

यो आयोजना तथ्याङ्क विवरण २० जुन २०१६ को अङ्ग्रेजी मूल संस्करणको अनुदित संस्करण हो ।



नेपाल : दक्षिण एसियाली उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग- सडक सुधार आयोजना

आयोजनाको नाम	दक्षिण एसियाली उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग- सडक सुधार आयोजना
आयोजना नम्बर	४८३३७-००२
देश	नेपाल
आयोजनाको अवस्था	प्रस्तावित
आयोजनाको प्रकार/सहायताको प्रारूप	ऋण
लगानीको स्रोत/रकम	ऋण : दक्षिण एसिया उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग- सडक सुधार आयोजना एसियाली विकास कोष १८६.८० मिलियन अमेरिकी डलर
रणनीतिक कार्यसूची	समावेशी आर्थिक वृद्धि क्षेत्रीय एकीकरण
परिवर्तनका संवाहक	सुशासन तथा क्षमता अभिवृद्धि साभेदारी निजी क्षेत्रको विकास
क्षेत्र/उपक्षेत्र	यातायात - सडक यातायात (गैर-सहरी)
लैङ्गिक समता तथा मूलप्रवाहीकरण	केही लैङ्गिक तत्व समाविष्ट
विवरण	यस दक्षिण एसियाली उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग- सडक सुधार आयोजना प्रमुख राजमार्गको करिब १ सय ६० किलोमिटर सडकको सुधार र स्तरोन्नति गरी स्थानीय र क्षेत्रीय सञ्जाल मजबुत पारि दुर्गम क्षेत्रलाई छिमेकी मुलुकको बजारसँग सडक सम्पर्क स्थापित गराउने र सीमा सडकको क्षमता अभिवृद्धि गरी सीमा नाका र त्यसवरपरका सडक सुधार गर्नु हो । विशेष गरी यो आयोजनाले प्रमुख दुई

राजमार्गको सुधार र स्तरोन्नति गर्नेछ : (क) सार्क सडक सञ्जाल-७ को मुख्य अंश तथा एसियाली राजमार्ग (रुट एटु [A2]) अन्तर्गतको पूर्व-पश्चिम राजमार्गको नारायणघाट-बुटवल खण्ड (करिब ११५ किमि), तथा (ख) पश्चिम नेपालको 'बौद्ध मार्ग' अन्तर्गतको भैरहवा-लुम्बिनी-तौलिहवा (४५ किमि) सडकखण्ड, जसले क्षेत्रीय व्यापार तथा पर्यटनको विकासमा सघाउ पुऱ्याउँछ । यस सडकखण्डको स्तरोन्नतिले प्रत्यक्षतः दक्षिण एसियाली उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोगअन्तर्गत भैरहवामा निर्माणाधीन गौतम बुद्ध अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थललाई प्रत्यक्ष टेवा पुग्नेछ । साथै, नेपालको दोस्रो ठूलो आयात-निर्यात नाका भारतसँग सीमा जोडिएको भैरहवाका सडक स्तरोन्नति गरी क्षेत्रीय सम्पर्क वृद्धिका लागि पनि यो आयोजना महत्वपूर्ण सावित हुनेछ ।

आयोजनाको
औचित्य र
राष्ट्रिय/क्षेत्रीय
रणनीतिसँगको
सम्बन्ध

उत्तरतिरको सीमा जनगणतन्त्र चीन तथा पूर्व, पश्चिम, दक्षिणको सीमा भारतसँग जोडिएको भूपेरिवेष्टित मुलुक नेपालले विकासका लागि विविध चुनौती तथा अवसरको सामना गर्नुपरिरहेको छ । अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका लागि नेपालले आफ्ना ठूला छिमेकीको भर पर्नुपरिरहेको छ । भारतसँग ८० प्रतिशत आयात र ६० प्रतिशत निर्यातको अवस्था छ । नेपाल क्षेत्रीय यातायातको केन्द्र हुने प्रचुर सम्भावना छ । यद्यपि, पर्याप्त सडक सञ्जालको विकास हुन नसक्दा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार तथा समावेशी विकास हासिल हुन सकेको छैन ।

नेपालको हाल सडक सञ्जालमा रणनीतिक सडक सञ्जालको कुल लम्बाइ २५ हजार १ सय १५ किमि छ, जसमा राष्ट्रिय सडक र सहायक सडक छन्, जसले देशको मुख्य सडक यातायातको चापलाई थेग्ल् र छिमेकका मुख्य आर्थिक केन्द्रसँग पनि सडक सम्पर्क जोड्छ । यस सडक सञ्जालमा पूर्व-पश्चिम राजमार्गका मुख्य तीन करिडोर तथा उत्तर-दक्षिणका कैयौं करिडोर समावेश छन् । पूर्व-पश्चिम करिडोरमा पूर्व-पश्चिम राजमार्गको १ हजार २४ किमि सडक यसमा समावेश छ जुन देशको मुख्य राजमार्ग हो र तराई क्षेत्रको व्यापक यातायात चाप हुने क्षेत्र पनि यही हो । यस पूर्व-पश्चिम करिडोरमा अन्य सडक पनि समावेश हुन्छन् : (क) पूर्व-पश्चिम राजमार्गको समानान्तर भारतिय सीमा नजिकको हुलाकी सडक, र (ख) मध्य पहाडी पूर्व-पश्चिम करिडोर जसमा करिब १ हजार ७ सय किमिको सहायक सडक पनि पर्छ, जसले मध्यपहाडी जिल्लाहरूलाई जोड्ने तथा काठमाडौं र पोखरासहित पहाडका मुख्य केन्द्रहरूलाई जोड्छ । साथै, उत्तर-दक्षिण करिडोरको कैयौं राजमार्गहरू र सहायक सडकसमेत यसअन्तर्गत पर्छन् । उत्तर-दक्षिण सडक सम्पर्क भविष्यमा भारत र चीन जोड्ने पारवहन बिन्दु हुन सक्छन् ।

रणनीतिक सडक सञ्जालको करिब ३० प्रतिशत कालोपत्रे गरिएको छ भने २४ प्रतिशत ग्राभेल तथा ४६ प्रतिशत कच्ची सडक छन् । नेपालमा राष्ट्रिय राजमार्गको मेरुदण्डका रूपमा रहेको पूर्व-पश्चिम राजमार्गले न्यूनतम प्राविधिक स्तर कायम गरी वर्षेभरि सञ्चालन योग्य हुनुपर्ने हुँदा क्षेत्रीय तथा घरेलु सम्पर्कका लागि पूर्व-पश्चिम राजमार्ग ज्यादै नै महत्वपूर्ण छ । अर्कातिर, यातायातको बढ्दो चापले सीमा इलाकाका सडक दिन-परदिन साँघुरो हुँदै गइरहेका छन् भने भारततर्फको पारवहनमा

मुख्यतः विहार र उत्तर प्रदेशमा सडकको जीर्ण अवस्थाले आवागमनमा अवरोध पुग्ने गरेको छ । यसर्थ, क्षेत्रीय सडक सञ्जाल सुधार गर्नुका साथै मुख्य करिडोरको स्तरोन्नति र सुधार गर्दै भारततर्फको क्षेत्रीय तथा राष्ट्रिय बजारमा पहुँच बढाउनुपर्नेछ । सडकका यी चुनौतीहरूलाई सम्बोधन गर्न नेपाल सरकारले प्राथमिकता लगानी योजना (पी.आई.पी. २००७-२०१६) निर्माण गरी कार्यान्वयन गरिरहेको छ । एसियाली राजमार्ग सञ्जाल तथा दक्षिण एसियाली क्षेत्रीय सहयोग संगठन (सार्क) को क्षेत्रीय बहुमुखी यातायात अध्ययनले नेपाललाई एउटा प्रमुख अन्तर्राष्ट्रिय तथा क्षेत्रीय व्यापार मार्गका रूपमा पहिचान गरेको छ । सन् २०१४ मा सम्पन्न सार्क सम्मेलनले पनि दिगो लगानी तथा व्यापारका साथै क्षेत्रीय व्यापारका लागि यातायात सञ्जालको आवश्यकता औल्याएको थियो, जसले सन्तुलित क्षेत्रीय विकास तथा गरिबी निवारणमा महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गर्छ ।

प्रभाव	यस दक्षिण एसियाली उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग- सडक सुधार आयोजनाले सार्क क्षेत्र तथा 'बौद्ध मार्ग' अन्तर्गतका क्षेत्रमा क्षेत्रीय व्यापार तथा पर्यटन प्रवर्द्धन हुने
प्रतिफल	सडक सुधार भई यातायातको प्रभावकारी तथा सुरक्षित व्यवस्था हुने
नतिजा	१ सय ६० किलोमिटर सडक सञ्जाल निर्माण तथा स्तरोन्नति हुने सडकको मर्मत सम्भार भई सुरक्षित हुने

भौगोलिक अवस्थिति

सुरक्षण समूहहरू

वातावरणीय पक्ष	क
अनैच्छिक पुनर्वास	ख
आदिवासी जनसङ्ख्या	ग

वातावरणीय तथा सामाजिक पक्षहरूको सारांश

वातावरणीय पक्षहरू

अनैच्छिक पुनर्वास

आदिवासी जनसङ्ख्या

सरोकारवालासँगको सञ्चार, सहभागिता तथा परामर्श

आयोजना खाका निर्माण अवधिमा

आयोजना कार्यान्वयन अवधिमा

व्यावसायिक अवसरहरू

परामर्श सेवा	सबै परामर्शदाताहरू एडीबीको परामर्शदाता प्रयोग निर्देशिका (सन् २०१५, पछिल्ला संशोधनहरू समेत) बमोजिम नियुक्त गरिनेछन् ।
खरिद	आवश्यक सबै वस्तु तथा सेवाको खरिद एडीबी खरिद निर्देशिका (सन् २०१५, पछिल्ला संशोधनहरूसमेत) बमोजिम गरिनेछन् ।

जिम्मेवार कर्मचारी

जिम्मेवार एडीबी अधिकारी	लि ताई
जिम्मेवार एडीबी विभाग	दक्षिण एसिया विभाग
जिम्मेवार एडीबी महाशाखा	यातायात तथा सञ्चार महाशाखा, एसएआरडी
कार्यान्वयन गराउने निकाय	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय सिंहदरवार काठमाडौं नेपाल

समय तालिका

अवधारणा अनुमोदन	१३ मे २०१६
तथ्य संकलन	१ जुन २०१६ देखि ११ जुन २०१६ सम्म
व्यवस्थापन समीक्षा बैठक	१ अगस्ट २०१६
स्वीकृति	२८ अक्टुबर २०१६
अन्तिम समीक्षा अभियान	-
पछिल्लो आयोजना तथ्याङ्क विवरण अद्यावधिक	०४ मे २०१६

आयोजना तथ्याङ्क 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 हुनाका साथै त्यसलाई पनि समावेश गर्ने गरिन्छ । आयोजना तथ्याङ्क विवरणमा प्रस्तुत गरिने प्रस्तावित आयोजनाका सूचनाहरू अनुमानित र सांकेतिक हुन् ।

एडीबीले यस आयोजना तथ्याङ्क विवरणमा प्रस्तुत सूचनाहरू कुनै किसिमको सुनिश्चितताबिना आफ्ना प्रयोगकर्ताहरूलाई स्रोतका लागि मात्र उपलब्ध गराएको हो । एडीबीले उच्च गुणस्तरीय सामग्री उपलब्ध गराउने प्रयाश 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 ।