयोजनाहरू कार्यान्वयनका विभिन्न चरणमा छन् । नेपालको भौतिक विकासबाट समृद्ध नेपालको आधारशिला निर्माण गर्नु भनेको राष्ट्रिय गौरवका सबै चालु आयोजनाहरूलाई तोकिएको अवधिभित्र सम्पन्न गर्नु हो । राष्ट्रिय योजना आयोगले राष्ट्रिय गौरवका, रूपान्तरणकारी, रणनीतिक महत्त्वका र प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाको तर्जुमा र सञ्चालनमा जोड दिँदै आएको छ ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूले हासिल गरेका भौतिक तथा वित्तीय प्रगति, मुख्य उपलब्धिहरू, विद्यमान समस्याहरू र समाधानका लागि भएका प्रयासहरूको बारेमा चौमासिक रूपमा राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समितिले विशेष चासो दिएर अवलोकन, अध्ययन, विश्लेषण, र विमर्श गर्ने गरेको छ । राष्ट्रिय योजना आयोगले पनि समय समयमा स्थलगत अनुगमन गर्नुका अतिरिक्त प्रत्येक चौमासिकमा बस्ने राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान उपसमिति तथा मन्त्रालयस्तरीय विकास समस्या समाधान समितिका बैठकहरूमा यी आयोजनाहरूको प्रगति समीक्षा गर्ने र देखापरेका समस्याहरू समाधान गर्ने वा समन्वय गराउने गरेको छ ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको विविध पक्षहरूबारेमा सुसूचित गराउने, आयोजनाको बारेमा आम नागरिक एवम् सरोकारवालाहरूलाई

जानकारीको माध्यमबाट उत्प्रेरित गराउने र आन्तरिक सिकाइ तथा निर्णय प्रक्रियामा सुधार ल्याउने उद्देश्यले यिनीहरूको अवस्थिति, उद्देश्य, समयावधि, लागत अनुमान, हालसम्मको प्रगतिको स्थिति, आयोजनाले कार्यान्वयन क्रममा भैल्लुपरेका समस्याहरू आदि विषयहरू समेटेर यो पुस्तिका प्रकाशन गरिएको हो ।

यस प्रकाशनले राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको कार्यान्वयन स्थितिलाई प्रस्तुत गरी पूर्वनिर्धारित परिमाण, गुणस्तर, समय र लागतभिन्नै सम्पन्न गर्न मद्दत गर्ने अपेक्षा आयोगले राखेको छ । साथै, यस पुस्तिकाले आयोजना कार्यान्वयनका सम्बन्धमा चासो राख्ने धेरै सरोकारवालाहरूको जिज्ञासा मेटाउन सहयोग पुऱ्याउने अपेक्षा गरेका छौं । अन्त्यमा, यो पुस्तिका तयार गर्न संलग्न आयोगका पदाधिकारी र अनुगमन तथा मूल्यांकन महाशाखाका कर्मचारीहरूका साथै आवश्यक सूचनाहरू उपलब्ध गराउने सम्बन्धित मन्त्रालय तथा आयोजना प्रमुख तथा कर्मचारीहरूलाई धन्यवाद दिन चाहन्छौं ।

राष्ट्रिय योजना आयोग
असोज, २०७७

परिच्छेद एक

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको परिचय

- १.१ पृष्ठभूमि
- १.२ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको परिभाषा
- १.३ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका किसिम
- १.४ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको उद्देश्य
- १.५ प्रतिवेदनको संरचना

परिच्छेद दुई

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको बजेट र प्रगति

- २.१ आयोजनाहरूको निर्माण शुरु र सम्पन्न हुने मिति
- २.२ आयोजनाहरूको कुल लागत
- २.३ आयोजनाहरूको वार्षिक बजेट
- २.४ आयोजनाहरूको वार्षिक भौतिक एवम् वित्तीय प्रगति
- २.५ आयोजनाहरूको हालसम्मको समष्टिगत प्रगति

परिच्छेद तीन

आयोजनागत परिचय र विद्यमान अवस्था

- ३.१ सिक्टा सिँचाइ आयोजना
- ३.२ बबई सिँचाइ आयोजना
- ३.३ रानीजमरा कुलरिया सिँचाइ आयोजना
- ३.४ सुनकोशी मरिण डाइभर्सन आयोजना
- ३.५ महाकाली सिँचाइ आयोजना
- ३.६ भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना
- ३.७ माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् आयोजना

- ३.८ बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजना
- ३.९ विद्युत् प्रसारण आयोजना
- ३.१० पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजना
- ३.११ गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल
- ३.१२ पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल
- ३.१३ निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल
- ३.१४ रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना
- ३.१५ हुलाकी लोकमार्ग
- ३.१६ पुष्पलाल मध्यपहाडी लोकमार्ग
- ३.१७ उत्तर-दक्षिण (कोशी करिडोर) लोकमार्ग
- ३.१८ उत्तर-दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) लोकमार्ग
- ३.१९ उत्तर-दक्षिण (कर्णाली करिडोर) लोकमार्ग
- ३.२० काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग
- ३.२१ मेलम्ची खानेपानी आयोजना
- ३.२२ पशुपति क्षेत्र विकास कोष
- ३.२३ लुम्बिनी क्षेत्र विकास कोष
- ३.२४ राष्ट्रपति चुरे तराई मधेस संरक्षण विकास समिति

परिच्छेद चार

आयोजनाहरूले भोगेका समस्या र कार्यप्रगतिको समीक्षा

- ४.१ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाले भोगेका साभ्ना समस्या
- ४.२ आयोजनाहरूको कार्यप्रगतिको समीक्षा

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका फोटोहरू

आयोजना प्रमुख तथा सम्पर्क व्यक्तिहरूको नाम,
सम्पर्क फोन र इमेल

परिच्छेद एक

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको परिचय

१.१ पृष्ठभूमि

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको घोषणा नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद्) को निर्णयअनुसार गरिन्छ । सर्वप्रथम, आ.व. २०६८/६९ मा १७ वटा आयोजनाहरूलाई राष्ट्रिय गौरवको सूचीमा समावेश गरियो । दोस्रोपटक, आ.व. २०७०/७१ मा चारवटा, तेस्रोपटक आ.व. २०७५/७६ मा एउटा, त्यसैगरी आ.व. ०७६/७७ मा एक र आ.व. ०७७/०७८ को बजेट वक्तव्यमार्फत "महाकाली सिँचाइ आयोजनालाई गौरवको आयोजनाको रूपमा विकास गरिनेछ" भनेसँगै हालसम्म राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको सङ्ख्या चौबीस पुगेको छ ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूलाई स्रोत विनियोजनमा प्राथमिकता तथा सुनिश्चितता र कार्यान्वयनमा सघन अनुगमन गर्ने गरिएको छ । यी आयोजनाहरूको प्रगति र यिनीहरूले भेट्नुपरेका समस्याका सम्बन्धमा चौमासिक रूपमा सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यूको अध्यक्षतामा बस्ने राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समिति र माननीय मन्त्रीज्यूको अध्यक्षतामा बस्ने सम्बन्धित मन्त्रालयस्तरीय विकास समस्या समाधान समितिको बैठकमा छलफल गरी समस्या समाधान गर्ने गरिएको छ ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको अनुगमन गर्ने उद्देश्यले २०७७ जेठ १५ गतेबाट प्रधानमन्त्री कार्यालयमा तत्काल समस्या समाधान कक्ष (एक्सन रूम) समेत सञ्चालनमा ल्याइएको छ, यस कक्षबाट सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यूले आयोजनामा भइरहेको कामको नियमित रूपमा भिडियोमार्फत अनुगमन गर्ने र आवश्यकता अनुसार आयोजना प्रमुख एवम् प्राविधिकहरूसँग संवाद गर्ने व्यवस्थासमेत मिलाइएको छ ।

यी आयोजनाहरूको कार्यान्वयनलाई नतिजामुखी बनाउन सम्बन्धित मन्त्रालय र सम्बद्ध आयोजना प्रमुखबीच कार्यसम्पादन करार गर्ने व्यवस्थासमेत छ । साथै, राष्ट्रिय योजना आयोगबाट यी आयोजनाहरूको कार्यान्वयनमा आवश्यक सहयोग, समन्वय वा सहजीकरण गर्ने गरिएको छ ।

१.२ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको परिभाषा

अर्थतन्त्रको जीवनरेखाका रूपमा रहेका र मुलुकको आर्थिक-सामाजिक रूपान्तरणमा महत्त्वपूर्ण योगदान गर्न सक्ने, रणनीतिक महत्त्वका सडक, सिँचाइ, जलविद्युत्, विमानस्थल, रेल, खानेपानी, वन तथा पर्यटन क्षेत्रको आधारशिलाका रूपमा रहने, ठूला पूर्वाधारजन्य आयोजनाहरूलाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजना मान्न सकिन्छ । नेपालको अर्थतन्त्रलाई गतिशील एवम् थप विस्तार गरेर अतिकम विकसितस्तरबाट विकासोन्मुख हुँदै विकसित राष्ट्रको स्तरमा पुऱ्याउने राष्ट्रिय आकाङ्खालाई मूर्तरूप दिन सहयोग पुऱ्याउने उदाहरणीय आयोजना नै राष्ट्रिय गौरवका आयोजना हुन् । मुलुकको आर्थिक विकास, सामाजिक रूपान्तरण, रोजगारी सिर्जना, पुँजी निर्माण र प्रादेशिक सन्तुलनमा यी आयोजनाहरू कोसेढुङ्गा साबित हुनेछन् । यी आयोजनाहरूमा रूपान्तरणकारी, रणनीतिक महत्त्व र उच्च राष्ट्रिय प्राथमिकता आदि विशेषताहरू रहेको पाइन्छ । यिनीहरू राष्ट्रका विशेष शुरु महत्त्वका आयोजना हुन् ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको छनोट गर्दा "नेपाली भूभागमा, निश्चित समयावधिभित्र सक्ने लक्ष्यका त्यस्ता आयोजनाहरू राष्ट्रिय गौरवका हुन् जसले आम नेपाली जनताको गुणस्तरीय जीवन तथा साभ्रा पहिचानमा सकारात्मक परिवर्तन ल्याउन आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक वा वातावरणीय दृष्टिले प्रभावकारी हुने विश्वास नेपाल सरकारले लिएको हुनेछ" भनी परिभाषित गरिएको छ ।

१.३ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका किसिम

चौबीसवटा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामध्ये सडक तथा रेलसम्बन्धी सातवटा, सिँचाइसम्बन्धी छवटा, जलविद्युत्सम्बन्धी चारवटा, विमानस्थलसम्बन्धी तीनवटा, धार्मिक तथा सांस्कृतिक सम्पदासम्बन्धी दुईवटा र खानेपानी एवम् चुरेक्षेत्र संरक्षणसम्बन्धी एक/एकवटा आयोजना रहेका छन् । मन्त्रालयगत रूपमा ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाइ मन्त्रालयमा दसवटा, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयअन्तर्गत छवटा, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको पाँचवटा एवम् रक्षा मन्त्रालय, खानेपानी मन्त्रालय र वन तथा वातावरण मन्त्रालयको कार्यक्षेत्रमा पर्ने एक/एकवटा राष्ट्रिय गौरवका आयोजना रहेका छन् ।

रक्षा मन्त्रालयअन्तर्गतको नेपाली सेनालाई काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग सडक आयोजना निर्माण व्यवस्थापनको जिम्मेवारी प्राप्त भएको छ भने कालीगण्डकी करिडोर र कर्णाली करिडोरको केही खण्डमा पनि नेपाली सेनाबाट काम भइरहेको छ ।

१.४ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको उद्देश्य

राष्ट्रिय गौरवका प्रत्येक आयोजनाहरूको आयोजनागत उद्देश्य फरक फरक भए तापनि समग्रमा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको उद्देश्य निम्नानुसार उल्लेख गर्न सकिन्छ :-

- ◆ समृद्ध नेपालको आधारशिला निर्माण गर्ने,
- ◆ सिँचाइ सुविधामार्फत कृषि क्षेत्रको उत्पादन र उत्पादकत्व बढाउने,
- ◆ पूर्वाधारको विकासमार्फत सघन अन्तरआबद्धता बढाउने,
- ◆ सांस्कृतिक सम्पदाको संवर्द्धन तथा पर्यटकीय गन्तव्यको रूपमा विकास गर्ने ।

१.५ प्रतिवेदनको संरचना

यस पुस्तिकामा चार परिच्छेद छन् । पहिलो परिच्छेदमा, राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको परिचय तथा परिभाषा, तिनको उद्देश्य उल्लेख गरिएको छ । दोस्रो परिच्छेदमा, राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको निर्माण शुरू भएको र अन्त हुने वर्षको जानकारीका साथै कुल लागत, आ.व. २०७३/७४ देखि आ.व. २०७६/७७ सम्मको भौतिक तथा वित्तीय प्रगति र हालसम्मको समष्टिगत भौतिक तथा वित्तीय प्रगतिको एकीकृत विवरण प्रस्तुत गरिएको छ । आयोजनागत रूपमा परिचयदेखि समस्यासम्मका विवरणहरूलाई तेस्रो परिच्छेदमा राखिएको छ । चौथो परिच्छेदमा, राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाले भोगेका साभ्ना समस्या, विश्वव्यापी रूपमा फैलिएको कोभिड-१९ ले आयोजना कार्यान्वयनमा पारेको असरहरू र केही सुझावहरू समेटिएको छ । त्यसपछि केही आयोजनाको कार्यान्वयन अवस्था भल्कने फोटाहरू छन् । अन्तमा, आयोजना प्रमुखको नाम, फोन नं. र इमेल उल्लेख गरिएको छ ।

परिच्छेद दुई

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको बजेट र प्रगति

२.१ आयोजनाहरूको निर्माण शुरु र सम्पन्न हुने मिति

यस परिच्छेदमा, राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको नाममा बजेट विनियोजन हुन शुरु भएको आर्थिक वर्षलाई आयोजना शुरु भएको वर्ष मानिएको छ । पछिल्लो पटक स्वीकृत खरिद गुर्योजनामा निर्धारित मितिको आधारमा निर्माण कार्य सम्पन्न हुने आर्थिक वर्ष खुलाइएको छ । आयोजनाको कुल लागत पनि उपलब्ध भएसम्म स्वीकृत खरिद गुर्योजनाको आधारमै उल्लेख गरिएको छ ।

तालिका नं. २.१ : राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको निर्माण शुरु भएको र सम्पन्न हुने मिति

सि.नं.	आयोजनाको नाम	निर्माण शुरु भएको आ.व.	निर्माण सम्पन्न हुने आ.व.
१	सिक्टा सिँचाइ आयोजना	२०६१/६२	२०७७/७८
२	बबई सिँचाइ आयोजना	२०४५/४६	२०७९/८०
३	रानीजमरा कुलरिया सिँचाइ आयोजना	२०६७/६८	२०८०/८१
४	सुनकोशी मरिण डाइभर्सन आयोजना	२०७६/७७	२०८०/८१
५	महाकाली सिँचाइ आयोजना	२०६३/६४	२०८०/८१
६	भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	२०६८/६९	२०७९/८०
७	माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् आयोजना	२०६७/६८	२०७७/७८
८	बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजना	२०६९/७०	२०८३/८४
९	विद्युत् प्रसारण आयोजना	२०६७/०६८	-
१०	पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजना	-	-
११	गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	२०७२/७३	२०७७/७८
१२	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	२०७३/७४	२०७९/८०
१३	निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	२०७१/७२	२०८५/८६
१४	रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना	२०६६/६७	-
१५	हुलाकी लोकमार्ग	२०६६/६७	२०७९/८०
१६	पुष्पलाल (मध्य-पहाडी) लोकमार्ग	२०६४/६५	२०७९/८०

सि.नं.	आयोजनाको नाम	निर्माण शुरु भएको आ.व.	निर्माण सम्पन्न हुने आ.व.
१७	उत्तर दक्षिण (कोशी करिडोर) लोकमार्ग	२०६५/६६	२०८०/८१
१८	उत्तर दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) लोकमार्ग	२०६५/६६	२०८०/८१
१९	उत्तर दक्षिण (कर्णाली करिडोर) लोकमार्ग	२०६५/६६	२०७९/८०
२०	काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग	२०७४/७५	२०८०/८१
२१	मेलम्ची खानेपानी आयोजना	२०५५/५६	२०७७/७८
२२	पशुपति क्षेत्र विकास कोष	२०७०/७१	२०७८/७९
२३	लुम्बिनी क्षेत्र विकास कोष	२०६९/७०	२०७८/७९
२४	राष्ट्रपति चुरे संरक्षण कार्यक्रम	२०७१/७२	२०९३/९४

स्रोत :- सम्बन्धित आयोजनाबाट प्राप्त विवरणको आधारमा तयार पारिएको ।

रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजनाअन्तर्गत केरूङ-काठमाण्डौ-पोखरा-लुम्बिनी रेलमार्ग तथा अन्य रेलमार्गको अध्ययन पनि समावेश गरिएको हुनाले निर्माण सम्पन्न हुने मिति यकिन हुन नसकेको हो । पशुपति क्षेत्र विकास कोषअन्तर्गतका निर्माण कार्यहरू सालबसाली विनियोजन हुने बजेटको आधारमा निरन्तर भैरहेको हुनाले सम्पन्न हुने मिति प्रस्ट हुन सकेन । राष्ट्रपति चुरे तराई मधेस संरक्षण विकास समितिको बीसवर्षे गुर्योजना वि.सं. २०७४ साल जेष्ठ महिनामा स्वीकृत भएको हुनाले आ.व. २०९३/९४ मा सम्पन्न हुने अनुमान गरिएको छ ।

उल्लिखित तालिकाअनुसार तीनवटा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरू आ.व. २०७७/७८ मा निर्माण सम्पन्न हुनेछन् । ती गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् आयोजना र मेलम्ची खानेपानी आयोजना हुन् । दुईवटा आयोजनाहरू आ.व. २०७८/७९ मा सम्पन्न हुने कार्यतालिका रहेको छ । छवटा आयोजनाहरूको निर्माण आ.व. २०७९/८० मा सम्पन्न हुने प्रक्षेपण गरिएको छ । त्यसैगरी, आ.व. २०८०/८१ मा थप छवटा आयोजनाहरू सम्पन्न हुनेछन् । समग्रमा, आगामी पाँच वर्षभित्र हाल चालु अवस्थामा रहेका राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूमध्ये १७ वटाको निर्माण सम्पन्न हुने अनुमान छ ।

२.२ आयोजनाहरूको कुल लागत

राष्ट्रिय गौरवका आयोजना सञ्चालन गर्ने मन्त्रालय तथा सम्बन्धित आयोजना कार्यालयबाट प्राप्त विवरणको आधारमा यस खण्डमा सबै आयोजनाहरूको

कुल लागतको एकीकृत विवरण प्रस्तुत गरिएको छ । आयोजनाको कुल लागत उल्लेख गर्दा सम्बन्धित आयोजनाको स्वीकृत खरिद गुस्त्योजनालाई प्रमुख आधार मानिएको छ । यद्यपि, खरिद गुस्त्योजना स्वीकृत भैनसकेका दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, निजगढको विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन बनाउने कोरियन कम्पनीले पेश गरेको अनुमानको आधारमा र पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजनाको हकमा सो आयोजनाको सम्भाव्यता अध्ययनको क्रममा अनुमानित लागतलाई नै कुल लागत मानिएको छ । रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजनाअन्तर्गत उल्लेख भएको अनुमान पूर्व-पश्चिम रेल्वेको डीपीआर तयार भैसकेको एउटा खण्डको लागत मात्र हो । त्यसैगरी, नेपाल सरकार र मिलेनियम च्यालेन्ज कर्पोरेसनबीच भएको सम्झौताको आधारमा विद्युत् प्रसारण आयोजनाको कुल लागत उल्लेख गरिएको छ । राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको शुरू लागत र संशोधित लागत अनुमान तालिका २.२ मा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका नं. २.२ : राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको कुल लागत

सि.नं.	आयोजनाको नाम	शुरुको कुल लागत (रु करोडमा)	संशोधित कुल लागत (रु करोडमा)
१	सिक्टा सिँचाइ आयोजना	१२८०	२५०२
२	बबई सिँचाइ आयोजना	२८७.३९	१८९६
३	रानीजमरा कुलरिया सिँचाइ आयोजना	१२३७	२७७०
४	सुनकोशी मरिण डाइभर्सन आयोजना	४६१९.२९	४६१९.२९
५	महाकाली सिँचाइ आयोजना	३४००	३४००
६	भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	१६४३	३३१९.६६
७	माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् आयोजना	३५२९	४९२९
८	बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजना	२६०००	२६०००
९	विद्युत् प्रसारण आयोजना	७५००	७५००
१०	पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजना	१४८७०	२७३८५
११	गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	२९८१	३०९१
१२	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	२२१०	२१६०
१३	निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	७००००	१६५००
१४	रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना	७०६१	७०६१

सि.नं.	आयोजनाको नाम	शुरुको कुल लागत (रु करोडमा)	संशोधित कुल लागत (रु करोडमा)
१५	हुलाकी लोकमार्ग	४७२४	६५२०
१६	पुष्पलाल (मध्य-पहाडी) लोकमार्ग	३३३६	१०१५०
१७	उत्तर दक्षिण (कोशी करिडोर) लोकमार्ग	५७९	१६२०
१८	उत्तर दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) लोकमार्ग	२८८०	२६८०
१९	उत्तर दक्षिण (कर्णाली करिडोर) लोकमार्ग	४१०	४१०
२०	काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग	१११००	२१३९५
२१	मेलम्ची खानेपानी आयोजना	२४००	३१३६.१४
२२	पशुपति क्षेत्र विकास कोष	२०१	१२७
२३	लुम्बिनी क्षेत्र विकास कोष	५५०	६१०
२४	राष्ट्रपति चुरे संरक्षण कार्यक्रम	१२५	१०२२
जम्मा		१७२९२३	१५५८४७

स्रोत :- सम्बन्धित आयोजनाबाट प्राप्त विवरणको आधारमा तयार पारिएको ।

उक्त तालिकाअनुसार चौबीसवटा आयोजनाहरूमाफत कुल लागत रु १५५८ अर्बको भौतिक पूर्वाधार निर्माण गर्ने योजना रहेको छ । यी आयोजनाहरूको शुरुको कुल लागत रु १७२९ अर्ब थियो भने आ.व. २०७७/७८ सम्म संशोधित खरिद गुर्योजनाको आधारमा लागत अनुमान परिवर्तन भै रु १७१ अर्बले घटेर रु १५५८ अर्ब पुगेको देखिन्छ । निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, उत्तर दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) र पशुपति क्षेत्र विकास कोषको आ.व. ०७७/७८ मा संशोधत भई कुल लागतमा कमी हुन आएको देखिन्छ ।

२.३ आयोजनाहरूको वार्षिक बजेट

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको विगत चारवटा आर्थिक वर्ष आ.व. २०७३/७४ देखि आ.व. २०७६/७७ को विनियोजित बजेटको विवरण तालिका नं. २.३ मा उल्लेख गरिएको छ ।

तालिका नं. २.३ : राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको वार्षिक बजेट

(आ.व. २०७३/७४ देखि आ.व. २०७६/७७ सम्म, रू. करोडमा)

सि.नं	आयोजनाको नाम	आ.व. २०७३/७४	आ.व. २०७४/७५	आ.व. २०७५/७६	आ.व. २०७६/७७
१	सिक्टा सिँचाइ आयोजना	१५८.२९	१२४	१४९	१५२
२	बबई सिँचाइ आयोजना	१०५.२७	८२.२४	७८.७४	१३९
३	रानीजमरा कुलरिया सिँचाइ आयोजना	२५१.२	१५७.५	२९३.९	२७७
४	सुनकोशी मरिण डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	-	-	-	२२७.६७
५	महाकाली सिँचाइ आयोजना	-	-	-	४३.९
६	भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	५५.०५	४५६.८	३५८.१	३३१
७	माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् आयोजना	६७६	५७६	५७६	६०१
८	बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजना	५३३	११००	१०६९.७	५८७
९	विद्युत् प्रसारण आयोजना	-	-	-	-
१०	पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजना	-	-	-	-
११	गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	७२२	१३६१	६८३	३३४
१२	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	१००	४५३	६८०	८००
१३	निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	१८७.८	१८५.७	१६६.८	१३०
१४	रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना	२३४	३८१	४५०	७२६
१५	हुलाकी लोकमार्ग	४२०	४२४.१२	५४५.२७	९०९

सि.नं	आयोजनाको नाम	आ.व.	आ.व.	आ.व.	आ.व.
		२०७३/७४	२०७४/७५	२०७५/७६	२०७६/७७
१६	पुष्पलाल मध्यपहाडी लोकमार्ग	५१७	७९३.८८	५५०.३	८६१
१७	उत्तर दक्षिण (कोशी करिडोर) लोकमार्ग	५१.१७	४२.८४	४७	८४
१८	उत्तर दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) लोकमार्ग	८२.८२	१७९	१३३	२१५
१९	उत्तर दक्षिण (कर्णाली करिडोर) लोकमार्ग	३५.२८	२४.९९	३९.८	६५
२०	काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग	१३५	१०१३.७५	१५३९.७८	४४६
२१	मेलम्ची खानेपानी आयोजना	५९८	६५७	७०७	४७२
२२	पशुपति क्षेत्र विकास कोष	२४.६	२२.९	३४.८७	३५
२३	लुम्बिनी क्षेत्र विकास कोष	७६.१	७१.९४	५७.७१	७५
२४	राष्ट्रपति चुरे तराई मधेस संरक्षण विकास समिति	१८४.७	१८२.४	१६४.६	१६७
जम्मा		५१४७	८२९०	८३२५	७६७७

स्रोत :- सम्बन्धित आयोजनाबाट प्राप्त विवरणको आधारमा तयार पारिएको ।

उक्त तालिकाअनुसार, आ.व. २०७३/७४ मा २० वटा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूलाई जम्मा रु ५१ अर्ब ४७ करोड बजेट विनियोजन गरिएको थियो । आ.व. २०७४/७५ मा उक्त विनियोजन बढेर रु ८२ अर्ब ९० करोड पुग्यो भने आ.व. २०७५/७६ मा ८३ अर्ब २५ करोड पुगेकोमा आ.व. २०७६/७७ मा उक्त विनियोजन घटेर रु ७६ अर्ब ७७ करोड विनियोजन भएको देखिन्छ ।

२.४ आयोजनाहरूको वार्षिक भौतिक एवम् वित्तीय प्रगति

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको विगत चार आर्थिक वर्षको भौतिक एवम् वित्तीय प्रगति तालिका २.४ मा उल्लेख गरिएको छ ।

तालिका नं. २.४ : राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको वार्षिक भौतिक एवम् वित्तीय प्रगति (प्रतिशतमा)

(आ.व. २०७३/७४ देखि आ.व. २०७६/७७ सम्म)

सि.नं	आयोजनाको नाम	आ.व. २०७३/७४*		आ.व. २०७४/७५**		आ.व. २०७५/७६***		आ.व. २०७६/७७****	
		भौतिक	वित्तीय	भौतिक	वित्तीय	भौतिक	वित्तीय	भौतिक	वित्तीय
१	सिक्टा सिँचाइ आयोजना	९१	७७.९	८०.४	७४.२	८०.७९	९३.६	७५.८६	६९.२७
२	बबई सिँचाइ आयोजना	१००	९८.६	९९.४	९८.६	४६.४	९६.२६	६१	६०.११
३	रानीजमरा कुलरिया सिँचाइ आयोजना	९५.७	९३.६	९६.७	९४	८२.७	५१.४	५८.८४	५७.५९
४	सुनकोशी मरिण डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	-	-	-	-	-	-	८३.८७	१०.८५
५	महाकाली सिँचाइ आयोजना	-	-	-	-	-	-	९४.५	८९.२
६	भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	९६.१	९३.९	१००	९९.९	१००	९९.०५	७६.७४	६३.२१
७	माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् आयोजना	७२	६१.७	७३.३	९५	७१.५६	९७	७१.९	७१.५
८	बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजना	९५	९५	९९.९	९९.५	९१.५	९१.५	९४	९९.१५
९	विद्युत् प्रसारण आयोजना	-	-	-	-	-	-	-	-
१०	पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजना	-	-	-	-	-	-	-	-
११	गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	५८	२८.२	८०.८	१००	९६	९१	८५	४९
१२	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	२५	५.४	३३.३	३०	१००	६९	६१	९६
१३	निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	७३.५	७.५	३९.४	७.३१	९०	९३.१८	-	६
१४	रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना	९९.९	९९.७	९२	९९.२	७७.६७	७१	७८	७३
१५	हुलाकी लोकमार्ग	९१.३	९३.३	९७	१००	१००	९७.७	६५	६०

सि.नं	आयोजनाको नाम	आ.व.		आ.व.		आ.व.		आ.व.	
		२०७३/७४ *	वितीय	२०७४/७५ **	वितीय	२०७५/७६ ***	वितीय	२०७६/७७ ****	वितीय
१६	पुष्पलाल मध्यपहाडी लोकमार्ग	१००	७२.१	९३	१००	९७.४	९७.४	७३	७२
१७	उत्तर दक्षिण (कोशी करिडोर) लोकमार्ग	१००	९८.७	९२	९९.९	१००	८७.३९	७१	७६
१८	उत्तर दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) लोकमार्ग	९६	९७.१	८८	९४.८	१००	९२.४	७७	७७
१९	उत्तर दक्षिण (कर्णाली करिडोर) लोकमार्ग	९५.५	८२.९	१००	९९.२	१००	१००	८५	८३
२०	काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग	०.२	६.१	९५	९५	१००	९६.४	४३	४३
२१	मेलम्ची खानेपानी आयोजना	८१.७	९२.७	८४.४	४३.२	७४.७	४१.३८	८३	३९
२२	पशुपति क्षेत्र विकास कोष	६५	६३	६५	५१.५	८३.७	५४.५	८४	४३
२३	लुम्बिनी क्षेत्र विकास कोष	७८	७७.९	८०	९९	१००	९९.९	९५	९४
२४	राष्ट्रपति चुरे तराई मधेस संरक्षण विकास समिति	९३.२	९३.२	९०.८	८४.३	९५.०७	९१.६३	९१	८५

स्रोत:-

* राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको सङ्क्षिप्त परिचय तथा आ.व. २०७३/७४ सम्मको प्रगति ।

** राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको सङ्क्षिप्त परिचय तथा आ.व. २०७४/७५ सम्मको प्रगति ।

*** राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको सङ्क्षिप्त परिचय तथा आ.व. २०७५/७६ सम्मको प्रगति ।

**** सम्बन्धित आयोजनाबाट प्राप्त विवरणको आधारमा तयार पारिएको ।

आ.व. २०७६/७७ मा सबैभन्दा कम भौतिक प्रगति गर्ने काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग (४३ प्रतिशत) रहेको छ । आ.व. २०७५/७६ मा सबैभन्दा कम भौतिक प्रगति गर्ने बबई सिँचाइ आयोजना (४६.४ प्रतिशत) रहेको छ । त्यसैगरी, आ.व. २०७४/७५ मा सबैभन्दा कम भौतिक प्रगति पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय

विमानस्थल (३३.३ प्रतिशत) रहेको छ भने आ.व. २०७३/७४ मा सबैभन्दा कम भौतिक प्रगति काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग (०.२ प्रतिशत) रहेको छ ।

२.५ आयोजनाहरूको हालसम्मको समष्टिगत प्रगति

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूमा आ.व. २०७६/७७ सम्मको कुल खर्च र हालसम्मको समष्टिगत भौतिक प्रगति एवम् वित्तीय प्रगति तालिका नं. २.५ मा उल्लेख गरिएको छ ।

तालिका नं. २.५ : राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको आ.व. २०७६/७७ सम्मको समष्टिगत भौतिक एवम् वित्तीय प्रगति

सि.नं.	आयोजनाको नाम	आ.व. २०७६/७७ सम्मको कुल खर्च (रू. करोडमा)	समष्टिगत भौतिक प्रगति (प्रतिशतमा)	समष्टिगत वित्तीय प्रगति (प्रतिशतमा)
१	सिक्टा सिँचाइ आयोजना	१६६९	६३	६६.७०
२	बबई सिँचाइ आयोजना	८४९	५२.१२	४४.७७
३	रानीजमरा कुलरिया सिँचाइ आयोजना	१५९	४८	४७.७
४	सुनकोशी मरिण डाइभर्सन आयोजना	२४.८३	०.५	०.६
५	महाकाली सिँचाइ आयोजना	३८१	३९	१०.४
६	भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	११६३	४०	३५
७	माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् आयोजना	५०३४	९९.७३	९८.७
८	बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजना	४२०२	१०	१३
९	विद्युत् प्रसारण आयोजना	-	-	-
१०	पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजना	-	-	-
११	गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	२३०१	९१	६३

सि.नं.	आयोजनाको नाम	आ.व. २०७६/७७ सम्मको कुल खर्च (रु. करोडमा)	समष्टिगत भौतिक प्रगति (प्रतिशतमा)	समष्टिगत वित्तीय प्रगति (प्रतिशतमा)
१२	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	११२९	६२	४७
१३	निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	६१	१०	८
१४	रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना	१९४५	२४.५	२७.५४
१५	हुलाकी लोकमार्ग	३५४६	५५.०	५४.३
१६	पुष्पलाल (मध्य-पहाडी) लोकमार्ग	४६४६	४८.९४	४५.४५
१७	उत्तर दक्षिण (कोशी करिडोर) लोकमार्ग	३२०	२१.५	१९.७५
१८	उत्तर दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) लोकमार्ग	७३८	गैडाकोट राम्दी मालढुङ्गा २१.५ बेनी जोमसोम कोरला ५६.०	गैडाकोट राम्दी मालढुङ्गा १८.१५ बेनी जोमसोम कोरला ५५.१४
१९	उत्तर दक्षिण (कर्णाली करिडोर) लोकमार्ग	९०	२२.४	२१.९५
२०	काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग	१६६७	११.११	९.५२
२१	मेलम्ची खानेपानी आयोजना	२९४५.४६	९७	९१.९९
२२	पशुपति क्षेत्र विकास कोष	३९९१	८६	५६
२३	लुम्बिनी क्षेत्र विकास कोष	१३८५	८५	७२
२४	राष्ट्रपति चुरे संरक्षण कार्यक्रम	९२१	९१.६१	९०.१२
जम्मा		३०२९५	-	

उक्त तालिकाअनुसार चौधवटा आयोजनाहरूमा आ.व. २०७६/७७ सम्म कुल लागतको ५० प्रतिशत वा सोभन्दा कम वित्तीय प्रगति हासिल गरेका छन् । पाँचवटा आयोजनाले कुल लागतको ५०-८० प्रतिशत वित्तीय प्रगति गरेको देखिन्छ । कुल लागतको ८० प्रतिशतदेखि माथि वित्तीय प्रगति गर्ने आयोजना

तीनवटा रहेका छन् । त्यसैगरी आ.व. २०७५/७६ सम्मको समष्टिगत भौतिक प्रगति क्रमशः बाह्र, चार र छवटा आयोजनाहरूको ५० प्रतिशत वा सोभन्दा कम, ५०-८० प्रतिशत, र ८० प्रतिशतभन्दा बढी रहेको छ ।

स्रोत :- सम्बन्धित आयोजनाबाट प्राप्त विवरणको आधारमा तयार पारिएको ।

परिच्छेद तीन

आयोजनागत परिचय र विद्यमान अवस्था

३.१. सिक्टा सिँचाइ आयोजना

आयोजनाको परिचय

सन् १९७५/७६ मा पूर्वसम्भाव्यता अध्ययन, सन् १९८० जर्मन परामर्शदातृ संस्था La.hmeyer International GmbH बाट आयोजनाको पहिलो सम्भाव्यता अध्ययन र सन् १९८१/८३ सालमा Department of Irrigation, Hydrology and Meteorology (DIHM) विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययन गरी निर्माण शुरु भएको सिक्टा सिँचाइ आयोजनाको प्रारम्भमा दातृ निकायहरूबाट आर्थिक सहयोग जुट्न नसकेकाले निर्माण कार्य पूर्ण गतिमा अगाडि बढ्न सकेन । त्यसैले सालबसाली रूपमा छुट्टयाइएको बजेटबाट थोरै थोरै निर्माण कार्य हुने गरेको थियो । सन् २००४ मा Irrigation Development Program (IDP) अन्तर्गत युरोपेली संघको सहयोगमा पुनः यस आयोजनाको अध्ययन गर्दा GTEC-GEOCE नामको परामर्शदाता कम्पनीको प्रतिवेदनले यो आयोजना प्राविधिक रूपले सम्भाव्य रहेको निचोड निकाल्यो । आर्थिक सहयोगका लागि युरोपेली संघ, साउदी विकास कोष, कुवेत फन्ड तथा ओपेक फन्डलाई अनुरोध गरियो । तर दातृनिकायहरूबाट यसपटक पनि आर्थिक सहयोग जुट्न सकेन । त्यसपछि नेपाल सरकारले आ.व. २०६१/६२ बाट आफ्नै आर्थिक तथा प्राविधिक स्रोतबाट यस आयोजनाको कार्यान्वयन प्रक्रिया शुरु गर्‍यो र आ.व. २०६३/६४ बाट निर्माण कार्य शुरु भयो ।

आ.व. २०६८/६९ यस आयोजनालाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको रूपमा स्तरोन्नति गरियो ।

आयोजनाको लक्ष्य

बाँके जिल्लाको अगैयास्थित राप्ती नदीमा बाँध निर्माण गरी राप्ती पश्चिम दायँतर्फ ३३७६६ हेक्टर एवम् राप्ती पूर्व दायँतर्फ ९००० हेक्टर गरी कुल ४२७६६ हेक्टर कृषियोग्य भूमिमा सिँचाइ सुविधा पुऱ्याउने लक्ष्य रहेको छ ।

आयोजनाको अवधि

यो आयोजना औपचारिक रूपमा आ.व. २०६१/६२ मा शुरू भई आ.व. २०७१/७२ मा सम्पन्न हुने लक्ष्य राखिएकोमा सो अवधिमा सम्पन्न हुन नसकेको हुँदा आ.व. २०७७/७८ मा सम्पन्न हुने अपेक्षा गरिएको छ ।

आयोजनाको लागत

शुरूको आ.व. २०६३/६४ को गुर्योजनाअनुसार लागत अनुमान रु १२८० करोड रहेकोमा आ.व. २०७१/७२ मा गुर्योजना संशोधनसँगै संशोधित लागत अनुमान रु २५०२ करोड रहेको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनामा आ.व. २०७६/७७ मा रु १५२ करोड विनियोजन भएको थियो भने रु १०५ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ७५.८६ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ६९.२७ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत भौतिक प्रगति - ६३ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत वित्तीय प्रगति - ६६.७० प्रतिशत ।

हालसम्मको प्रगति/उपलब्धि

- राप्ती नदीमा पुलसमेतको बाँध निर्माण भएको,
- पश्चिमतर्फ ४५.२५ कि.मि. मूल नहर र सर्भिस सडक निर्माण भएको,
- सिँचित क्षेत्र संरक्षणका लागि नदी नियन्त्रणका कामहरू भएको,
- ५३ कि.मि. लामो नयाँ पूर्वी मूल नहर निर्माण शुरू भएको,
- सिधनिया शाखाको निर्माण कार्य सम्पन्न हुने चरणमा पुगेको,
- ४५ कि.मि. ग्राभेल सर्भिस रोड निर्माण भएको,
- ३० लाख श्रमदिन (वार्षिक करिब ३ लाख) रोजगारी सिर्जना भएको,
- पूर्वी मूल नहरमा १८ कि.मि. माटोको काम र २६ वटा संरचना निर्माण भएका,
- ४५ कि.मि. रूख कटान भएको (तर ४५ कि.मि. रेखाङ्कन र शाखामा विवाद आएको),

- पूर्वी मूल नहरको करिब ५० प्रतिशत कार्य सम्पन्न भएको साथै पश्चिम तथा पूर्व गरी करिब ७००० हेक्टर जमिनमा सिँचाइ सुविधा उपलब्ध भएको ।

मुख्य समस्या एवम् चुनौतीहरू

- गुरुयोजना संशोधनको कारण आयोजनाको Scope वृद्धि भएकाले निर्माण लागत र समय वृद्धि हुँदै गएको,
- प्राविधिक जनशक्तिको कमी,
- ठेक्का व्यवस्थापनमा कठिनाइ,
- पर्याप्त बजेट विनियोजन नहुनु,
- अदालतमा गएका विषयहरू टुङ्गो नलाग्नु,
- वर्षाको समयमा नदीजन्य सामग्री निकाल्न नपाउँदा नहर पुरिएर पानीको सतहमाथि आउनु,
- वन क्षेत्र तथा बाँके राष्ट्रिय निकुञ्ज क्षेत्रभित्र नदीजन्य निर्माण सामग्रीको आपूर्तिमा बन्देज लगाएको,
- स्थानीयले समयसमयमा आयोजनासँग असम्बन्धित (बाटाघाटा ग्राभेल गरीदिनुपर्ने, कल्भर्ट बनाइदिनुपर्ने आदि जस्ता) माग राखी अवरोध खडा गर्ने गरेको तर सामाजिक सरोकारका विषयहरूको सम्बोधन नहुनु,
- आयोजनाको नहर क्षेत्रभित्र पर्ने जग्गा, घरटहरा आदिको मुआब्जा र क्षतिपूर्ति सम्बन्धमा समस्या,
- मुआब्जा वितरण कार्यमा विवाद हुनु,
- पश्चिम मूल नहरको चेनेज १७,७०० देखि ३५,००० सम्मको ठेक्कामा २०,००० देखि २६,००० सम्म माटो घुलनशील प्रकृतिको देखिएको र नहर सञ्चालन गर्दा नहर भत्किने गरेकोले पश्चिम मूल नहर सञ्चालनमा र ड्रेनेज व्यवस्थापनमा समस्या देखिएको,
- साउदी विकास कोषसँग भएको ऋण सम्झौता नवीकरण नहुँदा कार्य अघि बढाउन नसकिएको ।

३.२. बबई सिँचाइ आयोजना

आयोजनाको परिचय

सन् १९७५ मा IDA को सहयोगमा प्रारम्भिक अध्ययन, सन् १९७७ र सन् १९८० मा UNP को सहयोगमा सम्भाव्यता अध्ययन गरी सन् १९८१ मा IDA को सहयोगमा डिजाइन तयार भएको यो आयोजना बर्दिया जिल्लाको बारबर्दिया न.पा. १० बैदी, मा अवस्थित छ । वि.सं. २०५० मा पहिलो ५.५ कि.मि. नहर निर्माण सम्पन्न भएकोमा सन् २०१२ मा भेरी बबई डाइभर्सनको विस्तृत डिजाइन तयार भई आयोजना निर्माण भइरहेको छ ।

आयोजनाका मुख्य संरचनाहरू

- पुलसहितको बाँध (पूर्व-पश्चिम राजमार्ग-३१५ मि)
- हेडवर्क्स (६२.५ क्यूमेक्स), सेटलिड बेसिन (९८० मि.)
- सिल्ट एक्सकलुडर (१० क्यूमेक्स)

पूर्वी नहर प्रणाली

- पूर्वी मूल नहर (३३.९७ कि.मि.)
- शाखा नहर (४ वटा, कुल ३५ कि.मि)
- प्रशाखा नहर (६०.०३ कि.मि)
- उपशाखा नहर (४०.७० कि.मि)
- जग्गा अधिग्रहण (१७९.४३ हे)
- सिञ्चित क्षेत्रफल २१००० हे

पश्चिम नहर प्रणाली

- पश्चिम मूल नहर कुल लम्बाइ ४३ कि.मि.
- ५५१ मि. लम्बाइ र ३० क्यूमेक्स क्षमताको बबई नदीमा साइफन
- ३० क्यूमेक्स क्षमताको १.५५५ कि.मि. मूल नहर
- ६३ मि. लम्बाइ र ३० क्यूमेक्स क्षमताको पश्चिम मूल नहरमा जम्ती साइफन
- २० क्यूमेक्स क्षमताको २.३२५ कि.मि ढोढरी लि. नहर
- ४३ मि. लम्बाइ र २० क्यूमेक्स क्षमताको ढोढरी लि. नहरमा खैलार-मानपुर साइफन

- मूल नहरमा पाँच र ढोढरी लि. नहरमा एकवटा क्रस रेगुलेटर
- सिञ्चित क्षेत्रफल १५००० हेक्टर ।

आयोजनाको प्राविधिक, वित्तीय तथा सामाजिक विशेषता

- बबई नदीमा ३१५ मिटर लम्बाइको वेयर कम ब्रिज बनाई बहुउपयोग भएको,
- नहरको Idle Length १ कि.मि. मात्र रहेको,
- विभागीय प्राविधिकहरू मात्रको संलग्नतामा निर्माण भइरहेको,
- आयोजनाको निर्माण कार्यसँगसँगै सिँचाइ सुविधा उपलब्ध भइरहेको,
- नेपाल सरकारको आन्तरिक स्रोतबाट निर्माण कार्य भइरहेको,
- जल उपभोक्ता संस्था स्थापित भई सोको समन्वयमा निर्माण एवम् व्यवस्थापन कार्य भइरहेको ।

आयोजनाको लक्ष्य

बर्दिया जिल्लाको ३६००० हेक्टर कृषियोग्य भूमिमा सिँचाइ सुविधा पुऱ्याउने ।

आयोजनाको अवधि

आ.व. २०४५/४६ मा शुरू भएको यस आयोजना आ.व. २०६९/७० मा सम्पन्न हुने लक्ष्य रहेकोमा संशोधन भई आ.व. २०७९/८० सम्ममा सम्पन्न हुने अपेक्षा गरिएको छ ।

आयोजनाको लागत

शुरू लागत अनुमान रु २८७.३९ करोड रहेकोमा पछिल्लो संशोधित लागत रु १८ अर्ब ९६ करोड रहेको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा संशोधित रु १३९ करोड विनियोजन भएको थियो भने रु ८४ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ६१ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ६०.११ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत भौतिक प्रगति - ५१.१२ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत वित्तीय प्रगति (४४.७७ प्रतिशत) ।

हालसम्मको प्रगति/उपलब्धि

- बबई नदीमा ३१५ मिटर लम्बाइको पुलसहितको बाँध निर्माण,
- बबई नदीमा ५५१ मिटर लम्बाइ र ३० क्यूमेक्स क्षमताको साइफन जडान,
- पूर्वी मूलनहर ३४.५ कि.मि. मध्ये करिब ३३.० कि.मि. रि-मोडेलिङ (लाइनिङ) सम्पन्न,
- पश्चिम मूलनहर ४२ कि.मि. मध्ये २४ कि.मि. सम्पन्न (२२ देखि २८ कि.मिसम्म दुई प्याकेजमा निर्माण भैरहेको),
- शाखा नहर (४ वटा, B1 देखि B4 सम्म) जम्मा लम्बाइ ६०.३ कि.मि.,
- शाखा नहरबाट प्रशाखा नहर (७ वटा- B2S1, B2S2, B2S4, B2S5, B2S7, B3S1, B3S5) गरी ४०.७ कि.मि.,
- सिञ्चित क्षेत्रफलमा पूर्वतर्फ (२१००० हे. पश्चिमतर्फ १५००० हे.) गरी जम्मा ३६००० हे. मध्ये आ.व. २०७५/७६ सम्म पूर्वतर्फ १९५०० हे. र पश्चिमतर्फ १०००० हे. गरी २९५०० हे. मा सिँचाइ सुविधा पुगेको,
- जग्गा अधिग्रहण तथा मुआब्जा वितरण कार्य,
- सिञ्चित क्षेत्र बचावट बबई नदीमा ११.२ कि.मि. सम्पन्न र वाँया तर्फ ९.६ कि.मि. सिञ्चित क्षेत्र बचावट गर्ने गरी सम्भौता भै निर्माण भइरहेको,
- ड्रेनेज निर्माण ४० कि.मि. गर्ने गरी प्रस्ताव भएकोमा ४ कि.मि. ड्रेनेज निर्माण भैरहेको । सिञ्चित क्षेत्र विकास र विस्तार ३६००० हे. गर्ने गरी प्रस्ताव भएको,
- कृषि प्रसार र संस्थागत विकास कार्य शुरू भएको,
- उपभोक्ता समितिको २ वटा भवन तयार र थप १ को डिजाइन तयार भएको,
- बबई सिँचाइ आयोजनाको मोबाइल एप्स र वेबसाइट (www.babaiip.gov.np) तयार भएको ।

समस्या तथा चुनौतीहरू

- हरेक वर्ष सात महिना नहरमा पानी सञ्चालन गर्नुपर्ने भएकाले बाँकी पाँच महिनामा नहर निर्माण कार्यको प्रगति लक्ष्यअनुरूप हासिल गर्न नसकिएको,

- जग्गा प्राप्तिमा सामाजिक तथा प्रक्रियागत जटिलता,
- राष्ट्रिय निकुञ्ज क्षेत्रभित्र मानव मेशिनरी सामग्री ढुवानीमा तथा आवागमनमा अवरोध,
- नदीजन्य निर्माण सामग्री ढुङ्गा, गिट्टी, बालुवाको अभाव रहनु,
- बिजुली इन्टरनेट, टेलिफोन, सवारी साधन तथा अन्य आवश्यक स्रोत साधनको अपर्याप्तता,
- बाढी, भूक्षय, ङुबान, कटान र पानीको स्रोतमा कमी,
- जल उपभोक्ता समितिको संस्थागत विकास कार्यमा कमी,
- विगतमा स्रोत साधनको कमी, करारको अपुग दरबन्दी, कर्मचारी अभाव,
- ठेक्काको म्याद थप हुन नसक्नु,
- बेरुजु लगत कट्टामा समस्या,
- भरपर्दो इन्टरनेट सुविधा नहुनु,
- टेलिफोन सुविधामा कमी र मोबाइल सिग्नल कमजोर रहेको ।

३.३. रानीजमरा कुलरिया सिँचाइ आयोजना

आयोजनाको परिचय

रानी, जमरा र कुलरिया सिँचाइ प्रणाली नेपालको सुदूरपश्चिम प्रदेश, कैलाली जिल्लामा अवस्थित कृषकबाट निर्माण गरी व्यवस्थापनसमेत गरिएको सबै भन्दा ठूलो सिँचाइ प्रणाली हो । यस प्रणालीको पानीको स्रोत कर्णाली नदीको पश्चिमी भङ्गालो भरही नाला रहेको छ । यस प्रणालीको निर्माण करिब १ सय वर्षअगाडि थारु समुदायको अथक प्रयासबाट भएको बुझिन्छ । रानी कुलो वि.सं. १९५३ सालमा पदमकुमारी शाह, कुलरिया कुलो वि.सं. १९६० मा पूर्व कर्णाल दुण्डिराज शाही तथा जमरा कुलो वि.सं. १९७२ मा मधु महतौ तथा कनैया महतौबाट शुरु गरिएको बुझिन्छ ।

कृषकहरूद्वारा व्यवस्थित र सञ्चालित रानी, जमरा र कुलरिया सिँचाइ प्रणालीको १४,३०० हेक्टर, नयाँ सिञ्चित क्षेत्र विकासअन्तर्गत लम्की विस्तारको ६००० हेक्टर तथा पथरैया नदीदेखि कान्छा नदीसम्मको १८,००० हेक्टर गरी कुल जम्मा ३८,३०० हेक्टर जमिनमा वर्षभरि सिँचाइ सेवा उपलब्ध गराउने यस आयोजनाको उद्देश्य रहेको छ ।

कृषक निर्मित यस प्रणालीले कैलाली जिल्लाको साबिकको ८ गा.वि.स. (पत्थरैया, दुगौली, जानकीनगर, प्रतापपुर, धनसिङपुर, नारायणपुर, वलिया र मुनुवा) हाल जानकी गाउँपालिका र टीकापुर नगरपालिकाको गरी करिब ११,३०० हेक्टर जमिनमा सिँचाइ सुविधा उपलब्ध गराउँदै आएको छ । उक्त प्रणालीहरूको आधुनिकीकरण/सुदृढीकरणपश्चात् ११,३०० हेक्टरबाट १४,३०० हेक्टर जमिनमा सिँचाइ सुविधा उपलब्ध हुनेछ । यस प्रणालीको दक्षिणी भागमा सिँचाइ गर्न रानी सिँचाइ प्रणाली, मध्यभागमा जमरा सिँचाइ प्रणाली र उत्तरी भागमा कुलरिया सिँचाइ प्रणाली व्यवस्था छ । यी प्रणालीहरूको व्यवस्थापन आ-आफ्नो प्रणालीको जल उपभोक्ता संस्था (कुलो संस्था) रहेको र यी तिनै प्रणालीको संयुक्त व्यवस्थापन तथा समन्वयका लागि रानी जमरा कुलरिया जल उपभोक्ता संस्था रहेको छ ।

आयोजनाका मुख्य क्रियाकलापहरू

मुख्य मुख्य क्रियाकलाप	सहायक क्रियाकलाप	एकाइ	परिमाण	लागत (रू करोडमा)
१. साइड इन्टेक निर्माण	१.१ इन्टेक निर्माण	वटा	१	१७२
	१.२ इन्टेकमा गेट जडान तथा अपरेटर भवन निर्माण	प्रतिशत	१००	१७.३४
२. मूल नहर तथा संरचना निर्माण	२.१ मूल नहर लाइनिङ	कि.मि.	२.८६	५१५.८०
	२.२ ब्यारेल निर्माण	मि.	१९०८	
	२.३ सेटलिङ बेसिन निर्माण	वटा	१	
	२.४ नदी नियन्त्रण कार्य	कि.मि.	५.६०	
३. मूल नहर, फिडर नहर तथा हाइड्रोपावर निर्माण	३.१ मूल नहर लाइनिङ	कि.मि.	३.०	३१०
	३.२ फिडर नहर लाइनिङ	कि.मि.	२.९	
	३.३ ४.७१ मेगावाट हाइड्रोपावर निर्माण	वटा	१	
	३.४ नदी नियन्त्रण कार्य	कि.मि.	४.४५	

मुख्य मुख्य क्रियाकलाप	सहायक क्रियाकलाप	एकाइ	परिमाण	लागत (रु. करोडमा)
४. थप सिञ्चित क्षेत्र विस्तार (लम्की विस्तार)	४.१ मूल नहर लाइनिङ	कि.मि.	१४.६०	३३५.७०
	४.२ मूल नहरमा संरचना निर्माण	वटा	४०	
५. फिडर नहर, शाखा नहर rehabilitation, पुल तथा कल्भर्ट निर्माण	५.१ रानी, जमरा र कुलरिया शाखा नहरमा संरचना निर्माण (हेड रेगुलेटर र क्रस रेगुलेटर)	वटा	५०	१८५.७०
	५.२ कल्भर्ट निर्माण	वटा	५	
	५.३ कृषि सडक स्तरोन्नति	कि.मि.	७३	
	५.४ फिडर नहरमा संरचना निर्माण	वटा	१८	
६. फिडर नहर लाइनिङ, पुल, कल्भर्ट निर्माण	६.१ फिडर नहर लाइनिङ	कि.मि.	७.३	१२०.८२
	६.२ RCC Girder पुल निर्माण	वटा	११	
	६.३ कल्भर्ट निर्माण	वटा	४	
	६.४ कृषि सडक स्तरोन्नति	कि.मि.	४४	

आयोजनाको लक्ष्य

कैलाली जिल्लाको ३८ हजार ३ सय हेक्टर कृषियोग्य भूमिमा सिँचाइ सुविधा उपलब्ध गराउने ।

आयोजनाको अवधि

आ.व. २०६७/६८ मा शुरू भएको यस आयोजना आ.व. २०७४/७५ मा सम्पन्न हुने लक्ष्य रहेकोमा संशोधन भई आ.व. २०८०/८१ सम्ममा सम्पन्न हुने अपेक्षा गरिएको छ ।

आयोजनाको लागत

- आयोजना प्रारम्भ हुँदाको कुल लागत : रु १२ अर्ब ३७ करोड
- खरिद गुर्योजनको पहिलो संशोधन मिति: २०७५/१२/१५
- संशोधित कुल लागत : रु २७ अर्ब ७० करोड २४ लाख

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा संशोधित रु २७७.१३ करोड विनियोजन गरिएको थियो भने रु १६० करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ५८.८४ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ५७.५९ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत भौतिक प्रगति - ४८ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत वित्तीय प्रगति - ४७.७ प्रतिशत ।

आयोजनाको हालसम्मको समग्र प्रगति/उपलब्धि

क्र.स.	विवरण	लक्ष्य	भौतिक प्रगति
१.	साइड इन्टेक	१ वटा	सम्पन्न (आ.व. २०७०/७१)
२.	इन्टेक संरचनामा गेट जडान तथा भवन निर्माण कार्य	१ वटा	३ वटा गेट जडान भई hoisting समेत भैसकेको र बाँकी पाँच (५) वटा गेटसमेत placing कार्य सम्पन्न भई hoisting को कार्य सुचारु रहेको, चार गोटा अपरेटर भवनको निर्माण कार्य भैरहेको
३.	मूल नहर निर्माण कार्य	५.८७५ कि.मि.	९५ प्रतिशत सम्पन्न, बाँकी भागमा लाइनिङ कार्य भैरहेको
४.	मूल नहरमा ब्यारेल निर्माण कार्य	१९०८ मि.	१९०८ मि. सम्पन्न (आ.व. २०७४/७५)
५.	सेटलिङ बेसिन निर्माण ८६० मि.	१ वटा	१ वटा (गेट जडान कार्य बाँकी)

क्र.स.	विवरण	लक्ष्य	भौतिक प्रगति
६.	जलविद्युत् (४७१ मे.वा. क्षमता)	१ वटा	विभिन्न Electromechanical सामग्रीहरूको उत्पादन भई हाल साइटमा डेलिभरी समेत भैरहेको र पावर हाउस को raft foundation को निर्माण कार्य गरिएको, ६५ प्रतिशत निर्माण कार्य सम्पन्न भएको
७.	नयाँ शाखा नहर निर्माण, लम्की विस्तार (६००० हेक्टर, ४० क्युमेक क्षमता)	१४.६० कि.मि.	नहर रेखाङ्कनमा पर्ने जग्गाहरूको मुआब्जा दर निर्धारण र मुआब्जा रकम वितरण भैरहेको, ४.५ कि.मि. नहर लाइनिङ सम्पन्न र १.० कि.मि. मा लाइनिङ भैरहेको, २१ वटा संरचनाहरूको निर्माण सम्पन्न
८.	नयाँ शाखा नहर निर्माण, पथरैयादेखि कन्छा खोला सम्म विस्तार	१८.५० कि.मि.	विस्तृत सर्वेक्षण तथा अध्ययन कार्यको लागि परामर्शदाताबाट फिल्ड रिपोर्ट पेश गरेको र ड्राफ्ट रिपोर्टको तयारी भैरहेको
९.	फिडर नहर लाइनिङ कार्य	१०.६ कि.मि.	९.६ कि.मि. सम्पन्न बाँकी भागमा लाइनिङ कार्य भैरहेको
१०.	फिडर नहरमा संरचना निर्माण कार्य	१८ वटा	१८ वटा सम्पन्न
११.	रानी, जमरा र कुलरिया शाखा नहरहरूमा पानी नियन्त्रण संरचना निर्माण कार्य	५० वटा	५० वटा सम्पन्न
१२.	RCC Girder पुल निर्माण कार्य	११ वटा	११ वटा सम्पन्न
१३.	Box culvert निर्माण कार्य	९ वटा	९ वटा सम्पन्न
१४.	सिञ्चित क्षेत्र बचावट कार्य	७० कि.मि.	७५ प्रतिशत सम्पन्न
१५.	कृषि सडक स्तरोन्नति कार्य	२३७ कि.मि.	११७ कि.मि. सम्पन्न

समस्या तथा चुनौतीहरू

- इन्टेक क्षेत्रको जग्गामा क्षतिपूर्ति लिएका व्यक्तिहरूबाट समेत अतिक्रमण हुने गरेको,
- लम्की विस्तार (६००० हेक्टर) अन्तर्गत मूल नहरको रेखाङ्कनमा परेका घर, जग्गाका जग्गाधनीहरूबाट नहरको alignment सार्नुपर्ने भनी संघर्ष समिति गठन गरी सर्भेक्षण तथा निर्माणमा अवरोध भएको,
- विश्व बैंकको ऋण सहयोगमा सञ्चालन हुने दोस्रो फेजका क्रियाकलापहरू कार्यान्वयनका लागि कुनै पनि निर्माण कार्य सञ्चालन गर्नुपूर्व Site specific environment and social management plan तयार गर्नुपर्ने भएकोले दोस्रो फेजका कार्यक्रमहरू कार्यान्वयन हुन समय लागेको,
- निर्माण व्यवसायीहरूद्वारा सिर्जित समस्या, Low Bidding का कारण स्रण ठेक्काहरू,
- रूख कटान र राष्ट्रिय निकुञ्जसँगको समन्वय कठिनाइ,
- जग्गा प्राप्ति (ऐलानी जग्गा प्राप्तिको लागि पुनः नेपाल सरकारमा प्रस्ताव पेश भएको निर्णय हुन बाँकी रहेको) मा समस्या ।

३.४. सुनकोशी मरिण डाइभर्सन आयोजना

आयोजनाको परिचय

साबिक वाग्मती सिँचाइ योजनाको सिञ्चित क्षेत्रसहित बारा, रौतहट, सर्लाही, महोत्तरी, धनुषा जिल्लाहरूका थप क्षेत्रसमेत कुल १,२२,००० हेक्टर जमिनमा वर्षेभरि भरपर्दो सिँचाइ सेवा उपलब्ध गराउनुका साथै २८.६२ मेघावाट विद्युत् उत्पादन गर्ने अपेक्षासमेत यस आयोजनाले राखेको छ । यस आयोजना आ.व. २०७६/७७ मा शुरु भई आ.व. २०८०/८१ सम्ममा डाइभर्सन कार्य सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखिएको छ ।

आ.व. २०७६/०७७ को बजेट वक्तव्यमा यस आयोजनालाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजना घोषणा गरिएको हो ।

आयोजनाको लक्ष्य

बारा, रौतहट, सर्लाही, महोत्तरी, धनुषा जिल्लाको १,२२,००० हेक्टर जमिनमा भरपर्दो सिँचाइ सेवा उपलब्ध गराउने र २८.६२ मेघावाट विद्युत् उत्पादन गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

यो आयोजनामा आ.व. २०७६/७७ मा शुरू भई आ.व. २०८०/८१ सम्ममा डाइभर्सन कार्यसम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखिएको छ ।

आयोजनाको लागत

आयोजनाको लागत अनुमान रु ४६१९.२९ करोड रहेको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा कुल रु २२७.६७ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु २५ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ८३.८७ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - १०.८५ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत भौतिक प्रगति - ५ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत वित्तीय प्रगति - ०.६ प्रतिशत ।

आयोजनाको हालसम्मको समग्र प्रगति/उपलब्धि

- EIA स्वीकृत भएको,
- Powerhouse/TBM Inlet Portal को जग्गा प्राप्ति सम्पन्न,
- सुरुङ्ग निर्माण कार्यको लागत अनुमान तथा खरिद कागजात तयार,
- Headwork, Powerhouse, Surge Shaft को Detail Engineering Design को कार्य भइरहेको छ ।
- आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका प्रमुख समस्या
- बजेटको सुनिश्चितता,
- नर्मस स्वीकृतिमा समय लागेकोले सुरुङ्गको टेक्का लगाउन केही ढिलाइ भएको ।

३.५. महाकाली सिँचाइ आयोजना

आयोजनाको परिचय

सुदूरपश्चिम प्रदेशमा आ.व. २०६३/६४ बाट शुरू भएको यो आयोजना प्रगति अवधि आ.व. २०७६/७७ सम्म P1 आयोजनाको रूपमा सञ्चालित रहेकोमा

आ.व. २०७७/७८ को बजेट वक्तव्यबाट राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा रूपमा विकास गर्ने गरी रकम व्यवस्था गरिएको हो । यस आयोजनाबाट कैलाली र कञ्चनपुर जिल्लाको ३३५२० हेक्टर कृषियोग्य भूमिमा दिगो र भरपर्दो रूपमा सिँचाइ सुविधा उपलब्ध गराई कृषकको आय आर्जनमा वृद्धि गरी लगभग १३५००० नागरिकको जीवनस्तर सुधार गर्ने अपेक्षा राखिएको छ ।

आयोजनाको लक्ष्य

कैलाली र कञ्चनपुर जिल्लाको ३३५२० हेक्टर कृषियोग्य भूमिमा दिगो र भरपर्दो रूपमा सिँचाइ सुविधा उपलब्ध गराउने ।

आयोजनाको अवधि

आ.व. २०६३/६४ बाट शुरू भएको यो आयोजना आ.व. २०८३/८४ मा सम्पन्न गर्ने कार्यतालिका रहेको छ ।

आयोजनाको लागत

यस आयोजनाको कुल अनुमानित लागत रु ३४ अर्ब रहेको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा रु ४३.९ करोड विनियोजन भएकोमा रु ३९ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ९४.५ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ८९.२ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत भौतिक प्रगति - ३९ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत वित्तीय प्रगति - १०.४ प्रतिशत ।

आयोजनाको हालसम्मको समग्र प्रगति/उपलब्धि

- आ.व. २०७६/७७ मा मूल नहरको चेनेज १२×६९० देखि चेनेज २८×८०० सम्मको खण्डमा हालसम्म ३ वटा नहर साइफन, २ वटा सडक पुल, १ वटा राजमार्ग पुल, २ वटा ड्रोन साइफन तथा २ वटा सुपरप्यासेज निर्माण सम्पन्न भएको,
- करिब १४.४ हेक्टर नम्बरी जग्गाको समेत लगत तयारी भएको,
- शुक्लाफाँटा राष्ट्रिय निकुञ्ज क्षेत्रको २७ हेक्टर जग्गाको भोगाधिकार प्राप्त भएको र १४१६ वटा रूख कटान सम्पन्न भएको छ ।

आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका प्रमुख समस्या

- प्रचलित कानूनबमोजिम मुआब्जा दिन नमिल्ने तर स्थानीयहरूले पुस्तौंदेखि भोगचलन गर्दै आएको जग्गाहरू भएको कारण उचित क्षतिपूर्ति नदिई जग्गा अधिग्रहण गर्न नसकिने अवस्था भएकाले यस विषयमा मन्त्रिपरिषद्बाटै निर्णय हुनुपर्ने,
- नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्बाट विगतमा भएको निर्णयको आधारमा चेनेज १२×६९० देखि २८×८०० सम्मको निर्माणलाई आवश्यक १८.३६ हेक्टर ऐलानी जग्गाको भोगाधिकारसम्बन्धी निर्णय हालसम्म पनि नभएको,
- प्रत्येक रूख कटान भएको क्षतिपूर्तिस्वरूप १० बिस्वा लगाउनुपर्ने हुँदा नर्सरी तयार गरी वृक्षरोपण गर्न समेत जग्गाको उपलब्धता नभएको,
- जनशक्ति अभाव,
- अव्यवस्थित र अनियन्त्रित नदी उत्खनन,
- सिँचाइ संरचना अतिक्रमण ।

३.६. भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना

आयोजनाको परिचय

भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाइ मन्त्रालयअन्तर्गत जलस्रोत तथा सिँचाइ विभागमातहत राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा कार्यन्वयनमा रहेको नेपालको पहिलो बहुउद्देश्यीय तथा अन्तर जलाधार स्थानान्तरण आयोजना हो । यो आयोजना सुर्खेत जिल्लाको भेरीगङ्गा नगरपालिकामा अवस्थित छ । भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना पर्याप्त पानी उपलब्धता भएको भेरी नदीको पानी अन्तर जलाधार जल स्थानान्तरणको माध्यमबाट पानीको अभाव भएको बबई नदीमा स्थानान्तरण गर्ने बहुउद्देश्यीय आयोजना हो ।

सुर्खेत, बर्दिया र बाँके जिल्लालाई समेटेर ऊर्जा, सिँचाइ र जलाधार संरक्षणलाई एकसाथ योगदान पुऱ्याउने लक्ष्यका साथ यस आयोजना आ.व. २०६८/६९ मा शुरू भइ आ.व. २०७९/८० मा सम्पन्न हुने अपेक्षा गरिएको छ । यस आयोजनाबाट भेरी नदीको ४० घनमिटर प्रतिसेकेन्ड पानी ४.२ मिटर व्यास र १२.२ कि.मि. लामो सुरूडबाट बबई नदीमा स्थानान्तरण गरी बाँके र बर्दिया जिल्लाको करिब ५१ हजार हेक्टर भूमिमा बाह्र महिना सिँचाइ सुविधा उपलब्ध

हुने तथा करिब १५० मिटर हेडको सदुपयोग गर्दै नियमित रूपमा ४६.८ मे.वा. विद्युत् उत्पादन गर्ने लक्ष्य रहेको छ । यस आयोजना सम्पन्न भए पश्चात बाह्रै महिना सिँचाइ उपलब्धताबाट कृषि उत्पादन बढ्न गई वार्षिक ३.१ अर्ब रूपैयाँ अप्रत्यक्ष र विद्युत्बापत रु ४.० अर्ब रूपैयाँ प्रत्यक्ष गरी वार्षिक जम्मा रु ७.१ अर्ब फाइदा हुने अनुमान गरिएको छ ।

आयोजनाको क्रमागत विकासक्रम

- सन् १९७७ मा Babai Irrigation Project को प्रारम्भिक अध्ययनको क्रममा FAO/Tahal Consulting Engineers, under IBRD/UNDP वाट पहिचान भएको,
- जाइका (JICA) ले सन् १९९२ मा कर्णाली र माहाकालीको मुख्योजना तयार गर्ने क्रममा प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाको रूपमा रहेको,
- सन् १९९८ मा जाइका (JICA) वाट सम्भाव्यता अध्ययन भएको,
- सन् २००८ (२०६५/०९/०६) मा तत्कालीन सिँचाइ विभागबाट कार्य गर्नेगरी नेपाल सरकारवाट निर्णय भई August 2011 (२०६७/०५/०७) मा कार्यालय स्थापना भएको,
- सन् २०१२ मा विस्तृत आयोजना अध्ययन समाप्त भएको,
- सो आधारमा June 04, 2015 मा सम्झौता भइ TBM बाट सुरुङ्ग निर्माण कार्य शुरु भएको ।

आयोजनाको लक्ष्य

आ.व. २०७९/८० सम्म भेरी नदीबाट ४० घनमिटर प्रतिसेकेन्ड पानी बबई नदीमा स्थानान्तरण गर्ने । यसबाट ४६.८ मेघावाट बिजुली निकाल्नुका साथै बर्दिया र बाँके जिल्लाका करिब ५१ हजार हेक्टर जमिनमा बाह्रै महिना सिँचाइ सुविधा उपलब्ध गराउने ।

आयोजनाको अवधि

- आयोजना वर्ष : आ.व २०६८/६९
- आयोजना सम्पन्न हुने वर्ष : आ.व. २०७९/८०

आयोजनाको लागत

- आयोजनाको कुल लागत रु : १६ अर्ब ४३ करोड

- खरिद गुर्योजनाको पहिलो संशोधन मिति : २०७५/०८/१०
- संशोधित कुल लागत रू : ३३ अर्ब १९ करोड

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा रू ३३१ करोड विनियोजन भएकोमा रू. २०९ करोड खर्च भएको छ ।

- आ. व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ७६.७४ प्रतिशत,
- आ. व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ६३.२१ प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत भौतिक प्रगति - ४० प्रतिशत,
- हालसम्मको समष्टिगत वित्तीय प्रगति - ३५ प्रतिशत ।

आयोजनाको हालसम्मको समग्र भौतिक प्रगति

क्र.सं.	मुख्य क्रियाकलाप	भौतिक प्रगति
१	१२.२ कि.मि. सुरूड निर्माण	निर्माण कार्य सम्पन्न भएको
२	हेडवर्क्स, सर्ज साफ्ट र पावरहाउसका सिभिल निर्माण कार्य	निर्माण कार्य भइरहेको
३	Coffer Dam, Diversion Road	निर्माण कार्य भइरहेको
४	Crusher and Batching Plant Installation, Lab Establishment	भइरहेको
५	वातावरणीय संरक्षण, सामाजिक सुधार तथा सामुदायिक सहयोग तथा जग्गा प्राप्ति कार्य	भइरहेको

हालसम्मका उपलब्धिहरू

- टनेल बोरिङ मेसिन प्रयोग गरी टनेल निर्माण कार्य (१२.२ कि.मि.) सम्पन्न,
- हेडवर्क्स, पावरहाउस, सर्ज साफ्ट, पेनस्टकलगायतका सिभिल संरचनाको निर्माणको खरिद सम्भौता भई कार्य प्रारम्भ भएको,
- हाइड्रोमेकानिकल र इलेक्ट्रोमेकानिकल निर्माणको खरिद कार्य (डिजाइन लागत अनुमान स्वीकृतिको लागि पेश भएको
- हेडवर्क्स, पावरहाउस, सर्ज साफ्ट, पेनस्टकलगायतका सिभिल संरचनाको

सुपरिवेक्षण छनोट प्रक्रिया शुरू

- डुबान हुने ३० हे. जग्गा अधिग्रहण गर्न सूचना प्रकाशित गरिएको ।

समस्या तथा चुनौतीहरू

- जग्गा अधिग्रहण र वनक्षेत्रको जग्गा प्राप्तिमा कठिनाइ,
- रूख कटानमा सहमति प्राप्त गर्न ढिलाइ,
- भोगचलन भएका सार्वजनिक जग्गा प्राप्तिमा कठिनाइ,
- चट्टानको कटान ।

३.७. माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् आयोजना

आयोजनाको परिचय

यो आयोजना दोलखा जिल्लाको विगु गाउँपालिकामा अवस्थित छ । आ.व. २०६७/०६८ देखि शुरू भई आ.व. २०७२/७३ मा सम्पन्न हुने अनुमान रहेको भए तापनि भूकम्प, दक्षिण सीमा क्षेत्रमा भएको अवरोधलगायतको कारणबाट यस आयोजना आ.व. २०७७/७८ मा सम्पन्न हुने संशोधित कार्यतालिका रहेको छ ।

- आयोजनाका किसिम : दैनिक पिकिड रन अफ द रिभर
- आयोजना स्थल : विगु गाउँपालिका, दोलखा
- जडित क्षमता : ४५६ मेगावाट
- औसत वार्षिक ऊर्जा : २,२८१ गिगावाट घण्टा
- प्रवर्द्धक कम्पनीको नाम : अपर तामाकोशी हाइड्रोपावर लिमिटेड
- डिजाइन बहाव : ६६ क्युमेक
- ग्रस हेड : ८२२ मि

आयोजनाको अवधि

- आयोजना शुरू वर्ष : आ.व २०६७/०६८
- आयोजना सम्पन्न हुने वर्ष : आ.व. २०७७/७८

आयोजनाको लागत

- पूर्वअनुमानित लागत (निर्माण अवधिको ब्याजबाहेक) : रु ३५ अर्ब २९ करोड

- कुल संशोधित लागत अनुमान (निर्माण अवधिको ब्याजबाहेक) : रु. ४९ अर्ब २९ करोड

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

- यस आयोजनाको आ.व. २०७६/७७ को बजेट रु. ६०१ करोड रहेको, जसमध्ये रु १०० करोड नेपाल सरकारको तथा बाँकी स्थानीय वित्तीय संस्थाहरूको ऋण लगानी रहेको,
- आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक भौतिक प्रगति - ७१.९ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक वित्तीय प्रगति - ७१.५ प्रतिशत रहेको,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - ९९.७३ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - ९८.७ प्रतिशत ।

आयोजना निर्माणको ठेक्का सम्झौतासम्बन्धी विवरण

ठेक्काको नाम	निर्माण व्यवसायीको नाम	सम्झौता मिति
सिभिल कार्य	सिनोहाइड्रो कर्पोरेसन लि., चीन	२०६७/०४/१६
हाइड्रो मेकानिकल कार्य	टेक्समाको रेल एन्ड इन्जिनियरिङ लिमिटेड, भारत	२०६८/११/१६
इलेक्ट्रो मेकानिकल कार्य	एन्ड्रिज हाइड्रो जी.एम.बी.एच., अष्ट्रिया	२०६८/११/१४
प्रसारण लाइन तथा सब-स्टेसन कार्य	के.इ.सी. इन्टरनेशनल लि., भारत	२०६९/०९/२६

हालसम्मका उपलब्धिहरू

- सिभिल कार्यतर्फ मुख्य सुरुङ ८,४६२ मि.खन्ने कार्य, टेलरेस सुरुङ २,९८६ मि.खन्ने कार्य, अडिट लगायत अन्य सुरुङहरू ७,०१९ मि. खन्ने कार्य, विद्युत्गृह र ट्रान्स्फर्मर क्याभर्न खन्ने कार्य र विद्युत्गृह र ट्रान्स्फर्मर क्याभर्न कङ्क्रिट कार्य सम्पन्न,
- हाइड्रोमेकानिकलतर्फ गेट, स्टपलग आदि जडान कार्य ९५५, तल्लो पेनस्टक जडान कार्य ३०५ र माथिल्लो पेनस्टक र Horizontal Penstock उपकरणमध्ये आधाको ढुवानी भैसकेको तथा जडान कार्य हुँदै गरेको,
- इलेक्ट्रोमेकानिकलतर्फ टर्वाइन, जेनेरेटर र ट्रान्स्फर्मर ढुवानी भैसकेको जडान कार्यको ९५ ५ प्रगति रहेको, समग्रमा ९९५ प्रगति भएको,

- प्रसारण लाइन तथा सबस्टेशनतर्फ प्रसारण लाइन टावरको जडान कार्यको ९५%, तार तान्ने जडान कार्यको ८०% र सबस्टेशन कार्य निर्माण र जडान कार्यको ५०% प्रगति भएको, समग्रमा ९८.७% प्रगति भएको,
- माथिल्लो पेनस्टक साफ्ट ६२ वटा (३११ मि.) सबै जडान कार्य सम्पन्न भएको,
- तल्लो पेनस्टक साफ्ट ७४ वटा (३७३ मि.) सबै जडान कार्य सम्पन्न भएको,
- होराइजेन्टल पेनस्टक साफ्ट २० वटा (१००मि.) मध्ये ५ वटा (२० मि.) जडान कार्य सम्पन्न भएको छ ।

समस्या तथा चुनौती

- पेनस्टक पाइप जडान गर्ने ठेकेदारबाट दक्षता अभावले सन्तोषजनक रूपमा सम्पादन हुन नसकेको,
- ठूलो भार भएका पेनस्टक पाइप उपकरणहरू ढुवानीमा समस्या आई उपकरण जडान कार्य प्रभावित भएको,
- विदेशी विनिमय दरमा वृद्धि, भूकम्प/नाकाबन्दी आदिको कारण लम्बिएको समयको कारण आयोजनाको समग्र लागत वृद्धि तथा नगद प्रवाहमा समस्या आएको,
- नयाँ श्रम कानून लागू भएदेखि आयोजनामा कार्यरत वैदेशिक १ जना बराबर स्वदेशी २० जना कामदार हुनुपर्ने प्रावधानका कारण चिनियाँ नागरिकहरूको भिसाको लागि श्रम इजाजत पाउन नसकिएको,
- भारतको कोलकत्ताको कारखानामा निर्माणको चरणमा रहेका हेभी इक्विपमेन्टका सामानहरू पाइप आदि आउन ढिलाइ भएको,
- केही उपकरणहरू जस्तै Expansion joint आदि सामानको अभावको कारण काममा ढिलाइ भएको,
- GIS सम्बन्धमा चीन र भारतबाट दक्ष प्राविधिक ल्याउनुपर्ने ।

३.८. बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजना

आयोजनाको परिचय

बुढीगण्डकी जलाशययुक्त जलविद्युत् आयोजनाको निर्माणबाट कुल १२०० मेगावाट विद्युत् उत्पादन गरी मुलुकको आर्थिक सामाजिक रूपान्तरणका लागि आवश्यक विद्युतीय ऊर्जा उपलब्ध गराउने लक्ष्य लिएको यो आयोजना धादिङ र गोरखा जिल्लामा अवस्थित छ । यो आयोजनाको बाँधस्थल गोरखा जिल्ला घ्याल्बोक गा.वि.स. सिउरेनीटार र धादिङ जिल्लाको सिमानामा बुढीगण्डकी र त्रिशूली नदीको बायाँ किनार कल्लेरीमा रहने प्रस्ताव गरिएको छ । जलाशयले गोरखा र धादिङ जिल्लाका ६६३९ हेक्टर जमिन डुबानमा पार्न सक्ने अनुमान छ । विकास समिति गठन भएदेखि र विविध खातामा रहेको रु ८ अर्ब २२ करोड सहित शुरुदेखि हालसम्मको खर्च रु ३६ अर्ब २० करोड ३८ लाख भएको छ ।

आयोजनाको लक्ष्य

मुलुकको आर्थिक सामाजिक रूपान्तरणका लागि जलाशययुक्त जलविद्युत् आयोजनाको निर्माण गरी कुल १२०० मेगावाट विद्युत् उत्पादन गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

- आयोजना शुरु वर्ष : आ.व २०६९/७०
- आयोजना सम्पन्न हुने वर्ष : आ.व. २०७७/७८
- संशोधित कार्यतालिका आ.व. २०८३/८४ मा

आयोजनाको लागत

- कुल लागत :- रु २६० अर्ब

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

- यस आयोजनाको आ.व. २०७६/७७ को बजेट रु ५८६.६७ करोड रहेको, जसमध्ये रु. ५८२ करोड खर्च भएको छ ।
- आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक भौतिक प्रगति - ९४.०५ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक वित्तीय प्रगति - ९९.१५ प्रतिशत रहेको,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - १० प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - १३ प्रतिशत ।

हालसम्मको प्रगति र उपलब्धि

- विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तयार भएको,
- वातावरणीय अध्ययन प्रतिवेदन तयार भई स्वीकृत भएको,
- डुबान क्षेत्रको गोरखा जिल्लातर्फ ३००७८ रोपनी जग्गामध्ये आरूघाट र आरखेत बजार क्षेत्रबाहेक र धादिङ जिल्लातर्फ २८०७५ रोपनीमध्ये आरूघाट र खहरे बजार क्षेत्रबाहेकका क्षेत्रका जग्गाहरूको मुआब्जा निर्धारण सम्पन्न भएको,
- गोरखा र धादिङतर्फ आयोजनाको डुबान क्षेत्रमा पर्ने ४७,४३९ रोपनी जग्गाको मुआब्जाबापत रु ३३ अर्ब ६० करोड वितरण कार्य सम्पन्न भएको ।

समस्या तथा चुनौती

- समयमा मुआब्जा निर्धारण हुन नसक्दा बजेट उपलब्ध हुँदाहुँदै खर्च गर्न नसकिनु,
- मुआब्जा वितरणमा सलग्न कर्मचारीहरूको कार्यबोझ बढी भएको,
- पुनर्बास स्थानहरू हालसम्म यकिन नहुनु,
- दरबन्दीअनुसारको कर्मचारीहरूको पदपूर्ति नहुनु,
- मुआब्जा वितरण र गुनासो व्यवस्थापनमा ढिलाइ हुनु,
- आयोजनाको काममा संलग्न कर्मचारीहरूलाई प्रोत्साहन भत्ताको व्यवस्था नहुनु,
- आयोजनाको वित्तीय व्यवस्थापन र निर्माणको मोडालिटी तय भै नसकेकाले आयोजनाको निर्माण कार्य सुरु गर्न कठिनाइ भएको,
- पुनर्बास तथा पुनःस्थापना नीति स्वीकृत नभएको कारण पुनर्बास तथा पुनःस्थापना कार्य सुरु हुन नसकेको,
- फिल्डबुकमा कायम भएको तर लालपुर्जा नभएका जग्गाहरूको मुआब्जा वितरणमा समस्या,
- घर, गोठलगायतका संरचनाको मुआब्जा उपलब्ध गराउन ह्यासकट्टी गर्न पर्ने प्रावधानले समस्या उत्पन्न भएको ।

३.५. विद्युत् प्रसारण आयोजना

आयोजनाको परिचय

नेपाल सरकार र अमेरिकी सरकारी निकाय मिलेनियम च्यालेन्ज कर्पोरेसन (Millennium Challenge Corporation) बीच नेपालमा ऊर्जा र यातायात क्षेत्रका पूर्वाधार विकासका लागि MCC ले ५०० मिलियन अमेरिकी डलर अनुदान सहायता उपलब्ध गराउनेसम्बन्धी सम्झौता (Compact Agreement) सेप्टेम्बर १४, २०१७ मा भएअनुरूप सोको कार्यान्वयनका लागि मिलेनियम च्यालेन्ज एकाउण्ट नेपाल, विकास समिति ऐनअन्तर्गत गठन भएको छ । हालसम्म सम्झौता संसद्बाट पारित नहुँदा "एन्ट्री इन टु फोर्स (ईआईएफ)" अर्थात् परियोजना कार्यान्वयनको थालनी गर्ने समयको नयाँ मिति सम्झौताअनुसार विशेषगरी अन्तर्देशीय विद्युत् प्रसारण लाइन निर्माण र विकासमा अमेरिकाले करिब रु ६० अर्ब नेपाली स्मैयाँ अनुदान दिने जसमध्ये केही रकम सडक मर्मत र अन्य विषयमा खर्च हुनेछ । सम्झौताअनुसार नेपाल सरकारले पनि पूर्वाधार विकासमा करिब रु १५ अर्ब स्मैयाँ लगानी गर्ने प्रावधान रहेको छ ।

नेपाल सरकार मन्त्रपरिषद्को आश्विन ५, २०७५ शुक्रबार बसेको बैठकले सरकारले अमेरिकाको मिलेनियम च्यालेन्ज कर्पोरेसनको सहयोगका दुई आयोजनालाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजना घोषणा गर्‍यो । अमेरिकी सहयोगमा निर्माण गर्न लागिएका काठमाण्डौको लप्सेफेदीदेखि धादिङको गल्ली-रातमाटे प्रसारण लाइन र दमौली-भरतपुर-बुटवल प्रसारण लाइन निर्माण आयोजनालाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाका रूपमा सूचीकृत गर्ने निर्णय गरिएको हो ।

दमौली-भरतपुर-बुटवल प्रसारण लाइन निर्माण आयोजना निर्माणाधीन १४० मेगावाटको तनहुँ हाइड्रो, डीपीआर निर्माणका क्रममा रहेको १०४ मेगावाटको तल्लो सेतीसहित उक्त क्षेत्रमा निर्माण हुने जलविद्युत् परियोजनाहरूको विद्युत् केन्द्रीय प्रसारणमा जोड्ने र बुटवलसम्म पुऱ्याउने राष्ट्रिय महत्त्वको आयोजना हो । काठमाण्डौको लप्सेफेदीदेखि धादिङ जिल्लाको गल्ली-रातमाटे प्रसारण लाइनसमेत राजधानी उपत्यकामा बढी बिजुली ल्याउन निर्माण हुने आयोजना हो ।

आयोजनाको लक्ष्य

काठमाण्डौको लप्सेफेदीदेखि धादिङ जिल्लाको गल्छी-रातमाटे सम्म र दमौली-भरतपुर-बुटवल प्रसारण लाइन निर्माण गर्ने ।

आयोजनाको लागत

अमेरिकी सरकारी निकाय मिलेनियम च्यालेन्ज कर्पोरेसनबाट प्राप्त हुने ५० करोड डलर अनुदान सहायता र नेपाल सरकारले सह-लगानी गर्ने १३ करोड अमेरिकी डलर गरी जम्मा ६३ करोड अमेरिकी डलर (करिब ७५ अर्ब नेपाली रुपैयाँ) ।

आ.व. २०७६/०७७ सम्मको प्रगति

- नेपाल सरकार र अमेरिकी सरकारी निकाय मिलेनियम च्यालेन्ज कर्पोरेसन (Millenium Challenge Corporation) बीच नेपालमा ऊर्जा र यातायात क्षेत्रका पूर्वाधार विकासका लागि ५० करोड डलर अनुदान सहायता उपलब्ध गराउनेसम्बन्धी सम्झौता सेप्टेम्बर १४, २०१७ मा भएको ।
- सो सम्झौता कार्यान्वयनका लागि मिलेनियम च्यालेन्ज एकाउण्ट नेपाल विकास समिति गठन भएको ।

समस्या तथा चुनौती

- नेपाल सरकार र अमेरिकी सरकारी निकाय मिलेनियम च्यालेन्ज कर्पोरेसन (Millenium Challenge Corporation) बीच भएको सम्झौता हालसम्म संसद्बाट अनुमोदन हुन नसकेको ।

३.१०. पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजना

आयोजनाको परिचय

सुदूरपश्चिम क्षेत्रको विकासमा आमूल परिवर्तन ल्याउने सम्भावना बोकेको, कार्यान्वयन क्षेत्र डोटी, डडेलधुरा, बैतडी र बझाङ रहेको यस आयोजनाबाट ७५० मेगावाट विद्युत् उत्पादन हुने अनुमान गरिएको छ । यस आयोजना सम्बन्धमा लगानी बोर्डले आवश्यक अध्ययन गरिरहेको छ । आयोजनाको विकास एवम् निर्माणको कार्य तत्काल अघि बढाउन आयोजनाको विकास ढाँचा (Development Modality) तय गर्ने सम्बन्धमा समिति गठन भई कार्य भैरहेको छ । यस आयोजनाको लागि अनुमानित कुल लागत रु २ खर्ब ७३ अर्ब ८५

करोड (२४०७ मिलियन अमेरिकी डलर) रहेको छ । यस आयोजना आ.व. २०६७/६८ मा शुरू भएको र संशोधित सम्पन्न हुने वर्ष यकिन भै नसकेको अवस्था छ ।

आयोजना विकासका लागि हालसम्म भएका कार्यहरू

- सन् १९८०/८१ मा Sogreah Consultants ले ३७ मेगावाट, रन अफ द रिभर प्रोजेक्टको रूपमा अध्ययन,
- सन् १९८७ मा Sogreah Consultants ले ३६० मेगावाटको जलाशययुक्त आयोजनाको रूपमा अध्ययन,
- सन् १९९० मा जलस्रोत मन्त्रालय र Snowy Mountain Engineering Company (SMEC) बीच तीनवर्षे समयावधिमा आयोजनाको थप अध्ययन र विकास गर्ने समझदारी,
- सेप्टेम्बर ३०, सन् १९९४ मा SMEC लाई आयोजनाको सर्वेक्षण अनुमतिपत्र प्रदान,
- सन् १९९७ मा ७५० मेगावाट जलविद्युत् क्षमताको Detail Engineering Report तयार,
- सन् १९९९ मा EIA सम्पन्न,
- सन् २०११ मा नेपाल सरकारबाट SMEC सँगको MOU खारेज,
- सन् २०१२ फेब्रुअरीमा ऊर्जा मन्त्रालय र CTGO बीच आयोजना विकासको समझदारी,
- अगस्ट २०१२ मा लगानी बोर्ड र CGTI बीच आयोजना विकासको अर्को समझदारी,
- डिसेम्बर २०१७ मा CGTI बाट प्रचलित PPA पोलिसीमा परियोजना अगाडि बढाउन नसक्ने जानकारी प्राप्त,
- मार्च २०१८ मा CGTI द्वारा विभिन्न शर्तहरू पेश,
- सेप्टेम्बर २०१८ लगानी बोर्डको ३२ औं बैठकले परियोजनाको नयाँ विकास ढाँचा तय गर्न समिति गठन,
- मार्च २०१९ मा लगानी बोर्डको ३५ औं बैठकबाट यो परियोजनालाई लगानी सम्मेलनमा सोकेस गर्ने र इच्छुक लगानीकर्तासँग आशय माग गरिएको,

- जग्गा अधिग्रहण, प्रसारण लाइन, अधिक बिजुली खपत, महसुलबारे सम्बन्धित निकायसँग परामर्श माग गरिएको ।

आयोजनाको लक्ष्य

सेती नदीमा १,२०० मेगावाट क्षमताको जलविद्युत् आयोजना निर्माण गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

- आयोजना शुरु वर्ष : आ.व. २०६७/६८
- आयोजना सम्पन्न हुने वर्ष : यकिन हुन बाँकी

आयोजनाको लागत

- संशोधित लागत : रु २ खर्ब ७३ अर्ब ८५ करोड

कार्यान्वयनको अवस्था

आ.व. २०७३/७४ सम्मको स्थिति

- यस आयोजनाबाट ७५० मेगावाट विद्युत् उत्पादन गर्ने अनुमान गरिएको,
- चिनियाँ कम्पनी थ्रिगर्जेजले सन् २०१३ जुलाईसम्ममा सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदन बुझाउने सम्झौता भएकोमा आयोजनाको सम्भाव्यता अध्ययन नै सम्पन्न भई नसकेको ।

आ.व. २०७४/७५ सम्मको स्थिति

- लगानीकर्ताले जग्गा प्राप्ति, प्रसारण लाइन र पुनर्वाससम्बन्धी समस्या आँल्याएका,
- आयोजनाको निर्माणको मोडालिटी सम्बन्धमा नेपाल विद्युत् प्राधिकरण र चाइनिज कम्पनी थ्रिगर्जेजबीच ज्वाइन्ट भेन्चर कम्पनी मोडेलमा निर्माण गरिने समझदारी कायम भए तापनि केही प्राविधिक विषय मिल्न बाँकी रहेकोले काम शुरु हुन नसकेको ।

आ.व. २०७५/७६ को स्थिति

- China Three Gorges International Corporation (CGTI) सँग संयुक्त लगानी सम्झौता सम्पन्न भएकोमा विभिन्न कारणहरू देखाई CGTI ले आयोजना अघि बढाउन असमर्थता प्रकट गरेकोले आयोजनाको विकास एवम् निर्माणको कार्य तत्काल अघि बढाउन आयोजनाको विकास ढाँचा

तय गर्न ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाइमन्त्री, अर्थमन्त्री र लगानी बोर्डका प्रमुख कार्यकारी अधिकृत रहेको समिति गठन भएको,

- आयोजना विकासको लागि लगानी बोर्डको कार्यालयबाट विभिन्न समयमा प्रवर्द्धनात्मक कार्यहरू भैरहेको ।

आ.व. २०७६/७७ को स्थिति

- यस आयोजना सम्बन्धमा लगानी बोर्डले आवश्यक अध्ययन गरिरहेको,
- आयोजनाको विकास एवम् निर्माणको कार्य तत्काल अघि बढाउन आयोजनाको विकास ढाँचा (Development Modality) तय गर्ने सम्बन्धमा गठित समितिले अध्ययन गरीरहेको ।

३.११. गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल

आयोजनाको परिचय

रूपन्देही जिल्लामा अवस्थित मौजुदा गौतम बुद्ध विमानस्थलको धावनमार्गलाई (१५०० मि.×३० मि.) स्तरोन्नति गरी (३००० मि.×४५ मि.) नयाँ धावनमार्ग, अन्तर्राष्ट्रिय भवन, एयरपोर्ट अपरेसन, प्रशासनिक भवन, कन्ट्रोल टावर, अग्नि नियन्त्रण तथा जीवोद्धार भवनलगायत सञ्चार तथा पथप्रदर्शक सामग्रीहरू जडान गरी अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको रूपमा स्तरोन्नति गर्ने र मुलुकमा अर्को वैकल्पिक अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्न यो आयोजना शुरू गरिएको हो ।

आयोजनाको लक्ष्य

दिगो पर्यटन विकासका लागि मुलुकमा अर्को वैकल्पिक अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

- शुरू अवधि नोभेम्बर, २०१४ देखि ३१ डिसेम्बर, २०१७
- संशोधित कार्यतालिकाअनुसार ३० डिसेम्बर २०१९
- दोस्रो पटक संशोधित कार्यतालिकाअनुसार ३० डिसेम्बर, २०२० सम्म ।

आयोजनाको लागत

- ३० अर्ब ९१ करोड रहेको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाको लागि आ.व. २०७६/७७ मा विनियोजित रकम रु ३३३.६४ करोड रहेकोमा रु . १६३ करोड खर्च भएको ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति ८५ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति ४९ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति ९१ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति ६३ प्रतिशत ।

आयोजनाका मुख्य कार्यहरूको प्रगति

- आ.व. २०६७/७७ मा तीन हजार मिटर लम्बाइको धावनमार्ग निर्माण सम्पन्न,
- ट्याक्सी-वे एवम् एप्रोनको सिभिल निर्माण तर्फको कार्य सम्पन्न,
- विमानस्थल आयोजना IT Building उत्तर तर्फ कार पार्किङ एरियामा कालोपत्रे गर्ने काम सम्पन्न,
- कार पार्किङ, स्ट्रिट लाइट केवल Layout कार्य सम्पन्न भएको,
- IT Building देखि प्रशासनिक भवन, सेक्युरिटी भवन, Domestic कार पार्किङको उत्तरसम्म ह्युम पाइप Layout कार्य सम्पन्न,
- Runway, Taxiway, Apron, को निर्माण कार्य सम्पन्न,
- अन्तर्राष्ट्रिय टर्मिनल भवन, प्रशासनिक भवन एवम् कन्ट्रोल टावरसम्बन्धी कार्यको संरचना निर्माणतर्फको कार्य सम्पन्न,
- Terminal Building को निर्माण कार्य, धावनमार्ग र जहाज पार्किङ क्षेत्र जोड्ने Link taxiway को निर्माण कार्य सम्पन्न भएको छ ।

समस्या

- मुख्य निर्माण कम्पनी र सहायक कम्पनीबीचको विवाद,
- निर्माण कम्पनीमा नगद प्रवाहको समस्या,
- निर्माण सामग्रीको उपलब्धतामा कमी,
- बिजुलीको डेडिकेटेड फिडरलाइन प्राप्त नभएको,
- नदीजन्य निर्माण सामग्री उपलब्ध गराउने क्रममा केही अप्ठ्याराहरू रहेको,

- चीनमा तयार भएको Conveyor Belt, धावनमार्ग एवम् ट्याक्सी वेको विद्युतीय सामग्री (Light Fixtures) आयोजना स्थल ल्याउन कठिनाइ भएको,
- अन्तर्राष्ट्रिय उडान बन्द हुँदा अन्य देशबाट आउनुपर्ने Expert Manpower ल्याउन नसकिएको,
- बिदामा गएका कामदार एवम् दक्ष जनशक्ति फर्की आउन नसकेको, आवश्यक सङ्ख्यामा जनशक्ति उपलब्ध हुन नसकेको,
- हार्डवेयर जन्य सामग्री आपूर्तिमा कठिनाइ भएको, थप जग्गा अधिग्रहणको लागि सूचना प्रकाशन भए तापनि पर्याप्त निवेदन प्राप्त नभएको ।

३.१२. पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल

आयोजनाको परिचय

कास्की जिल्लास्थित पोखरा महानगरपालिकामा विगत ४० वर्षदेखि अधिग्रहण गरिएको जग्गामा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गरी पर्यटन उद्योगको प्रवर्द्धन गर्ने यस आयोजनाको लक्ष्य रहेको छ । सन् २०११ मा आयोजना शुरू भए तापनि नेपाल सरकार र चीन सरकारबीच ऋण सम्झौता भएको मितिबाट ४ वर्षभित्र सम्पन्न हुने अनुमान गरिएको थियो । सन् २०११ मा आयोजना शुरू भए तापनि नेपाल सरकार र चीन सरकारबीच २०१७ मार्चमा ऋण सम्झौता भएकोले सो मितिबाट ४ वर्षभित्र अर्थात् सन् २०२१ सम्ममा सम्पन्न हुने अनुमान गरिएको छ ।

आयोजनाका मुख्य मुख्य कार्यहरू

- Airfield Area (Runway, Taxiway and Apron - Construction Completed)
- Landside Area - Terminal Building & other ancillary buildings - 14 nos. (Under Construction)
- Communication Navigation and Surveillance Equipment Installation.

आयोजनाको लक्ष्य

- पोखरामा 4D स्तरको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

- शुरू हुने वर्ष : आ.व. २०७१/७२
- आयोजना सम्पन्न हुने वर्ष : आ.व. २०७९/८०

आयोजनाको लागत अनुमान

- कुल लागत रु २१६० करोड ।

बजेटको स्रोत :

- नेपाल सरकार - जग्गा अधिग्रहण
- वैदेशिक - आयोजनाको निर्माण कार्य (Export Import Bank of China)

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

आ.व. २०७६/७७ मा विनियोजित रकम रु ८०० करोड रहेको मा रु ७६८ करोड खर्च भएको ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति ६१ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति ९६ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति ६२ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति ४७ प्रतिशत ।

आ.व. २०७३/७४ को उपलब्धि

- निर्माण व्यवसायीबाट डिजाइन कार्य भएको,
- पेरिमिटर सडकका लागि थप ५० रोपनी जग्गा अधिग्रहण गर्न नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद्) को २०७३/११/२५ को निर्णयबाट स्वीकृति भएको,
- नेपाल सरकार र चीन सरकारबीच आयोजना निर्माणसम्बन्धी ऋण सम्झौता भई वि.सं. २०७३ वैशाख १ मा आयोजनाको शिलान्यास भएको, मुआब्जा तोक्ने कार्यमा ढिलाइ भएकाले कामले गति लिन नसकेको ।

आ.व. २०७४/७५ को उपलब्धि

- मे ३१, २०१७ बाट लोन इफेक्टिभ भएको,
- आयोजनाको निर्माण कार्य द्रुत गतिमा सञ्चालन भैरहेको ।

आ.व. २०७५/७६ को उपलब्धि

- यस विमानस्थलको धावनमार्गमा Slurry Seal गर्ने कार्य सम्पन्न भएको
- पोखराका लागि Fire Vehicle को सम्भौता भएको,
- आयोजनाको समग्र भौतिक निर्माण कार्य करिब ३० प्रतिशत सम्पन्न भएको,

आ.व. २०७६/७७ को उपलब्धि

- आयोजनाको लागि आवश्यक पर्ने थप जग्गा अधिग्रहणसम्बन्धी प्रारम्भिक कार्य सम्पन्न भएको छ ।

हालसम्मका उपलब्धिहरू

- रनवे, टेक्सीवे र एप्रोन निर्माण सम्पन्न ।
- टर्मिनल भवन र अन्य १४ वटा भवनहरू निर्माणाधीन अवस्थामा रहेको ।

समस्या

- थप जग्गा अधिग्रहणसम्बन्धी निर्णय हुन बाँकी रहेको,
- आउटर पेरिफेरी रोडमा बस्ने सुकुम्बासी समुदाय हटाउने,
- इन्धनको डिपो नभएको,
- बिजुलीको डेडिकेटेड फिडरलाइन प्राप्त हुन नसकिएको,
- जमिन खन्ने क्रममा अनपेक्षित रूपमा कडा माटो देखा परेको कारण अपेक्षित भौतिक प्रगति हासिल गर्न कठिनाइ,
- विमानस्थलको लागि आवश्यक थप जग्गा अधिग्रहणमा स्थानीय बासिन्दाहरूबाट विरोध हुनु ।

३.१३. निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल

आयोजनाको परिचय

सन् १९९५ मा नेपाल सरकारले IRAD/BDA नामक कम्पनीको सहकार्यमा Nepal Engineering Consultancy Services Centre Ltd. (NEPECON) लाई अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणका लागि प्रारम्भिक सम्भाव्यता अध्ययन/सर्भेक्षण गर्ने जिम्मा दिएकोमा उक्त कम्पनीले विमानस्थल निर्माण हुने जग्गाको उपयुक्तता, धावनमार्गको लागि आवश्यक क्षेत्रफल, भौगोलिक अवस्थिति

भूवनोट, एयर स्ट, एयर स्पेस, वन्यजन्तु संरक्षित क्षेत्रसँगको दूरी, देशका प्रमुख शहरहरूसँगको दूरी, जग्गा मुआब्जाबापत भुक्तान गर्नुपर्ने मूल्य, जनघनत्वलगायतका विविध पक्षको मूल्याङ्कन अध्ययनका आधारमा ८ ठाउँको सर्वेक्षण गरी सम्पूर्ण दृष्टिले उपयुक्त स्थानको रूपमा बारास्थित टाँगिया बस्तीसहितको ८०.४५ वर्ग कि.मि. को वन तथा बस्ती क्षेत्रलाई ठहर्‍याएको थियो । राष्ट्रिय योजना आयोगले मिति २०६४/०९/१८ मा दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण निजी क्षेत्रको लगानी (BOOT Model) मा निर्माण गर्ने गरी सूचीकृत गर्‍यो । मिति २०६५/०९/०२ मा नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद्) बाट संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र Land Mark Worldwide (LMW) बीच परियोजनाको सम्भाव्यता अध्ययन सम्झौता गर्ने निर्णय भयो । सोअनुरूप मिति २०६६/११/२३ (मार्च ०७, २०१०) म.प.को निर्णयानुसार संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र Land Mark Worldwide (LMW) बीच दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययन गर्ने सम्झौता भई LMW ले मिति २ अगस्ट, २०११ मा संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयसमक्ष विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययनको अन्तिम प्रतिवेदन पनि पेश गर्‍यो । उक्त प्रतिवेदनबमोजिम २ वटा धावनमार्गसहितको एयरपोर्ट सिटीको समेत सम्भाव्यता अध्ययन गरी ६५४ करोड अमेरिकी डलर, नेपाली रुपैयाँ करिब ७०० अर्ब) खर्च लाग्ने अनुमान गरिएको छ ।

नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७१।११।२९ को निर्णयबमोजिम चार किल्ला तोकौ दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल क्षेत्र घोषणाको व्यहोरा सर्वसाधारणको जानकारीको लागि राजपत्रमा सूचना प्रकाशन भएको छ ।

आयोजनाको लक्ष्य

बारा जिल्लाको निजगढमा सुविधासम्पन्न 4F स्तरको वैकल्पिक अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

शुरु हुने वर्ष : आ.व. २०७१/७२

आयोजना सम्पन्न हुने वर्ष : आ.व. २०८५/८६

हाल पूर्वतयारीका कामहरू चालु रहेकोले आयोजनाको मुख्य निर्माण कार्य शुरु नभएको ।

आयोजनाको लागत

- रु १६५ अर्ब

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

आ.व. २०७६/७७ मा विनियोजित रकम रु १३० करोड र खर्च भएको रकम रु ८ करोड ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति शून्य प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ६.०३ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - १० प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - ८ प्रतिशत ।

आयोजनाको मुख्य मुख्य कार्यहरू

- पसाहा खोलामा तटबन्ध कार्य भइरहेको,
- निर्माण क्षेत्रको दक्षिणी सिमाना र निर्माण क्षेत्रभित्र पर्ने बाटोहरूको दुवैतिर अस्थायी तारबार गर्ने कार्य भएको,
- टाँगिया बस्ती स्थानान्तरणको लागि ठाउँहरू पहिचान तथा जनप्रतिनिधि र स्थानीयहरूसँग छलफल गरिएको,
- अधिग्रहणमा परेको जग्गाको मुआब्जा वितरण कार्य (६६ बिगाहमा) भइसकेको, र मुआब्जाको लागि निवेदन नदिएका जग्गाधनीहरूसँग छलफल गरी छिटो मुआब्जा बुझिलिन प्रेरित गरिएको, हालसम्म जग्गाको मुआब्जातर्फ २१ प्रतिशत प्रगति भएको छ,
- प्रथम चरणको निर्माण कार्यका लागि १९०० हेक्टर क्षेत्रफलभित्र पर्ने रुखपोलको लगत नम्बरिडको कार्य भइरहेको,
- Detail Feasibility Study तथा आयोजनास्थल वरपर सीमाङ्कन गर्न कार्य सम्पन्न भएको छ ।

आयोजनाको हालसम्मको समग्र भौतिक प्रगति स्थिति

- आ.व. २०७२/७३ - Demarcation गर्ने कार्य सम्पन्न,
- आ.व. २०७३/७४ - Site Office Building Construction निर्माण सम्पन्न,
- आ.व. २०७४/७५ - River Training Works को पहिलो टेक्काबमोजिमको काम सम्पन्न,

- आ.व. २०७५/७६ - South Boundry मा Fencing को कार्य, Various Airport Area को फेन्सिङ कार्य र River Training Works को दोस्रो टेक्काबमोजिमको काम सम्पन्न,
- आ.व. २०७६/७७ - १९०० हेक्टर क्षेत्रफलभित्र पर्ने रुख-पोलको लगत नम्बरिङको कार्य भएको, जग्गाको मुआब्जातर्फ २१ प्रतिशत प्रगति भएको र Detail Feasibility Study तथा आयोजना स्थल वरपर सीमाङ्कन गर्न कार्य सम्पन्न भएको ।

हाल आयोजना कार्यान्वयनमा देखापरेका मुख्य-मुख्य समस्या

- टाँगिया बस्ती व्यवस्थापन,
- आयोजनाको मोडालिटीबारे निर्णय हुन नसक्नु ।

समस्या समाधानका लागि गरीएका प्रयासहरू

- टाँगिया बस्ती स्थानान्तरण कार्यको लागि विभिन्न मोडालिटी तयार भई निर्णयको क्रममा रहेको,
- स्थानीय तह (न.पा.हरू) सँग छलफल, परामर्श गरिएको,
- टाँगिया बस्तीका बासिन्दाहरूको चाहना बुझ्ने कार्य गरिएको,
- सहजीकरण समिति, आयोजना कार्यान्वयन समिति तथा संसदीय समितिहरूमा छलफल भैरहेको ।

३.१४. रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना

आयोजनाको परिचय

नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, रेल विभागअन्तर्गत रहेको रेल, मोनोरेल तथा मेट्रोरेल विकास आयोजना आ.व. २०६६/६७ देखि कार्यान्वयनमा रहेको छ । रेलमार्गको विकासबाट देशको आर्थिक, सामाजिक विकासमा टेवा पुऱ्याउने उद्देश्यका साथ स्थापित यस आयोजनाले मुख्यतया पूर्व-पश्चिम रेलमार्ग, काठमाण्डौ-वीरगन्ज रेलमार्ग, केरूङ्ग-काठमाण्डौ-पोखरा-लुम्बिनी रेलमार्ग तथा भारतीय रेलसँग जोड्ने गरी विभिन्न ६ स्थानमा अन्तरदेशीय रेलमार्ग निर्माणमा आफ्ना क्रियाकलापहरू केन्द्रित गर्दै अगाडि बढेको छ ।

आयोजनाको लक्ष्य

पूर्व-पश्चिम रेलमार्ग र सोको लिङ्क, काठमाण्डौ (पोखरा रेलमार्ग, काठमाण्डौ -

वीरगन्ज रेलमार्गलगायत अन्य रेलमार्ग एवम् मुख्य-मुख्य शहरहरूमा मेट्रोरेलको अध्ययन तथा निर्माण गर्ने,

आयोजनाको अवधि

आयोजना आ.व. २०६६/६७ मा शुरू भएको र निर्माण अवधि हाल यकिन नभएको

आयोजनाको लागत

कुल लागत हाल यकिन नभएको (बर्दिबास-निजगढ खण्डको रेलमार्गको लागत रु ७० अर्ब ६९ करोड रहेको)

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

आ.व. २०७६/७७ मा यस आयोजनाका निम्ति रु ७२५.५२ करोड विनियोजन गरिएको थियो भने रु ५३० करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ७८.६४ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ७३ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - २४.५ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - २७.५४ प्रतिशत ।

आ.व. २०७२/७३ सम्मको उपलब्धि

- ताम्सारिया-बुटवल खण्ड रेलमार्गको अन्तिम प्रतिवेदन प्राप्त भएको,
- बुटवल-कोहलपुर खण्डको विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तयारी अगाडि बढाइएको,
- कोहलपुर-गड्डाचौकीको डीपीआर आह्वान गरिएको,
- कटहरी-विराटनगर रेलमार्गको निर्माण कार्य जारी रहेको,
- जयनगर-जनकपुर-बर्दिबास खण्डको निर्माण कार्य अघि बढाइएको,
- फूलभोर खोला पूर्वदेखि बर्दिबाससम्मको रेलमार्ग निर्माणका लागि सम्झौता भएको,
- सिमरा-बर्दिबास खण्डमा रेलमार्गको निर्माणाधीन खण्डको मुआब्जा निर्धारण भएको ।

आ.व. २०७३/७४ को उपलब्धि

- यस आ.व.मा विराटनगर-जोगवनी रेलमार्गका लागि ६६ हेक्टर, जयनगर-जनकपुर-बर्दिबास खण्डका लागि १६८ हेक्टर र बर्दिबास-सिमरा खण्डका लागि १६८ हेक्टर जग्गा खरिदको कार्य भएको,
- पूर्व-पश्चिम रेलमार्गको (९४५ कि.मि.) मध्ये बर्दिबास-काकडभिट्टा खण्डको विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तयार गर्ने कार्य भएको,
- बुटवल-गड्डाचौकी खण्ड ४२९ कि. मि.को DPR तयारीका लागि परामर्शदाता छनोट कार्य अन्तिम चरणमा पुगेको,
- विभिन्न खण्डको सम्भाव्यता अध्ययन र बर्दिबास-सिमरा खण्डको (१०८ कि.मि.) रेलमार्ग निर्माणअन्तर्गत विभिन्न संरचनाको निर्माण भैरहेको ।

आ.व. २०७४/७५ को उपलब्धि

- बर्दिबास लालबन्दी २५ कि.मि. खण्डमा ट्रयाकको कार्य सम्पन्न भएको,
- बर्दिबास-काकडभिट्टा रेलमार्ग DPR सम्पन्न,
- बुटवल गड्डाचौकी रेलमार्गको DPR कार्य ५० प्रतिशत सम्पन्न भएको,
- पुल निर्माण ४६३४ मि. मध्ये ३२२ मि. सम्पन्न भएको,
- कल्भर्ट जनावर मार्ग २४० वटामध्ये ६८ वटा निर्माण कार्य सम्पन्न भएको,
- २२७ हेक्टर जग्गा अधिग्रहण गरिएको
- विभिन्न खण्डको रेलमार्ग निर्माणअन्तर्गत विभिन्न संरचनाको निर्माण कार्य भैरहेको ।

आ.व.२०७५/७६ को उपलब्धि

- अध्ययन परामर्श ४२९ कि.मि र ट्रयाक निर्माण ५ कि.मि. लक्ष्य रहेकोमा ४२९ कि.मि अध्ययन परामर्श र २.७ कि.मि. ट्रयाक निर्माण भएको ।

आ.व.२०७६/७७ को उपलब्धि

- बर्दिबास-निजगढ खण्ड ७० कि.मि. मध्ये ३३.५० कि.मि. ट्रयाक निर्माण सम्पन्न, मेची महाकाली रेलमार्ग (९४५ कि.मि. लिङ्कसहित १०२६ कि.मि) को विस्तृत अध्ययन प्रतिवेदन तयार भएको छ ।

हालसम्मका उपलब्धिहरू

- भारत सरकारको सहयोगमा निर्माणाधीन जयनगर जनकपुर बर्दिबास रेलमार्ग (६९ कि.मि.) मध्ये जयनगर जनकपुर (३४ कि.मि.) खण्डमा निर्माण कार्य सम्पन्न भएको,
- भारतीय रेल्वे कम्पनीसँग रेलगाडी खरिद गर्न खरिद सम्झौता भएको,
- भारत सरकारको सहयोगमा निर्माणाधीन जोगबनी विराटनगर रेलमार्ग १८ कि.मि. मध्ये १० कि.मि. रेलमार्ग निर्माण सम्पन्न भएको,
- बर्दिबास निजगढ खण्डको वाग्मती पुलको टेक्का सम्झौता भई निर्माण कार्य शुरू भएको, २२५ मि. लामो कालिन्जोर पुल निर्माण कार्य सम्पन्न, १७५ मि. लामो फूलजोर पुलको निर्माण कार्य अन्तिम चरणमा पुगेको तथा बर्दिबास निजगढ खण्डको थप १४ वटा पुलको टेक्का व्यवस्थापन भई निर्माण प्रारम्भ भएको,
- लालबन्दी निजगढ ४० कि.मि. खण्डमा ट्रयाक बेड निर्माण टेक्का आह्वान भई मूल्याङ्कन प्रक्रियामा रहेको,
- ४२१ कि.मि. रेल्वे लाइनको डीपीआर निर्माण भएको ।

समस्या

- EIA स्वीकृतिपश्चात् वन क्षेत्रमा काम गर्न भोगाधिकार तथा रूख कटानी स्वीकृतिसम्बन्धी लामो र भन्भटिलो प्रक्रिया,
- जग्गा अधिग्रहण तथा मुआब्जा निर्धारणका कार्यको लागि स्पष्ट वैज्ञानिक आधार किटान नहुँदा सो कार्य विवादयुक्त भैरहने, निर्धारण भएको मुआब्जा रकममा स्थानीयले विरोध गरी असहयोग गर्नु,
- ऐलानी जग्गाको हकमा नीतिगत स्पष्टताको अभाव,
- जनशक्तिको अभाव,
- नदीजन्य निर्माण सामग्रीको उपलब्धतामा कठिनाइ ।

३.१५. हुलाकी लोकमार्ग

आयोजनाको परिचय

नेपालको पूर्व-पश्चिम हुँदै तराईका बस्तीहरूमा यातायातको सहज पहुँच विस्तार गर्ने लक्ष्य लिएको यस हुलाकी लोकमार्ग आयोजनाले पूर्वमा भापा

केचनादेखि पश्चिममा कञ्चनपुर दोधारा चाँदनीसम्मको भू-भागलाई जोड्नेछ । यस आयोजनाको कुल लम्बाइ १७९२.४२ कि.मि. रहेको छ जसमध्ये पूर्वदेखि पश्चिमतर्फको लम्बाइ ९७५ कि.मि. रहेको छ भने उत्तर-दक्षिण जोड्ने सहायक सडकहरूको (२८ वटा सडकहरू) लम्बाइ ८१७.४२ कि. मि. रहेको छ ।

आयोजनाको लक्ष्य

हुलाकी राजमार्गको कुल लम्बाइ १७९२.४२ कि.मि. सडक निर्माण तथा स्तरोन्नति गर्ने र सो सडकमा पर्ने पुल (२१९ वटा) समेत निर्माण गर्ने,

आयोजना अवधि

आ.व. २०६६/६७ देखि आ.व. २०७९/८० सम्म

आयोजनाको लागत

प्रारम्भिक लागत अनुमान रु ४७ अर्ब २४ करोड,

संशोधित लागत रु ६५ अर्ब २० करोड रहेको छ

आ.व. २०७६/०७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा संशोधित रु ९०९ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु ७९२ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ६५.४ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ५९.७७ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - ५५ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - ५४.३ प्रतिशत ।

आ.व. २०७३/७४ को उपलब्धि

- यस आ.व. मा ५.५ कि.मि. कालोपत्रे, ३० कि.मि. ग्राभेल र १० वटा पुल निर्माण सम्पन्न भएको छ भने हालसम्ममा यस आयोजनाअन्तर्गत ७२ कि.मि. कालोपत्र, ३० कि.मि. ग्राभेल र ६३ वटा पुल निर्माण सम्पन्न भएका छन् ।

आ.व. २०७४/७५ को उपलब्धि

- आ.व. २०७४/७५ मा यस आयोजनाको २८ कि.मि. कालोपत्रे, १९५ कि. मि.

ग्राभेल, १० वटा पुल निर्माण कार्य सम्पन्न भएको छ भने हालसम्ममा १०० कि.मि. कालोपत्रे, २२५ कि. मि. ग्राभेल, ६६ वटा पुल निर्माण कार्य सम्पन्न भएको छ ।

आ.व. २०७५/७६ को प्रगति

- १०० कि.मि. कालोपत्रे ६७ कि.मि. ग्राभेल सडक निर्माण गर्ने लक्ष्य रहेकोमा १७० कि.मि. कालोपत्रे ३२५ कि.मि. ग्राभेल सडक निर्माण सम्पन्न भएको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को प्रगति

- कुल १७९२ कि.मि. मध्ये ५१२ कि.मि. कालोपत्रे, २८८ कि.मि. ग्राभेल सम्पन्न भएको, कुल २१९ मध्ये ९५ वटा पुल निर्माण सम्पन्न भएको, बाँकी ५४४ कि.मि. मध्ये ३८६ कि.मि. सडकको ठेक्का सम्भौता भएको छ ।

हालसम्मको समष्टिगत प्रतिशत

- कुल १७९२ कि.मि.मध्ये ५१२ कि.मि. कालोपत्रे, २८८ कि.मि. ग्राभेल सम्पन्न,
- कुल २१९ पुलमध्ये ९५ वटा पुल सम्पन्न,
- बाँकी ५४४ कि.मि. मध्ये ३८६ कि. मि. सडकको ठेक्का स्वीकृति प्रक्रियामा रहेको,

प्रमुख समस्या तथा चुनौतीहरू

- निकुञ्ज क्षेत्र तथा घना जंगल रहेको, बफरजोनमा निर्माणाधीन सडक तथा पुलहरूमा निर्माण सामग्रीको सहज उपलब्धता नभएको,
- चितवन राष्ट्रिय निकुञ्जभित्र पर्ने, (चितवन र नवलपरासीको त्रिवेणी जोड्ने) १०० कि.मि. सडकको रेखाङ्कनको अन्यालताले ठेक्का व्यवस्थापन गर्न बाँकी रहेको,
- दाङको राजपुरदेखि बाँकेको राप्ती सोनारीसम्म ६५ कि.मि. सडक, कपिलबस्तुको कल्याङकोट-कालाकाटे दाङ ३० कि.मि. सडकको EIA भैरहेकाले ठेक्का व्यवस्थापन गर्न नसकिएको,
- ७० वटा पुलको Disign तथा Drawing स्वीकृतिको लागि सडक विभागमा पेश भएको तर स्वीकृति भै नसकेकोले ठेक्का व्यवस्थापन गर्न नसकिएको,

- कञ्चनपुर जिल्लामा शुक्लाफाँटा निकुञ्ज क्षेत्रमा रेखाङ्कन समस्या भएको,
- वाग्मती र रौतहटमा निर्माणाधीन पुलबाहिरबाट खोला बगेको, निर्माण व्यवसायीबाट अदालतमा मुद्दा परेको,
- विभिन्न सडकमा रेखाङ्कन विवाद तथा अदालतमा मुद्दा विचाराधीन रहेकोले काममा अवरोध भैरहेको,
- शहरी क्षेत्र (Builtup area) मा सडक सीमा एवम् मुआब्जाको विवाद,
- utility relocation and electric pole shifting कार्यमा अपेक्षित सहयोग प्राप्त नहुनु,
- भारतीय अनुदानमा निर्माणाधीन सडकमा स्थानीयहरूले मुआब्जा तथा क्षतिपूर्ति नपाएसम्म सडक सीमा खाली नगर्ने जिकिर गरेकाले निर्माण कार्य गर्न कठिन भएको,
- नारायणी नदीमा पुल निर्माण स्थलको बारेमा विवाद रहेको (गोलाघाट/घोसराघाट/पितौलीघाट) ।

३.१६. पुष्पलाल मध्यपहाडी लोकमार्ग

आयोजनाको परिचय

पूर्वी नेपालको पाँचथर जिल्लामा रहेको चियोभञ्ज्याङदेखि पश्चिममा बैतडी जिल्लाको भुलाघाटसम्म डबल लेन स्तरमा कालोपत्रेसहितको सडक निर्माण गर्दै पहाडका बस्तीहरूमा यातायातको सहज पहुँच विस्तार गर्ने सोचसहित कुल संशोधित लम्बाइ १८७९ कि.मि. र १२९ वटा पुल निर्माण लक्ष्य रहेको यस लोकमार्गले मध्यपहाडका २६ जिल्ला, २१५ बस्तीहरूलाई यातायात सञ्जालमा जोड्दै मध्यपहाडमा बसोबास गर्ने करिब १ करोड जनता प्रत्यक्ष लाभान्वित हुने र उक्त क्षेत्रको आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक, पर्यटकीय र शैक्षिक विकासमा योगदान पुग्ने अपेक्षा गरिएको छ ।

राष्ट्रिय यातायात नीति २०५८ मा पूर्व-पश्चिम राजमार्गको विकल्पको रूपमा नेपालको मध्य-पहाड हुँदै पूर्वदेखि पश्चिमसम्म सडक निर्माण गर्ने उल्लेख भएबमोजिम नेपाल सरकारबाट पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग नामकरण गरी २०६४/६५ बाट आयोजना कार्यान्वयन शुरू भएको यस आयोजनाको रेखाङ्कन नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०६५/११/२६ को निर्णयबाट स्वीकृत

भएको हो । आ.व. ०६९/७० देखि नेपाल सरकारबाट राष्ट्रिय गौरवको आयोजना घोषणा गरी प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन भैरहेको यो आयोजना आ.व. ०६७/६८ देखि २ खण्डमा विभाजन गरी मध्यपहाडी पूर्वखण्ड (७२१ कि.मि) र मध्यपहाडी पश्चिमखण्ड (११५८ कि.मि) गरी २ वटा आयोजनाबाट निर्माण कार्य भैरहेको छ ।

२०७५।०९।०९ देखि पुष्पलाल (मध्यपहाडी) राजमार्ग आयोजना निर्देशनालय र निर्देशनालयअन्तर्गत पाँचवटा योजना कार्यालयहरू (पाँचथर, काभ्रे, गोरखा, पर्वत, दैलेख) बाट निर्माण कार्य भैरहेको ।

आयोजनाको लक्ष्य

पूर्वको पाँचथर जिल्लाको चियोभञ्ज्याङदेखि पश्चिमको बैतडी जिल्लाको भुलाघाटसम्म डबल लेन कालोपत्रेस्तरको सडक तथा पुल निर्माण सम्पन्न गर्ने ।

आयोजना अवधि

- शुरु अवधि - आ.व. २०६४/६५ देखि २०७३/७४ सम्म ।
- संशोधित कार्यतालिकाअनुसार आ.व २०७९/८० सम्ममा सम्पन्न हुने ।

आयोजनाको लागत

- शुरु लागत अनुमान रु ३३३६ करोड
- आयोजनाको कुल संशोधित लागत रु १०१ अर्ब ५० करोड रहेको

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा संशोधित रु ८६१ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु ६२४ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ७३ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ७२ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - ४८.९४ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - ४५.४५ प्रतिशत ।

आ.व. २०७३/७४ को उपलब्धि

- यस आ.व. मा ५५ कि.मि. कालोपत्रे, ९५ कि.मि. ग्राभेल र ९ वटा पुल

निर्माण सम्पन्न भएको,

- यस आ.व. सम्म ११४६ कि.मि. ट्रयाक निर्माण, १२८ कि.मि. कालोपत्रे र ३९१ कि.मि. ग्राभेल सडक निर्माण सम्पन्न भएको ।

आ.व. २०७४/७५ को उपलब्धि

- आ.व. २०७४/७५ मा ६३ कि.मि. कालोपत्रे, १२५ कि.मि. ग्राभेल र १४ वटा पुल निर्माण कार्य सम्पन्न भएको,
- यस आ.व. सम्म १२४० कि.मि ट्रयाक खोलिएका, १९१ कि.मि. कालोपत्रे, ५१६ कि. मि. ग्राभेल, १४ वटा पुल निर्माण कार्य सम्पन्न भएको ।

आ.व. २०७५/७६ को प्रगति

- १६० कि.मि. कालोपत्रे, ३०५ कि.मि. ग्राभेल, १३० कि.मि. ट्रयाक निर्माण लक्ष्य रहेकोमा १५२ कि.मि. कालोपत्रे, २८६ कि.मि. ग्राभेल र १३० कि.मि. ट्रयाक निर्माण भएको ।

आ.व. २०७६/७७ को प्रगति

- कुल १८७९ कि.मि. मध्ये ४५२ कि.मि. पुष्पलाल मध्यपहाडी आयोजनाबाट, ४६२ कि.मि. अन्य निकायबाट गरी ९१४ कि.मि. कालोपत्रे, कुल १२९ पुलमध्ये ८४ वटा पुल सम्पन्न, १६८ कि.मि. सडक र ९ वटा पुलको ठेक्का व्यवस्थापन भएको छ ।

समस्या

- सडक सीमा निर्धारण नभएकोले र मुआब्जा दिने प्रचलन नरहेकोले जग्गा प्राप्तिमा समस्या रहेको, जग्गा अधिग्रहण हुन नसकेको,
- मुआब्जा वितरण नहुँदा रेखाङ्कनमा विवाद हुने गरेको ,
- जलाशययुक्त जलविद्युत् आयोजना निर्माणले रेखाङ्कन परिवर्तन गर्नुपर्ने,
- सेलेघाट पुल निर्माणको ठेक्का व्यवस्थापन ।
- जग्गा प्राप्तिको प्रक्रिया पूरा नगरी ठेक्का व्यवस्थापन गर्न नमिल्ने कानुनी प्रावधान,
- १६ वटा ठेक्काको विवाद मध्यस्थतामा गएको ,
- निर्माण सामग्रीको अभाव,
- रूख कटानको प्रक्रिया लामो तथा भन्भटिलो हुनु,

- सडकमा रहेको बिजुलीको पोल र खानेपानीका पाइप हटाउन समस्या हुनु ।

३.१७. उत्तर-दक्षिण (कोशी करिडोर) लोकमार्ग

आयोजनाको परिचय

यस राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाले दक्षिणमा भारतको सिमाना जोगवनीदेखि वसन्तपुर, खाँदबारी हुँदै नेपालको उत्तरी सिमाना किमाथांका (३९० कि.मि) जोड्ने गर्दछ । हाल यो आयोजनाले तेह्रथुम जिल्लाको वसन्तपुरदेखि मुलुकको उत्तरी सिमाना किमाथाङ्कासम्मको १६२ कि.मि. सडक निर्माण एवम् स्तरोन्नति गर्ने लक्ष्य लिएको छ ।

आयोजनाको लक्ष्य

आयोजनाको कार्यक्षेत्र खाँदबारीदेखि किमाथाङ्कासम्म जम्मा १६२ कि.मि. ट्रयाक खोली स्तरोन्नति गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

आ.व. २०६५/६६ देखि २०८०/८१ सम्म

आयोजनाको लागत

शुरु लागत अनुमान रु ५१५ करोड

संशोधित लागत रु १६२० करोड

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा संशोधित रु ८४ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु ६३.४९ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ७१ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ७६ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - २१.५ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - १९.७५ प्रतिशत ।

हालसम्मको उपलब्धि

आ.व. २०७३/७४

- विभिन्न खण्डमा ३१ कि.मि. ट्रायाक खोल्ने, ७ कि.मि. ग्राभेलिङ गर्ने र ८.६ कि.मि. को गेबियन वाल लगाइएको, समष्टिगत रूपमा १०७.५ कि.मि. ट्रायाक खोलिएको र ५४ कि.मि. ग्राभेलिङ गरिएको, खाँदबारीदेखि पाथिभरासम्मको ट्रायाक खोल्ने कार्यसमेत भैरहेको ।

आ.व. २०७४/७५ को उपलब्धि

- ३६ कि.मि. ट्रायाक निर्माण भएको, सडक ग्राभेल कार्य १५ कि.मि. भएको, समष्टिगत रूपमा आ.व. २०७४/७५ सम्ममा १४४ कि.मि ट्रायाक खोलिएको, ६९ कि. मि. ग्राभेलिङ कार्य सम्पन्न भएको, विभिन्न खण्डमा संरचना निर्माण र पुल निर्माण कार्यहरू र खाँदबारीदेखि पाथिभरासम्मको ट्रायाक खोल्ने कार्य भइरहेको ।

आ.व. २०७५/७६ को उपलब्धि

- ९ कि. मि. ट्रायाक निर्माण र ५ कि. मि. ग्राभेल गर्ने लक्ष्य रहेकोमा ९ कि. मि. ग्राभेल र १२ कि. मि. कालोपत्र सम्पन्न भएको ।

आ.व. २०७६/७७ को उपलब्धि

- कुल १६२ कि.मि. मध्ये १४८ कि.मि. ट्रायाक खुलेको र ६८ कि.मि. ग्राभेल भएको, बाँकी १४ कि.मि. को ट्रायाक खोल्ने कार्य नेपाली सेनाबाट भइरहेको छ ।

टेक्कासम्बन्धी विवरण

- जम्मा टेक्का सङ्ख्या (८ वटा, चालु टेक्का - ४ वटा
- चालुमध्ये (म्याद थपको प्रक्रियामा रहेको) - ३ वटा
- टेक्का फरकफरक गरी सुबिस्ताको आधारमा टेक्का सम्भौता अन्त्य गर्ने प्रक्रियामा रहेको - १ वटा

समस्या तथा चुनौतीहरू

- ट्रायाक खोल्ने क्रममा चेपुवा किमाथाङ्का खण्डमा रेखाङ्कनको विवादले निर्माण कार्य अवरुद्ध हुनु,
- यस योजनाको करिब ११२ कि.मि. भूभाग मकालु वरुण राष्ट्रिय निकुञ्जको

मध्यवर्ती क्षेत्रमा पर्ने र पुल निर्माणमा EIA स्वीकृतिको चरणमा रहेको तर हालसम्म स्वीकृत नभएकोले मकालु वरुण राष्ट्रिय निकुञ्जद्वारा सडक तथा पुल निर्माण कार्यमा अवरोध भएको,

- वि.सं. २०७६ सालको निरन्तर वर्षाको कारणले बाढी, पहिरो गई बाटो अवरुद्ध भएकोले निर्माण सामग्री ढुवानी तथा स्ट्रक्चरल निर्माण कार्यमा समस्या भएको,
- खाँदबारीदेखि नुमसम्म कालोपत्रे गर्ने कार्यको लागि लगतकट्टाको काम पूर्ण रूपमा हुन नसकेको,
- IEE को काम भइरहेकोले ठेक्का प्रक्रियामा जान विलम्ब भएको,
- दरबन्दीअनुसार जनशक्ति प्राप्त हुन नसक्नु र
- विस्फोटक पदार्थको अभाव हुनु ।

३.१८. उत्तर दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) लोकमार्ग

आयोजनाको परिचय

यस आयोजनाले नवलपरासी जिल्लाको गैडाकोटदेखि गुल्मीको रिडी, बागलुङको मालढुङ्गा, म्याग्दीको बेनी र मुस्ताङको जोमसोम हुँदै उत्तरी सिमाना कोरला नाकासम्म सडक निर्माण एवम् स्तरोन्नति गर्ने लक्ष्य लिएको छ । यो आयोजना सम्पन्न भएपछि गैडाकोटदेखि कोरला नाकासम्मको ४४५ कि.मि.मध्ये गैडाकोट-राम्दी-मालढुङ्गा सडक २४५ कि.मि. सडक निर्माणबाट कालीगण्डकी तटीय क्षेत्रमा आवागमनको सुविधा पुगेको हुनेछ । नेपाली सेनासहित तीन खण्डमा एकैसाथ निर्माण कार्य चलिरहेको यस आयोजनाको सक्षिप्त विवरण निम्नानुसार उल्लेख गरिएको छ ।

(क) कालीगण्डकी करिडोर (मालढुङ्गा-राम्दी-गैडाकोट खण्ड)

आयोजनाको लक्ष्य

गैडाकोट-राम्दी-मालढुङ्गा (२४५ कि.मि.) सडक ट्रायाक निर्माण तथा स्तरोन्नति गर्ने

आयोजनाको अवधि

आ.व. २०६५/६६-२०८०/८१

आयोजनाको लागत :

रु २००० करोड ।

हालसम्मको उपलब्धि

- आ.व. २०७५/७६ मा २० कि.मि. ग्राभेल ५ कि.मि. ट्रयाक निर्माण सम्पन्न भएको,
- आ.व. २०७६/७७ मा बेनी जोमसोम कोरला सडक खण्डमा १०८ कि.मि. ग्राभेल बिछ्याउने कार्य गरिएको,
- मालढुङ्गा-राम्दी-गैडाकोट सडक खण्डमा कुल २४५ कि.मि. मध्ये २४४ कि.मि. ट्रयाक खुलेको,
- १३२ कि.मि. सडक सुधार विकास कार्यक्रम (RIDP) बाट भइरहेको छ ।
- नेपाली सेनाद्वारा सञ्चालित आयोजनातर्फ ३० कि.मि. ट्रयाक खोल्ने कार्य तथा १० कि.मि. ट्रयाक चौडा गर्ने कार्य सम्पन्न भएको छ ।

(ख) कालीगण्डकी करिडोर (बेनी-जोमसोम-कोरोला खण्ड)

आयोजनाको लक्ष्य

१८६ कि. मि. ट्रयाक खोल्ने र स्तरोन्नति गर्ने

आयोजनाको अवधि

आ.व. २०७३/०७४ देखि २०७९/०८० सम्म

आयोजनाको लागत

रु ६८० करोड

हालसम्मको उपलब्धि

- आ.व. २०७३/७४ मा ५६ कि.मि. ट्रयाक खोलिएको, ३३ कि. मि. ग्राभेलिड गर्ने कार्य सम्पन्न भएको र संरचना निर्माण गर्ने कार्यहरू सञ्चालन भएको,
- आ.व. २०७४/७५ मा ३४ कि.मि. ट्रयाक खोलिएको, विभिन्न खण्डमा ट्रयाक अपग्रेडिडको कार्य भएको, ३९ कि.मि. ग्राभेलिड कार्य सम्पन्न भएको र विभिन्न खण्डमा संरचना निर्माण कार्यहरू सञ्चालन भएको,

- आ.व. २०७५/७५ मा ४८ कि.मि. ग्राभेल २० कि.मि. ट्रयाक निर्माण सम्पन्न भएको,
- हालसम्म कुल १८६ कि.मि. मध्ये सम्पूर्ण ट्रयाक खुलेको

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा संशोधित रु २१५ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु १६६ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ८४.९ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ७८.९ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - २१.५ प्रतिशत, (मालढुङ्गा-राम्दी-गैडाकोट खण्ड)
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - १८.५ प्रतिशत, (मालढुङ्गा-राम्दी-गैडाकोट खण्ड)
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - ५६ प्रतिशत, (बेनी-जोमसोम-कोरोला खण्ड)
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - ५५.१४ प्रतिशत, (बेनी-जोमसोम-कोरोला खण्ड)

समस्या तथा चुनौती

- नवलपरासीको गैडाकोट महेश्वर खोला खण्डमा रूख कटान स्वीकृति नपाएको,
- नदीजन्य पदार्थ प्राप्तिमा समस्या (बुलिङटार, डेढगाउँ तथा रामपुर खण्डमा नदीजन्य पदार्थको समस्या रहेको),
- स्थानीयको घरटहरा तथा जग्गाको मुआब्जा वितरणमा समस्या,
- राम्दी-दरपोक र मिर्मी-सेतीबेनी खण्डमा धार्मिक तथा पर्यटकीय स्थल नजिक रहेकोले विस्फोटक पदार्थ सहज रूपमा प्रयोग गर्न नमिलेको,
- माथिल्लो मुस्ताङ क्षेत्रमा अत्यधिक उचाइ, अक्सिजनको कमी तथा हावाको वेगका कारणले ६ महिनाभन्दा बढी काम गर्न नसकिएको,
- कामदारको अभाव,
- समर तथा लो खोलामा चट्टानको कारणले निकै अप्टयारो भएको तथा ब्रेकर प्रयोग गरी सडक चौडा गर्ने प्रयास प्रभावकारी नभएको ।

३.१५. उत्तर-दक्षिण (कर्णाली करिडोर) लोकमार्ग

हुम्ला जिल्लालाई राष्ट्रिय सडक सञ्जालसँग जोड्न हिल्सादेखि सलिसल्ला सडक खण्डमा ट्रयाक खोल्ने र त्यसको स्तरोन्नति गर्नका लागि आ.व. २०६९/०७० मा कार्यालय स्थापना भई यो आयोजना शुरुवात भएको हो । शुरुमा हिल्सा-सिमिकोटसम्मको कार्यक्षेत्र रहेको यस आयोजनामा आ.व. २०७४/०७४ बाट सिमिकोटदेखि सलिसल्ला खण्डको ट्रयाक खोल्ने र स्तरोन्नतिको दायित्व थप भएको हो । यस आयोजनामा नेपाली सेनाद्वारा सञ्चालित खुलालु लैफ-सिमिकोट खण्ड र सिमिकोट-सलिसल्ला खण्ड गरी दुई खण्डमा काम हुँदै आएको छ ।

आयोजनाको लक्ष्य

यस आयोजनामार्फत खुलालु-सिमिकोट (हुम्ला) खण्डमा करिब १९६ कि.मि.र हिल्सा-सिमिकोट खण्ड (हुम्ला) ८८ कि.मि. सडक निर्माण गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

यस आयोजना आ.व. २०६५/६६ देखि शुरु भई २०७० मा सम्पन्न हुने अपेक्षा गरिएकोमा संशोधन गरी आ.व. २०७९/८० मा सम्पन्न हुनेगरी म्याद थप भएको ।

आयोजनाको लागत

आयोजनाको कुल लागत रु ४१० करोड रहेको

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

आ.व. २०७६/७७ मा यस आयोजनाको हिल्सा सिमिकोट सडक खण्डमा रु ३० करोड र नेपाली सेनाद्वारा सञ्चालित खुलालु लैफु सिमिकोट खण्डमा रु ३५ करोड गरी जम्मा संशोधित रु ६५ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु ५४ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ८४.५ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ८३.४ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - २२.४ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - २१.९५ प्रतिशत ।

हालसम्मको उपलब्धि

- कुवाडीखोलामा ५१ मि. लामो बेलीब्रिज जडान र खच्चा ११५ कि.मि.मा एकवटा क्याम्प स्थापना,
- खुलालु लैफु सिमिकोट हालसम्म १३० कि.मि. ट्रयाक खोल्ने कार्य पूरा भएको ।
- हिल्सादेखि सलिसल्ला १४५ कि.मि. सडक खण्डमध्ये हिल्सा-सिमिकोट ९५ कि.मि. सडक खण्डमा ट्रयाक खोलिएको,
- सिमिकोट-सलिसल्ला ५० कि.मि. सडक खण्डमध्ये ३२ कि.मि. सडक खण्डमा ट्रयाक खोलिएको र बाँकी १८ कि.मि. खण्डमा ट्रयाक खोल्नको लागि ३ खण्डमा ठेक्का व्यवस्थापन भई कार्य सञ्चालन भैरहेको,
- आयोजनाअन्तर्गतको हाल जितेगडादेखि लेब्डेसम्म गरी जम्मा ७६ कि.मि. सडक खण्डमा सार्वजनिक यातायात सञ्चालनमा आएको छ ।

आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका प्रमुख समस्या

- विस्फोटक पदार्थको उपलब्धता र ढुवानीको कार्य निकै समय लाग्ने गरेको,
- निर्माण सामग्रीको विदेशी भूमिबाट ढुवानीको लागि चाहिने Route permit को प्रक्रियामा निकै समय लाग्ने गरेको,
- Alignment change गर्न विभिन्न स्थानमा माग र त्यसको लागि राजनीतिक दबाव,
- छारे भीरमा कतैबाट Compressor ढुवानी गर्न नसकेर हालसम्म विस्फोटनको कार्य शुरू गर्न नसकेको,
- वर्षको जम्मा ५ महिना मात्र निर्माण सामग्रीको ढुवानी गर्न सकिने अवस्था,
- अनुगमनमा कठिनाइ हुनु,
- दरबन्दीअनुसार जनशक्ति प्राप्त हुन नसक्नु,
- सडकको धेरैजसो रेखाङ्कन गोरेटो तथा घोडेटो हुँदै जाने भएकोले निर्माण कार्यमा कठिनाइ हुन गएको ।

३.२०. काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग

आयोजनाको परिचय

काठमाण्डौ-तराई र मधेस द्रुतमार्ग सडक आयोजना राजधानी काठमाण्डौलाई तराई/मधेससँग स्तरीय सडक (Asian Highway Standard Primary Class A) ले छोटो दूरीमा जोड्ने रणनीतिक महत्त्वको देशकै पहिलो द्रुतमार्ग हो । यस द्रुतमार्गले छोटो दूरीमा राजधानी काठमाण्डौलाई तराईसँग जोडी यात्रा तथा ढुवानी सहज बनाउँदै राष्ट्रको आर्थिक विकासमा महत्त्वपूर्ण योगदान पुऱ्याउने अपेक्षा राखिएको छ ।

नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७४ वैशाख २१ गतेको निर्णयबाट नेपाली सेनालाई निर्माण व्यवस्थापनको जिम्मेवारी प्राप्त भएको यो आयोजना भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयबाट मिति २०७४ श्रावण २७ गते नेपाली सेनालाई आयोजना हस्तान्तरण भएको हो ।

नेपाली सेनालाई आयोजना हस्तान्तरण भएपश्चात् Asian Development Bank (ADB) द्वारा तयार पारिएको Feasibility Study & Preliminary Design Report 2008 लाई आधार मानी आयोजनाका प्रारम्भिक चरणका निर्माण कार्यहरू अगाडि बढाइएको छ ।

कोरियाको Soosung Engineering & Consulting सँग द्रुतमार्गको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (DPR) तयार गर्न मिति २०७५ आश्विन १६ गते सम्झौता भइ २०७५ माघमा सो फर्मले अन्तिम प्रतिवेदन बुझाएको सो प्रतिवेदन २०७५ चैत्र १४ गते नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद्को स्वीकृतिका लागि पेश भएकोमा २०७६ भदौ १ गते स्वीकृत भएको छ ।

२०७४।०३।०८ गते नेपाल सरकार, मं.प.बाट काठमाण्डौ-तराई/मधेस द्रुतमार्ग सडक आयोजना सञ्चालन कार्यविधि २०७४ स्वीकृत भएको र सो कार्यविधिमा हालसम्म २ पटक संशोधन भएको छ ।

आयोजनाका प्रमुख क्रियाकलापहरू

Category of Road : Asian Highway Design Standard (Primary Class)

- Level of Service : A
- सडकको कुल लम्बाइ : ७२.५ कि.मि.

प्रस्थान विन्दु : खोकना (० कि.मि.),

अन्तिम विन्दु : निजगढ ७२.५ कि.मि.

- पुलहरूको सङ्ख्या: ८७ वटा (लम्बाइ : १०.५९६ कि.मि.)
- सुरङ्ग मार्ग सङ्ख्या : ३ वटा र लम्बाइ : ६.४१५ कि.मि.
- यात्रा समय : १ घण्टा २ मिनट ३३ सेकेण्ड
- मुख्य संरचनाहरू
- PUP : १२ वटा
- VUP : ५ वटा
- POP : १ वटा
- VOP : ४ वटा
- Box Culverts : १३४ वटा
- Pipe Culverts : ७ वटा
- Interchange : खोकना, बुदुने र निजगढ

आयोजनाको लक्ष्य

ललितपुरको खोकनादेखि काठमाण्डौ-मकवानपुर हुँदै बारा जिल्लाको निजगढसम्म चार लेनसहितको ७६ कि.मि. लम्बाइ भएको द्रुतमार्ग निर्माण गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

आ.व. २०७४/७५ देखि आ.व. २०८०/८१ सम्म ।

आयोजनाको लागत

शुरूको लागत अनुमान रु १११ अर्ब,

संशोधित लागत अनुमान रु २१३.९५ अर्ब ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

आ.व. २०७६/७७ मा यस आयोजनाको निम्ति संशोधित रु ४४६.१५ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु १९१ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ४२.८५ प्रतिशत,

- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ४२.८० प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - ११.११ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - २९.५२ प्रतिशत ।

हालसम्मको उपलब्धि

- मिति २०७७/०२/०२ गते M/S Yooshin Engineering Corporation Korea JV सँग सम्झौता गरिएको,
- ११४५ वटा रूख कटान गरिएको,
- आयोजनाको कार्यक्षेत्रलाई विभिन्न ११ वटा Cluster मा विभाजन गरी २०८१ साल असार मसान्तसम्ममा कार्य सम्पन्न गर्ने गरी Holistic Plan तयार गर्ने कार्य सम्पन्न भएको,
- Geophysical Investigation परामर्शदाताद्वारा Inception Report पेश गरी Field Mobilization को कार्य सम्पन्न भई प्रतिवेदन तयार गरिरहेको,
- Geotechnical Investigation कार्यको लागि मेशिनहरू फिल्डमा मोबिलाइज भई कार्य प्रारम्भ भएको,
- Tunnel PQ को पूर्वयोग्यता छनोट (Pre-Qualification Selection) कार्यको सूचना प्रकाशित गरिएको,
- स्वीकृत डी.पी.आर. अनुसार ललितपुर जिल्लामा १६५ रोपनी जग्गा अधिग्रहण गरी मूल्याङ्कन हुन बाँकी रहेको,
- मकवानपुर जिल्लामा टनेलको लागि ९९ रोपनी जग्गा अधिग्रहण गरिएको छ ।

आयोजना निर्माणको टेक्कासम्बन्धी विवरण

- आ.व.२०७४/७५ मा २२ टेक्का सम्झौता भएको तीमध्ये ५ वटा सम्पन्न, १५ वटा चालु, ४ वटा म्याद थप प्रक्रियामा रहेको र २ वटाको सम्झौता रद्द भएको,
- आ.व. २०७५/७६ मा १० टेक्का सम्झौता भएको र ती सबै चालु अवस्थामा रहेको ।

समस्या तथा चुनौती

- खोकनामा सडकको निर्धारित रेखाङ्कन क्षेत्रमा पुरातात्विक महत्त्वको

मठ मन्दिर परेका कारण सडकको रेखाङ्कन परिवर्तन गर्नुपर्ने अवस्था रहेको,

- बिस क्याम्प तथा सडक निर्माण स्थलमा विद्युत् आपूर्ति सहज हुन नसकेको,
- सडक क्षेत्रमा जग्गा अधिग्रहण तथा घर टहराको क्षतिपूर्तिसम्बन्धी समस्या समाधान हुन नसकेको,
- निर्माण सामग्रीहरूको सहज आपूर्ति हुन नसकेको,
- विस्फोटक पदार्थको सरल र सहज आपूर्ति र निर्माण सामग्रीको भन्सार छुट प्रक्रिया सरलीकरण हुन नसकेको,
- टिङ्गन-लेनडाँडा क्षेत्रमा कान्ति राजपथको रेखाङ्कनसँग खटिएको ।

३.२१. मेलम्ची खानेपानी आयोजना

आयोजनाको परिचय

मेलम्ची खानेपानी आयोजना काठमाण्डौ उपत्यकामा विद्यमान खानेपानीको समस्या समाधानका गर्न चरणबद्ध रूपमा दैनिक ५१ करोड लि. खानेपानी वितरणका लागि उपलब्ध गराउने बहुप्रतीक्षित आयोजना हो । यसले मेलम्ची र मण्डन उपत्यका मुहान क्षेत्र रहेको यस आयोजनाले ५ चरणमा गरी काठमाण्डौ उपत्यकाका करिब ३० लाख जनसङ्ख्यालाई खानेपानी उपलब्ध गराउने लक्ष्य लिएको छ । सिन्धुपाल्चोकको मेलम्चीबाट २६ कि.मि. सुरूडमार्फत पहिलो चरणमा दैनिक १७ करोड लिटर खानेपानी आपूर्ति गराउनेछ । यस आयोजनाले पहिलो चरणमा मेलम्ची नदी डाइभर्सन गरी दैनिक १७ करोड लि. पानी पथान्तरण गर्ने र दोस्रो चरणको कार्यक्रमअन्तर्गत याङ्ग्री र लार्के नदीबाट दैनिक थप १७/१७ करोड लिटर थप ३४ करोड लिटरसमेत गरी जम्मा ५१ करोड लिटर पानी थप २ वटा सुरूड मार्ग निर्माण गरी प्रथम चरणको सोही २६ कि.मि. लामो सुरूड मार्गबाट काठमाण्डौ उपत्यकामा वितरण गर्ने र थप ३४ करोड लिटरको पानी प्रशोधन केन्द्र निर्माण गरिने लक्ष्य रहेको छ ।

आयोजनाको लक्ष्य

काठमाण्डौ उपत्यकामा दैनिक ५१ करोड लि. खानेपानी वितरणका लागि उपलब्ध गराउने ।

आयोजनाको अवधि

पहिलो चरण आ.व. २०५५/५६ मा शुरू भई आ.व. २०७०/७१ मा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेकोमा पछिल्लो संशोधनबाट आ.व. २०७७/७८ सम्म सम्पन्न गर्ने र दोस्रो चरण आ.व. २०८०/८१ सम्म सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको छ ।

आयोजनाको लागत

यस आयोजनाको शुरू लागत अनुमान रु १७४३.७४ करोड रहेकोमा संशोधित अनुमान रु ३१३६.१४ करोड रहेको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति:

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा संशोधित रु ४७२.०८ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु ८३ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति - ८३.३१ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति - ३९ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति - ९७ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति - ९१.९९ प्रतिशत ।

मुख्य क्रियाकलापहरू र तिनको प्रगति

क) हेडवर्क्स तथा सुरूड निर्माण

- २५९२० मिटर मुख्य सुरूड सम्पन्न,
- १४५७ मिटर अडिट तथा अन्य सुरूड २११ मिटर हेडवर्क्स डाइभर्जन सुरूड सम्पन्न,
- इण्टेक, कोफर ड्याम, डाइभर्जन वेयर, डिसिल्टिड बेसिन S-4 (ओपनकटको काम सम्पन्न),

ख) पानी प्रशोधन केन्द्र निर्माण (दैनिक क्षमता १७ करोड लिटर)

- प्रथम चरण भाग-१ निर्माण पौष २०७४ मा सम्पन्न आंशिक परीक्षण तथा सञ्चालन गरिएको, DLP को म्याद थप गरिएको।
- प्रथम चरण भाग-२ (दैनिक ८.५ करोड लिटर प्रशोधन क्षमताको केन्द्रको काम सम्पन्न हुने अवस्थामा रहेको)

हालसम्मका उपलब्धिहरू

- हेडवर्क्स डाइभर्सन सुरूडको फिनिसिड, ६० मि. वैकल्पिक पाइप लाइन, गेट जडान, इन्टेक-III तथा अन्य संरचनामा कङ्क्रिटको काम, नदी नियन्त्रणको कामसमेत गरी समग्रमा ६० प्रतिशत कार्य सम्पन्न भएको,
- सुरूडको फाइनल फिनिसिडतर्फ हालसम्म जम्मा २५३५० मि. फाइनल सपोर्ट र २४९६४ मि. इन्भर्ट लाइनिङ कार्य भएको,
- पानी प्रशोधन केन्द्र भाग १ को Dry Maintenance गरिएको र गत वर्षायाममा वाग्मती नदीबाट औसत ३५ MLD पानी प्रशोधन तथा वितरण गरिएको र पानी प्रशोधन केन्द्र निर्माण भाग-२ तर्फ ५९३७ घ.मि. RCC, २२० घ.मि. PCC गरिएको र ४३१ घ.मि. ढुङ्गाको काम भएको ।

समस्या तथा चुनौती

- स्थानीय निर्माण सामग्री आपूर्तिकर्ताहरूको भुक्तानीसम्बन्धी गुनासो सम्बोधन हुन नसकेको,
- इटलियन निर्माण कम्पनी CMC सँगको ठेक्का तोडिएपश्चात् बाँकी रहेका कार्यका लागि विभिन्न दशवटा प्याकेजमा ठेक्का सम्भौता भए पनि निर्माण व्यवसायीहरूबीच समन्वयात्मक ढङ्गमा कार्य सम्पादन गर्न गराउन कठिनाइ हुनु,
- कोभिड-१९ का कारण जारी भएको लकडाउनले निर्माण व्यवसायी तथा परामर्शदाताका विदेशी दक्ष जनशक्ति परिचालनमा कठिनाइसाथै निर्माण कार्यका लागि आवश्यक स्थानीय र अन्य मुलुकबाट आयात गर्नुपर्ने निर्माण सामग्री तथा उपकरणको आपूर्ति एवम् ढुवानीमा कठिनाइ,
- मेलम्चीको सुरूडको परीक्षणका लागि गत असार २१ गते देखि नदीबाट पानी पथान्तरण गर्ने क्रममा अम्बाथान अडिटमा रहेको गेट नं १७ अकस्मात खुल्न गई दुर्घटना हुन गएकोले परीक्षणको कार्य स्थगित हुन गएको,
- लाभको बाँडफाँट (Benefit Sharing) को मोडालिटी तयार नभएको,
- सामाजिक उत्थान कार्यक्रमको मोडालिटीमा समस्या,
- स्थानीयबाट मोटरबाटो, पुल, खानेपानी तथा विभिन्न आयोजना निर्माणका लागि माग भई आएको र सोको सम्बोधन हुन नसक्दा EIA स्वीकृतिका लागि सम्बन्धित गाउँपालिकाबाट सहमति प्राप्त हुन नसकेको,

- मुआब्जा दररेटमा स्थानीयको असहमति रहेबाट प्रवेशमार्ग निर्माण कार्य प्रभावित भएको,
- साइटको सुरक्षा व्यवस्थापनलगायत अन्य चुनौती बढ्दै गएको,
- बैंक ग्यारेण्टी जफत सम्बन्धमा अदालती कारबाहीमा समय व्यतीत भएको ।

३.२२. पशुपति क्षेत्र विकास कोष

आयोजनाको परिचय

पशुपति क्षेत्र विकास कोष "पशुपति क्षेत्र विकास कोष ऐन, २०४४" अन्तर्गत अविच्छिन्न उत्तराधिकारवाला संगठित संस्था हो । पशुपति क्षेत्रभित्रका पुरातात्विक सम्पदा संरक्षण संवर्द्धन, दर्शनार्थी तीर्थयात्रीको सुविधाका लागि भौतिक पूर्वाधार विकास विद्युत् शवदाहगृह सञ्चालन तथा वातावरणमा सुधारसमेतको बृहत् गुर्योजना तयार गरी कार्यान्वयनमा ल्याउने अपेक्षा राखिएको छ । यस कोषको कार्यालय का.म.न.पा-८, पशुपतिनाथ मन्दिर परिसरमा रहेको छ ।

यो आयोजना आ.व. २०७०/०७१ देखि राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा समावेश भएको हो ।

आयोजनाको लक्ष्य

पशुपति क्षेत्रलाई धार्मिक, सांस्कृतिक एवम् पर्या-पर्यटनको नमूना क्षेत्रका रूपमा विकास गरी हिन्दुहरूको अन्तर्राष्ट्रिय तीर्थस्थल बनाउने ।

आयोजनाको अवधि

आ.व. २०७०र७१ मा शुरू भई आ.व. २०७८/७९ मा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको छ ।

आयोजनाको लागत

यस आयोजनाको शुरू लागत अनुमान रु २०१ करोड रहेकोमा संशोधित अनुमान रु १२७ करोड रहेको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा रु ३५ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु १५ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति ८४ प्रतिशत,

- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति ४३ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति ८६ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति ५६ प्रतिशत ।

हालसम्मको उपलब्धि

- बृहत्तर जनकपुर, बृहत्तर विराट, बृहत्तर गौरीशंकर, बृहत्तर रास, बृहत्तर खप्तडको गुरुयोजनाहरूको पहिलो चरणको Field को कार्य सम्पन्न भई Pre-Draft Report पेश भएको,
- गौशाला भुवनेश्वरी दर्शन मार्ग स्तरोन्नतिको कार्य,
- वनकाली प्रहरी कार्यालयबीचमा सीमाङ्कन,
- विद्युतीय शवदाह गृहमा क्षमता विस्तार कार्यको सम्झौता कार्य सम्पन्न,
- मृगस्थलीमा भू-क्षय नियन्त्रण कार्य,
- जीत जङ्गप्रकाशेश्वर मन्दिर प्राङ्गण संरक्षण कार्य,
- चार सय शय्याको नेपाल-भारतमैत्री पशुपति धर्मशाला भवन सञ्चालन,
- लक्ष्मी बैंकको सहयोगमा दर्शनार्थी सुविधाका लागि २ वटा सफा ट्याम्पो सञ्चालनमा ल्याइएको,
- कैलाश उमाकुण्डमा घेरापर्खाल तथा हरियाली प्रवर्द्धन,
- सार्वजनिक शौचालय निर्माण तथा स्तरीकरण,
- पशुपति क्षेत्रलाई सवारी निषेधित क्षेत्र र मगन्तेरहित क्षेत्र घोषणा गरिएको,
- पुनर्निर्माण गर्नुपर्ने ९० वटा सम्पदामध्ये हालसम्म ३७ वटाको पुनर्निर्माण सम्पन्न भएको छ ।

सम्पन्न भएका मुख्य क्रियाकलाप वा कम्पोनेन्टको नाम

१. वनकाली बगैँचामा फुटपाथसहित फेन्सिङ निर्माण
२. भुवनेश्वरीदेखि दक्षिणढोकासम्म ढल, बाटो निर्माण तथा वातावरण संरक्षण
३. गौशाला वनकाली चारशिवालय ढल, बाटो निर्माण
४. भण्डारखाल बगैँचा विकास कार्य
५. गुहेश्वरी प्राङ्गण धर्मशाला जीर्णोद्धार
६. बि.१३ क्षेत्रमा पर्खाल निर्माण

७. हंशमण्डप प्राङ्गण सवर्द्धन कार्य
८. सोभिनियर पसल निर्माण
९. विद्युत् शवदाह गृहमा भौतिक पूर्वाधार विकास
१०. भष्मेश्वर सत्तल संरक्षण कार्य
११. गोरखनाथ मन्दिरस्थित धुनीघर तथा सत्तल संरक्षण
१२. वेदविद्याश्रम छात्रावास भवन मर्मत सम्भार
१३. पञ्चदेवल - भष्मेश्वर खण्डमा आकासेपानी निकास
१४. तिलगङ्गा - ताम्रागङ्गा सडक बन्द गर्ने कार्य
१५. इटापाखामा ढुङ्गा छाप्ने कार्य
१६. दर्शन मार्गमा प्रस्तरफलक छाप्ने कार्य
१७. मृगवाटिका फेन्सिङ मर्मत
१८. पशुपति परिपथ निर्माण
१९. वनगणेश ढुङ्गेधारा मर्मत तथा जीर्णोद्धार
२०. गुह्येश्वरीमा शौचालय निर्माण

समस्या

- एउटै निर्माण व्यवसायीले एकभन्दा बढी काम एकै समयमा लिने हुनाले निर्माण कार्यमा ढिलाइ भएको,
- सुरक्षाको दृष्टिकोणले पटक पटक निर्माणको काम रोक्नुपरेको,
- कतिपय आयोजनाहरूमा पुरातत्त्व विभागसँग सहमति लिई काम गर्नुपर्ने भएकोले प्रक्रियागत ढिलाइ हुने गरेको,
- गुरुयोजना कार्यान्वयनमा दक्ष प्राविधिक जनशक्तिको अभाव,
- समय समयमा निर्माण सामग्रीको अभाव,
- ठेक्का व्यवस्थापन समयमै नहुनु,
- यस क्षेत्रभित्र रहेको कतिपय सम्पदाहरू बहुस्वामित्वमा रहेकोले निर्माण कार्यमा समस्या रहेको,
- सम्पदा संरक्षणमा अन्य निकायहरूको समेत सहमति लिनपर्ने हुँदा समयमा काम सम्पन्न गर्न कठिनाइ भएको,

- स्थानीय सरोकारवालाहरूबाट समन्वयमा समस्या भएको ,
- पर्याप्त सङ्ख्यामा दक्ष र स्थायी प्राविधिक जनशक्तिको अभाव ।

३.२३. लुम्बिनी क्षेत्र विकास कोष

आयोजनाको परिचय

भगवान् बुद्धको पवित्र जन्मस्थल लुम्बिनी तथा भगवान् बुद्धको जीवनसँग प्रत्यक्ष वा परोक्ष रूपमा सम्बन्ध रहन गएका तिलौराकोट (प्राचीन कपिलवस्तु), गोटीहवा, निग्लीहवा, सगरहवा, सिसनियाकोट, कुदान (कपिलवस्तु), देवदह (रूपन्देही), रामग्राम (नवलपरासी) पुरातात्विक क्षेत्रको अन्वेषण, उत्खनन, संरक्षण तथा विकास गर्न "लुम्बिनी विकास कोष ऐन, २०४२" द्वारा लुम्बिनी विकास कोष गठन भएको हो । ऐनले निर्दिष्ट गरेअनुरूप कोषले कार्यहरू सम्पादन गरिरहेको छ । लुम्बिनीको व्यवस्थित रूपमा विकास गर्न संयुक्त राष्ट्र सङ्घको सहयोगमा सन् १९७८ मा लुम्बिनी गुस्त्र्योजना नेपाल सरकारबाट स्वीकृत भएको हो । सन् १९९५ मा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य लिएकोमा लक्षित रकम अभावका कारण हालसम्म लुम्बिनी गुस्त्र्योजना पूर्ण रूपमा सम्पन्न हुन सकेको छैन । आ.व. २०७०/७१ देखि नेपाल सरकारले लुम्बिनी गुस्त्र्योजना निर्माण कार्यलाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा समावेश गरी प्राथमिकतामा राखेको छ । तत्पश्चात् गुस्त्र्योजनाका केही महत्त्वपूर्ण कम्पोनेन्टहरू नेपाल सरकारको अनुदानमा सम्पन्न भएका छन् ।

मुख्य क्रियाकलापहरू

क्र.सं.	मुख्य कम्पोनेन्टको नाम
१	लुम्बिनी सांस्कृतिक केन्द्रका ८ वटा भवनहरू, पार्किङसहित
२	उथान्त अडिटोरियम हल
३	वाटर टावर
४	वाटर सप्लाई सिस्टम
५	विहार क्षेत्रभित्र Pedestrian Path
६	Campaign Plaza
७	Staff Colony
८	कालोपत्रे सडक, सर्भिस रोड, ढल निकास
९	Landscaping, Entrance Court

१०	हरहवा, तेलार खोला डाइभर्सन
११	North Pond, South Pond मा Colonnade
१२	गुस्स्योजना क्षेत्रभित्र Sewerage System
१३	छ जोडी सिम्बोलिक पेभिलियोन
१४	हाइस्कूल कम्प्लेक्स
१५	विद्युत् सफ्लाई सिस्टम
१६	गुस्स्योजनाअनुसारको टेलिकम्युनिकेसन
१७	पाँच हजार जना ओगट्ने सभाहल

आयोजनाको लक्ष्य

भगवान् बुद्धको पवित्र जन्मस्थल तथा जीवनसँग प्रत्यक्ष वा परोक्ष रूपमा सम्बन्ध रहेका पुरातात्विक स्थलहरू (तिलौराकोट, गोटीहवा, निगलीहवा, सगरहवा, सिसनियाकोट, देवदह, रामग्राम) को अन्वेषण, उत्खनन, संरक्षण तथा विकास गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

यो आयोजना आ.व. २०६९/७० मा शुरू भई आ.व. २०७८/७९ मा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको छ ।

आयोजनाको लागत

यस आयोजनाको शुरू लागत अनुमान रु ५ अर्ब ५५ करोड रहेकोमा संशोधित अनुमान रु ६ अर्ब १० करोड रहेको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा रु ७५ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु . ७१ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति ९५ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति ९४ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति ८५ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति ७२ प्रतिशत ।

हालसम्मको उपलब्धि

- लुम्बिनी क्षेत्रको बृहत्तर गुस्स्योजनाको अवधारणापत्र तयार भैसकेको,

- पवित्र उद्यानका ४ वटा पोखरी, ४२ वटा प्लट निर्माण गरी बगैचा निर्माण, केन्द्रीय नहर, वाटर टावर र वाटर सप्लाई सिस्टम, केही क्यानल तथा पोखरीहरू, ३ जोडी सिम्बोलिक पेभिलियन, केन्द्रीय नहरको दुवैतर्फ दुवोसहितको बगैचा निर्माण,
- सांस्कृतिक क्षेत्रमा संग्रहालय तथा पुस्तकालयका २ वटा भवनहरू निर्माण,,
- डाटा सेन्टर, करिब १७५ थान सीसीटीभी क्यामरा जडान,
- गुरुयोजनाअनुसार टावर र वाटर सप्लाई सिस्टम, केही क्यानल तथा पोखरीहरू, विभिन्न पहुँच मार्गहरू कालोपत्रे तथा ट्रयाक खोल्ने कार्य सम्पन्न,
- पूर्वी र पश्चिमी विहार क्षेत्रभित्र बिजुली वितरण प्रणाली व्यवस्थित गर्ने कार्य सम्पन्न,
- सञ्चारअन्तर्गत समग्र गुरुयोजना क्षेत्रभित्र अष्टिकल फाइबर भूमिगत रूपमा बिच्छ्याउने कार्य सम्पन्न,
- रामग्राम क्षेत्रको गुरुयोजना निर्माण कार्य सम्पन्न,
- ५००० जना अट्ने क्षमता भएको सभाहल निर्माण कार्य ९० प्रतिशत सम्पन्न भएको,
- नेपाली सेनाको सहयोगमा ५ हजार फलफूलको बिस्वाहरू वृक्षरोपण गर्ने कार्य सम्पन्न भएको ।

आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका प्रमुख समस्या

- आवश्यक बजेटको अभाव रहेको
- २०६० सालदेखि कोषमा स्थायी पदपूर्ति नहुँदा आवश्यक दक्ष कर्मचारीको अभाव रहेको
- अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धताअनुरूप स्रोत प्राप्त नहुनु ।

३.२४. राष्ट्रपति चुरे तराई मधेस संरक्षण विकास समिति

आयोजनाको सक्षिप्त परिचय

नेपालमा चुरे अथवा शिवालिक भनेर चिनिने भौगोलिक क्षेत्र हिमालय पर्वत शृङ्खलाको महाभारतदेखि दक्षिणी भागमा पूर्व-पश्चिम भई फैलिएर

रहेको होचो र कमलो पहाड हो । यो पहाड करिब चार करोड वर्षपहिले गेगर थुप्रिएर Main Frontal Thrust / Main Boundary Thrust (भौगर्भिक दरारहरूको) बीचमा बनेको भूभाग नै चुरे क्षेत्र हो । चुरे क्षेत्र पूर्व इलामदेखि पश्चिम कञ्चनपुरसम्म ३७ जिल्लामा (सुस्ता पूर्व नवलपरासीसमेत) फैलिएको छ ।

चुरे भूपरिधि प्राकृतिक र पारिस्थितिकीय प्रणालीअनुरूप विशेष र अन्यत्रभन्दा फरक छ । चुरेको भू-बनोट, माटोको प्रकृति, जैविक विविधतामा ह्रास र छोटो समयमा सघन वर्षा आदि कारणले अति संवेदनशील छ । चुरे भू-बनोटको हिसाबले कमलो भएकोले मानवीय तथा भौगर्भिक कारणले पनि पहिरो तथा भू-क्षय हुने गर्दछ । जनसङ्ख्याको चाप, अवैज्ञानिक खेतीपाती, अति चरिचरण वा छाडा पशुपालन, अव्यवस्थित बसोबासले गर्दा वनविनाश र प्राकृतिक स्रोतको दोहन अत्यधिक हुँदा त्यसको प्रतिकूल असर चुरे, दूनलगायत समग्र तराई क्षेत्रमा परिरहेको छ ।

आ.व. २०६६/६७ देखि राष्ट्रपति चुरे संरक्षण कार्यक्रम शुरुवात गर्दै आएकोमा चुरेका समस्या वा विकासका सवालहरू बहुसरोकारवालाहरूसँग सम्बन्धित सबै विषयगत र सबै सरोकारवालाहरूसँगको समन्वय र सहकार्य आवश्यक देखिएकाले एकीकृत कार्यक्रम कार्यान्वयन नीति जर्स्ती देखियो । यसलाई महसुस गरी बहुपक्षीय टोली रहने संरचनासहित नेपाल सरकारले २०७१ आषाढ २ गते राष्ट्रपति चुरे-तराई मधेस संरक्षण विकास समिति गठन गरेको हो । आ.व. २०७०/७१ देखि यस आयोजना राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा सञ्चालन हुँदै आएको छ ।

पूर्व इलामदेखि पश्चिम कञ्चनपुरसम्म चुरे र भित्री मधेसका ३७ जिल्लाहरूमा यो आयोजना लागू भएको छ ।

आयोजनाको लक्ष्य

चुरे क्षेत्रको प्राकृतिक स्रोत संरक्षण, दिगो व्यवस्थापन, पारिस्थितिकीय सेवाको संवर्द्धनद्वारा गरिबी न्यूनीकरण एवम् समृद्ध नेपालको राष्ट्रिय लक्ष्यमा टेवा पुऱ्याउने ।

आयोजनाको अवधि

नेपाल सरकारबाट चुरे तराई मधेसको संरक्षणको लागि २० वर्षे गुर्योजना

२०७४ जेठमा स्वीकृत भएबमोजिम यो आयोजना आ.व. २०७४/७५ देखि आ.व. २०९३/९४ सम्म सालबसाली कार्यक्रमको रूपमा रहनेछ ।

आयोजनाको लागत

आयोजनाको कुल लागत : शुरूको लागत रु १२४.६४ करोड, संशोधित लागत रु १०२२ करोड रहेको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा रु ७५ करोड विनियोजन गरिएकोमा रु ७१ करोड खर्च भएको छ ।

- आ.व. २०७६/७७ को भौतिक प्रगति ९१.११ प्रतिशत,
- आ.व. २०७६/७७ को वित्तीय प्रगति ८४.६३ प्रतिशत,
- हालसम्मको भौतिक प्रगति ९१.६१ प्रतिशत,
- हालसम्मको वित्तीय प्रगति ९०.१२ प्रतिशत ।

चुरे क्षेत्रबाट वा यस क्षेत्र भएर बहने १६४ नदीप्रणालीको नक्साङ्कन, यसमध्ये पहिलो ५ वर्षको लागि ६४ वटा नदीप्रणाली प्राथमिकीकरण भएको । आ.व. २०७७/७८ मा चुरे क्षेत्र भएर बहने ४८ वटा नदीप्रणाली क्षेत्रभित्र कार्यक्रम कार्यान्वयन एकाइमार्फत स्थानीयस्तरमा कार्यक्रम सञ्चालनको लागि कार्यक्रम स्वीकृत भई चुरे संरक्षण कार्यक्रम कार्यान्वयन भइरहेको छ ।

चुरे संरक्षणका प्रयासहरू

- आ.व. २०६६/६७ : प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाको रूपमा चुरे संरक्षण कार्यक्रमको थालनी ।
- शुरूको ४ वर्ष (२०७०/७१ सम्म) वन तथा भूसंरक्षण मन्त्रालयको वन विभाग र भू तथा जलाधार संरक्षण विभागद्वारा कार्यक्रम सञ्चालन गरिएको ।
- वि.सं. २०७१ आषाढ २ गते : चुरे क्षेत्रलाई वातावरणीय संरक्षण क्षेत्र घोषणा गरी राष्ट्रपति चुरे-तराई मधेस संरक्षण विकास समिति गठन गरिएको ।
- आ.व. २०७१/७२ : राष्ट्रपति चुरे संरक्षण कार्यक्रमलाई राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा अङ्गीकार गरिएको ।
- यस समितिद्वारा वन तथा भू-संरक्षण, कृषि, पशुपन्छी र सिँचाई मन्त्रालय मातहतका विभिन्न निकायहरूलगायत अन्य सरकारी तथा गैरसरकारी

सङ्घ संस्थाहरूमार्फत कार्यक्रम सञ्चालन गरिँदै आएको ।

- आ.व. २०७५/७६ मा विकेन्द्रित बजेटको मर्मलाई ध्यानमा राखी ९३ स्थानीय तहलाई कुल बजेटको ८४% र ७ वटा प्रदेशलाई ३% बजेट हस्तान्तरण गरिएको ।

हालसम्मका उपलब्धिहरू

आ.व २०७५/७६ सम्मका उपलब्धिहरू	लक्ष्य	प्रगति
● नदी तथा खोला किनारा व्यवस्थापन (कि.मि)	२१७.९७	१८९.९७
● गल्छी तथा पहिरो रोकथाम (गोटा)	७४५	७२८
● भूमिगत जल पुनर्भरण/पोखरी निर्माण तथा संरक्षण (गोटा)	४१४	३८०
● ताल तलैया संरक्षण तथा व्यवस्थापन (गोटा)	३४	३०
● क्षतिग्रस्त भूमि पुनरुत्थान हेक्टर	१०१	८८
● तटबन्द निर्माण (कि.मि)	११०	१००

आ.व. २०७६/०७७ को उपलब्धि

- चुरे क्षेत्रबाट वा यस क्षेत्र भएर बहने १६४ नदीप्रणालीको नक्साङ्कन,
- यसमध्ये पहिलो ५ वर्षको लागि ६४ वटा नदीप्रणाली प्राथमिकीकरण भएको ।

आयोजनाले भोगेको मुख्य समस्या

- गुस्त्योजनाले निर्दिष्ट गरेका योजना कार्यक्रम सञ्चालन गर्न पर्याप्त साधन (जनशक्ति, बजेट, कानूनी संरचना) नहुनु,
- चुरे क्षेत्रबाट उपलब्ध हुने नदीजन्य निर्माण सामग्रीको उत्खनन र व्यवस्थापनसम्बन्धी समस्या,
- समितिको आफ्नै कार्यान्वयन संयन्त्र नहुनु,
- चुरे क्षेत्रको एकीकृत विकास कार्यक्रम कार्यान्वयनमा संलग्न सबै सरोकारवालाहरूको समान प्राथमिकतामा पर्न नसक्नु,
- Line Agency तथा स्थानीय तहमार्फत कार्यक्रम कार्यान्वयन गराउँदा चुरे संरक्षण कार्यक्रममा ध्यान नपुग्नु तथा कम प्रगति हुनु,
- वैदेशिक स्रोतको रकम फुकुवामा समस्या हुनु,
- गुस्त्योजनालाई सङ्घीयताअनुरूप अद्यावधिक गर्न बाँकी रहेको ।

परिच्छेद चार

आयोजनाहरूले भोगेका समस्या र कार्यप्रगतिको समीक्षा

४.१ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाले भोगेका साभ्ता समस्या

जग्गा अधिग्रहणसम्बन्धी समस्या

पुर्जा नभएका तर जग्गा हकभोग गरिरहेका परिवारको घर जग्गालगायतका क्षतिपूर्ति निर्धारणसम्बन्धी समस्या साथै जग्गाको मुआब्जा र घर टहराको मूल्याङ्कनका विषयमा स्थानीयहरूबाट उच्च रकम माग गरी अवरोध गर्ने गरेको ।

वन क्षेत्रसँग सम्बन्धित समस्या

आयोजनामा पर्ने रुख कटान अनुमति लिन र वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन स्वीकृत हुन पनि अत्यधिक समय लिने गरेको । साथै वन क्षेत्र/राष्ट्रिय निकुञ्जभित्र आयोजना परेको हुँदा निर्माण कार्य सञ्चालन गर्न समस्या उत्पन्न भएको ।

स्रोत व्यवस्थापनसम्बन्धी समस्या

नेपाल सरकारबाट विनियोजन भएको बजेट न्यून हुने तथा वैदेशिक स्रोतबाट प्राप्त हुने बजेट समयमै प्राप्त नभई आर्थिक वर्षको अन्त्यमा मात्र प्राप्त हुँदा आयोजनाको कार्य प्रभावित हुने गरेको ।

मोडालिटीको समस्या

कतिपय आयोजनाहरूको लगानीको स्रोत र कार्यान्वयन मोडालिटी तय नभएको कारण त्यस्ता आयोजना कार्यान्वयनमा सुस्तता आएको । जस्तै : पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजना, विद्युत् प्रसारण आयोजना, बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजनाको ।

ढेक्का व्यवस्थापनमा समस्या

आयोजनाको साइट क्लियरेन्स नहुँदै ढेक्कापट्टासम्बन्धी कार्य शुरु गरिँदा

निर्माण व्यवसायीलाई समयमै Site Access र Site Possession दिन नसक्दा आयोजनाहरूको कार्य सम्भौतामा तोकिएको समयमा सम्पन्न नहुने एवम् पटक पटक म्याद थप गर्नुपर्ने हुँदा योजनाको लागत बढ्न गएको । प्रभावकारी रूपमा निरन्तर अनुगमन तथा मूल्याङ्कन नहुँदा समेत आयोजनाको कार्य प्रभावित भएको ।

निर्माण सामग्रीसम्बन्धी समस्या

नदीजन्य एवम् खानीजन्य निर्माण सामग्रीको नियमित आपूर्ति र उपलब्धतामा कठिनाइ साथै विदेशी भूमिबाट निर्माण उपकरण तथा इन्धन ढुवानीको अनुमतिको लागि कठिनाइ हुनु । जस्तै : उत्तरदक्षिण लोकमार्ग (कर्णाली), हिल्सा सिमिकोट सडक ।

जनशक्तिसम्बन्धी समस्या

पर्याप्त दक्ष जनशक्ति उपलब्ध गराउन नसक्दा आयोजनाको खर्च गर्ने क्षमतामा कमी आएको ।

समन्वयमा समस्या

आयोजना कार्यान्वयनको शुरुमै Master List बनाउँदा अर्थ मन्त्रालयलगायत सम्बद्ध सरोकारवाला निकायहरूसँग पर्याप्त समन्वय गर्न नसकेकोले बेलाबेलामा भन्सार जाँचपास, विदेशी मुद्रा सटही, विदेशी दक्ष कामदारको प्रवेशाज्ञा एवम् श्रम स्वीकृतिलगायतका समस्या, सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहका विभिन्न सम्बद्ध निकायहरूसँग प्रभावकारी समन्वय हुन नसक्दा आयोजना कार्यान्वयनमा समस्या उत्पन्न भएको ।

खरिद गुर्योजना संशोधनका कारण उत्पन्न समस्या

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको समष्टिगत भौतिक एवम् वित्तीय प्रगतिको प्रस्तुतीकरणमा सम्बन्धित आयोजनाहरूको खरिद गुर्योजनाको संशोधनले नकारात्मक प्रभाव पारेको छ । यस्ता संशोधनहरू मूलतः आयोजना सम्पन्न हुने म्याद थप गर्न र कुल लागत वृद्धि गर्नमा केन्द्रित रहेको देखिन्छ भने केहीमा आयोजनालाई चरणगत रूपमा विभाजन गर्ने, नयाँ कम्पोनेन्ट थप गर्ने र आयोजनाको समग्र क्षमता विस्तार गर्ने कामहरू पनि भएका छन् । आयोजनाको कुल लागत वृद्धि हुँदा खरिद गुर्योजनाको संशोधनपछिको

समष्टिगत भौतिक एवम् वित्तीय प्रगति न्यून हुन पुगेको छ । उदाहरणको लागि बबई सिँचाइ आयोजनामा वि.सं. २०६८, २०६९ र २०७० सालमा प्रत्येक वर्ष खरिद गुस्त्योजना संशोधन भएको छ । त्यसपछि पुनः वि.सं. २०७४ र वि.सं. २०७६ सालमा पनि खरिद गुस्त्योजनालाई संशोधन गरिएको छ । यसरी वर्ष (दुई वर्षमा हुने गुस्त्योजना संशोधनले करोडौं रूपैयाँ थप खर्च गर्दा पनि समष्टिगत प्रगति घटेको देखिएको हुनाले एकातिर प्रगति विश्लेषणमा अन्योलता र अर्कोतिर आयोजना कार्यान्वयन प्रक्रियामा अविश्वास पैदा भएको देखिन्छ ।

कोभिड-१९ महामारीका कारण समस्या

विश्वव्यापी रूपमा फैलिएको कोभिड-१९ का कारण गरिएको बन्दाबन्दी (लक डाउन) ले गर्दा निर्माण सामग्रीको प्राप्ति, मेसिनरी औजारको ढुवानी, कामदारको अभाव र निर्माण व्यवसायी तथा परामर्शदाताका विदेशी दक्ष जनशक्ति परिचालन आदिमा कठिनाइ भई प्रायः सबै आयोजनाको निर्माण कार्यमा असर पुग्न गएको छ । आयोजना अनुगमन तथा मूल्याङ्कनमा समेत कोभिड-१९ को असर परेको छ ।

चौमासिक/वार्षिक प्रगतिको प्रस्तुतीकरण

राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समितिको, उपसमितिको र मन्त्रालयस्तरीय विकास समस्या समाधान समितिको बैठकमा चौमासिक रूपमा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको भौतिक एवम् वित्तीय प्रगतिको विस्तृत प्रस्तुतीकरण र समीक्षा गर्ने प्रणाली स्थापित भएको छ । यस क्रममा शुरूका दुई चौमासिकको वित्तीय प्रगति उल्लेख गर्दा आयोजनागत रूपमा विनियोजित बजेटलाई आधार मान्ने र तेस्रो चौमासिक वा वार्षिक वित्तीय प्रगति तयार पार्दा मुख्यगरी बजेटको मध्यावधि समीक्षापश्चात् संशोधन भएको बजेटलाई आधार मान्ने गरिएको छ । यसबाट चौमासिक प्रगति विवरणहरू एक आपसमा सङ्गतिपूर्ण र तुलनायोग्य हुन नसकेको अवस्था छ । त्यसैले, राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको अभिलेख तथा प्रतिवेदन प्रणालीलाई अझ वैज्ञानिक, वस्तुगत र भरपर्दो बनाउनुपर्ने देखिन्छ ।

४.२. राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको कार्यप्रगतिको समीक्षा

समग्रमा, राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको प्रगति मिश्रित देखिएको छ । आ.व. २०७३/७४ देखि आ.व. २०७६/७७ को अवधिमा क्रमशः तेह्र, सोह्र, सोह्र

र नौवटा आयोजनाले ८० प्रतिशतभन्दा बढीको वार्षिक भौतिक प्रगति हासिल गरेका छन्, जसलाई उत्साहजनक मान्नुपर्दछ । त्यसैगरी ५० प्रतिशतदेखि ८० प्रतिशत सम्म क्रमशः पाँच, दुई, तीन र दश प्रतिशत वार्षिक भौतिक प्रगति हासिल गरेका छन् । यद्यपि, आ.व. ०७६/७७ मा काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग आयोजनाको कार्यप्रगति निराशाजनक रहेको देखिन्छ ।

नयाँ नेपाल निर्माणको विकासे बहससँगै शुरूवाती चरणमा केही रणनीतिक महत्त्वका पूर्वाधार निर्माण आयोजनामा बर्सेनि बजेट सुनिश्चितता कायम होस् भन्ने उद्देश्यले राष्ट्रिय गौरवको मान्यता पाएका यी आयोजनाहरू मुलुक सङ्घीय लोकतान्त्रिक गणतन्त्रमा प्रवेश गरेपछि समृद्ध नेपालका प्रमुख आधारशिलाका रूपमा स्थापित हुन पुगेका छन् । पन्ध्रौं योजनासँगै नयाँ रूपान्तरणकारी आयोजना र आयोजना बैंक निर्माणले विशेष प्राथमिकता पाएको भए तापनि राष्ट्रिय गौरवका यी आयोजनाहरू सर्वकालीन महत्त्वका रहनेछन् । यिनको कार्यान्वयनबाट विकास निर्माण क्षेत्रका सबै सरोकारवालाहरूले नयाँ नयाँ पाठ र सीपहरू सिक्नेका छन् । यी आयोजनाको निर्माणको कुनै अङ्ग वा पक्षमा सहभागी हुने अवसर पाउनु पनि आफैँमा गौरवको विषय हो । यद्यपि, हरेक आयोजना सञ्चालनमा समय लम्बिने र लागत बढ्ने प्रवृत्तिले जरो गाडेर बसेको छ । यी आयोजनाहरूलाई साधनको सुनिश्चितता गर्ने नीतिगत प्रतिवद्धताअनुरूप आवश्यक बजेट विनियोजन भइरहेको भए तापनि खर्च भने निकै न्यून मात्र हुन सकेको देखिएको छ । राष्ट्रिय गौरवका आयोजना भए पनि कार्यान्वयन क्षमताको अभाव, स्थानीयस्तरमा विभिन्न माग राखी दिइने दबाब, जग्गा प्राप्तिमा कठिनाइ, निर्माण व्यवसायीको कमजोर व्यवस्थापन, अन्तरनिकाय समन्वयको अभाव र समयमै कार्यान्वयन पद्धति स्पष्ट नहुँदा प्रगति पछाडि परेको अवस्था छ । कतिपय आयोजनाको विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययन, विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन, कार्यान्वयन ढाँचासहितको समयबद्ध कार्ययोजना नै नभएको र अन्य केही आयोजनाको समय र कुल लागत अनुमान हुन बाँकी नै रहेको छ । आयोजनाको व्यवस्थापनलाई थप प्रभावकारी बनाउनका लागि सम्बन्धित मन्त्रालय र आयोजना प्रमुखबीच कार्यसम्पादन करार गर्ने गरिएको भए पनि त्यसको उचित पालना र अनुगमन हुन नसकेकाले जवाफदेहिता सुनिश्चित हुन नसकेको र आयोजनाको समग्र प्रगति उत्साहजनक हुन नसकिरहेको स्थिति देखिन्छ । जोखिमको अनुमान, सोको समयमै पहिचान र उचित व्यवस्थापन हुन सकिरहेको छैन । अतः यी समस्यालाई समाधान गरी आयोजनाको कार्यान्वयनलाई अग्रगति दिन सम्बद्ध आयोजना कार्यान्वयन निकायहरूको ध्यान जानु जरूरी छ ।

आयोजनाका फोटोहरु

१. सिक्टा सिंचाइ आयोजना



राप्ती नदीमा बनेको ब्यारेज



पश्चिम मूल नहरमा पानी सञ्चालन

२. बबई सिंचाइ आयोजना



पश्चिम मूल नहर निर्माण बेसलाइन
मधुवन नगरपालिका



पूर्वी मूल नहर



३. महाकाली सिंचाइ आयोजना



टनकपुर मूल नहर



डुपएटवैतडा खोला



नहर लाइनिङ कार्य टनकपुर मूल नहर



बगुन नहर साइफन

४. भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना



टनेल र स्लोप संरक्षण



निर्माणाधीन बाँध स्थल

५. माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् आयोजना



प्रसारण लाइन



जलविद्युत् उत्पादन स्थल

६. गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल



View of Control tower and ITB



Runway with Marking

७. पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल



Terminal Building





Arial View Total Development



Arial View Hangar Building

८. पशुपति क्षेत्र विकास कोष



तिलगंगामा पर्यटक सुविधा विकास



सोभिनियर पसल

९. लुम्बिनी क्षेत्र विकास कोष



१०. उत्तर दक्षिण (कोशी करिडोर) लोकमार्ग



११. निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल



१२. काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग



सुरूङ खण्डसम्बन्धी Drilling कार्यको
भलक



Drilling पश्चात् गरिएका Lab test
का भलक



मुख्यबेसी



राजदमार

१३. पुष्पलाल मध्यपहाडी लोकमार्ग



भोजपुर-चखेवा सडक खण्ड, भोजपुर
(कालोपत्रे कार्य सम्पन्न)



मडमाया पुल, धनकुटाको (निर्माण
कार्य सुचारु)

१४. हुलाकी राजमार्ग



कल्याणपुर बर्साइन सुभर्नपति रोड



लमही कोइलाबास

१५. राष्ट्रपति चुरे तराई मधेस संरक्षण विकास समिति

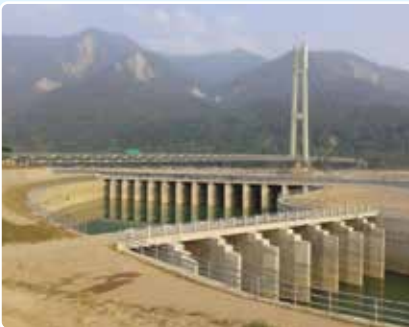


तालतलैया संरक्षण तथा व्यवस्थापन



क्षतिग्रस्त भूमिमा वृक्षरोपण दाउन्ने,
नवलपरासी सुस्ता पूर्व

१६. रानीजमरा कुलरिया सिंचाइ आयोजना



१७. मेलम्ची खानेपानी आयोजना



सुरुङ्ग खण्ड सम्बन्धी Drilling कार्यको भलक



Drilling पश्चात् गरिएका Lab test का भलक



मुख्यबेशी



राजदमार

१८. बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजना



आयोजना प्रमुख तथा सम्पर्क व्यक्तिहरूको नाम, सम्पर्क फोन, र इमेल

सि.नं.	आयोजनाको नाम	आयोजना प्रमुख र सम्पर्क व्यक्ति	सम्पर्क नम्बर	इमेल
१	सिक्टा सिंचाइ आयोजना	लोक बहादुर थापा	९८५६०४०४०७	lokthapa20@gmail.com
२	बबई सिंचाइ आयोजना	मधुकर राना रामकृष्ण घोरसाइनी	९८५१०७३५८४ ९७५१००८४४७	madhukarrana@live.com bipbardiya@gmail.com er_ghorasaini@yahoo.com
३	रानीजमरा कुलरिया सिंचाइ आयोजना	केदार कुमार श्रेष्ठ	९८४१३९१६३७	kedarshrestha38@gmail.com
४	सुनकोशी मरिण डाइभर्सन आयोजना	शुसिल आचार्य	९८५१९६०६६	
५	महाकाली सिंचाइ आयोजना	प्रचण्ड विष्ट	९८५८७५१०६	
६	भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	कृष्ण आचार्य	९८५८०५३१४९	Krishna609@gmail.com
७	माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् आयोजना	विज्ञान श्रेष्ठ	९८५१०५८८६४	bigyan@utkhl.org.np
८	बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजना	दिलिप सडौला	९८४१३३१२६४	dsadula@yahoo.com
९	विद्युत् प्रसारण आयोजना			
१०	पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजना	लगानी बोर्ड		
११	गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	प्रवेश अधिकारी	९८५११४९४४९	adhprabesh@gmail.com
१२	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	विनेश मुनिकर्मी	९८५१०६४३३४	mumankarmibinesh@gmail.com

सि.नं.	आयोजनाको नाम	आयोजना प्रमुख र सम्पर्क व्यक्ति	सम्पर्क नम्बर	इमेल
१३	निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	ओम नारायण शर्मा ई.विजय यादव	९८५६०२१५६३ ९८६१३९९४४५ ९८५५०२५८८१	eromsharmapd@gmail.com er.bijay.yadav@gmail.com
१४	रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना	प्रमिला देवी शाक्य बज्रचार्य	९८५१२२९५८४	
१५	हुलाकी लोकमार्ग	रोहित विशुराल कृष्ण कुमार महतो	९८५१२२४४२८ ९८४१७९९८७०	rohitbisural@gmail.com
१६	पुष्पलाल (मध्य-पहाडी) लोकमार्ग	दिपक के.सी.	९८५११७०९०७	deepak2019@hotmail.com
१७	उत्तर दक्षिण (कोशी करिडोर) लोकमार्ग	गौतम कुमार श्रेष्ठ	९८५५०६५४०८	glsss2023@gmail.com
१८	उत्तर दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) लोकमार्ग	नरेन्द्र सुवेदी	९८५७९६५५५२	subedinaendra@gmail.com
१९	उत्तर दक्षिण (कर्णाली करिडोर) लोकमार्ग	शिव नेपाल	९८५१०९९४९९	spn.185@gmail.com
२०	काठमाण्डौ-तराई मधेस द्रुतमार्ग	कमल विक्रम शाह	९८४१५६४७१८	
२१	मेलम्ची खानेपानी आयोजना पहिलो चरण	विकास पोख्रेल	९८५१०३५५५०	
२२	पशुपति क्षेत्र विकास कोष	भारत मरासिनी	९८५१०१५४०४	marasinisir@gmail.com
२३	लुम्बिनी क्षेत्र विकास कोष	सरोज भट्टराई	९८५११९०३९८	sarojbhattarai41@yahoo.com
२४	राष्ट्रपति चुरे तराई मधेस संरक्षण विकास	दिपक खराल	९८४१४९९९८७	



नेपाल सरकार

राष्ट्रिय योजना आयोग

सिंहदरबार, काठमाण्डौ, नेपाल ।

फोन : ०१-४२१११३२/४२१११३३

फ्याक्स : ०१- ४२११७००

इमेल : npc@npc.gov.np

वेवसाइट : www.npc.gov.np