

संघीय संसद
राष्ट्रिय सभा
राष्ट्रिय सरोकार तथा समन्वय समिति
अन्तर्गत गठित
राष्ट्रिय गौरवका आयोजन अध्ययन तथा अनुगमन उपसमिति “ग” को
प्रतिवेदन, २०७८



संघीय संसद सचिवालय
सिंहदरवार, काठमाडौं ।
फोन नं : ०१-४२००३७१

URL:<http://www.parliament.gov.np> Email:nationalconcern@parliament.gov.np

माननीय सभापतिज्यू,

राष्ट्रीय सरोकार तथा समन्वय समिति

राष्ट्रीय गौरवका आयोजनाहरूले अपेक्षित प्रगति हासिल गर्न नसकिरहेको सन्दर्भमा समितिको तर्फबाट गरिने अध्ययन, अनुगमन, छलफल, सुझाव तथा निर्देशनहरूलाई थप व्यवस्थित एवम् निरन्तर बनाउदै आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू समाधान गरि निर्धारित समयमै सम्पन्न गर्ने कार्यमा समेत सहयोग गर्ने उद्देश्यले राष्ट्रिय सरोकार तथा समन्वय समितिको मिति २०७७/०९/२८ गतेको बैठकले राष्ट्रिय सभा नियमावली, २०७५ को नियम १५२ को उपनियम (५) बमोजिम मेरो संयोजकत्वमा मा. उदया शर्मा पौड्याल, मा. कोमल वली, मा. दृग नारायण पाण्डेय र मा. राम लखन चमार सदस्य रहेको राष्ट्रिय गौरवका आयोजन अध्ययन तथा अनुगमन उपसमिति “ग” गठन गरेको थियो ।

उपसमितिले कामकारवाहि अगाडि वढाउने क्रममा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका सम्बन्धमा समितिका विभिन्न बैठकमा भएका छलफलबाट उठेका विषयवस्तु र समितिले दिएको निर्देशनलाई मुख्य आधार मान्दै राष्ट्रिय योजना आयोगलाई पत्राचार गरी राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको सैद्धान्तिक पक्षबारे जानकारी मागेको थियो भने विज्ञलाई उपसमितिमा आमन्त्रण गरि आयोजनाहरूको सैद्धान्तिक एवम् व्यवहारिक पक्षबारे जानकारी लिएको थियो । त्यसैगरि सम्बन्धित आयोजनासंग आयोजनाको समग्र प्रगति विवरण र विद्यमान अवस्था बारे जानकारी मागेको र आयोजना प्रमुखहरूसंग उपसमितिको बैठकमा छलफल समेत गरेको थियो । यसै सन्दर्भमा बबई सिँचाई आयोजना, सिक्टा सिँचाई आयोजना, हुलाकी राजमार्ग, भेरी बबई डाईभर्सन तथा मिति २०७८/७/७ को सम्माननीय अध्यक्षज्यू स्तरिय निर्णय अनुसार उपसमिति क को कार्यक्षेत्र अन्तर्गत रहेको रानी, जमरा, कुलरिया सिँचाई आयोजना समेतको स्थलगत अवलोकन तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम अनुगमन समेत सम्पन्न गरेको थियो । कोभिड - १९ को असर, सचिवालयको आर्थिक स्रोतको अप्रयाप्तता लगायतका कारण अन्य आयोजनाहरूको स्थलगत अध्ययन तथा अन्तरक्रिया सम्पन्न हुन सकेन ।

उपसमितिको अध्ययन, छलफल, स्थलगत अनुगमन, अन्तरक्रिया तथा विज्ञहरूका सुझावहरूका आधारमा यस उपसमितिले तयार पारेको यो अध्ययन प्रतिवेदनलाई समितिले अभै छलफल एवम् परिमार्जन गरि आयोजनाहरूलाई सफलतापूर्ण ढंगले सञ्चालन गर्नकालागि महत्वपूर्ण सुझाव एवम् निर्देशन दिने महत्वपूर्ण दस्तावेज बन्न सकोस् भन्ने अपेक्षा सहित उपसमितिको यो महत्वपूर्ण कार्यमा सक्रिय सहयोग गर्नुहुने उपसमितिका सम्पूर्ण माननीय सदस्यहरू, समितिका माननीय सभापतिज्यू, समिति सचिवालय, सम्बन्धित आयोजनाका पदाधिकारीहरू, विषय विज्ञ लगायत सम्बद्ध सबैमा धन्यवाद ज्ञापन गर्दै उपसमितिको मिति २०७८ पुष २६ गतेको निर्णय अनुसार यस सम्मानित समिति समक्ष यो प्रतिवेदन पेस गरेको छु । धन्यवाद ।

मिति:- २०७८/११/१५

.....

मा. शेखर कुमार सिंह
संयोजक

राष्ट्रीय गौरवका आयोजन अध्ययन तथा अनुगमन उपसमिति “ग”

बिषयसूची

परिच्छेद - १

प्रारम्भिक	१
१.१ पृष्ठभूमि	१
१.२ उपसमितिको गठनको उद्देश्य	२
१.३ उपसमितिको कार्यक्षेत्र	३
१.४ अध्ययन विधि	३
१.५ अध्ययनको सिमा	४
१.६ प्रतिवेदनको संरचना	४

परिच्छेद - २

राष्ट्रिय गौरवका आयोजना	५
-------------------------------	---

परिच्छेद - ३

उपसमिति अन्तर्गतका आयोजनाहरुको समक्षित जानकारी	९
३.१ हुलाकी लोकमार्ग आयोजना	९
३.२ भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	९
३.३ पश्चिम सेती जलविद्युत आयोजना	१०
३.४ बबई सिंचाइ आयोजना	११
३.५ सिक्टा सिंचाइ आयोजना	१२
३.६ उत्तर दक्षिण (कर्णाली) लोकमार्ग आयोजना	१३
३.७ रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना	१४
३.८ उत्तर दक्षिण (कोशी) लोकमार्ग	१५

परिच्छेद - ४

उपसमितिको स्थलगत अनुगमन तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम	१७
४.१ सिक्टा सिंचाइ आयोजना	१७
४.२ रानी, जमरा, कुलरिया सिंचाइ आयोजना	२०
४.३ बबई सिंचाइ आयोजना	२३
४.४ हुलाकी लोकमार्ग आयोजना	२६
४.५ भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	२७

परिच्छेद - ५

उपसमितिको विश्लेषण	३१
५.१ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाले भोगेका साभ्ना समस्या	३१
५.२ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा भएको ढिलाईमा जिम्मेवार देखिएका पक्षहरु	३२
५.३ राष्ट्रिय गौरवकाका आयोजना समयमा सम्पन्न नहुंदा पर्ने प्रभाव.....	३३

परिच्छेद - ६

निष्कर्ष तथा सुझाव	३४
६.१ आयोजनाहरुलाई प्रभावकारी ढंगले सञ्चालन गर्नकालागि सुझावहरु.....	३४
६.२ निष्कर्ष	३६

संघीय संसद
राष्ट्रिय सभा
राष्ट्रिय सरोकार तथा समन्वय समिति
राष्ट्रिय गौरवका आयोजना अध्ययन तथा अनुगमन उपसमिति “ग” को प्रतिवेदन

परिच्छेद -१
प्रारम्भिक

१.१ पृष्ठभूमि

सरकारलाई राष्ट्रिय सभाप्रति उत्तरदायी र जवाफदेही बनाउन, सरकारबाट गरेका कामकारवाहिको अनुगमन र मुल्यांकन गरी आवश्यक निर्देशन र राय सल्लाह दिन राष्ट्रिय सभा नियमवाली, २०७५ को नियम १४७(१) मा ४ ओटा विषयगत समितिहरू गठन गर्ने व्यवस्था रहेको छ । उपर्युक्त समितिहरू मध्ये राष्ट्रिय सरोकार तथा समन्वय समितिलाई एक महत्वपूर्ण समितिको रूपमा स्वीकारी नियमावलीले राष्ट्रिय सरोकारका विषयहरू समेटिएको महत्वपूर्ण कार्यक्षेत्र तथा संघीय संरचना अन्तर्गतका तिनै तहका तहगत राज्यहरूबीच समन्वय गर्ने विशेष जिम्मेवारी समेत प्रदान गरेको छ । सरकारका नियमित तथा आकस्मिक काम कारवाहीको निगरानी, अनुगमन मूल्याङ्कन गरी सुझाव तथा निर्देशन दिनुका साथै सरकारका प्रतिबद्धता र उक्त प्रतिबद्धताहरूका कार्यान्वयनको अबस्था समेत अध्ययन गरी आवश्यक निर्देशन दिनुका साथै संघ, प्रदेश तथा स्थानीय तहबीच आवश्यक समन्वय एवम् सहयोगात्मक ढंगले अगाडि बढ्ने वातावरण सिर्जना गर्दै संघीयता कार्यान्वयन एवम् संस्थागत विकासमा टेवा पुऱ्याउने दिशामा समिति निरन्तर क्रियाशील रहँदै आएको छ ।

नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको रूपमा अगाडि वढाएका राष्ट्रिय महत्वका आयोजनाहरूलाई राष्ट्रिय सभा नियमावलीले यस समितिको कार्यक्षेत्र अन्तर्गत समेटेको छ । यद्यपि यस्ता आयोजनाहरूको सञ्चालनमा प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रीपरिषद्को कार्यालय, अर्थ मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग, सम्माननीय प्रधानमन्त्रीको अध्यक्षतामा रहने राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समिति लगायतको भूमिका समेत अत्यन्त महत्वपूर्ण रहन्छ ।

नेपाल सरकारले सञ्चालन गरिरहेका राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरू सम्पन्न हुँदा मुलुक विकास र समृद्धिको नयाँ युगमा प्रवेश गर्ने तथ्यलाई ध्यानमा राखी राष्ट्रिय सरोकार तथा समन्वय समितिले आफ्नो कार्यक्षेत्रका विविध विषयहरूमध्ये राष्ट्रिय गौरवका आयोजना सम्बन्धी विषयलाई समितिको पहिलो प्राथमिकतामा राखेर निरन्तर छलफल, निगरानी, अनुगमन तथा निर्देशन गरिरहेको छ । समितिले यस अघि नेपाल सरकारका पाँच वटा विषयगत मन्त्रालयहरू अन्तर्गत सञ्चालित २१ वटा राष्ट्रिय गौरवका आयोजना सम्बन्धमा विषयगत मन्त्री, मन्त्रालयका सचिव तथा सम्बन्धित आयोजना प्रमुखसँग विस्तृत छलफल गरी विभिन्न निर्देशन दिएको थियो । मेलम्ची खानेपानी आयोजनाको सम्बन्धमा मेलम्ची स्थित आयोजनास्थल र सुन्दरीजल स्थित पानी प्रशोधन केन्द्रको समितिले १/१ पटक स्थलगत अनुगमन गरेको थियो भने दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निजगढ बाराको स्थलगत अनुगमन तथा सरोकारवालाहरूसँगको अन्तरक्रिया गरी राष्ट्रिय सभामा प्रतिवेदन पेश गरेको थियो । त्यसैगरी राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको सम्बन्धमा अध्ययन एवम् निरन्तर निगरानी गरी समितिलाई जानकारी गराउन र समितिले खेल्नुपर्ने भूमिका तथा दिनुपर्ने निर्देशनहरू सिफारिस गर्न समितिका

सम्पूर्ण मा० सदस्यहरूलाई विभिन्न आयोजनाहरू हेर्नेगरी जिम्मेवारी तोकिएको थियो । तत् पश्चात् सम्बन्धित माननीय सदस्यको सुभाव अनुसार काठमाडौं तराई मधेश द्रुतमार्ग, बुढीगण्डकी जलविद्युत -जलाशययुक्त) आयोजना, पशुपति क्षेत्र विकास कोष, दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निजगढ, बारा र मेलम्ची खानेपानी आयोजनाका आयोजना प्रमुखहरूसंग सम्बन्धित विभागीय मन्त्रीको उपस्थितिमा समितिमा छलफल गरि आवश्यक निर्देशनहरू दिईएको थियो । साथै पशुपति क्षेत्र विकास कोषको सम्बन्धमा पशुपति क्षेत्र विकास कोष अध्ययन उपसमितिले अध्ययन पश्चात् समितिमा पेश गरेको प्रतिवेदन हाल समितिमा सरोकारवाला निकायहरूसंग छलफलकै क्रममा रहेको छ ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरू सञ्चालनको सन्दर्भमा देखिएका आर्थिक व्यवस्थापनसंग सम्बन्धित विषयमा नेपाल सरकारका माननीय अर्थमन्त्रीजूसंग, नीतिगत विषयमा राष्ट्रिय योजना आयोगका माननीय उपाध्यक्षजूसंग र आयोजनाहरूको हालसम्मको अवस्था र सञ्चालनको क्रममा रहेका कठिनाईहरूका सम्बन्धमा सम्बन्धित मन्त्रालयका सचिवज्यूहरूसंग समितिले छलफल गरेको थियो ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूले अपेक्षित प्रगति हाँसिल गर्न नसकिरहेको सन्दर्भमा समितिको तर्फबाट गरिने अध्ययन, अनुगमन, छलफल, सुभाव तथा निर्देशनहरूलाई थप व्यवस्थित एवम् प्रभावकारि बनाउदै आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्याहरू समाधान गरि निर्धारित समयमै सम्पन्न गर्ने कार्यमा समेत सहयोग गर्न राष्ट्रिय सरोकार तथा समन्वय समितिको मिति २०७७/०९/२८ गतेको बैठकले राष्ट्रिय सभा नियमावली, २०७५ को नियम १५२ को उपनियम (५) बमोजिम २०७८ असार मसान्त सम्मको कार्याविधी रहने गरी तीन ओटा उपसमिति गठन गरेको थियो । उपर्युक्त तीन उपसमितिहरू मध्ये राष्ट्रिय गौरवका आयोजन अध्ययन तथा अनुगमन उपसमिति "ग" मा देहाय बमोजिमका माननीय सदस्यहरू रहनुभएको छ, :-

मा. शेखर कुमार सिंह	- संयोजक
मा. उदया शर्मा पौड्याल	- सदस्य
मा. कोमल वली	- सदस्य
मा. दृग नारायण पाण्डेय	- सदस्य
मा. राम लखन चमार	- सदस्य

१.२ उपसमिति गठनको उद्देश्य

आफ्नो कार्यक्षेत्र अन्तर्गतका आयोजनाहरूको छनौटको मापदण्ड तथा आधार, लगानी वा स्रोतको सुनिश्चितता, व्यवस्थापन, पर्यावरणमा पार्ने प्रभाव, आयोजनाको तयारी, ठेक्का प्रक्रिया, लागत अनुमान, सम्झौता रकम, सम्पन्न हुनुपर्ने समय, थप समय र लागत, विभिन्न कालखण्डका जिम्मेवार पक्षहरू, समयमा सम्पन्न हुन नसक्नुका कारण र जिम्मेवारीबमोजिम कार्य सम्पन्न नगर्ने पक्षलाई गरिएका कारबाही लगायतका विभिन्न पक्षहरूको अध्ययन तथा अनुगमन गरी आयोजना व्यवस्थापनमा गर्नुपर्ने सुधार तथा आयोजनाहरू निर्धारित समयमा नै सम्पन्न गर्नको लागि अवलम्बन गर्नुपर्ने नीतिगत, कानूनी, व्यवस्थापकीय, स्रोतगत, प्रविधिगत लगायतका उपायका लागि सुझावहरू प्रस्तुत गर्नु नै यस उपसमिति गठनको उद्देश्य रहेको छ ।

१.३ उपसमिति कार्यक्षेत्र

उपसमितिको कार्यक्षेत्र अन्तर्गत देहाय बमोजिमका सात ओटा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु रहेका छन्, :-

- हुलाकी लोकमार्ग आयोजना
- भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना
- पश्चिम सेती जलविद्युत आयोजना
- बबई सिंचाइ आयोजना
- सिक्टा सिंचाइ आयोजना
- उत्तर दक्षिण (कर्णाली) लोकमार्ग आयोजना
- रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना
- उत्तर दक्षिण (कोशी) लोकमार्ग

१.४ अध्ययन विधि

समितिले दिएको कार्यक्षेत्रभित्र रही उपसमितिले आफूलाई तोकिएको जिम्मेवारी पूरा गर्न देहाय बमोजिमका तरिका अपनाएको थियो

१. राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका सम्बन्धमा समितिका विभिन्न बैठकमा भएका छलफलबाट उठेका विषयबस्तु र समितिले दिएको निर्देशनलाई मुख्य आधार बनाएको

२. साथै उपसमितिले आफ्नो कार्यक्षेत्रभित्रका राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरुको विषयमा अध्ययन गर्ने क्रममा राष्ट्रिय योजना आयोगलाई पत्राचार गरी राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरुको सैद्धान्तिक पक्षबारे जानकारी माग गरेको थियो र सम्बन्धित आयोजनालाई पत्राचार गरी आयोजनको समग्र विवरणका साथै विद्यमान अवस्था बारे जानकारी तथा विवरण माग गरेको

३. उपसमितिको विभिन्न बैठकमा प्रत्येक आयोजनाका आयोजना प्रमुख, पदाधिकारी, विषयविज्ञ, सरोकार निकाय तथा पक्षसंग छलफल अन्तरक्रिया, विचार विमर्श गरी धारण बुझेको

४. अध्ययनकै क्रममा आयोजनाको भौतिक अवस्थाबारे जानकारी लिन र सरोकारवालाहरुको प्रतिक्रिया समेत बुझ्न उपसमितिले आयोजना सञ्चालन स्थलमा गई स्थलगत अवलोकन गर्नुका साथै सरोकारवालाहरूसंग छलफल तथा अन्तरक्रिया गरेको

५. राष्ट्रिय गौरवका आयोजनासंग सम्बन्धित नेपाल सरकारबाट जारी भएका ऐन, नियम, नीति निर्देशिका, अध्ययन प्रतिवेदन, पुस्तकालय र इन्टरनेट अनुसन्धानलाई समेत उपसमितिले प्रतिवेदन तयार गर्ने शिलशिलामा सन्दर्भ सामाग्रीको रुपमा प्रयोग गरेको

६. साथै समितिका सभापति र उपसमितिका माननीय सदस्यहरु बिच भएको छलफल, अनुभव र विषयलाई समेत अध्ययन प्रतिवेदनले समेटेको

१.५ अध्ययनको सीमा

उपसमितिले आफ्नो कार्यक्षेत्रभित्रका राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको अध्ययन गर्ने क्रममा देहायका सिमाहरू रहेका थिए:-

- विश्वव्यापी महामारी कोभिड-१९ को कारण केही आयोजनाहरूको मात्र स्थलगत अवलोकन गरिएको र सीमित सरोकारवालाहरूसंग मात्र अन्तरक्रिया गरिएको
- आयोजनाको विद्यमान अवस्थाबारे अध्ययन गरी समितिमा सो को यथार्थ विवरण र सुझाव सिफारिस सहितको प्रतिवेदन दिईएको, उपसमितिको तर्फबाट कुनै निर्देशन नगरिएको
- प्रत्येक आयोजनाको सम्बन्धमा छुट्टा-छुट्टै विज्ञसंग छलफल गर्न नसकिएको
- आयोजनाको विगतको कामकारवाहीबारे विस्तृत विश्लेषण गर्न सम्भव नभएकोले विद्यमान अवस्थाको अध्ययनमा जोड दिईएको
- आयोजनाहरूका सम्बन्धमा आयोजना सञ्चालन गर्ने मन्त्रालय र आयोजना प्रमुखलाई एकै गाउँमा राखी उपसमितिमा छलफल गर्ने कार्यक्रम रहेकोमा उपसमितिको समयावधि समाप्त भएकोले सो छलफल हुन नसकेको
- समय, जनशक्ति र बजेटको सीमितता रहेको
- राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाका सम्बन्धमा अन्य संसदीय समितिले दिएका निर्देशनहरू र कार्यान्वयन अवस्था अध्ययन गर्न नसकिएको

१.६ प्रतिवेदनको संरचना

उपसमितिको यस अध्ययन प्रतिवेदनलाई ६ परिच्छेदमा विभाजन गरिएको छ । पहिलो परिच्छेदमा प्रारम्भिक अन्तर्गत उपसमिति गठनको पृष्ठभूमि, अध्ययन विधि, अध्ययनको सीमा तथा अध्ययन प्रतिवेदनको संरचना लगायतका विषयहरू छन् । दोस्रो परिच्छेदमा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको शैद्धान्तिक पक्षको चर्चा गरिएको छ । परिच्छेद ३ मा उपसमितिको कार्यक्षेत्रभित्रका आयोजनाहरूको विस्तृत विवरण उल्लेख गरिएको छ। भने परिच्छेद ४ मा उपसमितिको स्थलगत अनुगमन तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रमको विवरण समावेश गरिएको छ । त्यसैगरी परिच्छेद ५ मा प्राप्त विवरणहरूको आधारमा उपसमितिको विश्लेषणको खण्ड रहेको छ भने अन्तिम परिच्छेद अर्थात् परिच्छेद ६ मा उपसमितिको सुझाव तथा निष्कर्ष उल्लेख गरिएको छ ।

परिच्छेद-२

राष्ट्रिय गौरवका आयोजना

परिचय

राष्ट्रिय गौरवका आयोजना (National Pride Project) मूलुकको आर्थिक सामाजिक रुपान्तरणमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्न सक्ने रोजगारी सृजना, पूँजी निर्माण, प्रादेशिक सन्तुलन कायम राख्ने, अन्तर देशीय र अन्तराष्ट्रिय व्यापार सहज गराउने, पर्यटन क्षेत्रको आधारशिलाको रुपमा रहने रुपान्तरणकारी, रणनीतिक महत्व र उच्च राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त ठूला आयोजनाहरूलाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजना भनिन्छ । राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूलाई स्रोत विनियोजनमा प्राथमिकता तथा सुनिश्चितता र कार्यान्वयनमा सघन अनुगमन गरिन्छ । कुनै देशहरूमा National Flagship Project को नामबाट राष्ट्रिय प्राथमिकता आयोजना संचालनमा रहने गरेका छन् ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको छनौट गर्दा नेपाली भूभागमा निश्चित समयावधि भित्र सक्ने लक्ष्यका त्यस्ता आयोजनाहरू राष्ट्रिय गौरवका हुन जसले आम नेपाली जनताको गुणस्तरीय जीवन तथा साभा पहिचानमा सकारात्मक परिवर्तन ल्याउन आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक वा वातावरणीय दृष्टिले प्रभावकारी हुने विश्वास नेपाल सरकारले लिएका हुनेछ भनी परिभाषित गरिएको छ ।

नेपाल सरकार र मन्त्रपरिषद्को निर्णयानुसार राष्ट्रको सामाजिक आर्थिक विकासमा रुपान्तरणकारी भूमिका खेल्न सक्ने वृहत पूर्वाधार निर्माण, संस्कृति तथा संरक्षण सम्बन्धी रणनीतिक महत्वका केही ठूला आयोजनालाई उच्चतम प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन गरी छिटो सम्पन्न गर्न आर्थिक वर्ष २०६८/६९ मा १७ वटा राष्ट्रिय गौरवका आयोजना घोषणा गरी कार्यान्वयन ल्याइएको थियो । दोस्रो पटक आ.व. २०७०/७१ चार वटा, आ.व. ०७१/७२ मा एउटा त्यसै गरी आ.व. ०७६/७७ मा एक र आ.व. ०७७/७८ को बजेट बक्तव्यमा महाकाली सिँचाई आयोजनालाई गौरवको आयोजनाका रुपमा विकास गरिने घोषणा गरे संगै हाल राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरू २४ वटा रहेका छन् ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको उद्देश्य :

- सडक, रेल जस्ता वृहत पूर्वाधारको विकास गरी राष्ट्रिय रणनीतिक यातायात संजाल मार्फत देशको विभिन्न भौगोलिक तथा आर्थिक क्षेत्रहरूलाई एक अर्कासँग आवद्ध गरी राष्ट्रिय एकीकरण, आर्थिक सामाजिक विकास, गरिबी निवारण र दिगो शान्तिको लागि पूर्वाधार विकास गर्ने,
- उपलब्ध जलश्रोतको बहुआयामिक तथा बहुउद्देश्यीय आयोजनाको रुपमा विकास गर्दै समन्यायीक एवं दिगो विकास गर्ने,
- ऐतिहासिक, पूरातात्विक, धार्मिक एवं सांस्कृतिक सम्पदाहरूको संरक्षण,सम्बर्द्धन तथा पर्यटकीय गन्तव्यको रुपमा विकास गर्ने ।
- समृद्ध नेपालको आधारशिला निर्माण गर्ने,

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको किसिम :

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनालाई क्षेत्रगत र मन्त्रालयगत आधारमा वर्गीकरण गर्न सकिन्छ । क्षेत्रगत रूपमा सडक तथा रेल सम्बन्धी ७ वटा, सिँचाई सम्बन्धी ६ वटा जलविद्युत सम्बन्धी ४ वटा, विमानस्थल सम्बन्धी तीन वटा, धार्मिक तथा सांस्कृतिक सम्पदा सम्बन्धी २ वटा र खानेपानी एवं चुरेक्षेत्र संरक्षण सम्बन्धी एक/एक वटा आयोजना रहेका छन् । मन्त्रालयगत रूपमा उर्जा,जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालयमा दश वटा, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय अन्तर्गत ६ वटा, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय अन्तर्गत ५ वटा एवं रक्षा मन्त्रालय ,खानेपानी मन्त्रालय र वन तथा वातावरण मन्त्रालयको कार्यक्षेत्रमा पर्ने एक/एक वटा राष्ट्रिय गौरवका अयोजना रहेका छन् जसलाई देहायवमोजिम उल्लेख गरिएको छ ।

सडक र रेल सम्बन्धी राष्ट्रिय गौरवका अयोजनाहरु:

क्र.सं	राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु	सम्बन्धित मन्त्रालय
१	रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
२	हुलाकी लोकमार्ग	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
३	पुष्पलाल (मध्य पहाडी) लोकमार्ग	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
४	उत्तर दक्षिण (कोशी करिडोर) लोकमार्ग	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
५	उत्तर दक्षिण (कालीगण्डकी करिडोर) लोकमार्ग	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
६	उत्तर दक्षिण (कर्णाली करिडोर) लोकमार्ग	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
७	काठमाडौं तराई मधेश द्रुतमार्ग	रक्षा मन्त्रालय

सिँचाईसँग सम्बन्धित राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु

क्र.सं	राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु	सम्बन्धित मन्त्रालय
१	सिक्टा सिँचाई आयोजना	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालय
२	बबई सिँचाई आयोजना	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालय
३	रानीजमरा कुलेरिया सिँचाई आयोजना	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालय
४	सुनकाशी मरिण डाईभर्सन आयोजना	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालय
५	भेरी बबई डाईभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालय
६	महाकाली सिँचाई अयोजना	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालय

जलविद्युत सँग सम्बन्धी राष्ट्रिय गौरवका अयोजना

क्र.सं	राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु	सम्बन्धित मन्त्रालय
१	माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत आयोजना	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालय
२	बुढीगण्डकी जलविद्युत आयोजना	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालय
३	विद्युत प्रसारण आयोजना	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालय
४	पश्चिम सेती जलविद्युत आयोजना	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालय

विमानस्थल सम्बन्धी राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु

क्र.सं	राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु	सम्बन्धित मन्त्रालय
१	गौतमबुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	संस्कृति,पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय
२	पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	संस्कृति,पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय
३	निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल	संस्कृति,पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय

धार्मिक, सांस्कृतिक तथा पर्यटनसँग सम्बन्धी राष्ट्रिय गौरवका आयोजना

क्र.सं	राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु	सम्बन्धित मन्त्रालय
१	पशुपति क्षेत्रविकास कोष	संस्कृति,पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय
२	लुम्बिनी क्षेत्र विकास कोष	संस्कृति,पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय

खानेपानीसँग सम्बन्धी राष्ट्रिय गौरवका आयोजना

क्र.सं	राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु	सम्बन्धित मन्त्रालय
१	मेलम्ची खानेपानी आयोजना	खानेपानी मन्त्रालय

चुरेक्षेत्र संरक्षणसँग सम्बन्धी राष्ट्रिय गौरवको आयोजना

क्र.सं	राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु	सम्बन्धित मन्त्रालय
१	राष्ट्रपति चुरे संरक्षण कार्यक्रम	वन तथा वातावरण मन्त्रालय

राष्ट्रिय गौरवका आयोजना छनौटका आधार:

राष्ट्रिय गौरवका आयोजना छनौट गर्दा देशको दीर्घकालीन लक्ष्य र रणनीतिसँग मेलखाने, सबै क्षेत्रलाई समेट्ने सामाजिक आर्थिक रुपान्तरणमा सहयोग पुऱ्याउने खालका आयोजनाहरुलाई प्राथमिकतामा राख्नु पर्दछ । नेपाल सरकारले सुरुका दिनमा ठोस आधार नबनाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजना छनौट र घोषणा गरेको देखिन्छ । यसले गर्दा सरोकारवालासँग छलफल नपुगेको, पूर्व तयारी नभएको, तेस्रो प्राथमिकतामा रहेका, अन्य देशले बनाइरहेका योजना समेत छनौटमा परेका थिए । राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामध्ये मिलिनियम च्यालेन्ज एकाउन्ट नेपाल दातृ राष्ट्रसँग भएको सम्झौताको प्रावधानमा टेकेर आयोजनाले गरेको अनुरोधमा योजना आयोगको सिफारिसमा मन्त्रिपरिषद्बाट स्वीकृत भई समावेश भएको छ ।

राष्ट्रिय योजना आयोगले तयार गरेको प्रस्तावको आधारमा मन्त्रिपरिषद्ले राष्ट्रिय गौरवका आयोजना स्वीकृत गर्दछ र सोही प्रकृयाबाट राष्ट्रिय गौरवका आयोजनालाई मौजुदा सूचीबाट हटाइन्छ ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरुको छनौटका आधार, प्रकृया सहूलियत तथा आगामी कदमका सम्बन्धमा आयोगका तत्कालीन माननीय सदस्य डा.स्वर्णिम वाग्लेको संयोजकत्वमा गठित कार्यदलले राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको विस्तृत मूल्यांकन तथा छनौटको आधार देहाय बमोजिम हुनुपर्ने सुझाव दिएको थियो ।

- रणनीतिक आधार: परिवर्तनको आधार कस्तो छ ? यो किन आवश्यक छ ?
- विकासको आधार: आयोजनाले आम समुदायमा ल्याउन सक्ने आर्थिक, सामाजिक , सांस्कृतिक र वातावरणीय मूल्य के हो ? र कसरी यसको मूल्य कस्तो चुकाउनुपर्ला , अरु के विकल्पहरु विद्यमान छन् ? राष्ट्रिय समावेशीका र एकीकरणका विषयमा पनि यसको केही विशेष फाइदाहरु छन् कि ?
- वित्तीय आधार: खर्चले धान्न सकिने छ ?
- प्राविधिक आधार: के सबै प्रविधिहरु जानिएको छ ? जाँचिएको छ ? र उपलब्धता कस्तो छ ?
- व्यवस्थापकीय आधार: के आयोजना कार्यविभाजन, अनुगमन र मूल्यांकनका निम्ति योग्य छ ?

परिच्छेद - ३ उपसमिति अन्तर्गतका आयोजनाहरुको संक्षिप्त जानकारी

३.१ हुलाकी लोकमार्ग आयोजना

नेपालको पूर्व-पश्चिम तराई मधेशका सबै जिल्ला भएर जाने बस्तीहरुमा यातायातको सहज पहुँच विस्तार गर्न कूल लम्बाइ १८५७.४२ कि.मि. सडक निर्माण तथा स्तरोन्नति गर्ने र सो सडकमा पर्ने पुल २५० वटा पुल समेत निर्माण गर्ने लक्ष्य लिएको हुलाकी लोकमार्ग आयोजना पूर्वमा भापा केचनादेखि पश्चिममा कञ्चनपुर दोधारा चाँदनीसम्मको भू-भागलाई जोड्ने लोकमार्ग हो । आयोजनाको कूल लम्बाइ १८५७.४२ कि.मि. मध्ये पूर्वदेखि पश्चिमतर्फको लम्बाइ ९७५ कि.मि. र उत्तर-दक्षिण जोड्ने सहायक सडकहरुको लम्बाइ ८८२.४२ कि. मि. रहेको छ । आ.व. २०६५/६६ देखि शुरु भएको यो आयोजना आ.व. २०७९/८० सम्म सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको छ । सो को लागि हाल संशोधित लागत अनुमान रू. ६५ अर्ब २० करोड अनुमान गरिएको छ । यसमा भारतीय अनुदान ८ अर्ब समेत रहेको छ ।

आयोजनाको हालसम्मको उपलब्धि

कुल १८५७.४२ कि.मि.मध्ये ६५० कि.मि. कालोपत्रे, २८८ कि.मि.ग्राभेल सम्पन्न, कुल २५० पुलमध्ये ९९ वटा पुल निर्माण भैसकेका, बाँकी ५४४ कि.मि.मध्ये ३८६ कि. मि. सडकको ठेक्का स्वीकृतिको प्रक्रियामा रहेको,

आयोजना सञ्चालनको क्रममा देखिएका समस्या तथा चुनौतीहरु

- चितवन राष्ट्रिय निकुञ्जभित्र पर्ने (चितवन र नवलपरासीको त्रिवेणी जोड्ने १०० कि.मि.) सडकको रेखाङ्कनको अन्यायताले ठेक्का व्यवस्थापन गर्न बाँकी रहेको,
- निकुञ्ज क्षेत्र, घना जंगल रहेको, बफर जोनमा निर्माणाधीन सडक तथा पुलहरुमा निर्माण सामग्रीको सहज उपलब्धता नभएको,
- कञ्चनपुर जिल्लामा शुक्लाफाँटा निकुञ्ज क्षेत्रमा रेखाङ्कन समस्या भएको,
- विभिन्न सडकमा रेखाङ्कन विवाद तथा अदालतमा मुद्दा विचाराधीन रहेकोले काममा अवरोध भैरहेको,
- भारतीय अनुदानमा निर्माणाधीन सडकमा स्थानीयहरुले मुआब्जा तथा क्षतिपूर्ति नपाएसम्म सडक निर्माण कार्य गर्न कठिन भएको,
- दाङको राजपुरदेखि बाँकेको राप्ती सोनारीसम्म ६५ कि.मि. सडक, कपिलवस्तुको कल्याङकोट-कालाकाटे दाङ ३० कि.मि. सडकको EIA भैरहेकाले ठेक्का व्यवस्थापन गर्न नसकिएको,
- ७० वटा पुलको Disign तथा Drawingस्वीकृत भै नसकेकोले ठेक्का व्यवस्थापन गर्न नसकिएको,
- वाग्मती र रौतहटमा निर्माणाधीन पुलबाहिरबाट खोला बगेको, निर्माण व्यवसायीबाट अदालतमा मुद्दा परेको,
- शहरी क्षेत्र (Builtup area) मा सडक सीमा एवम् मुआब्जाको विवाद, utility relocation and electric pole shifting कार्यमा अपेक्षित सहयोग प्राप्त नहुनु,
- नारायणी नदीमा पुल निर्माण स्थल (गोलाघाट/घोसराघाट/पितौलीघाट) बारेमा विवाद रहेको ।

३.२ 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 आयोजनाको रूपमा यो आयोजना सञ्चालन गरिएको हो । यो आयोजना ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाइ मन्त्रालय अन्तर्गतको जलस्रोत तथा सिँचाइ विभाग मातहत कार्यन्वयनमा रहेको नेपालको पहिलो बहुउद्देश्यीय तथा अन्तर जलाधार स्थानान्तरण आयोजना हो । यस आयोजनाबाट भेरी नदीको ४० घनमिटर प्रतिसेकेन्ड पानी ४.२ मिटर व्यास र १२.२ कि.मि. लामो सुरुङबाट बबई नदीमा स्थानान्तरण गरी बाँके र बर्दिया जिल्लाको करिब ५९ हजार हेक्टर भूमिमा बाँह्र महिना सिँचाइ सुविधा उपलब्ध हुने तथा करिब १५० मिटर हेडको सदुपयोग गर्दै नियमित रूपमा ४६.८ मे.वा.विद्युत् उत्पादन गर्ने लक्ष्य रहेको छ । आयोजनाको कुल लागत ३६ अर्ब ८० करोड ७७ लाख रहेको छ ।

सुर्खेत, बर्दिया र बाँके जिल्लालाई ऊर्जा, सिँचाइ र जलाधार संरक्षणलाई एकसाथ योगदान पुऱ्याउने लक्ष्यका साथ आ.व. २०७१/७२ मा शुरु भइ आ.व. २०७९/८० मा सम्पन्न हुने अपेक्षा गरिएको यो आयोजना सम्पन्न भए

पश्चात बाह्रै महिना सिँचाइ उपलब्ध गराएपश्चात् कृषि उत्पादन बढ्न गई वार्षिक ३.१ अर्ब रूपैयाँ अप्रत्यक्ष र विद्युत् बापत रू. ४.० अर्ब रूपैयाँ प्रत्यक्ष गरी वार्षिक जम्मा रू. ७.१ अर्ब फाइदा हुने अनुमान गरिएको छ ।

हालसम्मका उपलब्धिहरु

- टनेल बोरिङ मेसिन प्रयोग गरी टनेल निर्माण कार्य (१२.२ कि.मि.) सम्पन्न,
- हेडवर्क्स, पावरहाउस, सर्ज साफ्ट, पेनस्टकलगायतका सिभिल संरचनाको निर्माणको खरिद सम्झौता भई कार्य प्रारम्भ भएको,
- हाइड्रोमेकानिकल र इलेक्ट्रोमेकानिकल निर्माणको खरिद कार्य अगाडि बढेको
- हेडवर्क्स, पावरहाउस, सर्ज साफ्ट, पेनस्टकलगायतका सिभिल संरचनाको सुपरिवेक्षण छनोट प्रक्रिया शुरु हुन ३० हे. जग्गा अधिग्रहण गर्न सूचना प्रकाशित गरिएको ।

आयोजना सञ्चालनको क्रममा देखिएका समस्या तथा चुनौतिहरु

- रुख कटानको लागि वन मन्त्रालयबाट सहमति प्राप्त हुन ढिलाइ,
- जग्गा अधिग्रहण र वनक्षेत्रको जग्गा प्राप्तिमा कठिनाइ रहेको
- स्थानीयहरुको अवरोध, माग व्यवस्थापन र सुरक्षा चुनौति
- भोगचलनमा रहेका सार्वजनिक जग्गा प्राप्तिमा कठिनाइ,
- प्रयाप्त बजेट व्यवस्थापन हुन नसक्दा निर्माण अवधि र लागत बढ्ने सम्भावना रहेको,
- चट्टान कटान गर्न कठिनाई रहेको ।

३.३ पश्चिम सेती जलविद्युत आयोजना

सुदूर पश्चिमको डोटी, डडेलधुरा, बैतडी र बझाङ कार्यान्वयन क्षेत्र रहेको यस आयोजनाबाट ७५० मेगावाट विद्युत् उत्पादन हुने अनुमान गरिएको जलाशययुक्त जलविद्युत आयोजनाले सुदूरपश्चिम क्षेत्रको विकासमा आमूल परिवर्तन ल्याउने सम्भावना बोकेको, 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 । आ.व.२०६७/६८ मा शुरु भएको यस आयोजनाको संशोधित सम्पन्न हुने वर्ष यकिन भै नसकेको अवस्था छ ।

आयोजनामा हालसम्म भएका कार्यहरु

- सन् १९८०/८१ मा क्यनचभबज ऋयलकगतिबलतक ले ३७ मेगावाट, रन अफ द रिभर प्रोजेक्टको रुपमा अध्ययन,
- सन् १९८७ मा क्यनचभबज ऋयलकगतिबलतक ले ३६० मेगावाटको जलाशययुक्त आयोजनाको रुपमा अध्ययन,
- सन् १९९० मा जलस्रोत मन्त्रालय र क्लयधथ :यगलतबप्ल भ्लनप्लभभचप्लन ऋकउबलथ (कःभः) बीच तीनवर्षे समयावधिमा आयोजनाको थप अध्ययन र विकास गर्ने समझदारी,
- सेप्टेम्बर ३०, सन् १९९४ मा कःभः लाई आयोजनाको सर्वेक्षण अनुमतिपत्र प्रदान,
- सन् १९९७ मा ७५० मेगावाट जलविद्युत् क्षमताको म्भतवर्षे भ्लनप्लभभचप्लन च्मउयचत तयार,
- सन् १९९९ मा भः सम्पन्न,
- सन् २०११ मा नेपाल सरकारबाट कःभः सँगको :इग खारेज,
- सन् २०१२ फेब्रुअरीमा ऊर्जा मन्त्रालय र ऋत्न्ड बीच आयोजना विकासको समझदारी,
- अगस्ट २०१२ मा लगानी बोर्ड र ऋत्न्ड बीच आयोजना विकासको अर्को समझदारी,
- डिसेम्बर २०१७ मा ऋत्न्ड बाट प्रचलित एएब पोलिसीमा परियोजना अगाडि बढाउन नसक्ने जानकारी प्राप्त,
- मार्च २०१८ मा ऋत्न्ड द्वारा विभिन्न शर्तहरु 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 ।

३.४ बबई सिंचाइ आयोजना

सन् १९७५ मा IDA को सहयोगमा प्रारम्भिक अध्ययन, सन् १९७७ र सन् १९८० मा UNDP 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।

आयोजनाको लक्ष्य

बर्दिया जिल्लाको ३६००० हेक्टर कृषियोग्य भूमिमा सिंचाइ सुविधा पुऱ्याउने।

आयोजनाको अवधि

आ.व. २०४५/४६ मा शुरु 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

शुरु लागत अनुमान रू. २८७.३९ करोड रहेकोमा पछिल्लो संशोधित लागत रू. १८ अर्ब ९६ करोड रहेको छ।

आयोजनाको हालसम्मको उपलब्धि

- बबई नदीमा ३१५ मिटर लम्बाइको पुलसहितको बाँध निर्माण,
- बबई नदीमा ५५१ मिटर लम्बाइ र ३० क्यूमेक्स क्षमताको साइफन जडान,
- पूर्वी मूल नहर ३४.५ कि.मि. मध्ये करिब ३३.० कि.मि. रि-मोडेलिङ (लाइनिङ) सम्पन्न,
- पश्चिम मूल नहर 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. निर्माण
- शाखा नहरबाट प्रशाखा नहर (७ वटा- B2S1, B2S2, B2S4, B2S5, B2S7, B3S1, B3S5) गरी ४०.७ कि.मि., निर्माण
- 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 सिंचाइ सुविधा पुगेको,
- जग्गा अधिग्रहण तथा मुआब्जा वितरण कार्य,
- सिञ्चित क्षेत्र बचावट बबई नदीमा ११.२ कि.मि. सम्पन्न र बाँया 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 शुरु भएको,
- उपभोक्ता समितिको २ वटा भवन तयार भएको र थप १ को डिजाइन तयार भएको,
- बबई सिंचाइ आयोजनाको मोबाइल एप्स र वेबसाइट (www.babaiip.gov.np) तयार गरिएको।

समस्या तथा चुनौतीहरु

- स्वीकृत खरिद गुरुआयोजना बमोजिम बार्षिक बजेट विनियोजन नहुनु,
- हरेक वर्ष सात महिना नहरमा पानी सञ्चालन गर्नुपर्ने भएकाले बाँकी पाँच महिनामा नहर निर्माण कार्य गर्न मिल्ने
- जग्गा प्राप्तिमा सामाजिक तथा प्रक्रियागत जटिलता,
- राष्ट्रिय निकुञ्ज क्षेत्रभित्र मानव, मेसिनरी सामग्री ढुवानी तथा आवागमनमा जटिलता,
- नदीजन्य निर्माण सामग्री ढुङ्गा, गिट्टी, बालुवाको अभाव,
- बिजुली इन्टरनेट, टेलिफोन, सवारी साधन तथा अन्य आवश्यक स्रोत साधनको अपर्याप्तता,
- बाढी, भूक्षय, डुबान, 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,
- बेरूजु लागत कट्टामा समस्या,

३.५ सिक्टा सिंचाइ आयोजना

आ.व. २०६८/६९ मा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको रूपमा स्तरोन्नति गरिएको सिक्टा सिंचाइ आयोजना 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 बाट विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययन गरी निर्माण शुरु भएको थियो । प्रारम्भमा दातृ निकायहरुबाट 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 दातृनिकायहरुबाट 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 ।

आयोजनाको लक्ष्य

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

आयोजनाको अवधि

यो आयोजना औपचारिक रूपमा आ.व. २०६२/६३ मा शुरु भई आ.व. २०७१/७२ मा सम्पन्न हुने लक्ष्य राखिएकोमा सो अवधिमा सम्पन्न हुन नसकेको हुँदा आ.व.२०८५/८६ मा सम्पन्न हुने अपेक्षा गरिएको छ ।

आयोजनाको लागत

शुरुको आ.व. २०६३/६४ को गुरुयोजनाअनुसार लागत अनुमान रू. १२८० करोड रहेकोमा आ.व. २०७१/७२ मा गुरुयोजना संशोधनसँगै संशोधित लागत अनुमान रू. २५०२ करोड रहेको छ ।

हालसम्मको प्रगति/उपलब्धि

- पुल सहित ३१२ मि. लामो बाँध निर्माण
- ४५.२५ कि.मि. पश्चिम नहर निर्माण
- करिब ४० प्रतिशत शाखा उपशाखा प्रशाखा निर्माण कार्य सम्पन्न
- करिब २५ प्रतिशत धान उपादनमा वृद्धि भएको अनुमान
- ओवदी शमशेरगञ्जमा सिचाईका लागि सोलारबाट pump गरी सिचाई प्रारम्भ भएको ।
- सिंचित क्षेत्र संरक्षणका लागि नदी नियन्त्रणका कामहरु भएको,
- 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. रुख कटान भएको (तर ४५ कि.मि. रेखाङ्कन र शाखामा विवाद आएको,

मुख्य समस्या एवम् चुनौतीहरु

- गुरुयोजना संशोधनको कारण आयोजनाको Scope वृद्धि भएकाले निर्माण लागत र समय वृद्धि हुँदै गएको,
- प्राविधिक जनशक्तिको कमी (काम विशेष दक्ष जनशक्ति नभएको)
- ठेक्का व्यवस्थापनमा कठिनाइ,
- पर्याप्त बजेट विनियोजन नहुनु,
- अदालतमा गएका विषयहरु 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 विषयहरुको सम्बोधन नहुनु,
- आयोजनाको नहर क्षेत्रभित्र पर्ने जग्गा, घरटहरा आदिको मुआब्जा र क्षतिपूर्ति सम्बन्धमा समस्या,
- मुआब्जा वितरण कार्यमा विवाद हुनु, (पुरानो लालपुर्जा प्राप्त वनक्षेत्रको)
- माटो पग्लेर जाने र निरन्तर मर्मत गर्नुपर्ने
- 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 ।
- नहरलाई सडक ढलको रूपमा प्रयोग गरी अतिक्रमण भएको ।

३.६ उत्तर दक्षिण (कर्णाली) लोकमार्ग आयोजना

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 सिमिकोट सलिसल्ला खण्ड ५० कि.मि. र हिल्सा-सिमिकोट खण्ड (हुम्ला) ९५ कि.मि. सडक गरी कुल १४५ कि.मी. 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 रू. ४१० करोड रहेको

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 १३०.४ 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,
- सिमिकोट बजारक्षेत्रमा (६ कि.मी.) एलाइमेन्ट विवाद र मुआब्जा गर्न विभिन्न स्थानमा माग र त्यसको लागि राजनीतिक दबाव,निर्माण कार्य अवरुद्ध ,
- छ्यारे भीरमा कतैबाट Compressor ढुवानी गर्न नसकेर हालसम्म विस्फोटनको कार्य शुरु गर्न नसकेको,
- वर्षको जम्मा ५ महिना मात्र निर्माण सामग्रीको ढुवानी गर्न सकिने अवस्था,
- अनुगमनमा कठिनाई हुनु,

- दरबन्दीअनुसार जनशक्ति प्राप्त हुन नसक्नु,
- सडकको धेरैजसो रेखाङ्कन गोरेटो तथा घोडेटो हुँदै जाने भएकोले निर्माण कार्यमा कठिनाई हुन गएको ।

३.७ रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना

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

आयोजनाको लक्ष्य

पूर्व-पश्चिम रेलमार्ग र सो को लिङ्क, काठमाण्डौ (पोखरा रेलमार्ग, काठमाण्डौ-वीरगन्ज रेलमार्ग लगायत अन्य रेलमार्ग एवम् मुख्य-मुख्य शहरहरुमा मेट्रो रेलको अध्ययन तथा निर्माण गर्ने,

आयोजनाको अवधि

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

आयोजनाको लागत

कुल लागत हाल यकिन नभएको (बर्दिवास-निजगढ खण्डको रेलमार्गको लागत रू. ७० अर्ब ६९ करोड रहेको

हालसम्मका उपलब्धिहरु

- निजगढ बर्दिवास खण्डमा ४४ किमि ट्र्याक बेड निर्माण भएको र १२ वटा पुलको फाउण्डेशनको कार्य ८० प्रतिशत सम्पन्न भएको, १ वटा पुल निर्माण भएको तथा १ वटा सम्पन्न हुने अन्तिम अवस्थामा रहेको ।
- बर्दिवासदेखि लालबन्दी ३० कि.मि. तथा लालबन्दी देखि निजगढसम्म करिब १० कि. मि.ट्र्याक वेड निर्माण कार्य सम्पन्न भएको र यस खण्डका करिब १७ ओटा पुल निर्माणको ठेक्का लागिसकेको र दुई ओटा पुल निर्माण भईसकेको
- काकडभिट्टा इन्डरवा रेलमार्गको ट्र्याकबेड तथा पुलहरुको ठेक्का ब्यवस्थापनको लागि मुआब्जा / जग्गा प्राप्ति सम्बन्धि कार्य भैरहेको
- भारतीय पक्षबाट विरगंज काठमाडौं रेलमार्गको प्रारम्भिक अध्ययन प्रतिवेदन बुझाइसकेको र विस्तृत अध्ययन कार्यको लागि भारतीय पक्षसंग सम्झौता हुने प्रकृत्यामा रहेको
- विजलपुरा बर्दिवास खण्डको रेलमार्ग निर्माणको लागि जग्गा प्राप्ति गर्ने कार्य भैरहेको छ

आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका प्रमुख समस्या

- EIA स्वीकृतिपश्चात् वन क्षेत्रमा काम गर्न भोगाधिकार तथा रुख कटानी स्वीकृतिसम्बन्धी लामो र भ्रन्कटिलो प्रक्रिया, नियमावली स्वीकृत हुनुभन्दा अगाडिको EIA समेत नेपालीकरण गर्नुपर्ने भएकोले लागत र समय बढेको,
- 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 कठिनाई ।

३.८ उत्तर दक्षिण (कोशी) लोकमार्ग

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

आयोजनाको लक्ष्य

आयोजनाको कार्यक्षेत्र खाँदवारीदेखि किमाथाङ्कासम्म जम्मा १६२ कि.मि. टूयाक खोली स्तरोन्नति गर्ने ।

आयोजनाको अवधि

आ.व. २०६५/६६ देखि २०८०/८१ सम्म

आयोजनाको लागत

शुरु लागत अनुमान रू. ५१५ करोड रहेकोमा संशोधित लागत रू. १६२० करोड रहेको छ ।

आ.व. २०७६/७७ को वार्षिक प्रगति स्थिति

यस आयोजनाका लागि आ.व. २०७६/७७ मा संशोधित रू. ८४ करोड विनियोजन गरिएकोमा रू. 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 ।

आयोजनाको हालसम्मको उपलब्धि

आ.व. २०७३/७४

- विभिन्न खण्डमा ३१ कि.मि. टूयाक खोल्ने, ७ कि.मि. ग्राभेलिङ गर्ने र ८.६ कि.मि. को गेबियन बाल लगाइएको, समष्टिगत रुपमा १०७.५ कि.मि. टूयाक खोलिएको र ५४ कि.मि. ग्राभेलिङ गरिएको,
- खाँदवारीदेखि पाथिभरासम्मको टूयाक खोल्ने कार्यसमेत भैरहेको ।

आ.व. २०७४/७५ को उपलब्धि

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

आ.व. २०७५/७६ को उपलब्धि

९ कि. मि. टूयाक 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. टूयाक खुलेको र ६८ कि.मि. ग्राभेल भएको, बाँकी १४ कि.मि. को टूयाक खोल्ने कार्य नेपाली सेनाबाट भइरहेको छ ।

ठेक्कासम्बन्धी विवरण

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

समस्या तथा चुनौतीहरु

- टूयाक खोल्ने क्रममा चेपुवा किमान्थाङ्का खण्डमा रेखाङ्कनको विवादले निर्माण कार्य अवरूद्ध हुनु,
- यस योजनाको करिब ११२ कि.मि. भूभाग मकालु वरूण राष्ट्रिय निकुञ्जको मध्यवर्ती क्षेत्रमा पर्ने र पुल निर्माणमा EIA स्वीकृतिको चरणमा रहेको तर हालसम्म स्वीकृत नभएकोले मकालु वरूण राष्ट्रिय निकुञ्जको क्षेत्रभित्र सडक तथा पुल निर्माण कार्यमा अवरोध भएको,

- वि.सं. २०७६ सालको निरन्तर वर्षाको कारणले बाढी, पहिरो गई बाटो अवरूद्ध भएकोले निर्माण सामग्री ढुवानी तथा स्ट्रक्चरल निर्माण कार्यमा समस्या भएको,
- खाँदबारीदेखि नुमसम्म कालोपत्रे गर्ने कार्यको लागि लगतकट्टाको काम पूर्ण रुपमा हुन नसकेको,
- IEE को काम भइरहेकोले ठेक्का प्रक्रियामा जान विलम्ब भएको,
- दरबन्दीअनुसार जनशक्ति प्राप्त हुन नसक्नु र विस्फोटक पदार्थको अभाव हुनु ।
- प्राविधिक कर्मचारीको कमी,
- ठाउँ ठाउँमा जग्गा मुआब्जा सम्बन्धि विवाद उठ्ने गरेको,

आयोजनाहरुको बर्तमान तथ्यगत प्रगति विवरण

आयोजनाको नाम	प्रारम्भ भएको आ.व.	सम्पन्न हुने आ.व.	संशोधित अनुमानित लागत रु. करोडमा	आ.व. २०७६/७७ सम्मको प्रगति		समष्टिगत प्रगति	
				भौतिक	वित्तीय	भौतिक	वित्तीय
हुलाकी लोकमार्ग आयोजना	२०६६/६७	२०७९/८०	रु.२५ अर्व	६५	६०		
भेरी बबई डाइभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना	२०६८/६९	०७९/०८०	रु.३३ अर्व १९ करोड ६६.४२ लाख			४९.५	३८.९६५
पश्चिम सेती जलविद्युत आयोजना			२७३८५				
बबई सिंचाइ आयोजना	२०४५/४६	२०७९/८०	१८९६	६१	६०.११	५६.६१	५२.६१
सिक्टा सिंचाइ आयोजना	२०६१/६२	०७७/७८	२५०२	७५.८६	६९.२७	७०.९०	
उत्तर दक्षिण (कर्णाली) लोकमार्ग आयोजना	२०६५/६६	२०७९/८०	४१०	८५	८३		
रेल्वे तथा मेट्रो विकास आयोजना	२०६६/६७		७०६१	७८	७३		
उत्तर दक्षिण (कोशी) लोकमार्ग	२०६५/६६	२०८०/८१	१६२०	७१	७६		

- प्रगति विवरण सम्बन्धित आयोजनाबाट प्राप्त विवरणको आधारमा तयार गरिएको ।

परिच्छेद -४

उपसमितिको स्थलगत अनुगमन तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम

राष्ट्रिय सरोकार तथा समन्वय समितिको मिति २०७८/६/१९ को बैठकले उपसमितिहरूलाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको स्थलगत अवलोकन गर्न र सो को व्यवस्थापन गर्न समिति सचिवालयलाई निर्देशन दिएको थियो भने उपसमितिको मिति २०७८/०६/२० गते बसेको बैठकले समेत राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको स्थलगत अनुगमन गर्ने निर्णय गरेको थियो । यसै सन्दर्भमा बबई सिँचाई आयोजना, सिक्टा सिँचाई आयोजना, हुलाकी राजमार्ग, भेरी बबई डाईभर्सन तथा मिति २०७८/७/७ को सम्माननीय अध्यक्षज्यू स्तरय निर्णय अनुसार उपसमिति ग को कार्यक्षेत्र अन्तर्गत रहेको रानी, जमरा, कुलरिया सिँचाई आयोजना समेतको स्थलगत अवलोकन तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम अनुगमन मिति २०७८/०९/०६ देखि २०७८/०९/१० गतेसम्म निम्न बमोजिमका माननीय सदस्यज्यूहरू र कर्मचारीहरू संलग्न रहेको स्थलगत अनुगमन टोलीले सम्पन्न गरेको थियो ।

स्थलगत अनुगमनमा संलग्न माननीय सदस्यहरू तथा कर्मचारीहरू :-

मा. शेखर कुमार सिंह संयोजक

मा. उदया शर्मा पौडेल सदस्य

मा. कोमल वली सदस्य

मा. राम लखन चमार सदस्य

शाखा अधिकृत नारायण बहादुर कार्की

नायव सुब्बा मुना रेग्मी

आयोजनाको स्थलगत अनुगमन तथा अन्तरक्रिया सम्बन्धि विवरण

४.१ सिक्टा सिँचाई आयोजना

अनुगमन गरिएको स्थल: पश्चिम नहर

- राप्ती नदीको अवैयामा बाँध बाँधेर शुरु भएको पश्चिम नहर
- आयोजना शुरु भएको वर्ष - २०६२/६३
- सम्पन्न हुने वर्ष - २०८५/८६ (संशोधन अनुसार)
- शुरु लागत अनुमान- १२ अर्ब ८० करोड
- संशोधित लागत अनुमान- २५ अर्ब २ करोड
- आयोजना सुरु भएदेखि हालसम्मको भौतिक प्रगति - ७०.९०

- आयोजना सुरु भएदेखि हालसम्मको खर्च- १६ अर्ब ७३ करोड
 - पश्चिम टेल- जेठी खोलामा टिटोरिया शाखाको लागि साइफन तयार भएको
- आयोजनाको हाल सम्मको उपलब्धि¹**

- ४५.२५ कि.मि. पश्चिम नहर निर्माण,
- करिब ४० प्रतिशत शाखा, उपशाखा, प्रशाखा निर्माण कार्य सम्पन्न,
- करिब २५ प्रतिशत धान उपादनमा बृद्धि भएको अनुमान,
- ओवदी शमशेरगञ्जमा सिचाईका लागि सोलारबाट pump गरी सिचाई प्रारम्भ भएको,

सिक्टा सिँचाई आयोजना पश्चिम नहरको स्थलगत अनुगमन एवं अन्तरक्रियाबाट प्राप्त विवरण:

- बाँके राष्ट्रिय निकुञ्ज क्षेत्रभित्र पर्ने नहरको भागमा काम गर्न जंगली जनावरको आक्रमणबाट कर्मचारी एवं कामदारको असुरक्षा रहेको,
- बाँके राष्ट्रिय निकुञ्ज भित्र रहेको चुरेबाट बगी आउने झुरी खोला, गदौली खोला, सुख्खाद, मुगुवा खोला, झिमरी खोला, खैरी खोला, बागशाला लगायतका निकुञ्ज, आरक्ष एवं मध्यवर्ती क्षेत्रका अन्य विभिन्न खोला खोल्साले बगाई ल्याएको गिटी बालुवा खोलामा जंगलको सतहभन्दा माथि हुने गरी थुप्रिएको र खोलाको सतह बढी खोलाहरुले आफ्नो साविकको बग्ने बाटो परिवर्तन गरी खोलाको पानी मूल नहरमा पसेको र मूल नहरको संरचनामा क्षति पुगेको। रुख बिरुवा रहेको जमिनभन्दा खोला बग्ने भाग अग्लो देखिएको,
- स्केप केनलबाट पनि उक्त खोलाबाट आउने बाढीको पानी नहर cross नहुने अवस्था रहेको ।
- निकुञ्जभित्रको खैरी खोलाले २ देखि ८ कि.मि सम्म गाँउ र नहरमा क्षति गरेको ।
- मुगुवा खोलाको पनि नहरमा over top बाट पानी cross हुन सक्ने अवस्था रहेको र मुल नहरमा क्षति पुर्याएको ।
- शमशेरगञ्ज ओवदी नजिकबाट नहर क्षेत्रमा घुलनशील माटो रहेकोले उक्त क्षेत्रमा नहरको भौतिक संरचनामा क्षति पुगेको देखिएको ।
- भौतिक संरचनाको मर्मत गर्नुपर्ने स्थानमा निकुञ्ज क्षेत्रभित्रको खोलाबाट ढुगां, बालुवा, गिटी ल्याएर मर्मत गर्न अनुमति नदिने गरेकोले निकुञ्ज नहरको निर्माण लागतमा र मर्मतमा समस्या देखिएको ।

- नहरको हाल सिँचाई नगर्ने ढकेरी र बालपुर क्षेत्रले सिँचाईको माग अवस्था रहेको ।
 - करिब ३५+६०० चेनेजमा रहेको खोला र किरन नालामा कजवेमा समस्या रहेको ।
 - मूल नहर निर्माण भएको भएतापनि शाखा , प्रशाखा नहरका निर्माण नभएकोले किसानको लक्षित क्षेत्रमा सिँचाई पुर्याउन कठिनाई रहेको ।
 - राजपत्राङ्कित श्रेणीका काम गर्ने ५० प्रतिशत कर्मचारी माग उपलब्ध रहेको र कर्मचारीको चाँडो चाँडो सरुवा हुने गरेको ।
 - नहरको बिच बिचमा विभिन्न घाँसपात विरुवा रहेको र विभिन्न स्थानमा भौतिक संरचनामा क्षति पुगेको देखियो ।
- मुआब्जाको समस्या नहर निर्माणमा रहेको ।

समस्या समाधानका उपायहरू:

- निकुञ्जभित्र रहेका नहरलाई प्रभावित गर्ने खोलाहरूले वर्षेनी बगाई ल्याउने ढुंगा, गिटी, बालुवा बार्षिक रुपमा निकुञ्जले उपयुक्त व्यवस्थापन गरी खोलाको पानी नदीमा नआउने गरी व्यवस्था गर्न रुख विरुवा रहेको जमिनको भागभन्दा खोलाको भाग होचो बनाउन निकुञ्जले नदी नियन्त्रण एवं व्यवस्थापनको कार्य गर्नुपर्ने ।
- नहर निर्माण एवं मर्मतको लागि आवश्यक पर्ने ढुगां, गिटी, बालुवा निकुञ्ज क्षेत्रबाट नहरलाई क्षति पुर्याउने खोलाबाट ल्याउने प्रबन्धको लागि आयोजना र निकुञ्जको सहकार्य हुनुपर्ने जसले गर्दा नहरको लागि चाहिने ढुंगा, गिटी, बालुवा सहज उपलब्ध भई लागतमा कमी आउन सक्ने ।
- नहर निर्माणका क्षेत्रमा निर्माण गर्नुपर्ने किनारानाला लगायतका आवश्यक स्थानमा मानवीय आवागमन सहज बनाउन कजवेको निर्माण गर्नुपर्ने ।
- नहरलाई समय समयमा सफा गरी क्षति पुगेको स्थानमा मर्मत गर्नुपर्ने ।
- मुआब्जा एवं ईस्टिमेटले नसमेटिएका क्षेत्रमा माग भई आएको सिँचाईको मागलाई आयोजनाको क्षमता सम्भाव्यतालाई मध्यनजर राख्दै सरोकारवालाहरूसगँ सहकार्य एवं समन्वय गरी समयोचित रुपमा समाधान गर्ने ।
- शाखा प्रशाखा नहर निर्माणको कार्यलाई तीव्रता दिनुपर्ने
- राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा कार्यरत कर्मचारीलाई चाँडो सरुवा गर्ने तथा पदपूर्ति नगरिने कार्यको अन्त्य गरिनुपर्ने ।

आयोजना सम्बन्धमा उपसमितिका सुझावहरु:

सिक्टा सिँचाई आयोजनाको सम्बन्धमा गरिएको स्थलगत अध्ययन अवलोकन तथा सरोकारवाला पक्षहरुसँगको छलफल एवं अन्तरक्रिया पश्चात् उपसमितिले आयोजनाका सम्बन्धमा देहाय बमोजिमको निर्देशन दिन समिति समक्ष अनुरोध गरेको छ -

- आयोजनाको डि.पी. आर. अनुसारको तोकिएको गुणस्तर एवं समयमा आयोजनामा बाकी रहेका मूल नहर र शाखा प्रशाखाको निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न आयोजना तथा उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

- आयोजनालाई प्रत्यक्ष एवं परोक्ष रूपमा असर पुर्याउने निकुञ्ज भित्रका नदी खोला खोल्साको नियन्त्रण गरी खोलाको सतहलाई वनजंगल, रुख विरुवा रहेको सतहभन्दा होचो बनाउन आवश्यक नदी ब्यबस्थापन गर्न बर्दिया राष्ट्रिय निकुञ्ज र वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

- आयोजना क्षेत्रभित्र नदीमा थुप्रिएको ढुङ्गा, बालुवाको उचित ब्यबस्थापन गरी आयोजना निर्माणका लागि सो प्रयोग गर्न दिन साथै सिँचाई आयोजनाको संरक्षण एवं निर्माण कार्यमा सहयोगको लागि सम्बन्धित आयोजनालाई समन्वय गर्न एवं वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई सहयोग गर्न निर्देशन दिने ।

४.२ रानी, जमरा, कुलरिया सिँचाई आयोजना

अनुगमन गरिएको स्थल: रानी, जमरा, कुलरिया सिँचाई आयोजना, कैलाली

कर्णाली नदीको दाँया साइड इन्टेक (चिसापानी पुल भन्दा १२० मी. बाँध बाधेर शुरु भएको नहर) शुरु भएको वर्ष २०६८/११/१६ मा स्वीकृत गुरुरोजना बमोजिम - आ.व.२०६७/६८ देखि आ.व.२०७४/७५

सम्पन्न हुने वर्ष २०७४/१२/१५ मा स्वीकृत अद्यावधिक गुरुरोजना बमोजिम- आ. व.२०७४/७५ देखि आ.व.२०८०/८१

सिँचित गर्ने जमिन सुरुको ईष्टमेट - १४,३०० हेक्टर ,

संशोधित सिँचीत क्षेत्र -३८,३०० हे.(रानी जमरा कुलरीया १४,३०० हे., लम्की विस्तार नहर ६,००० हे., पथरैयादेखि कान्द्रा सम्म विस्तार नहर

डिजाइन परिमाण -१०० क्युवेक प्रति सेकेण्ड (सेटलिड बेसिन सम्म) ८० क्युवेक प्रति सेकेण्ड (सेटलिड बेसिन पछि)

कुलोको लम्बाइ - मुख्य कुलो ८.८७५ कि.मि.,

फिडर कुलो- १०.६ कि.मी.

लम्की विस्तार मुख्य कुलो-१४.६५ कि.मी.

बिद्युत उत्पादन - ४.७१ मेगावाट

लाभान्वीत घरधुरी : ३४,५८९

जनसंख्या : ३,५२,४३० जना

मूल नहर निर्माण कार्य

ठेकेदार : मारुसिन सिकाता कन्सट्रक्सन

सम्भौता मिति : २०६९।०८।०१,

शुरुको कार्य सम्पन्न गर्नु पर्ने मिति : २०७३।७।३०

सम्भौता रकम : ३ अरब १८ करोड ५१ लाख

हाल सम्म खर्च : ३ अरब ४ करोड २ लाख (९५.४५ %)

हालको निर्माण कार्य सम्पन्न गर्नु पर्ने मिति : २०७८।१।२८

लम्की बिस्तार

ठेकेदार : Kalika / Kumar JV

सम्भौता मिति : २०७३।०४।२३,

शुरुको कार्य सम्पन्न गर्नु पर्ने मिति : २०७५।३।३१

सम्भौता रकम : १ अर्ब ७९ करोड ३३ लाख

हालसम्म खर्च : १ अर्ब ६२ करोड ७९ लाख (९०.७८ %)

निर्माण कार्य सम्पन्न गर्नु पर्ने : २०७८।१।१९

इन्टेक गेट

ठेकेदार : Machhapuchre Metal , Pokhara.

सम्भौता मिति : २०७३।०३।०४, शुरुको कार्य सम्पन्न गर्नु पर्ने मिति : २०७६।०३।०४

सम्भौता रकम : १३ करोड ३९ लाख

हाल सम्म खर्च : १२ करोड ७१ लाख (९५.०० %)

निर्माण कार्य सम्पन्न गर्नु पर्ने : २०७८।०९।२२

अन्तर्राष्ट्रिय परामर्शदाता

परामर्शदाता : JV of ERMC - EPTISA in association with Sub-Consultant GEOCOM International and Tech Studio of Engineering

सम्भौता मिति : २०२१ मे १९,

सम्भौता रकम : १३,३५,६९,९५५.००

सम्भौताको अवधि: २०२३ डिसेम्बर ३०

कार्य शुरु : २०२१ अगस्ट १

आयोजनाको हालसम्मको उपलब्धी^२ -

-आयोजनाको हालसम्मको कूल खर्च: रु १४,७९,७६,०५,०००

- कूल भौतिक प्रगति: ५३.५ %

- कूल वित्तीय प्रगति: ५३.४२ %

स्थलगत अनुगमन एवं अन्तरक्रियाबाट प्राप्त विवरणहरु:

- जग्गाको मूल्य वृद्धि भएसँगै मुआब्जा वितरणमा समस्या,
- ऐलानी जग्गाको मुआब्जा वितरणमा समस्या,
- कर्णाली नदीमा आएको बाढीले क्षति पुगेको नहरका भागहरूको तत्काल मर्मत गर्नुपर्ने
- यस आयोजनाको ईन्टेकभन्दा तलबाट छुट्टिएको कर्णाली नदि र गेरुवा नदीमध्ये गेरुवा नदी बर्दिया राष्ट्रिय निकुञ्ज क्षेत्रमा पर्ने भएकोले सो नदीबाट ढुङ्गा गिटी वालुवा नझिकिएकोले नदीले साविकको बहाव परिवर्तन गरी सम्पूर्ण पानी यस आयोजनाले सिंचित गर्ने क्षेत्र कर्णालीतर्फबाट बग्ने गरेकोले आयोजनाबाट सिंचित जमिन, मानव वस्ती र नहरलाई नै क्षति पुग्ने गरी बाढी आएकोले बसन्त क्षेत्र, भुराखानी, शाहिपुर, सत्ती क्षेत्रमा व्यापक रूपमा क्षति पुर्‍याएको ।
- कर्णाली नदीमा आएको बाढीले शाहीपुर क्षेत्रबाट कर्णाली नदी तटबन्ध फुटाई सत्ती क्षेत्र, धनसिँपुर वस्ती विनाश गरेको, सत्ती क्षेत्रमा हुलाकी राजमार्गको करिब २०० मि. सडक बगाएको
- शाहीपुर क्षेत्रबाट कर्णाली नदी तटबन्ध फुटाइ मानव वस्तीमा प्रवेश गरेको र सो स्थानमा तत्काल नदी नियन्त्रण नगरिएमा आगामी दिनमा ठूलो जनधनको क्षति हुने अवस्था विद्यमान रहेको
- आयोजनामा कार्यरत कर्मचारीको समयावधि नपुग्दै सुरुवा हुने गरेको ।
- आयोजनाबाट उत्पादन हुने विद्युत प्रसारण लाइनका लागि रुख कटान गर्न नसकिएको ।

समस्या समाधानका उपायहरू

- देशभरी नै लागू हुनेगरी ऐलानी र नम्बरी जग्गाको मापदण्ड तयार गरी मुआब्जा वितरण कार्य गर्नुपर्ने,
- राष्ट्रिय निकुञ्ज र मध्यवर्ति क्षेत्रमा बग्ने गेरुवा नदीमा रहेको ढुङ्गा, गिटी, वालुवा कर्णाली नदी नियन्त्रणका लागि प्रयोग गरेमा गेरुवा नदी साविकको बहाव क्षेत्रमा फर्कन सक्ने साथै नदि नियन्त्रण कम लागतमा सम्पन्न हुने र कर्णाली नदीले आयोजना एवं सिंचित क्षेत्रमा गर्ने क्षति न्यून गर्न सकिने भएकाले सम्बन्धित निकायले सो तर्फ ध्यान दिनुपर्ने,
- कर्णाली नदीमा मिति २०७८/०७/ ०३ गते आएको बाढीले जगतपुरक्षेत्रबाट बाढी प्रवेश गरी नहर र कटापे बजारतर्फको क्षति पुगेको,
- शाहीपुर क्षेत्रबाट बग्ने कर्णाली नदीमा तटबन्धको कार्य तत्काल गर्नुपर्ने, आयोजनामा कार्यरत कर्मचारीको सुरुवा प्रणालीलाई व्यवस्थित गर्नुपर्ने,
- नहरको उपभोक्ताहरूलाई नहरप्रतिको अपनत्वभाव जगाउने किसिमका कार्यक्रम नहर व्यवस्थापनले सञ्चालन गर्नुपर्ने,

- आयोजनाबाट उत्पादन हुने विद्युत प्रसारण लाईनका लागि रुख कटान गर्न सम्बन्धित निकायले अनुमति प्रदान गर्नुपर्ने सोका लागि कुनै कानूनी बाधा भए कानूनमा समेत समसामयिक संशोधन गर्नुपर्ने ।

आयोजना सम्बन्धमा उपसमितिका सुझावहरु:

रानी, जमरा, कुलरिया सिँचाई आयोजनाको सम्बन्धमा गरिएको स्थलगत अध्ययन अवलोकन तथा सरोकारवाला पक्षहरूसँगको छलफल एवं अन्तरक्रिया पश्चात उपसमितिले आयोजनाका सम्बन्धमा देहाय बमोजिमको निर्देशन दिन समिति समक्ष प्रस्ताव गरेको छ ।

-आयोजनाको डि.पी. आर. अनुसारको तोकिएको गुणस्तर एवं समयमा आयोजनामा बाँकी रहेका मूल नहर र शाखा प्रशाखाको निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न आयोजना तथा ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

-आयोजनालाई प्रत्यक्ष एवं परोक्ष रूपमा असर पुर्याउने निकुञ्ज भित्रका नदि खोला खोल्साको नियन्त्रण गरि खोलाको सतहलाई वनजंगल, रुख विरुवा रहेको सतहभन्दा होचो बनाउन आवश्यक नदि व्यवस्थापन गर्न बर्दिया राष्ट्रिय निकुञ्ज र वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

- शाहीपुर क्षेत्रबाट कर्णाली नदी तटबन्ध फुटाई मानव बस्तीमा नदी प्रवेश गरेको र सो स्थानमा तत्काल नदी नियन्त्रण गर्न सम्बन्धित निकायले तटबन्धको कार्य तत्काल गर्न आवश्यक स्रोत साधनको व्यवस्था गर्न ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाहरुको लागि लागु हुने छुट्टै कानून तर्जुमा गर्न गराउन र उद्देश्य अनुरूप आयोजनालाई सम्पन्न गर्न गराउनको लागि एक संयन्त्र निर्माण गरी सो संयन्त्रमार्फत आयोजना संचालन गर्ने व्यवस्था मिलाउन नेपाल सरकारलाई निर्देशन दिने ।

४.३ बबई सिँचाई आयोजना

अनुगमन गरिएको स्थल-पुर्वी नहर

शुरु भएको वर्ष- आ.व.२०४५/४६

सम्पन्न हुने वर्ष - आ.व. २०८२/८३

सिँचित गर्ने जमिन- ३६ हजार हेक्टर

भेरी बबई डाईभर्सनबाट थपहुने कमाण्ड क्षेत्र- १५००० हेक्टर गरी जम्मा ५१००० हेक्टर

शुरु लागत - २८७.३९ करोड

गुरु योजनाको लागत अनुमान- १८ अर्ब ९६ करोड ३० लाख ४४ हजार

बबई नदीमा बाँध बाधेर शुरु भएको नहर

पूर्वी टेल मान खोलामा बाँसगढीमा रहेको ।

आयोजनाको हालसम्मको उपलब्धी^३ -

-बर्दिया जिल्लाको ३६ हजार हेक्टर कृषियोग्य भूमिमा बा-है महिना सिँचाई सुविधा पु-याई कृषि उत्पादन उत्पादकत्वमा वृद्धि गरी कृषकहरुको जीवनस्तर उकासी बर्दिया तथा आसपासको पहाडी जिल्लाकासाथै देशकै खाद्यान्न आपूर्तिमा टेवा पु-याउने उद्देश्य भएको यस आयोजनाको हालसम्मको उपलब्धि

जग्गा अधिग्रहण- ४२३.४७ हेक्टर

पूर्वी मूल नहर निर्माण कार्य- ३४ कि.मि., जम्मा ७९.६० कि.मि.

शाखा /उपशाखा/प्रशाखा निर्माण कार्य -२०९.३८ कि.मि.

सिँचित क्षेत्र - २३,६०० हेक्टर

कुल भौतिक प्रगति-५६.६१ प्रतिशत

वित्तीय प्रगति- ५२.६१ प्रतिशत

बबई सिचाई आयोजनाको स्थलगत अनुगमन एवं अन्तरक्रियाबाट प्राप्त विवरणहरु:

जग्गाको मुल्य वृद्धि भएसँगै मुआब्जा वितरणमा समस्या,

- राष्ट्रिय निकुञ्ज र मध्यवर्ति क्षेत्र लगायतका क्षेत्रमा ठेक्का लगाउने एवं निर्माण कार्यमा समस्या,
- ठेकेदारलाई ठेक्काको सम्झौताअनुसार कार्य गराउन पनि कठिनाइ परेको,
- नहर निर्माणका क्रममा आवश्यक पर्याप्त विद्युत र सञ्चार सुविधाको उपलब्ध नहुनु,
- टेण्डर प्रकृया जटिल भएको,
- कर्मचारीको समयवधि सुरुवा हुने गरेकोले आयोजना कार्यान्वयनमा समस्या परेको,
- यस क्षेत्रलाई कृषि Hub को रूपमा विकास गरेमा नहर विकासको क्रममा लिइएको उद्देश्य पूरा हुने,
- मूल नहर निर्माणको कार्य सम्पन्न हुने क्रममा रहेको भएतापनि नहरका शाखा/ उपशाखा/ प्रशाखा निर्माणका कार्यमा तीव्रता दिन नसकिएको,
- मध्यवर्ति क्षेत्रका जनतालाई निकुञ्जका कारणले सिँचाइ सुविधा उपभोगमा जटिलता,
- राष्ट्रिय निकुञ्ज क्षेत्रभित्र पर्ने नहरको भागमा काम गर्न जंगली जनावरको आक्रमणबाट कर्मचारी एवं कामदारको असुरक्षा रहेको साथै नहर प्रयोगका क्रममा निकुञ्जबाट आम नागरिकलाई मानवीय व्यवहार हुने नगरेको,

- विगतमा सुख्खा क्षेत्रको रूपमा रहेको यस क्षेत्रमा आशातित रूपमा वाली उत्पादन हुन नसकेको,
- समयमा मलखाद प्राप्त हुन नहुने गरेको,
- किसानले आफ्नो जमिनमा लगाएको रुख विरुवा समेत प्रयोग गर्न नपाउने अवस्था रहेको ।

समस्या समाधानका उपायहरू

- मुआब्जा वितरण समयमा गरिनुपर्ने,
- सम्झौता अनुसार कार्य गर्न/ गराउन नसक्ने ठेकेदारलाई कारवाही गर्नुपर्ने ।
- बबई सिँचाई आयोजनाले बर्दियाको स्वरूप फेरिएको भएतापनि उन्नत जातको वाली लगाउन कृषकलाई तालिम अभिमुखीकरण लगायतका कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्ने,
- सो क्षेत्रमा कृषिका आधुनिकीकरणको लागि कृषि विषयसँग सम्बन्धित कलेजको स्थापना गरिनुपर्ने,
- निकुञ्ज वरिपरि र मध्यवर्ति क्षेत्रमा वसोवास गर्ने बासिन्दाको लागि सम्बन्धित कानूनमा समसामयिक शंशोधन गर्नुपर्ने,
- नहरको उपभोक्ताहरूलाई नहरप्रतिको अपनत्वभाव जगाउने किसिमका कार्यक्रम नहर व्यवस्थापनले सञ्चालन गर्नुपर्ने,

आयोजना सम्बन्धमा उपसमितिका सुझावहरू:

बबई सिँचाई आयोजनाको सम्बन्धमा गरिएको स्थलगत अध्ययन अवलोकन तथा सरोकारवाला पक्षहरूसँगको छलफल एवं अन्तरक्रिया पश्चात् उपसमितिले आयोजनाका सम्बन्धमा देहाय बमोजिमको निर्देशन दिन समिति समक्ष प्रस्ताव गरेको छ ।

-आयोजनाको डि.पी. आर. अनुसारको तोकिएको गुणस्तर एवं समयमा आयोजनामा बाँकी रहेका मुल नहर र शाखा प्रशाखाको निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न आयोजना तथा ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

-आयोजनालाई प्रत्यक्ष एवं परोक्ष रूपमा असर पुर्याउने निकुञ्ज भित्रका नदी खोला खोल्साको नियन्त्रण गरि खोलाको सतहलाई वनजंगल, रुख विरुवा रहेको सतहभन्दा होचो बनाउन आवश्यक नदी ब्यवस्थापन गर्न बर्दिया राष्ट्रिय निकुञ्ज र वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

- शाहीपुर क्षेत्रबाट कर्णाली नदी तटबन्ध फुटाई मानव बस्तीमा नदी प्रवेश गरेको र सो स्थानमा तत्काल नदी नियन्त्रण गर्न सम्बन्धित निकायले तटबन्धको कार्य तत्काल गर्न आवश्यक स्रोत साधनको व्यवस्था गर्न ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाहरूको लागि लागू हुने छुट्टै कानून तर्जुमा गर्न गराउन र उदेश्य अनुरूप आयोजनालाई सम्पन्न गर्न गराउनको लागि एक संयन्त्र निर्माण गरी सो संयन्त्रमार्फत आयोजना संचालन गर्ने ब्यवस्था मिलाउन नेपाल सरकारलाई निर्देशन दिने ।

४.४ हुलाकी राजमार्ग अयोजना

अनुगमन गरिएको स्थान: दाङ्, बाँके, बर्दियाका केही खण्डहरू

दाङ् -९२ कि.मि: कल्यानकोट- गोवाडपया- गढवा,- राजपुर, गोठुवा

ठेक्का लागेको माग: ४० कि.मि., ठेक्का लाग्न बाकि:५२ कि.मि.

बाकेमा गोठुवा- कुम्मर- बेतहनी- नेपालगञ्ज- मानखवला- १०४ कि.मि.

ठेक्का लागेको-६५ कि.मि, ठेक्का लाग्न बाकि- ३९ कि.मि.

बर्दिया- मानखोला- गुलरिया- वेलावाचैक- कर्णाली- ८८ कि.मि.

उपलब्धीहरू:

दाङमा-

कालोपत्रे सम्पन्न- ४ कि.मि. ,कालोपत्रे हुन बाँकी: ३६ कि.मि

बाँकेमा:

कालोपत्रे सम्पन्न: ४४ कि.मि. ,कालोपत्रे हुन बाँकी -२१ कि.मि.

बर्दियामा:

कालोपत्रे सम्पन्न: ६२ कि.मि. ,कालोपत्रे हुन बाँकी: २६ कि.मि.

सडक निर्माणमा ठेक्का:६ वटा ,पुल निर्माणमा ठेक्का- ४ वटा

हुलाकी राजमार्गको स्थलगत अनुगमन एवं अन्तरक्रियाबाट प्राप्त विवरणहरू:

- रामपुर, खदैया ताल, बर्दिया, काठपुर, टरुवा बबईसम्म हुलाकी सडकको निर्माण सन्तोषजनक रहेको
- सडक निर्माणमा मुअब्जा क्षतिपुर्तिको माग अत्याधिक रूपमा रहेको, कसैको जग्गाको मुअब्जा नदिएको। कसैको जग्गा आफ्नो नभएको ।
- सडक विस्तारमा रुख कटानको समस्या रहेको ।
- नेपालगञ्ज पछाडि तर्फको राप्ती नदीमा पुल नहुँदा वर्षायाममा यातायातमा समस्या रहेको ।
- सडक विस्तारमा विद्युतका पोलसमेत बाधक रहेको ।
- मटेरियमा करिब ४०० मि. बाटोमा विवाद रहेको ।
- साविकको दामोदर रोड रहेको रामपुर खण्डमा सडक निर्माणमा स्थानीय र सडक विभाग बिचमा विवाद रहेको ।

समस्या समाधानका उपायहरू:

- सडकको सन्दर्भमा Line Alinment/ Central Line को विवादका बारेमा सरोकारवालाहरूसँग छलफल गरेर समाधान गर्नुपर्ने।
- सडक विस्तारमा रुख कटानको समस्या रहेकोले, राष्ट्रिय वन निकुञ्ज एवं मध्यवर्ति क्षेत्रमा रहेको समस्या समाधान गर्न सम्बन्धित निकायसँग समन्वय गरी आवश्यक परेमा कानूनमा समेत समसामायिक संशोधित गर्नुपर्ने, र रुख कटानको समस्या छिटो समाधान गर्नुपर्ने ।
- पुल नहुँदा आवागमनमा बाधा पुगेको सडक खण्डलाई पहिलो प्राथमिकता दिई पुल निर्माण गर्नुपर्ने ।

- कर्णाली नदीलाई नियन्त्रण गर्न गेरुवा नदीमा पानीको बहाव साविकको रूपमा फर्काउन निकुञ्ज सगँ समन्वय गरि कार्य गर्नुपर्ने साथै सो गेरुवा नदीको ढुंगा, गिटी, बालुवालाई कर्णाली नदी नियन्त्रणमा प्रयोग गर्नुपर्ने।
- विद्युत पोलले सडक विस्तारमा अवरोध गरेमा विद्युत प्राधिकरणले सो काममा सहयोग गर्नुपर्ने।
- मटेरिया र साविकको दामोदर राजपुर खण्डमा सडक निर्माणमा स्थानीय सरोकारवालासगँको सहमति र सहकार्यमा कार्य गर्ने।

४.५ भेरी बबई डाईभर्सन बहुउद्देश्यीय आयोजना

आयोजना स्थल: भेरी नदी चिप्ले खोल्सी नजिक बाँध बाधेर टनेल मार्फत बबईमा पानी खसाउने।

सुरुङ्गको लम्बाई: १२.२ कि.मि. , ४.२ मि. ब्यास गोलाई भएको सुरुङ्गबाट पानी बबईमा पानी खस्ने आयोजना सुरु वर्ष- आ.व २०७१/७२

आयोजना सम्पन्न हुने वर्ष: आ.व २०७९/८०

लागत- भेरी बबई डाईभर्सन ३३ अर्ब १९ करोड, ६६.४२ लाख

सिंचाई गर्ने क्षेत्र: ५१००० हेक्टर (बाँके, बर्दिया)

विद्युत उत्पादन: ४६.८ मे.वा.

भेरी बबई डाईभर्सन आयोजनातर्फ ३३ अर्ब १९ करोड ६६.४२ लाख

- ठेक्का सम्झौता रकम: १०अर्ब ५६ करोड ९७.३२ लाख
- सुरुङ्गको Final Inspection सम्पन्न गरी मिति २०७७-७-१७ मा Taking Over Certificate (TOC) जारी गरिएको र हाल सम्पन्न भएको
- हाल सम्मको खर्च: ९अर्ब ९२ करोड ८४ लाख

भेरी बबई डाईभर्सनमा बहुउद्देश्यीय आयोजनाको अन्तर्गतका मुख्य कार्यहरू:

सुरुङ्ग निर्माणतर्फ कार्य:

- हेडवर्क्स, सर्ज साफ्ट, पेनस्टक, पावरहाउसको सिभिल निर्माण कार्य;
- हाईड्रोमेकानिकल निर्माण तथा जडान कार्य;
- इलेक्ट्रोमेकानिकल निर्माण तथा जडान कार्य;
- प्रसारण लाइन निर्माण कार्य;
- वातावरण संरक्षण, सामाजिक सुधार तथा सामुदायिक सहयोग कार्य;
- जग्गा प्राप्ति कार्य।

कोरिडोर निर्माणतर्फ कार्य:

- भूमिगत/ लिफ्ट सिंचाई निर्माण;
- सिंचाई कुलो निर्माण तथा पुनर्स्थापना कार्य;
- सिंचित क्षेत्र तथा इन्टेक बचावट कार्य (तटबन्धन कार्य);

हाल सम्मका उपलब्धिहरुः⁴

- नेपालमा पहिलो पटक **Tunnel Boring Machine (TBM)** प्रयोग गरी सुरुङ्ग निर्माण भएको
- निर्माण सम्पन्न कृयाकलापहरु:
 - १२.२० कि.मि. लामो र ४.२० मिटर व्यास (Clear Opening) भएको सुरुङ्ग निर्माण कार्य
 - Tunnel inlet तथा outlet portal मा slope protection/stabilization गर्ने कार्य भएको
 - Access Road निर्माण गर्ने कार्य भएको
- Headworks Site मा Site camp निर्माण सम्पन्न भई office र quarter स्थापना, Laboratory, Crusher Plant, Batching Plant सम्पन्न भएको;
- दोश्रो चरणको Coffor Dam निर्माण भएको
- Headworks मा 6 bays Spillways मध्ये 2 bays सम्मको निर्माण कार्य भैरहेकोमा नदीमा बाढी आए पश्चात रोकिएको कार्य पुन संचालनमा आएको;
- Settling basin को लागि Excavation (Hard Rock Cutting) का साथै आर. सि. सि. ढलान कार्य सुचारु रहेको ;
- Headworks Site मा Diversion road सम्पन्न भएको
- चिप्ले खोल्सी Diversion निर्माणको पहिलो चरण सम्पन्न भई दोश्रो चरणको कार्यहरु भइरहेको।
- पावरहाउस निर्माण स्थलमा Excavation तथा Slope Stabilization गर्ने कार्य भइरहेको, Surge Shaft का लागि Access Road निर्माण तथा Excavation भइरहेको।

भेरी बर्ई डाईभर्सनमा बहुउद्देश्यीय आयोजनाको स्थलगत अनुगमन एवं अन्तरक्रियाबाट प्राप्त विवरणहरुः

- विश्वब्यापी महामारी कोभिड-१९ को प्रभावले आयोजनाको प्रगतिमा प्रतिकूल असर,
- निर्माण व्यवसायीको योजना र कार्यक्रम तालिका अनुसारको श्रोत व्यवस्थापन दक्षतामा कमी,
- ठूला यन्त्र, उपकरणको प्रयोग गर्नुपर्ने हुँदा सोको व्यवस्थापन तथा पैठारीमा समस्या रहेको,
- आयोजना निर्माण स्थलमा सुरक्षाको लागि सशस्त्र प्रहरीको टुकडी राखिदिन सम्बन्धित निकायमा २०७४ सालदेखि पटक पटक अनुरोध गरिएकोमा हालै मात्र प्रकृया अगाडी बढेको,
- आयोजना अवधि 75 प्रतिशत ब्यतित भई सक्दापनि कार्यमा भौतिक करिब 50 र वित्तिय प्रगति 39 प्रतिशत जति माग निर्माण हुने आयोजनाले लिएको लामो लक्ष्य एवं उद्देश्य हासिल हुने क्षेत्रमा अझ केही समय लाग्ने देखिएको छ,
- विद्युत उत्पादनका लागि Tunnel निर्माण भए पश्चात पनि अपेक्षाकृत रुपमा अगाडि नबढेको

⁴ आयोजनाबाट प्राप्त विवरणका आधारमा

- आयोजना कार्यालय एवं कर्मचारीको असुरक्षा साथै संरचानमा समेत स्थानीयबाट तोडफोड हुने गरेको गुनासो पाइयो,
- आयोजना क्षेत्रमा ऐलानी जग्गा प्राप्त मुअब्जा वितरणमा समस्या रहेको ,
- आयोजना क्षेत्रमा रहेको राष्ट्रिय निकुञ्जले वनक्षेत्रमा कार्य गर्दा प्रकृयागत तथा नीतिगत जटिलता आउने गरेको गुनासो एवं समस्या रहेको ,
- आयोजनामा कार्यरत कर्मचारीको समयावधि नपुग्दै सरुवा हुने गरेको एवं जटिल कार्यको प्रकृति अनुसार प्रोत्साहनको अवस्था उत्साहजनक नरहेको,
- बेरुजु फछ्यौट प्रतिशत 53.01 रहेको र आयोजनाको सफलतामा बाधकको रुपमा रहन सक्ने देखिएको,
- आयोजनामा राष्ट्रिय परामर्शदाताको अनुपस्थिति रहेको,
- आयोजना तोकिएको मिति, समय, र सम्झौताका प्रावधानअनुरूप सम्पन्न हुन नसकेको।

समस्या समाधानका उपायहरू:

- राष्ट्रिय गौरबको आयोजना र अन्य आयोजनाहरूको कार्यान्वयनको मापदण्ड, नीति, नियम तथा कार्यविधिहरूमा पृथक नीतिगत व्यवस्था गर्ने, आयोजना कार्यान्वयनमा आवश्यक पर्ने दक्ष जनशक्तिको दिगो व्यवस्थापनमा पहल गर्ने ।
- ऐलानी जग्गाको सन्दर्भमा स्पष्ट नीति र कार्यविधि सम्बन्धित माथिल्लो निकायबाट समयमा जारी हुनुपर्ने,
- आयोजनामा सुरक्षाको प्रत्याभूतिका लागि नीतिगत रुपमा नै आवश्यक सुरक्षा व्यवस्थाको प्रबन्ध गर्ने,
- राष्ट्रिय गौरबका आयोजनाहरू संचालनमा आवश्यक पर्ने उपकरणहरू/औजारहरू पैठारीमा सहज हुने खालको निश्चित नीति तथा मापदण्डको व्यवस्थाको पहल गर्ने,
- अध्ययन, अनुसन्धान एवं सुधार गर्दै Learning by doing को सिद्धान्तलाई समेत आत्मसात गर्दै प्राविधिक अध्ययन, अनुसन्धानमा राष्ट्रको लगानी एवं विज्ञहरूको समुचित व्यवस्थामा प्राथमिकता दिनुपर्ने,
- स्थानीयहरूको मागको समुचित सम्बोधन गर्दै विकास निर्माणका कार्य गर्नुपर्ने,
- आयोजनामा कार्यरत कर्मचारीलाई विभिन्न प्रकारका सेवासुविधा उपलब्ध गराई काम गर्ने कार्य वातावरण सृजना गर्ने ।
- आयोजना क्षेत्रमा ऐलानी जग्गा प्राप्ती मुअब्जा वितरणमा रहेको समस्यालाई तत्काल सम्बोधन गर्न सम्बन्धित निकायसँग समन्वय गरि अगाडी बढ्नुपर्ने,
- राष्ट्रिय निकुञ्जले वनक्षेत्रमा कार्य गर्दा आउने प्रकृयागत तथा नीतिगत जटिलतालाई सम्बोधन गर्न राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा वन मन्त्रालय सँग समन्वय गरि कार्य गर्नुपर्ने ।

आयोजना सम्बन्धमा उपसमितिको सुझावहरु:

भेरी बबई डाईभर्सनमा बहुउद्देश्यीय आयोजनाको सम्बन्धमा गरिएको स्थलगत अध्ययन अवलोकन तथा सरोकारवाला पक्षहरुसँगको छलफल एवं अन्तरक्रिया पश्चात् उपसमितिले आयोजनाका सम्बन्धमा देहाय बमोजिमको निर्देशन दिन समिति समक्ष प्रस्ताव गरेको छ ।

- आयोजनाको डि.पी. आर. अनुसारको तोकिएको गुणस्तर एवं समयमा आयोजनामा बाँकी रहेका निर्माण कार्य सम्पन्न गर्न आयोजना तथा उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने,

- भेरी बबई डाईभर्सनमा बहुउद्देश्यीय आयोजनाभित्र रहेको राष्ट्रिय ई प्रत्यक्ष एवं परोक्ष रूपमा असर गर्ने निकुञ्ज भित्रका नदी खोला खोल्साको नियन्त्रण गरी आयोजना सम्पन्न गर्न /गराउन टेवा पुर्याउने तर्फ रुख कटान, निर्माण कार्य एवं निर्माण सामाग्रीको आवश्यक उपलब्धता लगायतका कार्यमा ब्यबस्थापन सहयोग गर्न निकुञ्ज र वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने,

राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाहरुको लागि लागू हुने छुट्टै कानून तर्जुमा गर्न गराउन र उद्देश्यअनुरूप आयोजनालाई सम्पन्न गर्न गराउनको लागि एक संयन्त्र निर्माण गरी सो संयन्त्रमार्फत आयोजना संचालन गर्ने ब्यबस्था मिलाउन नेपाल सरकारलाई निर्देशन दिने ।

परिच्छेद -५ उपसमितिको विश्लेषण

५.१ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाले भोगेका साभ्ना समस्या :

१. आयोजनाको प्रयाप्त पूर्वतयारी नहुनु : अपरिपक्क आयोजनालाई राष्ट्रिय गौरवका आयोजना भनियो, घोषणा गर्दा खास आधार नलिइएका, राजनीतिक चाहानामा सिधै घोषणा भएको ।

२. जग्गा अधिग्रहण सम्बन्धी समस्या : पुर्जा नभएका तर जग्गा हकभोग गरिरहेका परिवारको घर जग्गा लगायतका क्षतिपूर्ति निर्धारणसम्बन्धी समस्या साथै जग्गाको मुआब्जा र घर टहराको मूल्याङ्कनका विषयमा स्थानीयहरुबाट उच्च रकम माग गरी अवरोध गर्ने गरेको,

३. 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,

४. स्रोत व्यवस्थापनसम्बन्धी समस्या : साधन स्रोतको सामयिक विनियोजन नहुनु, 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,

५. कार्यान्वयन मोडालिटी निश्चित गर्न लामो समय लगाएको : कतिपय आयोजनाहरुको लगानीको स्रोत र कार्यान्वयन मोडालिटी तय नभएको कारण त्यस्ता आयोजना कार्यान्वयनमा सुस्तता आएको, सार्वजनिक नीजी साभ्नेदारी, सरकार, मिश्रित, नेपाली स्रोतबाट, वैदेशिक स्रोतबाट कुन स्रोतबाट कुन मोडलमा संचालन गर्ने निर्णयमा पुग्न नसकेको कारण आयोजना अलपत्रमा परेको, जस्तै : पश्चिम सेती जलविद्युत् आयोजना, विद्युत् प्रसारण आयोजना, बुढीगण्डकी जलविद्युत् आयोजना ।

६. ठेक्का व्यवस्थापनमा समस्या : आयोजनाको साइट क्लियरेन्स नहुँदै ठेक्कापट्टा सम्बन्धी कार्य शुरु गरिँदा निर्माण व्यवसायीलाई समयमै Site Access र Site Possession दिन नसक्दा आयोजनाहरुको कार्य सम्भौतामा तोकिएको समयमा सम्पन्न नहुने एवम् पटक पटक म्याद थप गर्नुपर्ने हुँदा योजनाको लागत बढ्न गएको,

७. अनुगमन तथा मूल्याङ्कन : प्रभावकारी रुपमा निरन्तर अनुगमन तथा मूल्याङ्कन नहुँदा समेत आयोजनाको कार्य प्रभावित भएको, अनुगमन र नियन्त्रण अत्यन्त कमजोर रहेको । धेरै निगरानी निकाय आ आफ्नै सहजतामा रमाएर निगरानी गरेको, कर्मचारीमा छानविन गर्ने निकायसँग डराएर काम नगर्ने संस्कार देखिएको, एउटै काममा मंत्रालय, संसद, संसदीय समिति र अदालतको मात्र होइन संसदीय समितिहरुको फरक निर्णयले Conflict of Accountability देखिँदा आयोजना कार्यान्वयन निकाय को प्रति जवाफदेही हुने अन्योलता देखिएको ।

८) खरिद प्रकृया लामो र भ्रन्कटिलो भएको । सार्वजनिक खरिद र आयोजना व्यवस्थापनमा स्थानीय दक्षता कमी भएको, आधुनिक प्रविधिको कम उपयोग, सक्षम र पेशानिष्ठ निर्माण व्यवसायीको अभाव ।

निजहरु आफैले लिएको जिम्मेवारीप्रति गम्भिर नभएको, दण्ड र पुरस्कार पद्धति कमजोर रहेको । जोखिम व्यवस्थापन पद्धति बसी नसकेको ।

९. निर्माण सामग्रीसम्बन्धी समस्या : विष्फोटक पदार्थ, 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 ।

१०. जनशक्ति सम्बन्धी समस्या : जनशक्तिको उचित र प्रयाप्त उपलब्ध नगराउदा र पटक पटक सरुवा हुँदा आयोजनाको खर्च गर्ने क्षमतामा कमी आएको साथै समयमा नै सम्पन्न हुन नसकेको ।

११. समन्वयमा समस्या : आयोजना कार्यान्वयनको शुरुमै Master List बनाउँदा अर्थ मन्त्रालय लगायत सम्बद्ध सरोकारवाला निकायहरूसँग पर्याप्त समन्वय गर्न नसकेकोले बेलाबेलामा भन्सार जाँचपास, विदेशी मुद्रा सट्टी, 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, आयोजनाको शुरुदेखि स्थानीय जनसर्मथन र सहभागिता बनाउने तर्फ नलागेको ।

१२. खरिद गुरूयोजना संशोधनका कारण उत्पन्न समस्या : खरिद गुरूयोजनाको संशोधनहरु मूलतः आयोजना सम्पन्न हुने म्याद थप गर्न र कूल लागत वृद्धि गर्नमा केन्द्रित रहेको देखिन्छ भने केहीमा आयोजनालाई चरणगत रुपमा विभाजन गर्ने, नयाँ कम्पोनेन्ट थप गर्ने र आयोजनाको समग्र क्षमता विस्तार गर्ने कामहरु पनि भएका छन् । अर्कोतिर आयोजना कार्यान्वयन प्रक्रियामा अविश्वास पैदा भएको देखिन्छ ।

१३. कोभिड-१९ महामारीका कारण समस्या विश्वव्यापी रुपमा फैलिएको कोभिड-१९ का कारण गरिएको बन्दाबन्दी (लकडाउन) 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 ।

५.२ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा भएको ढिलाईमा जिम्मेवार देखिएका पक्षहरु :

१) आयोजनाको पर्याप्त पूर्व तयारी नगर्ने प्राविधिक र तयार नभएको योजना लागू गर्न हतार गर्ने नेता गण र योजना आयोग (कार्यस्थल तय नगरी ठेक्का गर्न हुँदैन)।

२) साधन श्रोतको सामयिक विनियोजन नगर्ने योजना आयोग र अर्थ मन्त्रालय ।

३) जनशक्तिको उचित र पर्याप्त खटन पटन नगर्ने सम्बन्धित मन्त्रालय । (जनशक्ति प्रक्षेपण र बिकासको जिम्मेवारी राष्ट्रिय याजनो आयोगमा रहेको)

४) बिकास रोकित गरी छानबिन बढाउने अनुसन्धान गर्ने निकाय र सो निकायसंग डराउने कर्मचारीको प्रवृत्ति

५) अन्तर निकाय समन्वय मजबुत नपार्ने सबै पक्ष, आयोजनालाई नसघाउने सबै सरोकारवाला ।

६) विष्फोटक पदार्थ, गिट्टी बालुवा जस्ता निर्माण सामग्री बारेको कमजोर राष्ट्रिय नीति ।

७) खरिद प्रकृया सरल र कम भ्रूणभटिलो नबनाउने खरिद ऐन । सार्वजनिक खरिद र आयोजना व्यवस्थापनमा स्थानीय दक्षता नबढाउने सम्बन्धित मन्त्रालय ।

८) निर्माण व्यवसायीको क्षमता अभिवृद्धितर्फ ध्यान नदिने व्यवसायी आफै र सो को सहजीकरण गर्नुपर्ने सरकार । दण्ड र पुरस्कार पद्धति लागू नगर्ने सबै पक्ष ।

- ९) जोखिम व्यवस्थापन पद्धति नबसकेकोमा राष्ट्रिय नीति र योजना व्यवस्थापन ।
१०) अनुगमन पद्धति विकास नगर्ने सबै सरोकारवाला । (अनुगमन घुमघाम भन्ने आम धारणां)

५.३ राष्ट्रिय गौरवकाका आयोजना समयमा सम्पन्न नहुंदा पर्ने प्रभाव

- १) अधुरा आयोजना उपयोगको लागि उपलब्ध नहुने र देश विकास को लक्षित प्रतिफल प्राप्त नहुने
२) समय बढनासाथ लागतमा बृद्धि हुन जान्छ । यसबाट बजेट व्यवस्थापनमा समस्या हुने, खास गरी बैदेशिक सहयोगका आयोजनामा थप रकम प्राप्त गर्न जटिल हुने ।
३. Client, Contractor / Consultants बिचको सम्बन्ध बिग्रने ।
४) कारवाहीमा जानु पर्ने भएकोले सम्बन्धित व्यक्तिहरुको वृत्ति विकास रोकियो
५) सरकार फेरिंदा प्राथमिकता फेरिन गई योजना अलपत्र हुने जोखिम रहने ।
६) विकास ढिला भई जनतामा वितृष्णा पैदा हुने र सरकार प्रतिको विश्वास घट्ने
७) सरकारको पूजीगत खर्च गर्ने क्षमता नबढ्ने ।
 द) लक्ष्य अनुरूप रोजगारी श्रृजना नहुने ।
 ९) नेपाली निर्माण व्यवसायी र परामर्शदाताको अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा प्रतिस्पर्धा गर्ने क्षमता बढन समय लाग्ने ।
१०) विकासोन्मुख देशको हैसियतमा पुग्न ढिलाई हुने आदि ।

परिच्छेद -६

निष्कर्ष तथा सुभाष

६.१ आयोजनाहरूलाई प्रभावकारी ढंगले सञ्चालन गर्नकालागि सुझावहरू

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूलाई निर्धारित समयमै सम्पन्न गरी पुर्वाधार विकास मार्फत् मुलुकको आर्थिक विकासमा टेवा पुर्‍याउँदै संवृद्ध नेपाल सुखी नेपालीको राष्ट्रिय आकांक्षा पूरा गर्न आयोजना छनौट, निर्माण, अनुगमन तथा मूल्याङ्कन लगायतका विविध चरणमा देखिएका समस्याहरू समाधानकालागि नीतिगत, संरचनागत एवं अन्य पक्षमा देहायबमोजिम सुधार गर्न आवश्यक देखिन्छ,-

नीतिगत तथा कानूनी पक्षमा गर्नुपर्ने सुधार:

- पर्याप्त आर्थिक विश्लेषण, वातावरणीय मूल्याङ्कन, लाभ-लागत विश्लेषण गरेर मात्र आयोजना छनौट पद्धतिको विकास गर्ने,
- राष्ट्रिय गौरवका आयोजना छनौट गर्नका लागि स्पष्ट मापदण्ड तय गर्ने,
- राष्ट्रिय गौरव के लाई भन्ने हो अवधारणा प्रष्ट गरेर लगानी कति लाग्छ, यसको Coverage, फाईदा पाउने वर्ग, मात्रा, प्रयोग गर्ने प्रविधी र उपलब्धता, नेपाली पहिचान, विशिष्टतालाई झल्काउने लगायतका आधार बनाई आयोजना छनौट गर्नुपर्ने।
- वन तथा निकुञ्ज क्षेत्रमा आयोजना सञ्चालन, जग्गा तथा घर टहराको मुआब्जा निर्धारण, रुख कटान, वातावरण संरक्षण, नदीजन्य पदार्थ तथा अन्य निर्माण सामग्रीको आपूर्ति, सार्वजनिक खरिद प्रकृया लगायतका विषयका कानूनहरू संसोधन गरी सरलीकृत गर्ने । साथै राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको सन्दर्भमा विशेष कानूनी व्यवस्था गर्ने,
- श्रावण महिनाभित्रै जिल्ला दर रेट तय गर्ने र पहिलो चौमास भित्रै सबै प्रकारका ठेक्काहरू अघि बढाइ बाँकि अवधिमा निर्माण कार्यमा केन्द्रित हुने पद्धति विकास गर्ने,
- सार्वजनिक खरीद प्रणाली र ठेक्कापट्टालाई बस्तुगत एवं बैज्ञानिक बनाउने गरी कानूनी व्यवस्था गर्ने, राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको हकमा बहुवर्षिय ठेक्का स्वीकृत पकृया सरलीकरण गर्ने, ठेक्का प्रस्ताव हालन लाग्ने समय लामो भएकाले सारभूत रूपमा घटाउने, ठेकेदारहरूको क्षमता अभिवृद्धि सम्बन्धि कार्यक्रम प्रस्ताव गर्ने, ठेकेदार /संघ संस्थाहरूलाई प्रोत्साहनको व्यवस्था गर्ने, आयोजना समयमा सम्पन्न नगर्ने ठेकेदारहरूलाई जरिवाना गर्ने र भविष्यमा कालो सूचिमा राख्न सक्ने गरि ठेकेदारले बढीमा ३ वटा ठेक्का लिन सक्ने लगायतका ठेक्का व्यवस्थापन प्रक्रिया सरल , सहज र छुट्टै हुने गरी खरीद एन संशोधन गर्ने,आयोजनाहरूको site क्लियरेन्स भएपछि कात्र ठेक्का पट्टा लगाउने।
- संघीय संसदमा विचाराधिन राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाको दुरततर निर्माण तथा विकासका सम्बन्धमा व्यवस्था गर्न बनेको विधेयक अविलम्ब पारीत गर्ने ।

संरचनागत सुधार:

- राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको छनौट, कार्यान्वयन, निरन्तर अनुगमन, निर्देशज एवं आवश्यक समन्वयका लागि एउटा अधिकारसम्पन्न प्राधिकरण निर्माण गर्ने वा राष्ट्रिय योजना आयोग वा लगानी बोर्डलाई सो सम्बन्धी नेतृत्वदायी संस्थाका सुरुवात अगाडि बढाउने,
- राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समितिमा चौमासिक रूपमा हुने राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको प्रगति विवरण सम्बन्धी छुलफललाई अझै प्रभावकारी ढंगले नियमित सुरुवात सञ्चालन गर्ने,

- प्रधानमन्त्री कार्यालयमा सञ्चालनमा ल्याइएको तत्काल समस्या समाधान कक्ष (एक्सन रूम) मार्फत् गरिने अनुगमन तथा निर्देशनलाई निरन्तरता दिने

कार्यसम्पादनमा गरिनुपर्ने सुधार:

- वार्षिक कार्यसम्पादन कार्ययोजना निर्माण गरी आयोजना प्रमुखहरूसँग वार्षिक कार्यसम्पादन करार संझौता गर्ने र सोको आधारमा दण्ड र पुरस्कारको व्यवस्था गर्ने,
- आयोजना खटिएका कर्मचारीहरूलाई आयोजना अवधिभर अनावश्यक रूपमा सरुवा नगर्ने
- आयोजना निर्माण कार्यलाई द्रुतता दिन २४ घण्टा काम गन सिफ्ट विभाजन गरी काम गर्ने व्यवस्था मिलाउने,
- कर्मचारीहरूको दक्षता, क्षमता नैतिकता र जवाफदेहिता सुनिश्चितता गर्ने ।
- सूचना प्रविधिको उपयोगलाई प्रभावकारी बनाउने
- भौतिक प्रगतिका आधारमा मात्र रकम निकास हुने र अन्तिम चौमासिकमा २५ प्रतिशत भन्दाबढी खर्च गर्न नपाइने व्यवस्था गर्ने,
- सडक, विद्युत, टेलिफोन, खानेपानी जस्ता विषयका आयोजना निर्माण गर्दा एकीकृत ठेकामा जाने व्यवस्था लागू गर्ने ।

अनुगमन तथा मूल्यांकन पद्धतिमा गरिनुपर्ने सुधार:

- मूल्यांकनका स्पष्ट सूचकहरू तयार पारी प्रविधिमा आधारित अनुगमन तथा पृष्ठपोषणको व्यवस्था गर्ने,
- आयोजनाको प्रभाव र असरको मूल्यांकन गर्ने पद्धतिको विकास गर्ने,
- कर्मचारीको का. स. मु. लाई मूल्यांकनको नतिजासँग आवद्धता कायम गर्ने,
- नागरिक नियन्त्रण र सहभागिताको सुनिश्चितता गर्ने,
- बजेट खर्च र वित्तीय जवाफदेहिता सम्बन्धमा जारी विभिन्न निर्देशिकाहरूको पूर्ण पालना गर्ने,
- राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको अन्तर निकाय समन्वय र सहजीकरणक र अनुगमन गर्नका लागि केन्द्रीयस्तरको समिति र प्रदेशस्तरको आयोजना संचालन तथा कार्यान्वयनमा देखिएका समस्या, बाधा अड्चन उत्पन्न भएमा सहयोग गर्नका लागि प्रदेशस्तरको सहजीकरण समिति गठन गरी आयोजना निर्वाध रूपमा संचालन हुने वातावरण बनाउने ।

अन्य विविध सुझावहरू:

- आयोजना छनौटमा सम्बन्धित मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग, अर्थ मन्त्रालय, प्रदेश सरकार वा स्थानिय तह, विकास साझेदारहरू तथा सरोकारवालाहरूबीच प्रभावकारी समन्वय गर्ने,
- मोविलाईजेशन पेशकी १० प्रतिशत भन्दाबढी नदिने व्यवस्था गर्ने,
- बैदेशिक सहायताका योजनाहरू पनि नेपालको लेखाप्रणाली अवलम्बन हुने पद्धति अवलम्बन गर्ने, आयोजनाहरूलाई सामयीक विनियोजन गर्ने साथै वैदेशिक स्रोतबाट प्राप्त हुने बजेटलाई समयमै प्राप्त हुने ब्यबस्था गर्ने,आयोजनागत आधारमा वित्तिय प्रोत्साहनको ब्यबस्था गर्ने, आयोजनाको खर्च गर्न सक्ने सामर्थ्य हेरी समकक्षी / पूरक कोषको ब्यबस्था गर्ने ।
- आयोजनाको ५ वर्षसम्मको मर्मतको जिम्मा निर्माण कम्पनीकै रहने व्यवस्था मिलाउने,
- आयोजनाहरूमा स्थानीयको सहभागिता सुनिश्चित गरी अपनत्व सृजना गराउने ।

६.२ निष्कर्ष

जुन उद्देश्यका साथ नेपाल सरकारले राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरू घोषण गरेको हो सो वमोजिम कार्यान्वयन हुन सकेमा हाल सञ्चालनमा रहेका २४ ओटा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरू सम्पन्न हुंदा सडक तथा हवाई पुर्वाधार, रेलमार्ग, जलविद्युत, सिंचाई, खानेपानी, पर्यटन लगायतका क्षेत्रमा पर्याप्त पूर्वाधारहरू निर्माण गरी मुलुक विकास र सम्वृद्धीको नयाँ युगमा प्रवेश गरेको हुनेछ र त्यस्ता पूर्वाधारहरू संवृद्ध नेपाल सुखी नेपालीको राष्ट्रिय आकांक्षा पूरा गर्ने माध्यामको रूपमा स्थापित हुनेछन् । यसर्थ प्रचुर प्राकृतीक स्रोतले सम्पन्न रहेको हाम्रो मुलुकमा स्थानीय स्रोतको प्रभावकारी परिचालन गर्दै आयोजना सञ्चालनमा देखिएका विविध पक्षका समस्याहरूको बुद्धिमत्तपूर्वक समाधानगरी निर्धारित समयमै आयोजना सम्पन्न गर्ने दिशामा सम्बन्धित सबै पक्ष सजग हुनु जरुरी छ । यसका लागि कानुनी तथा प्रकृयागत जटिलताहरू तत्काल हटाउने, आयोजनामा कार्यरत जनशक्तिलाई जिम्मेवार एवं उत्प्रेरित बनाउने, आयोजनाहरूमा स्रोतको सुनिश्चितता गर्ने, अनुगमनकारी निकायहरू चनाखो रहेर निरन्तर निगरानी एवं पृष्ठपोषण दिने, सरोकारवालाहरूबीच सुसमन्वय स्थापना गर्ने र विकासको पक्षमा राष्ट्रिय सहमती एवं नागरिकको समर्थन कायम गर्नुपर्ने हुन्छ ।