



संघीय संसद
प्रतिनिधि सभा
विकास तथा प्रविधि समिति

नारायणघाट-बुटवल सडकखण्डको स्थलगत अध्ययन अवलोकन भ्रमण

प्रतिवेदन

(२०७८ मंसिर ५, ६ र ७ गते)

२०७८



संघीय संसद सचिवालय, सिंहदरवार, काठमाडौं, नेपाल ।

फोन नं.: ०१-४२००४१९

URL: <http://www.parliament.gov.np>

Email: dtc@parliament.gov.np

विषयसूची

क्र.सं.	विषय	पेज नं.
१	पृष्ठभूमि	१
२	संसदीय भ्रमण टोलीको गठन र भ्रमण कार्यक्रम	१
३	स्थलगत भ्रमणको उद्देश्य	२
४	सडक आयोजनाको परिचय	२
५	स्थलगत भ्रमण र अन्तर्क्रिया कार्यक्रम	४
६	समस्या र चुनौतिहरू	७
७	सुझाव/निर्देशन	८
	अनुसूची-१ स्थलगत भ्रमण तथा अन्तर्क्रिया कार्यक्रम	११
	अनुसूची-२ आयोजनाको दुवै प्याकेजको वर्तमान अवस्था	१२
	अनुसूची-३ स्थलगत भ्रमण तथा अन्तर्क्रिया कार्यक्रमका केही तस्विरहरू	१३

संघीय संसद
प्रतिनिधि सभा

विकास तथा प्रविधि समिति

नारायणघाट-बुटवल सडकखण्डको स्थलगत अध्ययन अवलोकन भ्रमण प्रतिवेदन, २०७८

(मंसिर ५, ६ र ७ गते)

१. पृष्ठभूमि

मुलुकको समृद्धि एवं विकासको प्रमुख आधारको रूपमा सडकको पहुँच र विस्तारलाई लिने गरिएको छ । पूर्व-पश्चिम राजमार्ग अन्तर्गत पर्ने नारायणघाट-बुटवल सडक पूर्व-पश्चिम जोड्ने मात्र नभई देशकै प्रमुख तथा व्यापारिक मार्गको रूपमा समेत परिचित छ । चितवनको नारायणघाटबाट प्रारम्भ भई यो सडक नवलपरासी (वर्दघाट सूस्ता पूर्व), नवलपरासी (वर्दघाट सुस्ता पश्चिम) हुँदै रुपन्देहीको बुटवलसम्मको भू-भाग भित्र समेटिएको छ । भारतबाट नेपालको भैरहवा हुँदै दैनिक ठूलो संख्याका मालवाहक सवारी साधनहरू राजधानी लगायत देशका विभिन्न स्थानसम्म पुऱ्याउन र यसरी नै यही प्रयोजनका लागि भारततर्फ प्रस्थान गर्न यो सडक प्रमुख प्राथमिकतामा पर्दछ । यसको अतिरिक्त यात्रुवाहक सवारी साधनहरूको चाप पनि यहाँ अत्यधिक बढ्दो छ ।

यहाँको पुरानो र अत्यन्त साँघुरो सडकमा ठूला-साना सवारी साधनहरू अत्यधिक मात्रामा चल्ने हुँदा दैनिक जोखिमयुक्त र कष्टपूर्ण यात्रा गर्नु परिरहेको अवस्थामा यसलाई दीर्घकालीन रूपमा समाधान गर्न नेपाल सरकारले एशियन हाई वे स्तरको मापदण्ड कायम हुने गरी एशियाली विकास बैंक (ADB) को ऋण सहयोगमा यो सडक स्तरोन्नतीको कार्य भईरहेको छ । नेपालको लाइफ लाइनको रूपमा रहेको पूर्व-पश्चिम राजमार्ग अन्तर्गतको यो सडकखण्डको निर्माणमा देखिएको सुस्त भौतिक प्रगतिप्रति त्यस क्षेत्रका स्थानीय बासिन्दाहरूले तीव्र असन्तुष्टि व्यक्त गरिरहेका छन् । अत्यन्त व्यस्त यो सडक उच्च प्राथमिकताका साथ निर्माण हुनुपर्नेमा विभिन्न समयमा पटक पटक निर्माण कम्पनी र कामदारहरू बीचको वादविवाद लगायतका विविध समस्याका कारण पनि यो सडक निर्माणको कार्य अवरुद्ध भईरहेको अवस्थामा यही विषयमाथि छलफल गर्न मिति २०७७ चैत्र १३ गते समितिको बैठक बसी मन्त्रालय र सम्बद्ध आयोजनालाई आवश्यक निर्देशन भएको थियो । सोही बैठकबाट यो सडकखण्डको सम्बन्धमा स्थलगत अध्ययन अवलोकन गर्ने निर्णय समेत भएको थियो ।

२. संसदीय भ्रमण टोलीको गठन र भ्रमण कार्यक्रम

संघीय संसद, विकास तथा प्रविधि समितिको मिति २०७७/१२/१३ गते बसेको बैठकले नारायणघाट-बुटवल सडक खण्डको स्थलगत अध्ययन अवलोकन भ्रमण गर्ने निर्णय भए बमोजिम समितिका मा. सभापतिज्यूबाट उहाँकै संयोजकत्वमा समितिका मा. सदस्यहरू र कर्मचारीहरू समेत सहभागी रहने गरी मिति २०७८ मंसिर ५, ६ र ७ गते उक्त क्षेत्रको भ्रमण गर्ने गरी भ्रमण टोली गठन र भ्रमण कार्यक्रम निर्धारण गर्नु भएको थियो ।

संसदीय भ्रमण टोलीका मा. सदस्यहरु

- | | | |
|---|---------------------------------|----------|
| १ | सभापति मा. कल्याणी कुमारी खड्का | - संयोजक |
| २ | मा. आशा कुमारी वि.क. | - सदस्य |
| ३ | मा. ईन्दु कुमारी शर्मा | - सदस्य |
| ४ | मा. कमला रोका | - सदस्य |
| ५ | मा. केदार सिग्देल | - सदस्य |

भ्रमण टोलीमा संलग्न कर्मचारीहरु

- | | | |
|---|------------------------|--------------|
| १ | श्री ओमबहादुर कार्की | - समिति सचिव |
| २ | श्री धिरेन्द्र बस्नेत | - खरिदार |
| ३ | श्री यमुना देवी वाग्ले | - का.स. |

संसदीय भ्रमण टोलीको कार्यक्रम अनुसूचि-१ मा समावेश गरिएको छ ।

३. स्थलगत भ्रमणको उद्देश्य

सडक विस्तार तथा स्तरोन्नतिको कार्य भईरहेको नारायणघाट-बुटवल सडक खण्डको हालसम्मको कार्य प्रगति तथा यसका समस्या एवं चुनौतिहरुको अध्ययन गरी समितिमा प्रतिवेदन पेश गर्ने ।

४. सडक आयोजनाको परिचय

नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय सडक विभाग अन्तर्गत आयोजना निर्देशनालय (ADB) को जिम्मेवारीमा रहेको नारायणघाट-बुटवल सडक खण्डको निर्माण एवं स्तरोन्नतिको काम दुईवटा प्याकेजमा विभाजित छ । एशियाली विकास बैङ्क (ADB) को ऋण सहयोगमा निर्माणाधीन यो सडक खण्डको प्याकेज नं. १ अन्तर्गत नवलपरासी (वर्दघाट सुस्ता पूर्व) नारायणघाट-दाउन्ने सडक ६४.४२५ कि.मि. र प्याकेज नं. २ अन्तर्गत नवलपरासी (वर्दघाट सुस्ता पश्चिम) र रुपन्देहीसम्म ४८.५३५ कि.मि. लम्बाईको रहेको छ ।

चाइना स्टेट कन्स्ट्रक्सन इन्जिनियरिङ कर्पोरेशन लि. निर्माण व्यवसायी रहेको दुवै प्याकेज अन्तर्गतको सडक सुधार आयोजनाका लागि कोरियन सुपरभिजन कन्सल्टेन्ट नियुक्त गरी १९ डिसेम्बर, २०१८ मा सम्झौता भई ७ फेब्रुअरी २०१९ देखि आयोजनाको काम शुरु गरिएको छ । ७ अगष्ट २०२२ सम्ममा आयोजना अन्तर्गतका दुवै खण्डको काम पूरा गरिसक्ने लक्ष्यका साथ आयोजनाको सम्झौता गरिएको छ ।

प्याकेज-१ नारायणघाटदेखि दाउन्ने

- | | |
|--------|---------------------------------|
| लम्बाई | - ६४.४२५ कि.मि. |
| जिल्ला | - नवलपरासी वर्दघाट सुस्ता पूर्व |
| प्रदेश | - गण्डकी |

सडक मापदण्ड - एशियाली राजमार्ग- शहरी खण्डमा सेवा सडक सहित ४ लेन, ग्रामीण खण्डमा सेवा सडक विना ४ लेन र दाउन्ने क्षेत्रमा ३ लेन
सडकको चौडाई(मि) - १४.०० र १०.५०
सोल्डरको चौडाई(मि) - २.५ र ०.७५
सडकको कुल चौडाई(मि) - ३७/२१/१२.५
सडकको मध्यम भागको चौडाई(मि) - ३.०० र ३.५०
सडकको किसिम- कालो पत्रे (Asphalt conc./DBST)
साना ठूला पुल - कल्भर्ट-२१६, ठूला पुल-१२, साना पुल-२२
जंगली जनावरका लागि - २२ कल्भर्ट/साना पुल
नालीको प्रकार - RCC covered drain, Trapezoida/open drain
टेवा पर्खाल - ग्यावियन जाली, ढुङ्गाको पर्खाल, आर.सि.सि. ढलान पर्खाल
आयोजनाको वित्तिय प्रगति - ३.९२%
आयोजनाको भौतिक प्रगति - ८.५%

प्याकेज-२: दाउन्ने-बुटवल सडक खण्ड

लम्बाई - ४८.५३५ कि.मि.

जिल्ला - नवलपरासी वर्दघाट सुस्ता पश्चिम

प्रदेश - गण्डकी र लुम्बिनि प्रदेश

सडक मापदण्ड - एशियाली राजमार्ग- शहरी खण्डमा सेवा सडक सहित ४ लेन, ग्रामीण खण्डमा सेवा सडक विना ४ लेन र दाउन्ने क्षेत्रमा ३ लेन

सडकको चौडाई(मि) - १४.०० र १०.५०

सोल्डरको चौडाई(मि) - २.५ र ०.७५

सडकको कुल चौडाई(मि) - ३७/२१/१२.५

सडकको मध्यम भागको चौडाई(मि) - ३.०० र ३.५०

सडकको किसिम- कालो पत्रे (Asphalt conc./DBST)

साना ठूला पुल - कल्भर्ट-२४७, ठूला पुल-९, साना पुल-२१

जंगली जनावरका लागि - १३ कल्भर्ट/साना पुल

नालीको प्रकार - RCC covered drain, Trapezoida/open drain

टेवा पर्खाल - ग्यावियन जाली, ढुङ्गाको पर्खाल, आर.सि.सि. ढलान पर्खाल

आयोजनाको वित्तिय प्रगति - ५.५१%

आयोजनाको भौतिक प्रगति - १०.३४%

आयोजनाको दुवै प्याकेजको वर्तमान अवस्था झल्किने विवरण अनुसूची-२ मा समावेश गरिएको छ ।

५. स्थलगत भ्रमण र अन्तर्क्रिया कार्यक्रम

समितिका सभापति मा. कल्याणी कुमारी खड्काको संयोजकत्वमा समिति सचिवालयका कर्मचारीहरू सहितको संसदीय टोलीले मिति २०७८ मंसिर ५ र ६ गते चितवनको नारायणघाटदेखि रुपन्देहीको बुटवलसम्मको सडकखण्डको स्थलगत अनुगमन भ्रमण र अन्तर्क्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गरी २०७८ मंसिर ७ गते भैरहवाबाट काठमाडौं फर्कने गरी कार्यक्रम निर्धारण गरिएको थियो । कार्यक्रमको दौरानमा नारायणघाट-बुटवल सडकखण्डको प्याकेज-१ (नारायणघाटदेखि दाउन्नेसम्म) स्थलगत अनुगमनको प्रारम्भमै परामर्शदाताको कार्यालय गैडाकोटमा सडक आयोजनाको विद्यमान स्थितिका बारेमा संसदीय टोलीलाई जानकारी गराउने उद्देश्यले त्रिफिङ्ग कार्यक्रम राखिएको थियो । उक्त समयमा सडक आयोजना निर्देशनालयका आयोजना निर्देशक श्री सुशिलबाबु ढकाल, आयोजनासँग सम्बद्ध परामर्शदाता र निर्माण व्यवसायीका प्रतिनिधिहरूले समग्र आयोजनाको वर्तमान अवस्था, समस्या एवं चुनौतिहरू र आयोजनाको काममा भएको ढिलाईका साथै आयोजनाको वित्तीय र भौतिक प्रगतिका सम्बन्धमा प्रस्तुतिकरण सहित संक्षिप्त जानकारी गराउनु भएको थियो ।

गैडाकोटमा भएको संक्षिप्त त्रिफिङ्ग पश्चात संसदीय भ्रमण टोली नवलपरासी वर्दघाट सुस्ता पूर्व अन्तर्गतका स्तरोन्नति भईरहेका निर्माणाधीन सडकहरूको विभिन्न ठाँउहरूमा रोकिदै प्रत्यक्ष अवलोकन गर्दै अगाडि बढ्यो । अवलोकनको क्रममा सडकका अधिकांश कल्भर्ट तथा साना पुलहरू निर्माणको प्रारम्भिक चरणमा नै रहेको देखिन्थे । पुरानो सडक भत्काईएको र त्यो सडकमा डाइभर्सनका लागि बनाइएको वैकल्पिक मार्गमा अत्यधिक मात्रा धुलो उड्ने गरेको देखिन्थ्यो । सडकमा उत्तरतर्फको पानी दक्षिणतर्फ बगेर जाने उपयुक्त निकास नदिई विभिन्न ठाँउमा कल्भर्टहरू धमाधम निर्माण भईरहेको अवस्था देखियो । सडकको अवस्था अवलोकन गर्दै उक्त दिन दिउँसो ३:३० बजे निर्माणाधीन नारायणघाट-दाउन्ने सडकको वर्तमान अवस्थाका सम्बन्धमा सर्वपक्षिय अन्तर्क्रिया कार्यक्रमका लागि संसदीय टोली कावासोती स्थित कावासोती नगरपालिकाको सभाकक्षमा पुगेको थियो ।

कावासोती नगरपालिकाका प्रमुख श्री चन्द्र कुमारी पुनको अध्यक्षतामा भएको उक्त कार्यक्रममा संघीय संसद प्रतिनिधिसभाका सदस्य मा. तिल बहादुर महत क्षेत्री, गण्डकी प्रदेश सभा सदस्य मा. रोशन कुमार गाहा, प्रमुख जिल्ला अधिकारी, सडक आयोजना निर्देशनालयका प्रमुख तथा पदाधिकारीहरू, सुरक्षा निकायका प्रमुखहरू, राजनीतिक दलका प्रतिनिधिहरू, पत्रकारहरू, आयोजनासँग सम्बन्धित निर्माण व्यवसायी प्रतिनिधिहरू, विभिन्न उपभोक्ता समितिका पदाधिकारीहरू र सडकसँग सम्बद्ध सरोकारवालाहरूको उल्लेख्य उपस्थिति रहेको थियो ।

कावासोती नगरपालिकाको सभाकक्षमा भएको अन्तर्क्रियाको निचोड

- सन् २०२२ अगस्टसम्म सम्पन्न भईसक्नु पर्ने सडकको काम हालसम्म १० प्रतिशत पनि पुरा भएको,
- मजदुरहरूले काम गरे वापतको पारिश्रमिक पाउने विषयमा धेरै समस्याहरू भोग्नुपरेको,

- सडक अति धुलाम्य भएको, दैनिक पानी हाल्ने गरिएको छैन जसले गर्दा स्थानीय बासिन्दाको स्वास्थ्यमा प्रतिकूल प्रभाव परेको,
- सडकले टेलिकमका प्रसारण लाईनहरूमा क्षति पुऱ्याइ सञ्चार सम्पर्क स्थापनामा कठिनाई भएको,
- सडकको दायाँ-बायाँ खानेपानी सेवा पुऱ्याउन बिछ्याईएका खानेपानीका पाइपहरूमा अत्यधिक क्षति पुगेकोले सडक आयोजना र निर्माण कम्पनीले तत्कालै क्षतिपूर्ति उपलब्ध गराउनु पर्ने माग गरिएको,
- सडक वरदान होइन अभिशाप भएको,
- सडकका नालीहरू नियमित रूपमा सफाई नगर्दा वर्षायाममा परेको पानीले सडक किनाराका घरहरू डुवान भई क्षति पुग्ने गरेको,
- सडकखण्डको मध्यवर्ती वनक्षेत्रभित्र वन्यजन्तु तथा जनावरहरूको आवातजावतको लागि प्रस्ताव गरिएका भूमिगत मार्गहरू पर्याप्त छैनन्,
- निर्माण व्यवसायीसँग काम गर्ने पर्याप्त जनशक्ति नभएको
- दायाँ बायाँ सडक निर्माण भईसकेपछि मात्र पुरानो सडक भत्काउने गरी स्थानीय बासिन्दासँग गरिएको सम्झौता पालना गरिएन ।
- दाउन्नेमा सवारी साधन बिग्रिएको अवस्थामा धेरै जसो ७ देखि २४ घण्टासम्म सवारी जाम हुने गरेको छ ।
- विद्यार्थी र बालबालिकाका लागि यो सडक अति नै जोखिमयुक्त रहेको छ ।
- दाउन्नेमा हुने सडक जाम तथा सवारी चापलाई न्यूनिकरण गर्न वैकल्पिक मार्गको रूपमा त्रिवेणी-दुम्कीवास सडक तत्काल सञ्चालनमा ल्याउने पर्ने र दाउन्ने खण्डको सडक निर्माणलाई उच्च प्राथमिकतामा राखि निर्माण गरिनु पर्ने,

कावासोती नगरपालिकाको सर्वपक्षिय अन्तर्क्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गरी सोही दिन साँझ संसदीय टोली दाउन्ने हुँदै बास बस्न रूपन्देहीको मणिग्राम पुगेको थियो । भोलिपल्ट अर्थात् २०७८ मंसिर ६ गते बिहान ८:०० बजे रूपन्देहीको जंगलमा निर्माणाधीन (नामाकरण नभएको) पुलबाट स्थलगत अवलोकन गर्दै घोडाहा खोलाको भाँचिएर धसिएको पुल, नवलपरासी पश्चिम तर्फको ज्यामिरे स्थित सानो खोला पुल, सुनवल न.पा. भित्रको तुरिया नदीको पुल (गत भदौमा परेको पानीले भासिएको) को अवलोकन गरिएको थियो । हालै यहाँ वैकल्पिक प्रयोगका लागि आयोजनाबाट वेलिब्रिज निर्माण गरिएको छ । स्थानीय बासिन्दाहरूको पूर्व निर्माण भईसकेका घरका कारण सुनवल न.पा. वडा नं. १ र वडा नं. १३ को वडेर चोक लगायतका विभिन्न स्थानहरूमा निर्माण भईरहेका कल्भर्टहरूको पानी निकास हुन अवरोध पुगेको देखिएको छ । नवलपरासी पश्चिमको भुमही र यसको आसपास अत्यन्त ठूला मालवाहक सवारी साधनहरूको चापलाई ध्यानमा राखि यसलाई पीच नभई ढलान गर्नु पर्ने स्थानीय बासिन्दाको धारणा रहेको पाइयो ।

भुमहीबाट संसदीय भ्रमण टोली सडकको अनुगमन गर्दै दाउन्नेको अग्रभागसम्म पुगेको थियो । अनुगमनको क्रममा यो सडकको प्रमुख समस्या नै दाउन्ने सडकखण्ड देखियो । एकातिर साँघुरो सडक र अर्कोतिर सडकको दक्षिणतर्फ त्यहाँ स्थानीय बासिन्दाले आफू खुशी घर तथा टहरा निर्माण गरी बसोबास र होटल पसल सञ्चालन गरिरहेको पाइयो । सडकको दक्षिणतर्फ धेरै गहिरो भाग रहेको हुँदा सडक विस्तार सँगै त्यहाँका घर टहराहरू तत्कालै अन्यत्र सार्ने पने बाध्यात्मक अवस्था देखिएको छ । सडकको उत्तर तर्फबाट बगेको पानीको भेलले सडकहरू चर्किने, भासिने भई जोखिमयुक्त स्थिति सिर्जना भएको देखियो । केही स्थानीय बासिन्दासँग प्रत्यक्ष भेटेर कुरा गर्दा आफूलाई भूमिहीन बताउने करिब २०० को संख्यामा यस्ता बस्तीहरू रहेको जानकारी पाइयो ।

दाउन्ने खण्डको स्थलगत अवलोकन सम्पन्न गरी संसदीय टोली उक्त क्षेत्रको सर्वपक्षीय अन्तर्क्रिया कार्यक्रमका लागि पूर्व निर्धारित समयानुसार नै सुनवल स्थित देवकोटा बहुमुखी क्याम्पस पुग्यो । मा. सभापति, समितिका माननीय सदस्यहरू सहित संसदीय टोलीलाई कार्यक्रम स्थलमा क्याम्पसका अध्यक्ष श्री कृष्ण प्रसाद लामिछानेबाट हार्दिकतापूर्ण स्वागत तथा सम्मान व्यक्त गरियो । सुनवल नगर कार्यपालिकाका प्रवक्ता श्री कृष्ण प्रसाद देवकोटा अध्यक्षतामा सो क्याम्पसको सभाकक्षमा सञ्चालन गरिएको अन्तर्क्रिया कार्यक्रममा प्रमुख जिल्ला अधिकारी, जिल्लाका सुरक्षा निकायका प्रमुखहरू, राजनैतिक दलका प्रतिनिधिहरू आयोजनासँग सम्बद्ध पदाधिकारीहरू, पत्रकारहरू, विभिन्न स्थानीय उपभोक्ता समितिका प्रतिनिधिहरू र सरोकारवालाहरूको उल्लेख्य मात्रामा उपस्थिति रहेको थियो ।

सुनवलस्थित देवकोटा क्याम्पसमा भएको अन्तर्क्रियाको निचोड

- सडक समयमा निर्माण नहुँदा यस क्षेत्रमा ढुवानी लागत अत्यन्त वृद्धि भएको छ ।
- सडकको वर्तमान अवस्थाले सडक दुर्घटना र स्वास्थ्य समस्या व्यहोर्नु परिरहेको छ ।
- वर्षाका कारण बाढी पहिरोबाट सडकलाई क्षति पुग्दा समेत निर्माण व्यवसायी उत्तरदायी भई काम गरेको पाइएन ।
- सडकको ठाउँ-ठाउँमा कल्भर्ट निर्माण गरी धेरै लामो समयसम्म खाल्डो राखि छाड्नाले त्यसका कारण सडक दुर्घटना बढी रहेको छ ।
- विद्युत, खानेपानी, सञ्चार लगायतका पूर्वाधार व्यवस्थित नगरी हतारमा आयोजना शुरू गरिएकोले थप समस्या सिर्जना भएको छ ।
- सडक अनुगमनको समयमा मात्र खाल्डा खुल्डी पुर्ने गरिएको छ ।
- सडकसँग सम्बन्धित सूचनाहरू व्यवस्थित रूपमा नराखिएको र भएका सूचनाहरू पनि धुलोले पुरिएको छ ।
- सडक विस्तार र स्तरोन्नतीको डिजाइन गर्दाकै अवस्थामा भएको त्रुटिका कारणले सम्पूर्ण सडकखण्डमा एउटा पनि आकाशे पुल (Over Bridge) निर्माणको योजना समावेश नगरिएको ।

- निर्धारित मापदण्डभन्दा बढी लोड बोकेका सवारी साधनहरूका कारण ठाँउ-ठाँउमा सवारी साधनहरू बिग्रने र सडकको भार वहन क्षमताले थग्न नसक्दा सडककै दुरावस्था हुन गएको छ ।

स्थलगत अनुगमन र अन्तर्क्रिया कार्यक्रमको केही तस्वीरहरू अनुसूची-३ मा समावेश गरिएको छ ।

६. समस्या तथा चुनौतिहरू

एशियाली हाइ वे स्तरको सडक मापदण्डलाई कायम हुने गरी स्तरोन्नति शुरू गरिएको नारायणघाट-बुटवल सडकको निर्माणको गति हेर्दा ढिलाई एवं सुस्तताको सीमा रेखा नै पार गरेको बोध हुन्छ । स्थलगत अनुगमनको क्रममा सडकसँग सम्बन्धित समस्या तथा चुनौतिहरू देहाय बमोजिम रहेको देखिन्छन् ।

- सन् २०२२ अगस्ट १ सम्म सम्पन्न भई सक्नुपर्ने गरी स्तरोन्नतिको कार्य शुरू गरिएको नारायणघाट-बुटवल सडकखण्डको दुई प्याकेज (नारायणघाट-दाउत्रे र दाउत्रे-बुटवल) सडकको समग्र भौतिक प्रगति ९.४% मात्र हासिल भएको छ । यो आयोजना कहिलेसम्म निर्धारित मापदण्ड र गुणस्तर बमोजिम सम्पन्न गरिने हो त्यसको सुनिश्चितता देखिएको छैन ।
- नारायणघाट-दाउत्रे सडक अन्तर्गतको पहिलो प्याकेजमा ६२९७ रुखहरू काटिनुपर्नेमा ३६,३०७ रुखहरू काटिनुपर्ने र दाउत्रे-बुटवल सडक खण्डमा २७३० रुखहरू काटिनु पर्नेमा १२,०३२ रुखहरू काटिनुपर्ने अवस्था देखाई आयोजनाको काममा ढिलाई भएको तर्क आयोजना निर्देशनालयबाट प्रस्तुत भएको पाइएको छ । समग्र सडक आयोजनाको डि.पि.आर. गर्दा यस्ता महत्वपूर्ण तथ्यहरू कसरी छुट्न गए, यस्तो अपूर्ण र त्रुटीपूर्ण काम गर्ने जिम्मेवार उपर छानवीन गरी कारवाही भएको पाइएन ।
- दुई खण्ड (नारायणघाट-दाउत्रे र दाउत्रे-बुटवल) मा विभाजित समग्र आयोजनाको हालसम्मको ९.४% भौतिक प्रगति हेर्दा चालु वर्षमा पहिलो खण्ड र दोश्रो खण्डको क्रमशः ६७.०८% र ६९.८१% प्रतिशतको भौतिक प्रगतिको लक्ष्य हासिल गर्ने ठोस र भरपर्दो आधार केही पनि देखिदैन ।
- सडक विस्तार र स्तरोन्नतिको डिजाइनमा नै भएको समस्याका कारण सडक खण्डका दाउत्रे, वर्दघाट, भुमही, सुनवल, खैरनी र बुटवल लगायतका बाक्लो मानव वस्ती भएका विभिन्न स्थानहरूमा निर्माण भईरहेका कल्भर्टहरूबाट पानीको निकास हुन बाधा उत्पन्न भएको देखिन्छ ।
- निर्माण व्यवसायीले सडक निर्माणसँग सम्बन्धित मेशिन तथा औजारहरू समयमा आपूर्ति नगर्दा र आवश्यक संख्यामा कामदारहरू परिचालन नगरी काममा ढिलाई गरिरहँदा यस्तो कार्यको अनुगमन तथा सुपरिवेक्षण गरी उचित कारवाही गरेको पाइएन ।
- लक्ष्यभन्दा केही कम प्रगति हासिल हुने कुरालाई सामान्य मान्न सकिएला तर केहि वर्ष अघि देखिएको कोभिड र वर्षायामको बाढी पहिरोले मात्र सडक आयोजनाको कामको यो गतिको

सुस्ततालाई स्थानीय बासिन्दाको आक्रोशपूर्ण असन्तुष्टिले गलत सावित गरिदिएको छ । यसबाट सम्बद्ध सडक आयोजनाका पदाधिकारी, परामर्शदाता र निर्माण कम्पनी सबै पक्षबाट उक्त कार्यमा जिम्मेवारी बहन गरेको देखिएन ।

- मानिसहरूको घनावस्ती भएको ठाँउहरूमा पनि सम्पूर्ण सडकखण्डमा कतै पनि सुरक्षित रूपमा सडक पार गर्ने आकाशे पुल (Over Bridge) निर्माणको योजनामा रहेको देखिएन ।
- निर्माण कम्पनीबाट सडक खण्डको साइड वालमा प्रयोग गर्नका लागि कावासोतीमा उत्पादन गरी राखिएका प्रिक्स्ट ड्रेन (Precast drain) लाई गुणस्तरयुक्त बनाउन चिस्याउने कार्य (curing of concrete) प्रभावकारी भएको पाइएन ।
- आयोजना अन्तर्गत दाउन्ने सडक खण्डमा उत्तरतर्फको वन क्षेत्रमा ठाँउ-ठाँउमा बाटोको ट्र्याक खनिएको पाइएको छ । यसरी जथाभावी रूपमा वनमा खनिएको बाटोका कारण उक्त क्षेत्रमा माथिबाट रुख सहितको पहिरो खसेर दाउन्नेको सडकलाई क्षति पुग्न गएको पाइयो ।
- नवलपरासी वर्दघाट सुस्ता पूर्व अन्तर्गत कावासोतीमा स्थानीय बासिन्दाका लागि खानेपानी सेवा विस्तार गर्न विछ्याइएका पाइपहरूमा ठूलो मात्रामा क्षति पुगेको तथ्य त्यहाँका उपभोक्ता समितिका जिम्मेवार पदाधिकारीबाट अभिव्यक्त भएको छ ।
- आयोजना अन्तर्गत दाउन्नेमा करिब दुई सयको संख्यामा घर तथा टहरा निर्माण गरी मानिसहरू बस्ने र होटल व्यवसाय सञ्चालन गर्ने गरेको देखियो । एकातिर साँघुरो सडक र अर्कोतिर उत्तर तर्फबाट आउने पानीको भेल तथा पहिरोले यो वस्ती अत्यन्त जोखिमयुक्त रहेको देखिन्छ । आफूलाई भूमिहीन भनि बसोबास गरेको यस क्षेत्रमा बाढी पहिरो गएमा यहाँ ठूलै मानवीय र भौतिक क्षति हुने स्पष्ट संकेत देखिन्छ ।
- सडक सुरक्षा र सडकको भार बहन क्षमताको मापदण्ड पालना नगरी भारतसँगको सीमा नजिकका कपिलवस्तु, भैरहवा, बुटवल लगायतका प्रमुख शहरहरूबाट दैनिक ठूलो संख्यामा मालवाहक सवारी साधनहरूले क्षमता भन्दा बढी लोड बोक्ने गरेको पाइएको छ । यस्तो कार्यलाई नियन्त्रण र नियमन गर्ने तर्फ सरकारी निकायहरूको ध्यान पुगेको पाइएन ।
- आयोजना अन्तर्गत सडक सीमा भित्रका रुखहरू कटान भई आएका काठहरू हाल निर्माण कम्पनीकै रेखदेख तथा संरक्षणमा रहेका छन् । नेपाल सरकार, वन तथा वातावरण मन्त्रालय तथा मन्त्रालय मातहतका सम्बद्ध जिम्मेवार निकायहरूले हालसम्म यसको स्वामित्व लिई व्यवस्थापन गर्ने कार्य गरेको देखिएन ।

७. सुझाव/निर्देशन

१. निर्माणाधीन सडकमा उत्पन्न भएको अत्यधिक धुलोले सडक प्रयोगकर्ता र सडक आसपासका नागरिकहरूको स्वास्थ्यमा प्रतिकूल प्रभाव परेको छ । सडक निर्माणका क्रममा उत्पन्न हुने धुलो नियन्त्रण गर्न दैनिक रूपमा पानी हाल्ने व्यवस्था तत्काल गरिनु पर्दछ साथै निर्माण कम्पनीबाट

- उक्त कार्य नियमित रूपमा भए नभएको सम्बन्धमा सडक आयोजनाबाट प्रत्यक्ष अनुगमन गर्ने गरी जिम्मेवारी तोकिनुपर्दछ ।
२. नारायणघाट-बुटवल सडकखण्डका दुवै प्याकेजमा स्वीकृत डि.पि.आर. मा उल्लेख भए भन्दा क्रमश ५७६% र ४४०% बढी रुखहरु काट्नु परेकोले आयोजनाको काममा ढिलाई भएको भन्ने तथ्य विश्वसनीय र पत्यारिलो छैन । आयोजनाको काम नै प्रभावित हुने गरी यस्तो गलत आँकडा पेश गर्ने र स्वीकृत गर्ने उपर मन्त्रालयबाट तत्काल छानवीन गरी आवश्यक कारवाही गरिनु पर्दछ ।
 ३. चितवन राष्ट्रिय निकुञ्जको मध्यवर्ती वनक्षेत्रभित्र पर्ने कावासोती नगरपालिकाका वडा नम्बर १,३,६,८,११,१२,१३ का विभिन्न स्थानहरुमा वन्यजन्तुहरुका लागि सजिलोसँग आवात जावत गर्न पर्याप्त मात्रामा जमिनमुनिबाट भूमिगत मार्गहरु निर्माण गर्ने योजना प्रस्ताव नगरिएको भन्ने स्थानीय बासिन्दाबाट सुझाव आएकोले यस सम्बन्धमा सडक आयोजना निर्देशनालयबाट तत्काल अध्ययन गरी आवश्यक पर्ने देखिएमा थप भूमिगत मार्ग निर्माण गरिनुपर्दछ ।
 ४. सडकको दाउन्ने, वर्दघाट, भुमही, सुनवल, खैरेनी र वुटवल लगायतका बाक्लो मानव वस्ती भएका विभिन्न स्थानहरुमा निर्माण भईरहेका कल्भर्टबाट पानीको निकास गर्न स्थानीय बासिन्दाको घरका कारण उत्पन्न समस्याको समाधान गर्न सडक आयोजना, जिल्ला प्रशासन र सम्बद्ध स्थानीय तहले वैकल्पिक मार्गबाट पानीको निकास दिन तत्काल पहल गर्नुपर्दछ ।
 ५. नारायणघाट बुटवल सडकखण्डको दाउन्ने सडकमा हाल भोगनुपरेको सवारी जामलाई न्यूनीकरण गर्न वैकल्पिक मार्गको रूपमा त्रिवेणी-दुम्कीबास सडक तत्कालै सञ्चालनमा ल्याउने व्यवस्था मिलाउने साथै दाउन्ने सडक खण्डलाई उच्च प्राथमिकतामा राखी निर्माणको गति तीव्र रूपमा अगाडि बढाइनुपर्दछ ।
 ६. सवारी साधन सञ्चालनको हिसाबले अत्यन्त व्यस्त मानिएको यो सडकको घनावस्ती भएका स्थानहरुलाई उच्च प्राथमिकतामा राखी पैदल यात्रुहरुका लागि सुरक्षित रूपमा सडक पार गर्न आकासे पुल (Over Bridge) निर्माणको कार्य पनि थप गरिनु पर्दछ ।
 ७. दाउन्ने सडक खण्डको उत्तरी तर्फको वन क्षेत्रमा ठाउँ ठाउँमा बाटोको टूटाक खनिएको कारणले रुख सहितको पहिरो सडकसम्म खसेको पाइएको छ । यसबाट मुख्य सडकमै क्षति पुगी यातायात समेत अवरुद्ध हुने गरेको छ । यसरी कुनै योजना बिना मनोमानी रूपले वन क्षेत्रभित्र टूटाक खोल्ने कार्यमा रोक लगाउने गरी तत्काल आवश्यक नीतिगत व्यवस्था मिलाउन नेपाल सरकार वन तथा वातावरण मन्त्रालय र भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई निर्देश गरिन्छ ।
 ८. निर्माण कम्पनीबाट सडक खण्डको साइड वालमा प्रयोग गर्नका लागि कावासोतीमा उत्पादन गरी राखिएका प्रिकास्ट ड्रेन (Precast drain) लाई मापदण्ड बमोजिम चिस्याउने (curing of concrete) व्यवस्था मिलाई त्यसलाई गुणस्तरयुक्त र प्रभावकारी बनाइनु पर्दछ ।

९. नारायणघाट-दाउन्ने सडक अन्तर्गत नवलपरासी वर्दघाट सुस्तापूर्वका कावासोती लगायतका केही स्थानहरूमा स्थानीय उपभोक्ता समितिले खानेपानी सेवा विस्तारका लागि विछ्याइएको पाइपहरूमा क्षति पुगेको पाइएकोले निर्माण कम्पनीबाट तत्काल सो वापतको क्षतिपूर्ति उपलब्ध गराई स्थानीय सम्बद्ध सरोकारवालाहरूसँग आपसी परामर्श र समन्वयमा सडक विस्तारको कार्य अगाडि बढाइनु पर्दछ ।
१०. सडकका ठूला-साना पुल तथा कल्भर्ट निर्माणको क्रममा भएका खाल्डाहरू पानी जम्ने र यसकै कारणबाट दुर्घटना हुने अवस्था रहेकोले सडक आसपासका ठूला-ठूला खाल्डाहरू तत्काल पुर्ने व्यवस्था मिलाइनु पर्दछ ।
११. नारायणघाट-बुटवल सडक अन्तर्गत दाउन्ने सडकको मुख्य भागमा सडकको दक्षिणी किनारामा आफूहरूलाई भूमिहीन बताउने करिब २०० को संख्यामा घर टहरा निर्माण गरी पसल चलाई पहिरोको अत्यन्त जोखिमपूर्ण अवस्थामा मानिसहरू बसेको पाइएकोले त्यहाँबाट त्यस्ता बस्तिहरू तत्कालै हटाउन स्थानीय निकाय र जिल्ला प्रशासन कार्यालयले समन्वय गरी समस्याको उचित समाधान गरिनुपर्दछ ।
१२. छिमेकी राष्ट्रबाट नेपाल प्रवेश गर्ने ठूला मालबाहक सवारी साधनहरूले सवारी साधनको निर्धारित मापदण्ड र सडकको भारबहन क्षमता भन्दा बढी मालवस्तुहरू लोड भए नभएको सम्बन्धमा भन्सार नाका प्रवेश गर्दाकै अवस्थामा अनिवार्य रूपमा परीक्षण गर्ने गरी नीतिगत व्यवस्था मिलाउन नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयलाई निर्देश गरिन्छ । साथै यस्तो नीतिगत व्यवस्थाका लागि आवश्यक समन्वयको पहल गर्न भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई निर्देश गरिन्छ ।
१३. नारायणघाट-बुटवल सडक खण्डका दुई प्याकेजका सडक आयोजनाहरू नारायणघाट-दाउन्ने र दाउन्ने-बुटवल सडकका लागि चालु वर्षमा ६७.०८ र ६९.८१ प्रतिशत भौतिक प्रगति हासिल गर्ने लक्ष्य राखिएको छ । हालसम्मको प्रगति हेर्दा के कसरी यो महत्वकांक्षी लक्ष्यहरू पूरा हुन सक्दछन् ? यसको ठोस र वस्तुगत आधार के हो ? स्पष्ट कार्ययोजना बनाई कार्यान्वयन गर्न र उक्त कार्ययोजना यस समितिलाई उपलब्ध गराउन भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय र आयोजना निर्देशनालयलाई निर्देश गरिन्छ ।
१४. सन् २०२२ अगष्ट १ मा सम्पन्न गरी सक्ने गरी शुरू गरिएको सडक आयोजनाको काम के कति कारणले यति सुस्त हुन गयो ? यसमा आयोजना र निर्माण व्यवसायीबाट के-कस्ता त्रुटिहरू भए ? मन्त्रालयबाट तत्काल नै गम्भीरतापूर्वक समिक्षा गरी छनवीन हुनु पर्दछ । एशियन हाइ वे को मापदण्ड र गुणस्तर बमोजिम सडक आयोजनाको काम छिटो भन्दा छिटो कसरी सम्पन्न गर्ने विषयमा तत्काल नीतिगत निर्णय गरी कार्यान्वयनमा लैजान मन्त्रालय र आयोजना निर्देशनालयलाई निर्देश गरिन्छ ।

१५. नेपाल सरकार वन तथा वातावरण मन्त्रालय तथा चितवन राष्ट्रिय निकुञ्ज अन्तर्गत सडक सीमा भित्र परेका स्वीकृत प्राप्त गरी सडक आयोजनाले कटान गराएका रुखहरुबाट प्राप्त काठहरु निकुञ्जले तत्काल त्यसको स्वामित्व तथा जिम्मेवारी लिई त्यसको व्यवस्थापन गरिनु पर्दछ ।

११. निष्कर्ष

पूर्व-पश्चिम राजमार्ग अन्तर्गतको नारायणघाट-बुटवल सडकको पुरानो संरचना परिवर्तन गरी एशियन हाइ वे मापदण्डमा स्तरोन्नति गर्ने कामको थालनी भएको छ । भारतबाट भैरहवा हुँदै व्यापारिक प्रयोजनका हिसाबले र पूर्व-पश्चिम जोड्ने महत्वपूर्ण मार्गको रूपमा समेत यो सडक दुरगामी महत्व राख्दछ । अत्यधिक सवारी चाप र मालवाहक सवारी साधनका कारण पनि यो सडकखण्ड चर्चित छ । एशियाली विकास बैङ्कको ऋण सहयोगमा स्तरोन्नति भईरहेको यो सडकको कामको अपेक्षित गति तथा प्रगति हुन नसक्दा सर्वत्र आलोचना भईरहेको छ । सडकका कारण उत्पन्न धुलो, खाल्डाखुल्डी, सडक जाम जस्ता जटिल समस्याहरुले स्थानीय बासिन्दा र सेवाग्राही आजित भएका छन् । निर्माणको यो सुस्त गतिलाई तोडी सडकसँग सम्बद्ध सबै पक्षलाई राहत प्रदान गर्न आज सडक निर्माणलाई तिब्रता दिनु नै पहिलो र प्राथमिक आवश्यकता भएको छ । निर्धारित मापदण्ड अनुसारको गुणस्तरयुक्त सडक निर्माणको कार्यमा तत्काल जिम्मेवारीपूर्ण भूमिका निर्वाह गर्न सम्बद्ध मन्त्रालय र आयोजना निर्देशनालय गम्भीर हुनुपर्दछ ।

अनुसूचि-१

संघीय संसद, प्रतिनिधि सभा, विकास तथा प्रविधि समिति

नारायणघाट-बुटवल सडकखण्डको स्थलगत अध्ययन अवलोकन भ्रमण तथा अन्तर्क्रिया कार्यक्रम

मिति २०७८ मंसिर ५ गतेदेखि ७ गतेसम्म

अन्तर्क्रियाको विषय: नारायणघाट-बुटवल सडकखण्डको वर्तमान अवस्था

पहिलो दिन

- बिहान १०:०० बजे एयरपोर्ट काठमाडौं
- बिहान ११:०० बजेको फ्लाइटमा काठमाडौंबाट भरतपुर प्रस्थान
- बिहान ११:३० बजे भरतपुर
- दिनको १२:०० बजेदेखि १२:३० बजेसम्म परामर्श कार्यालय गैंडाकोटमा त्रिफिड र टि
- दिनको १२:३० बजेदेखि १:३० बजे गैंडाकोटबाट कावासोतीसम्म साइट भिजिट
- दिनको १:३० बजेदेखि २:३० बजेसम्म खाजा समय कावासोती
- दिनको २:३० बजेदेखि दिनको ४:०० बजेसम्म कावाशोती नगरपालिकाको सभाकक्षमा अन्तर्क्रिया कार्यक्रम
- दिनको ४:०० बजेदेखि ६:३० बजेसम्म कावाशोतीदेखि साइट भिजिट गर्दै बुटवल प्रस्थान र मणिग्राम मुकाम

दोस्रो दिन

- बिहान ८:०० बजेदेखि ९:०० बजेसम्म ब्रेकफास्ट
- बिहान ९:०० बजेदेखि १२:०० बजेसम्म बुटवलबाट दाउन्ने साइट भिजिट
- दिनको १२:०० बजेदेखि १:०० बजेसम्म लञ्च
- दिनको १:०० बजेदेखि ३:०० बजेसम्म सुनवल प्रस्थान
- दिनको ३:०० बजेदेखि ५:०० बजेसम्म सुनवलको देवकोटा क्याम्पसमा अन्तर्क्रिया कार्यक्रम
- कार्यक्रम समापन गरी मुकामको लागि मणिग्राम प्रस्थान

तेस्रो दिन

- भैरहवाबाट काठमाडौं प्रस्थान

अन्तर्क्रियामा सहभागी हुनुहुने आमन्त्रित महानुभावहरु

- सम्बन्धित क्षेत्रका संघीय सांसद, प्रदेश सांसद
- जिल्ला समन्वय समितिका प्रमुख र उपप्रमुख
- सडकसँग सम्बन्धित क्षेत्रका नगरपालिका/गाउँपालिकाका प्रमुख र उपप्रमुख
- सम्बन्धित क्षेत्रका राजनीतिक दलका प्रतिनिधिहरु
- पत्रकार, सरोकारवाला र नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरु ।

नोट: उल्लेखित कार्यक्रमको समय आवश्यकताअनुसार हेरफेर हुन सक्नेछ ।

अनुसूची-२

Current Activities/Progress at site

Package 01

S. No.	Description	Quantity	Completed/Ongoing	Remarks
1	Clearing and Grubbing	1,330,635 m2	234,330 m2 18%	Km 4+200 to Km 39+000
2	Embankment Filling	1,229,372 m3	203,846 m3 17%	Km 4+200 to Km 39+000
3	Earthwork in Excavation	838,299 m3	89,445 m3 11%	Km 6+770 to Km 10+500
4	Subgrade	1,806,075 m2	2500 m2 0.14%	3 Locations
5	Sub-base	337,672 m3	2,855 m3 0.85%	1.5 km (L & R)
6	Major Bridge	12 Nos	6 Locations ongoing	Working Pile Ongoing
A	Test Piles	6 Nos	3 casting completed	
B	Working Piles	671 Nos	100 Nos	4 Bridges
7	Minor Bridge	22 Nos	9 Nos Ongoing	8 nos. deckslab
8	Box/Slab Culverts	215 Nos	86 Nos Ongoing	
9	Side Drain	66.864 Km	4.5km	8.052 Km precast at yard
11	Tree Cutting	36,307	34,010 Completed 94%	
12	Total Manpower at site		25 Chinese 389 Nepalese	
13	Total Equipment at site		127 nos.	

Package 02

S.N.	Item Description	Quantity	Completed / Ongoing	Remarks
1.	Clearing and Grubbing	928,510 m2	~487,500 m2 52%	
2.	Tree Cutting	12,032 nos.	9,795 Nos 81%	Km 77 to Km 110 ~ 21km (both side).
3.	Embankment Filling	528,179 m3	~243,593 m3 46%	Km 77 to Km 110 ~ 20km (both side).
4.	Earthwork in Excavation	510,402 m3	~8,750 m3 1.7%	~ 0.4Km
5.	Sub Base	274,471 m3	210 m 0.1%	Trial section
5.	Major Bridge	9 Nos	6 Locations ongoing	Under construction
i	Test Pile	4 Nos	3 Nos casting completed	
ii	Working Pile	366 Nos.	232 Nos	6 Bridges
6.	Minor Bridge	21 Nos.	9 Nos. Ongoing	3 nos Deck slab completed
7.	Box/Slab Culverts	247 Nos.	97 Nos.	9 nos. completed; 88 nos. Partial completed
8.	Side Drain	39.302 km	3.3 km	12.7 km precast drain casted at yard at K85
9	Manpower		21 Chinese 410 Nepalese	
10	Equipment		108 nos.	

अनुसूची-३

स्थलगत अनुगमन भ्रमण र अन्तर्क्रिया कार्यक्रमका केहि तस्बिरहरु



नवलपरासी (बर्दघाट सुस्ता पूर्व) गैडाकोटमा भएको ब्रिफिङ



नवलपरासी (बर्दघाट सुस्ता पूर्व) कावासोतीमा भएको अन्तर्क्रिया कार्यक्रम



नवलपरासी (बर्दघाट सुस्ता पश्चिम) तर्फको निर्माणाधीन पुलको अवलोकन गर्दै



नवलपरासी (बर्दघाट सुस्ता पश्चिम) सुनवलमा भएको अन्तर्क्रिया कार्यक्रम