



**Nepal: South Asia Subregional Economic Cooperation (SASEC) Highway Improvement Project**  
नेपाल : दक्षिण एसिया उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग राजमार्ग सुधार आयोजना

आयोजनाको नाम नेपाल : दक्षिण एसिया उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग राजमार्ग सुधार आयोजना

आयोजना नम्बर ५२०९७-००१

देश नेपाल

आयोजनाको अवस्था प्रस्तावित

आयोजनाको प्रकार / सहायताको रूपरेखा ऋण प्राविधिक सहायता

लगानीको स्रोत / ऋण - दक्षिण एसिया उपक्षेत्रीय आर्थिक राजमार्ग सुधार आयोजना

रकम सहूलियत सामान्य पुँजी कोष स्रोत/एसियाली विकास कोष १८०.०० मिलियन अमेरिकी डलर

प्राविधिक सहयोग : दक्षिण एसिया उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग सुधार आयोजना

प्राविधिक सहायता विशेष कोष ७५०,०००.०० अमेरिकी डलर

रणनीतिक कार्यसूची	वातावरणीय दिगो विकास समावेशी आर्थिक विकास क्षेत्रीय एकीकरण
परिवर्तनका संवाहक	सुशासन र क्षमता विकास साभेदारी
क्षेत्र/उपक्षेत्र	यातायात - सडक यातायात
लैङ्गिक समता र मूलप्रवाहीकरण	प्रभावकारी लैंगिक मूलप्रवाहीकरण
विवरण	<p>नेपाल सरकारले एसियाली विकास बैंक (एडिबी) लाई पूर्व-पश्चिम राजमार्गको सुधार आयोजनाको लागि अनुरोध गरेको थियो । यस प्रस्तावित आयोजनाले सडकको दूरावस्था, सडक सञ्जालको सुरक्षाको गिर्दो अवस्था तथा सिमित सीमापार सम्पर्कको अवस्थालाई प्रभावकारी तथा यथेष्ट रूपमा यातायात व्यवस्था क्षेत्रलाई सम्बोधन गर्नेछ ।</p> <p>यस आयोजनाले (i) नेपालका दक्षिण पश्चिम भागमा रहेको कञ्चनपुर र कमला खण्डको ८५ किलोमिटर सडकलाई पुनर्स्थापना तथा स्तरोन्नती गर्नेछ, (ii) पूर्वपश्चिम राजमार्गको सडक मर्मत तथा सडक सुरक्षाको अवस्थालाई सुधार गर्नेछ, (iii) भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय अन्तर्गतको सडक विभागलाई क्षमता अभिवृद्धि गरी सडक तथा सडक अवस्थालाई सुधार गर्नेछ ।</p>
आयोजनाको औचित्य र राष्ट्रिय/क्षेत्रीय रणनीतिसँगको सम्बन्ध	<p>देशको परिदृश्य : नेपाल एक भूपेरिवेष्टित मुलुक हो जसको उत्तरीतिर चीन र पूर्व, पश्चिम र दक्षिणमा भारतसँग जोडिएको छ । नेपाल भौगोलिक रूपमा तीन खण्डमा विभाजित छ, उत्तरी भेगमा हिमाली क्षेत्र, मध्य भेगमा पहाडी तथा दक्षिणतर्फ समथर तराई क्षेत्र । यसर्थ, नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको लागि आफ्ना छिमेकीहरुमा भर पर्नुपर्ने हुन्छ, विशेषगरी भारतसँग । भारतसँग नेपालका १९ आधिकारिक व्यापारिक नाका जोडिएका छन् भने भारतकै कोलकाता बन्दरगाह समुन्द्रपार व्यापारको मुख्य केन्द्र हो । सन् २०१७ मा मात्र नेपालले भारतसँग ६५ प्रतिशत आयात र ५७ प्रतिशत निर्यात गरेको थियो भने चीनसँग १३ प्रतिशत आयात र २.३ प्रतिशत निर्यात व्यापार गरेको थियो । सीमित सीमामा पूर्वाधारका कारण नेपाललाई न्यून क्षेत्रीय एकता तथा सञ्जालबाट नकारात्मक प्रभाव पनि पर्ने गरेको छ । भारतबाहेक नेपालको दक्षिण एसिया उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग तथा दक्षिण एसिया सहयोग संगठनअन्तर्गतका राष्ट्रहरूसँग नेपालको ०.८ प्रतिशत मात्र व्यापार भएको अवस्था छ । आर्थिक आधार: सन् २००७ देखि सन् २०१७ सम्म कुल ग्राहस्थ उत्पादनको वृद्धि दर ४.५ प्रतिशत रहेको थियो भने सन् २०१७ देखि २०२२ सम्म कुल आर्थिक वृद्धि ४.१ प्रतिशत हुने अनुमान छ । नेपालको आर्थिक क्षेत्रले प्रतिस्पर्धाको अभावको अवस्थाको मार खेपिरहेको छ, जहाँ कृषि क्षेत्रले ६९.४ प्रतिशत मजदूरहरुलाई संलग्न गराएको छ भने सन् २००७ देखि २०१७ सम्ममा निर्यात ६.१ प्रतिशतका दरले घटिरहेको छ । देशको अर्थतन्त्रलाई रेमिट्यान्सले मात्र अधि लगिरहेको छ र कुल ग्राहस्थ उत्पादनमा रेमिट्यान्सको योगदान सन् २००८ मा २ प्रतिशत रहेको थियो भने त्यो</p>

योगदान २०१५ मा आइपुग्दा ३१.३ प्रतिशत पुगेको छ । आयात पनि वार्षिक रुपमा २१.३ प्रतिशतका दरले बढिरहेको अवस्था छ । यातायातको अभाव तथा बस्तुकेन्द्रित सञ्जालको अपर्याप्तताले गर्दा ढुवानी खर्च बढिरहेको छ भने राष्ट्रिय तथा क्षेत्रीय दूरावस्थाले आर्थिक वृद्धिमा बाधा सिर्जना गरिरहेको छ जसबाट प्रतिस्पर्धी उद्योगहरूको स्थापना हुन सकेका छैनन्, व्यापार घट्टो क्रममा छ र छिमेकी राष्ट्रहरूको आर्थिक वृद्धिबाट नेपालले यथोचित लाभ हासिल गर्न पनि सकिरहेको छैन ।

यातायात क्षेत्र परिदृश्य: सडक यातायात नेपालमा यात्राको मुख्य आधार हो जसमार्फत ९० प्रतिशत यात्रुहरू ओहोरदोहोर गर्ने तथा सामान ढुवानी गरिन्छ । रणनीतिक सडक सञ्जाल, भौतिक योजना तथा यातायात मन्त्रालयअन्तर्गत पर्छन्, जसको कुल लम्बाइ १२ हजार ४ सय ९४ किलोमिटर छ, जसमध्ये ५१ प्रतिशत पक्की सडक छ । रणनीतिक सडक सञ्जालले मुख्य आर्थिक केन्द्र, छिमेकी मुलुक तथा आठवटा उत्तर-दक्षिण र दुई वटा पूर्व-पश्चिम नाकालाई समेटेछ । यसले १ हजार २४ किलोमिटर लामो पूर्व-पश्चिम राजमार्गलाई समेटेछ, जसले जसले नेपालको पूर्वी तथा पश्चिम भागलाई भारतसँग जोड्छ, जुन सम्पर्क केन्द्र आन्तरिक तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको नाका हुनुका साथै उच्च ट्राफिक प्रवाह हुने सडक पनि हो । स्थानीय सडक सञ्जाललाई नगरपालिकालगायत अन्य स्थानीय निकायले व्यवस्थापन गर्छन् जसमा भन्डै ५७ हजार ६ सय किलोमिटरको सडक खण्ड पर्छ जसमध्ये ३.५ प्रतिशत सडक पक्की छ । सडक घनत्व घट्टै गएर प्रति १ सय किलोमिटर ४७ सडक तथा प्रति १ हजार जनसंख्यालाई २.५ किलोमिटर सडक रहेको देखिन्छ ।

आयोजना ढाँचा: आयोजनाको सडकमा दैनिक १२ हजार १ सय गाडी गुड्ने गरेको छन् जुन संख्या सन् २०३३ मा पुग्दा दैनिक २३ हजार ६ सय पुग्ने अनुमान छ जसमध्ये ३१ प्रतिशत गाडी मालवाहक हुनेछन् । सडकको अवस्था सन्तोषजनक छैन, जसलाई सुधार गरेर सडकपेटी, नाली, संरचनाहरू, सुरक्षा उपाय, मर्मतसम्भार, योजनाअन्तर्गत चार लेनमा फराकिलो पादै बढ्दो ट्राफिक प्रवाहलाई व्यवस्थापन गरिनेछ । यो सडक मुख्य व्यापार नाकाको एक भाग हुनुका साथै सार्क (SAARC) तथा सासेक (SASEC) अन्तर्गतको भारतबाट बंगलादेशको चितगाँउ हुँदै काठमाडौं ढाकालाई जोड्नेछ । यस आयोजनाले आन्तरिक सडक र सञ्जाललाई सुधार गर्दै देशको पूर्वी क्षेत्रका प्रादेशिक राजधानीहरूको सम्पर्क सहज बनाउनुका साथै भारत तथा बंगलादेशसँगको क्षेत्रीय सम्पर्कलाई सुधार गर्दै जाने तथा बढ्दो ट्राफिक चापलाई सहज बनाउने र सडक सुरक्षालाई उच्च पार्ने तथा मर्मत सम्भारलाई नियमित गरी सडकलाई चुस्त बनाउनेछ ।

---

<b>प्रभाव</b>	नेपालको आन्तरिक तथा अन्तर्राष्ट्रिय सडक सम्पर्क सुधार हुने स्थलमा आधारित यातायातको नमुना सम्पर्क तथा भौतिक सम्पर्क तथा मुख्य व्यापार नाकासँगको सडक सञ्जाल सुधार हुने
---------------	---

---

<b>आयोजनाको प्रतिफल</b>	सडक यातायात व्यवस्थाको प्रभावकारिता तथा सुरक्षा सुधार हुने
-------------------------	--

---

<b>प्रतिफल प्राप्ति</b>	सडक सञ्जालको स्तरोन्नती तथा स्तर वृद्धि हुने सडक सुरक्षा व्यवस्थापन तथा योजना सुधार हुने
-------------------------	---

---

भौगोलिक अवस्थिति

कमला नदी, कञ्चनपुर

सुरक्षणका क्षेत्रहरू

वातावरणीय

ख

अस्वैच्छिक पुनर्वास

ख

आदिवासी जनसङ्ख्या

ग

वातावरणीय र सामाजिक विषयवस्तुको सारांश

वातावरणीय पक्षहरू वातावरणीय प्रभाव मुख्यगरी निर्माणका चरणमा कुनै अनपेक्षित अपरिवर्तनीय प्रभावहरूमा सिमित हुनेछ

अस्वैच्छिक पुनर्वास आयोजनाको विकाससँगै सडक विभागको विद्यमान नीति अनुसार भूमि अधिग्रहण र पुनर्वास प्रभावलाई सकेसम्म न्यून बनाइनेछ

आदिवासी  
जनसङ्ख्या

आयोजना क्षेत्रमा आदिवासी समुदाय छैनन्

सरोकारवालासँगको सञ्चार, सहभागिता र परामर्श

आयोजना निर्माणको अवधिमा आयोजना तर्जुमा तथा समीक्षा गर्दा महिलासहितका स्थानीय समुदायहरूसँग छलफल/परामर्श गरी उनीहरूको सहभागिता तथा संलग्नताको निक्क्योल गरिनेछ । गरिवी तथा सामाजिक मूल्यांकन, पुनर्वास योजना र वातावरणीय मूल्यांकनलाई गरिनुकै साथै आयोजनाको लागि उच्च तहको सहयोग तथा समर्थन रहेको सुनिश्चित गरिनेछ ।

आयोजना  
कार्यान्वयको  
अवधिमा

जनसमुदायलाई सचेत बनाउने अभियानमा आयोजना कार्यान्वयन तहमा  
सरकोकारवालाहरूसँग परामर्श गरिनेछ ।

---

#### व्यावसायिक अवसर

---

**परामर्श सेवा** गुणस्तर तथा लागतमा आधारित ९०:१० छनौट विधिमा निहित रहेर फर्महरूको छनौट गरिनेछ । सरकार तथा एडिबीले परामर्शदाताहरूसँग खरिदका प्रक्रिया अघि बढाउनेछ, जुन प्रक्रिया एडिबीको खरिदसम्बन्धी निर्देशिका (२०१७, पछिल्ला संशोधनहरू समेत) तथा यससँग सम्बन्धित आयोजना प्रशासकीय निर्देशिका र/वा कर्मचारी निर्देशिका बमोजिम हुनेछ । परामर्श सेवामा आयोजना सडकको निर्माण सुपरिवेक्षण परामर्श सेवा, र सडक सुरक्षाको लागि प्राविधिक सहयोग सहायता परामर्श समावेस हुनेछन् तर परामर्श सेवा यी दुवै विषयमा मात्रै सिमित हुन्छन् भन्ने छैन ।

---

**खरिद** प्राविधिक सहायताअन्तर्गतका सबै खरिद एडिबीको खरिद सम्बन्धि निर्देशिका (२०१७, पछिल्ला संशोधनहरू समेत) तथा आयोजना प्रशासकीय निर्देशिका बमोजिम हुनेछ ।

---

जिम्मेवार एडीबी अधिकारी

जर्जेट, योहान Georget, Johan

---

जिम्मेवार एडीबी विभाग

दक्षिण एसिया विभाग

---

जिम्मेवार एडीबी महाशाखा

यातायात तथा सञ्चार महाशाखा, एसएआडी

---

कार्यान्वयन गराउने निकाय

भैतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय  
सिंहदरवार  
काठमाडौं  
नेपाल

---

समय तालिका

---

अवधारणा पारित

०५ अप्रिल २०१८

---

तथ्य प्राप्त

२१ मे २०१८ देखि ०१ जेनवरी २०१८

---

व्यवस्थापन समीक्षा बैठक

०९ जुलाई २०१८

---

स्वीकृति

-

---

पछिल्लो समीक्षा भ्रमण (मिसन)

-

---

पछिल्लो आयोजना तथ्याङ्क  
विवरण अद्यावधिक

०६ अप्रिल २०१८

---

आयोजना पेज

<https://www.adb.org/projects/52097-001/main>

---

सूचनाका लागि आग्रह <http://www.adb.org/forms/request-information-form?subject=52097-001>

---

तयार पारिएको मिति

११ मे २०१८

---

आयोजना तथ्यांक विवरणमा कुनै पनि आयोजना तथा कार्यक्रम सञ्चालन भइरहेको अवस्थामा संकलित संक्षिप्त जानकारी दिइने हुँदा आयोजनाको प्रारम्भिक अवस्थामा केही जानकारी समावेश नभएका पनि हुन सक्छन् तर जानकारी प्राप्त हुनासाथ त्यसलाई पनि समावेश गर्ने गरिन्छ । आयोजना तथ्यांक विवरणमा प्रस्तुत गरिने प्रस्तावित आयोजनाका सूचनाहरू अनुमानित र सांकेतिक हुन् ।

एडीबीले यस आयोजना तथ्यांक विवरणमा प्रस्तुत सूचनाहरू कुनै किसिमको सुनिश्चितताबिना आफ्ना प्रयोगकर्ताहरूलाई स्रोतका लागि मात्र उपलब्ध गराएको हो । एडीबीले उच्च गुणस्तरीय सामग्री उपलब्ध गराउने प्रयास गर्दागर्दै पनि यी सूचना 'यथा तथ्य'का आधारमा स्पष्ट वा अस्पष्ट कुनै किसिमको वचनबद्धता, व्यापारिक सीमितता र खास प्रयोजनका लागि उपयुक्त वचनबद्धताबिना उपलब्ध गराइएका हुन् र यी अनतिक्रम्य छन् । एडीबीले विशेष यस्ता कुनै सूचनाको तथ्यपरकता वा पूर्णताका सम्बन्धमा कुनै प्रकारको वचनबद्धता वा प्रतिनिधित्व गर्दैन ।