

पुष्पलाल (मध्यपहाडी) लोकमार्ग आयोजना पश्चिम खण्डको
आन्तरिक मूल्याङ्कन अध्ययन प्रतिवेदन
२०७१



राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालय,
सिंहदरबार, काठमाडौं

खण्ड १

मूल्याङ्कनको परिचय

१.१ पृष्ठभूमि:

राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालयले राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त विकास आयोजनाहरूको तेश्रो पक्षबाट स्वतन्त्र मूल्याङ्कन गर्ने गराउने क्रममा हालसम्म ३६ वटा आयोजनाहरूको विभिन्न परामर्शदातामार्फत मूल्याङ्कन कार्य सम्पन्न भई प्रतिवेदनहरू आयोगको वेबसाइटमा समेत प्रकाशित गरिएको छ । चालू आ.व.२०७१/७२ मा राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालयको मिति २०७१/१०/०९ को निर्णयानुसार राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको रूपमा रहेको पुष्पलाल (मध्य पहाडी) लोकमार्ग पश्चिम खण्ड छनौट गरी आन्तरिक चालू मूल्याङ्कन गरिएको छ । यस आयोजनाको मूल्याङ्कन राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालय र नेपाल सरकारका अन्य निकायहरूका २३ जना कर्मचारीहरूको सहभागितामा सम्पन्न गरिएको छ । मूल्याङ्कन कार्यमा सहभागी भएका कर्मचारीहरू मूल्याङ्कन अभिमुखीकरण तालिम र स्थलगत सर्वेक्षणलगायतका कार्यमा समेत संलग्न भएका थिए । मूल्याङ्कन तालिम, स्थलगत अध्ययन एवम् प्रतिवेदन तयारी राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालय अन्तर्गत संचालित जापान अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग नियोग (JICA) द्वारा सञ्चालित अनुगमन तथा मूल्याङ्कन प्रणाली सुदृढीकरण आयोजना (SMES II) को आर्थिक तथा प्राविधिक सहयोगमा सम्पन्न भएको हो ।

१.२ मूल्याङ्कनको औचित्य:

यो लोकमार्ग राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूमध्ये एक महत्वपूर्ण आयोजना भएको र यसको पूर्वी खण्डको मूल्याङ्कन तेश्रो पक्षद्वारा भैसकेकोले पश्चिम खण्डको समेत मूल्याङ्कन गर्नु औचित्यपूर्ण देखिन्छ । साथै, यस मूल्याङ्कनले लोकमार्ग निर्माणबाट त्यसक्षेत्रको पहुँच अभिवृद्धि, आर्थिक, सामाजिक विकास, लगायतका अवसरहरू सिर्जना गर्न पुऱ्याएको योगदान र लोकमार्गको सान्दर्भिकता, प्रभावकारिता, कार्यक्षमता, प्रभाव र दिगोपनाका आधारमा मूल्याङ्कन गरी समग्रतामा निष्कर्ष निकाल्ने र आयोजना कार्यान्वयनमा सुधार एवं भावी आयोजना तर्जुमाका लागि सिक्किएका पाठहरू र सुझावहरू उपलब्ध गराउने भएकाले औचित्यपूर्ण रहेको छ ।

१.३ मूल्याङ्कनको उद्देश्य:

पुष्पलाल (मध्य पहाडी) लोकमार्ग पश्चिम खण्डको आन्तरिक चालू मूल्याङ्कनका निम्न उद्देश्यहरू रहेका छन्:

- क) आयोजना कार्यान्वयनबाट प्राप्त नतिजाको मूल्याङ्कन गर्दै सडक क्षेत्रका लाभग्राहीहरूको अवस्थाको लेखाजोखा गर्ने ।
- ख) आयोजनाको मूल्याङ्कनबाट प्राप्त सिकाईलाई भावी योजना, नीति, कार्यक्रम तथा आयोजना तर्जुमामा उपयोग गर्ने ।
- ग) आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्या समाधानका लागि सम्बन्धित निकायलाई सुझाव दिने ।

१.४ मूल्याङ्कन विधि:

मूल्याङ्कनको उद्देश्य हासिल गर्नका लागि विभिन्न प्रचलित मूल्याङ्कन विधि अवलम्बन गरिएको छ । यस मूल्याङ्कनमा प्राथमिक तथा द्वितीय दुवै माध्यमबाट सूचना/तथ्याङ्क संकलन गरिएको छ । आयोजनाको सोच तालिका उपलब्ध नभएकोले मूल्यांकन टोलीले नै सोच तालिका र मूल्यांकन ग्रीड (अनुसूचीमा संलग्न) तयार गरी प्रयोग गरिएको छ । संकलित परिमाणात्मक (Quantitative) तथा

गुणात्मक (Qualitative) सूचना/तथ्याङ्कलाई त्रिभुजीकरण गरी विश्लेषण गरिएको छ । यस मूल्याङ्कनमा निम्न विधिहरू अपनाईएको छ ।

१.४.१ परिमाणात्मक अध्ययन विधि:

परिमाणात्मक अध्ययन विधि अन्तर्गत प्राथमिक तथ्याङ्क तथा सूचना संकलन गरिएको छ । यसका लागि मुख्य रूपमा घरधूरी सर्वेक्षणलाई आधार बनाईएको छ । लोकमार्गवाट प्रत्यक्ष प्रभावित घरधूरीमध्ये बाग्लुङ्ग-बुर्तिवाङ्ग, रुकुम-जाजरकोट र दैलेख-अछाम खण्डका १६४ घरधूरीमा पुगी तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ । उल्लेखित खण्डबाट घरधूरी छनौट गर्दा Purposive विधि अपनाईएको छ ।

१.४.२ गुणात्मक अध्ययन विधि:

गुणात्मक सूचना संकलनका लागि लक्षित समूहसंगको छलफल र मुख्य सूचनादातासंगको अन्तरवार्तालाई आधार बनाईएको छ । सूचना संकलन गर्दा मूल्याङ्कनका आधारभूत सिद्धान्त अनुसार मूल्याङ्कनको ग्रीडलाई अनुसरण गरिएको छ ।

१.४.२.१ लक्षित समूह छलफल (FGD):

पुष्पलाल (मध्य पहाडी) लोकमार्ग पश्चिम खण्डद्वारा प्रभावित क्षेत्रका लक्षित समूहहरूसंग (बाग्लुङ्ग-अछाम) ११ वटा लक्षित समूह छलफल गरिएको थियो । लक्षित समूह छलफलमा स्थानीय राजनीतिक दलका प्रतिनिधि, बुद्धिजीवी, समाजसेवी, नागरिक समाजका प्रतिनिधि, यातायात व्यवसायका प्रतिनिधि, पत्रकार, सर्वसाधारण र सम्बद्ध सार्वजनिक निकायका प्रमुख तथा प्रतिनिधिहरूसंग समूहमा छलफल गरी सूचना सङ्कलन गरिएको थियो ।

१.४.२.२ मुख्य सूचनादातासंगको अन्तरवार्ता (KII):

गुणात्मक सूचना संकलन गर्ने क्रममा केन्द्रीय निकायका सम्बद्ध पदाधिकारीहरू (भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सचिव, सडक विभागका महानिर्देशक, राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालयका सम्बन्धित क्षेत्र हेर्ने महाशाखा प्रमुख), क्षेत्रीय प्रशासक, क्षेत्रीय सडक निर्देशक, प्रमुख जिल्ला अधिकारी, स्थानीय विकास अधिकारी, आयोजना प्रमुख, सम्बन्धित ठेकेदारहरूसंग प्रत्यक्ष अन्तरवार्ता गरी सूचना सङ्कलन गरिएको छ । साथै त्यस लोकमार्गमा सवारी चलाउने सवारी चालक समेतसंग अन्तरवार्ता गरी सूचना सङ्कलन गरिएको थियो ।

१.४.३ प्राविधिक परीक्षण:

यस कार्यका लागि मूल्याङ्कन टोलीमा रहनु भएका प्राविधिक (ईन्जिनियर) हरुको सहयोग लिइएको थियो । प्राविधिक परीक्षण सूचीका माध्यमद्वारा यस सडकको गुणात्मक पक्षको परीक्षण गरिएको छ ।

१.४.४ प्रत्यक्ष अवलोकन विधि:

आयोजनाको सबैभन्दा बढी काम भईरहेका क्षेत्र बाग्लुङ्ग-बुर्तिवाङ्ग, रुकुम-जाजरकोट र दैलेख-अछाम खण्डमा मूल्याङ्कन टोलीबाट लोकमार्ग निर्माण कार्यको स्थलगत अवलोकन गरिएको थियो । यसरी मूल्याङ्कन टोलीले उल्लेखित स्थानहरूमा सडकको रेखाङ्कन, सडक सीमा, निर्माण कार्यहरू र स्थलगत अवस्था लगायतका विषयहरूमा अवलोकन गरिएको थियो । प्रत्यक्ष अवलोकनद्वारा प्राप्त नतिजाहरूलाई आयोजनाको दस्तावेज अध्ययनबाट प्राप्त तथ्यहरू, लक्षित समूहसंगको छलफलबाट प्राप्त तथ्यहरू, मुख्य सूचनादातासंगको अन्तरवार्ता र घरधूरी सर्वेक्षणबाट प्राप्त सूचनाहरूको निचोडसंग तुलना गरिएको छ ।

१.४.५ सहायक सूचना संकलन:

सहायक सूचना सङ्कलनको स्रोतको रूपमा आयोजनाको विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन (DPR), आयोजनाको ब्रोसियर, आयोजना प्रमुखबाट आयोजनाको बारेमा गरिएको प्रस्तुतीकरण लगायतका दस्तावेज एवम् प्रतिवेदनहरूको अध्ययन गरी विश्लेषण गरिएको छ ।

१.४.६ सूचनाको त्रिभुजीकरण तथा विश्लेषण:

यस आयोजनाको विभिन्न खण्डबाट प्राप्त भएको परिमाणात्मक तथा गुणात्मक तथ्याङ्कलाई त्रिभुजीकरणको माध्यमबाट नतिजाको विश्लेषण गरिएको छ । त्रिभुजीकरण गर्दा लक्षित समूहसँगको छलफल, मुख्य जानिफकार व्यक्तिसँगको अन्तरवार्ता, घरधुरी सर्भेक्षण, दस्तावेज अध्ययन र अन्य सहायक तथ्याङ्कहरूसँग एक आपसमा तुलना गरी नतिजा निकालिएको छ ।

१.५ मूल्याङ्कनकर्ताको विवरण

आयोजनाको मूल्याङ्कनका लागि अधिकृतस्तरका २३ जना कर्मचारीहरूलाई मिति २०७१ माघ २६ देखि फागुन २० सम्म तालिम, स्थलगत सर्वेक्षण, तथ्याङ्क प्रशोधन र विश्लेषण तथा प्रतिवेदन लेखन कार्यमा सहभागी गराई मूल्याङ्कन गराईएको थियो । मूल्याङ्कन कार्यमा राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालयका कार्यक्रम निर्देशकहरू श्यामप्रसाद भण्डारी र गोकुल खड्का, योजना अधिकृतहरू राजुप्रसाद पौडेल, केशव श्रेष्ठ, जमुना मिश्र, मीनादेवी श्रेष्ठ, सुशिला कुमारी पन्थ, राजन भट्टराई, बन्दना के.सी., रुद्रप्रसाद भट्ट र खीमादेवी लड्वा र केन्द्रीय तथ्याङ्क विभागका निर्देशक केशव गौतम, तथ्याङ्क अधिकृतहरू मनोहर घिमिरे र कपिल देव जोशी सहभागी हुनु भएको थियो ।

यसैगरी अन्य मन्त्रालय तथा विभागका सहभागीहरूमा पश्चिमाञ्चल सडक निर्देशनालयका क्षेत्रीय निर्देशक उत्तम लाल प्रधान, सडक विभागका इन्जिनियर शुभराज न्यौपाने, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका इन्जिनियर कविश तण्डुकार, महिला, बालबालिका तथा समाज कल्याण मन्त्रालयका निर्देशक भरत शर्मा, सिंचाइ मन्त्रालयका सि.डि.इ. दिनेश भट्ट, उद्योग मन्त्रालयका शाखा अधिकृत सीताराम खड्का, विद्युत विकास विभागका सि.डि.इ. माधव प्रसाद अधिकारी, मध्यपहाडी लोकमार्ग आयोजनाका सि.डि.इ. राजेन्द्रप्रसाद दास रहनु भएको थियो । साथै सचिवालयका पूर्व कार्यक्रम निर्देशक दिलिप कुमार चापागाईं र SMES II आयोजनाका खगेन्द्र सुब्बा र भीम कुमार श्रेष्ठ समेत संलग्न हुनुभएको थियो ।



(मूल्याङ्कनमा सहभागी कर्मचारीहरू)

१.६ मूल्याङ्कनको सीमा

यो मूल्याङ्कन आन्तरिक रूपमा पहिलो पटक गरिएको हो । पहिलो शुरुवात भएकाले पनि यसका केही कमी कमजोरी र सीमाहरु छन् । जुन यस प्रकार रहेका छन् ।

१. आयोजना क्षेत्रका प्रभावित घरधूरीको वैज्ञानिक तथ्याङ्कीय विधि अनुसार नमूना संकलन गर्नुपर्नेमा जनशक्ति र समय कमीको कारणले जम्मा १६४ घरधूरी सर्भेक्षण, ११ लक्षित समूहसँगको छलफल र ३२ जना मुख्य जानिफकारसँगको अन्तरवार्ताद्वारा प्राथमिक सूचना संकलन गरी मूल्याङ्कन गरिएको छ ।
२. सहायक सूचनाको हकमा आयोजनाको प्रारम्भिक DPR, आयोजनाको बारेको प्रस्तुतीकरण र ब्रोसियर मात्र उपलब्ध भएको र आयोजनासँग सम्बन्धित अन्य दस्तावेज उपलब्ध हुन सकेन ।
३. आयोजनाको आर्थिक विश्लेषण गरिएका दस्तावेज उपलब्ध हुन नसकेकोले वित्तीय एवम् भौतिक प्रगतिका आधारमा कार्यदक्षताको मूल्याङ्कन गरिएको छ ।
४. प्रस्तुत मूल्याङ्कन स्वतन्त्र तेस्रो पक्षबाट नभई आन्तरिक रूपमा सचिवालय, विभिन्न मन्त्रालय र विभागका योजना, अनुगमन तथा मूल्याङ्कन शाखामा कार्यरत अधिकृतस्तरका कर्मचारीहरुको प्रत्यक्ष संलग्नतामा सम्पन्न गरिएको छ ।
५. मूल्याङ्कनको क्रममा आयोजनाको सोच तालिका उपलब्ध नभएको, आयोजनासँग सम्बन्धित आधार तथ्याङ्कको कमी रहेको र आयोजनाको पश्चिम खण्डको सबै क्षेत्रलाई पूर्णरूपमा समेट्न सकिएको छैन ।
६. आयोजनाको कार्यदक्षता मूल्याङ्कनका लागि आयोजनाको आर्थिक/वित्तीय आन्तरिक प्रतिफल दर (E/FIRR), खुद वर्तमान मूल्य (NPV), डिस्काण्ट दर (Discount rate) लगायतको आर्थिक विश्लेषण गरिएका दस्तावेजहरु उपलब्ध हुन नसकेको ।

खण्ड - २ आयोजनाको परिचय

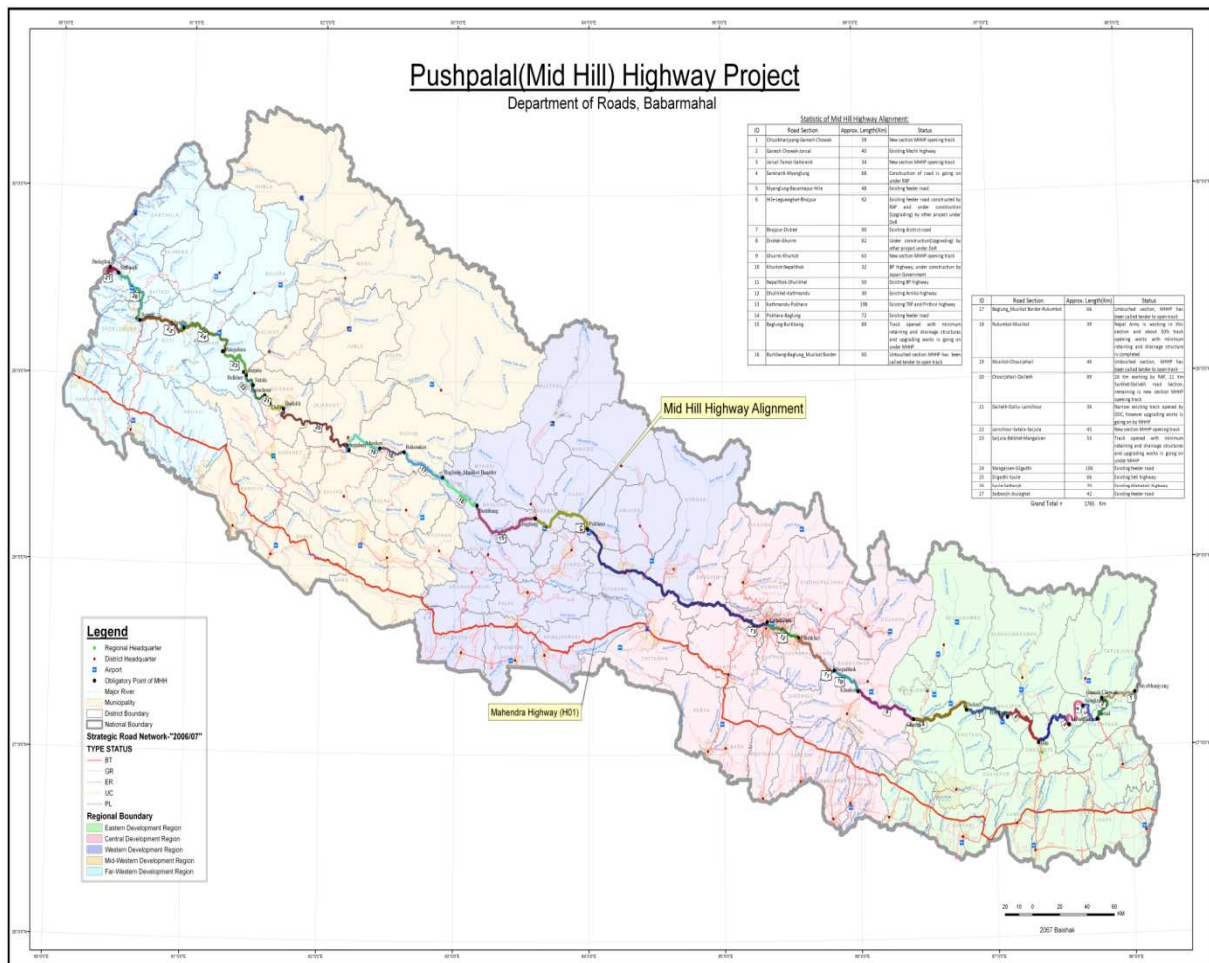
२.१ पृष्ठभूमि

नेपालको मध्य पहाडी भू-भाग पूर्वमा पाँचथरको चियोभञ्ज्याङ्गदेखि पश्चिममा बैतडीको भुलाघाटसम्मलाई यातायात सञ्जालमा जोडी उक्त क्षेत्रको आर्थिक, समाजिक, साँस्कृतिक, पर्यटकीय, शैक्षिक आदि समग्र क्षेत्रको सन्तुलित विकास गर्ने अभिप्रायले मध्य पहाडी लोकमार्ग निर्माण गरिएको हो । तराईका जिल्लाहरु समेटेर निर्माण गरिएको पूर्व पश्चिम राजमार्ग जस्तै बैकल्पिक मार्गको रुपमा यो लोकमार्ग निर्माण गर्ने लक्ष्य रहेको छ ।

यस लोकमार्गले मध्य पहाडका २३ जिल्लाहरु तथा २१५ वस्तीहरु जोड्दै करीब ७० लाख जनतालाई प्रत्यक्ष लाभ पुऱ्याउने अपेक्षा गरिएको छ । यस सडकको कूल लम्बाईमध्ये करीब १००० कि.मि.भाग आयोजना स्थापना गर्नु अगावै निर्माण भई संचालनमा रहेको पुरानो सडक रहेको छ भने करीब ७६५ कि.मि.लम्बाईको नयाँ भागमा टूट्याक खोली सडक निर्माण गर्ने कार्य भईरहेको छ । प्रारम्भमा पूर्वदेखि पश्चिमसम्म सम्पूर्ण खण्डको निर्माण कार्य एउटै आयोजना कार्यालयबाट नै सञ्चालन गरिएकोमा आ.व.२०६७/०६८ मा काठमाडौँदेखि पूर्वलाई पूर्वी खण्ड र काठमाडौँदेखि पश्चिमलाई पश्चिम खण्डमा विभाजन गरियो । पूर्वी खण्डको आयोजना कार्यालय काठमाडौँमा र पश्चिमी खण्डको आयोजना कार्यालय तुलसीपुर दाडमा रहेको छ । यस लोकमार्गले नेपालको ५ वटै विकास क्षेत्रका मध्य पहाडका देहायका स्थानहरुलाई सडक सञ्जालमा आबद्ध गराउने छ ।

पूर्वाञ्चल विकास क्षेत्र	मध्यमाञ्चल विकास क्षेत्र	पश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्र	मध्य पश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्र	सुदूर पश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्र
चियो भञ्ज्याङ, च्याङ्थपु, ओयाम, थर्पु, गणेशचोक, गोपेटार, जोरसाल, तमोरनदी,सक्रान्ती बजार, म्याङ्गलुङ, बसन्तपुर, हिले, लेगुवाघाट, भोजपुर, दिक्तेल, हलेसी, हिलेपानी, टोक्सेघाट (घुर्मी)	घुर्मी, खुर्कोट, नेपालथोक, पाँचखाल, पाटीभञ्ज्याङ, बाहुनेपाटी, छहरे, त्रिशुली, सल्यानटार	आरुघाट, पालुङटार, भोर्लेटार, कालिका, हेम्जा, कुश्मा, बाग्लुङ, बुर्तिबाङ, निसी	पातीहाले, रुकुमकोट, मुसीकोट, चौरजहारी, जगातीपुर, बेस्ताडा, दैलेख, दुल्लु, जम्बुकाँध, सातला, शाहीजिउला	बेलखेत, विनायक, मंगलसेन, साँफेबगर, सिलगढी, डडेलधुरा, पाटन, सतबाँभ, बैतडी, भुलाघाट

(स्रोत आयोजनाको प्रतिवेदन)



(स्रोत: आयोजनाको प्रतिवेदन)

२.२ आयोजनाको ज्यामितीय मापदण्ड

आयोजनाबाट प्राप्त जानकारी अनुसार मध्य पहाडी लोकमार्ग आयोजनाको ज्यामितीय मापदण्ड देहाय बमोजिम रहेको छ ।

S.N.	Design parameters	Standards
1	Design Speed	50 k.m-Per hours
2	Right of Way	25 m(On either side from centre line)
3	Carriageway With	7.00m
4	Total FormationWidth	8.50m
5	Shoulder With	0.5 on valley side
6	Minimum Horizontal curve Radius	15m
7	Minimum Vertical Curve	500m
8	Average Gardient	7%o

(स्रोत: आयोजनाको प्रतिवेदन)

२.३ आयोजनाको अवधि

यस लोकमार्गको आ.व. २०६४/०६५ बाट निर्माण प्रारम्भ भएको हो । आयोजनाको टूयाक खोलिएका सबै सडक खण्डहरूको आगामी ५ वर्ष भित्र स्तरोन्नति गरी कालोपत्रे स्तरमा पुऱ्याउने लक्ष्य रहेको छ । यस सडक खण्डमा बायो ईन्जिनियरिङ्ग, वातावरण संरक्षण, ट्राफिक सुरक्षा समेतलाई ध्यानमा राखी आवश्यक मर्मत सुधार गर्दै लोकमार्गलाई वर्षैभरी यातायात सञ्चालन योग्य बनाउने उद्देश्य राखिएको छ । आयोजना आ.व २०७४/७५ मा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य रहेको छ ।

२.४ आयोजनाका उद्देश्यहरू

आर्थिक, सामाजिक एकीकरण गर्न कोशेढुंगा सावित हुने गरी नेपालको पहाडी भूभागलाई सडक सञ्जालमा जोडी आर्थिक क्रियाकलापको बढोत्तरी गर्दै विकासका प्रतिफललाई सन्तुलित, पहुँचयोग्य बनाउनका लागि यो लोकमार्ग निर्माण गरिएको हो । लोकमार्ग निर्माण गर्नुको उद्देश्य पूर्वको पाँचथरबाट पश्चिमको बैतडीसम्म जाँदा बीचमा पर्ने मध्यपहाडी जिल्लाहरूलाई जोडी बैकल्पिक लोकमार्ग निर्माण गर्नु हो । यस लोकमार्ग आयोजनाका उद्देश्यहरू देहाय बमोजिम रहेका छन्

- (क) मध्य पहाडी भूभागलाई यातायात सञ्जालमा जोडी आर्थिक, सामाजिक, पर्यटकीय, सास्कृतिक, शैक्षिक लगायत समग्र क्षेत्रको सन्तुलित विकास गरी गरिबी न्यूनीकरणमा सहयोग गर्ने ।
- (ख) विकासको प्रतिफल भौगोलिक एवम् सामाजिक आधारमा न्यायोचित वितरण हुने गरी सडक सञ्जाल विस्तार गर्ने ।
- (ग) नेपालको पूर्वदेखि पश्चिमका मध्यपहाडी क्षेत्रका बस्ती, सहर, भूभागलाई सडकको पहुँचमा पुऱ्याउने ।
- (घ) सुगम स्थानमा रहेको सडक यातायात दवावलाई मध्य पहाडी भागमा समेत सारी यातायात सेवालाई सन्तुलित बनाउने ।

२.५ आयोजना (पश्चिम खण्ड) को परिचय

लोकमार्गको पश्चिमी खण्ड बैतडी जिल्लाको भुलाघाटदेखि काठमाडौंसम्म करीब ११०८ कि.मि. दूरी रहेको छ । यसमध्ये २२० कि.मि. नयाँ टूयाक खोल्नुपर्नेमा हाल यस खण्डको टूयाक खोल्ने कार्य करीब सम्पन्न भई सडक चौडा गर्ने कार्य भइरहेको छ । यस पश्चिमी खण्डले रेखाङ्कन गरेका जिल्लाहरूमा नुवाकोट, धादिङ्ग, गोरखा, लमजुङ्ग, कास्की, पर्वत, वाग्लुङ्ग, रुकुम, जाजरकोट, दैलेख, अछाम, डोटी, डडेलधुरा, बैतडी जिल्लाहरू रहेका छन् । आयोजनाको कार्यालय दाङ्गको तुलसीपुरमा रहेको छ ।



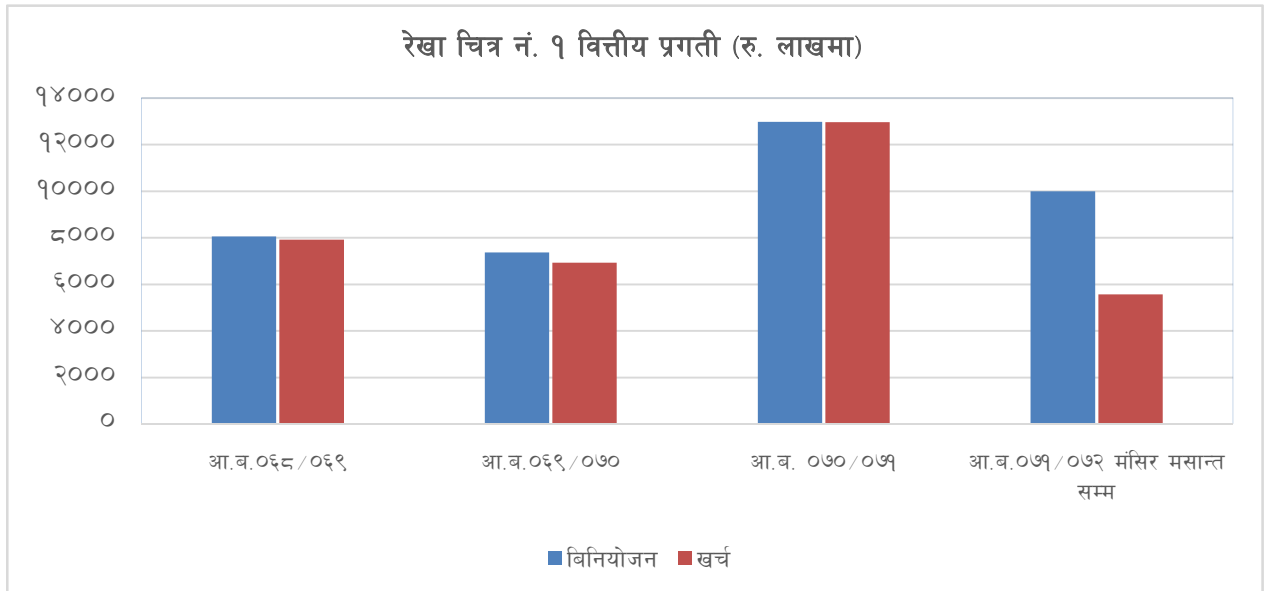
(आयोजना बारे पत्रिकामा भलक)

खण्ड ३ आयोजनाको कार्यसम्पादन स्थिति

यस आयोजनाको कार्यसम्पादन मूल्याङ्कन गर्दा सोच तालिका र मूल्याङ्कन गिड (अनुसूचिमा संलग्न) बनाई गरिएको छ । सोच तालिकामा उल्लेखित लगानी, क्रियाकलाप र प्रतिफल तहका नतिजाहरुको बारेमा मूल्याङ्कन गिडमा उल्लेखित प्रश्नहरुका आधारमा सङ्कलन गरिएको सूचना एवम् तथ्याङ्कको अवस्था देहाय अनुसार रहेको पाइयो ।

३.१ आयोजनाको लगानी:

आयोजनाको कूल अनुमानित लागत रु १४,३८,९५,८४ हजार रहेकोमा आ.व. २०७१/७२ को मंसिर मसान्तसम्म रु. ३,७४,११,३० हजार (२६ प्रतिशत) खर्च भएको देखिन्छ । आयोजनाको विगत चार आर्थिक वर्षमा भएको विनियोजन र खर्चको अवस्था रेखा चित्र नं. १ अनुसार रहेको पाइयो ।

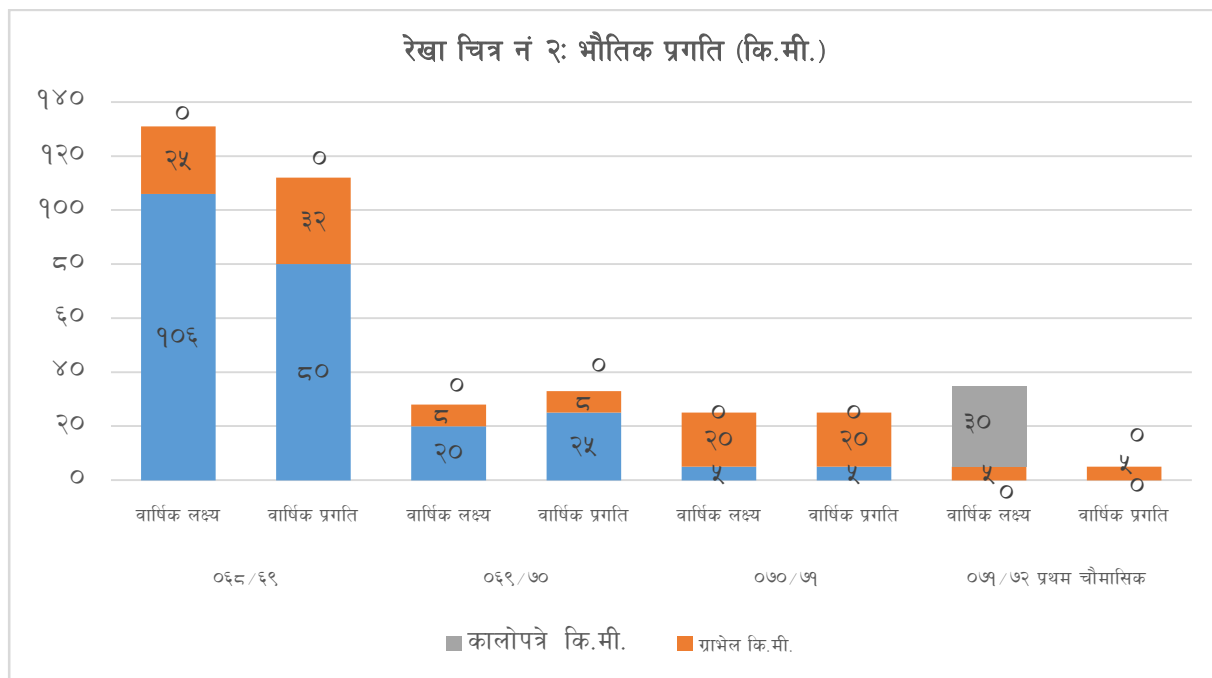


स्रोत: भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

आ.व. ०६५/६९ मा यस लोकमार्ग पश्चिम खण्डका लागि विनियोजित कूल बजेट रु. ८०,५३,१५ हजारमध्ये खर्च रु. ७९,२७,५७ हजार अर्थात कूल बजेटको (९८.४ प्रतिशत) खर्च भयो । त्यसैगरी आ.व. ०६९/७०, ०७०/७१ मा विनियोजित वार्षिक बजेट क्रमशः रु. ७३,६८,४३ हजार र रु. ९९,९४,३१ हजार रहेको थियो जसमध्ये खर्च क्रमशः ९४ प्रतिशत र शत प्रतिशत रहेको छ । यस आ.व. ०७१/७२ को मंसिर मसान्तसम्म कूल विनियोजित बजेट रकम रु.९९,९४,३१ हजार मध्ये रु. ५५,७३,३१ हजार (५६ प्रतिशत) खर्च भइसकेको देखिन्छ ।

आयोजनामा एक जना सि.डि.ई. र तीन जना ईन्जिनियर गरी चार पद रिक्त रहेका छन् । मेशिन यन्त्र उपकरणहरुको हकमा पिकअप गाडी ९ वटा, ब्याकहो र लोडर १११ वटा रहेका छन् ।

यो लोकमार्गको भौतिक प्रगति वार्षिक लक्ष्य बमोजिम नै पाइएको छ । नयाँ ट्रयाक खोल्ने कार्य (जाजरकोटमा १०० मि. बाहेक) सम्पन्न भईसकेको छ । सडक ग्राभेल गर्नु पर्ने कुल लक्ष ४८० कि.मी.मध्ये आ.व. ०७१/७२ सम्म ६२.८२ कि.मी. (१४ प्रतिशत) मात्र सम्पन्न भएको छ । आ.व. ०७०/७१ सम्म नयाँ ट्रयाक खोल्ने, ग्राभेल गर्ने, सडक स्तरोन्नती गर्ने जस्ता कार्यहरुलाई प्राथमिकता दिँदै वार्षिक बजेट विनियोजन गरिँदै आएको र सोही बमोजिम कार्य सम्पन्न भएको पाइएको छ । आ.व.०७१/७२ का लागि सडक कालोपत्रे गर्न जम्मा लक्ष्य ३० कि.मी. रहेकोमा प्रथम चौमासिकसम्म सो कार्य शुरु नभएको अवस्था छ । विगत तीन आ.व.हरुको भौतिक लक्ष्य र प्रगतिको अवस्था तल रेखा चित्रमा उल्लेख गरिएको छ ।



स्रोत: भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

बार चित्रमा देखाए बमोजिम आ.व.२०६८।६९ मा १०६ कि.मि.नयाँ ट्रयाक खोल्ने र २५ कि.मि. ग्राभेल गर्ने लक्ष्य रहेकोमा क्रमशः ८० र ३२ कि.मि. प्रगति भएको पाईयो भने आ.व.२०६९।७० मा २० कि.मि. र ८ कि.मि.ट्रयाक खोल्ने लक्ष्य रहेकोमा क्रमशः २५ र ८ कि.मि. प्रगति भएको पाईयो । त्यसै गरी आ.व.२०७०।७१ मा ५ कि.मि.ट्रयाक खोल्ने र २० कि.मि.ग्राभेल गर्ने लक्ष्य रहेकोमा शत प्रतिशत प्रगति भएको पाईयो । आ.व.२०७१।७२ मा ३० कि.मि. कालोपत्रे र ५ कि.मि.ग्राभेल गर्ने लक्ष्य रहेकोमा ग्राभेल गर्ने कार्यमा मात्रै शतप्रतिशत प्रगति भएको देखिन्छ ।

३.२ आयोजनाको क्रियाकलापहरूको प्रगति :

(क) सडक:

आयोजनाको सोचतालिकामा उल्लेख भए बमोजिम सडकतर्फको प्रगति यस प्रकार रहेको छ ।

सोच तालिकाको क्रियाकलाप	विवरण
१.सडक १.१ डिजाईन कार्य	<ul style="list-style-type: none"> शुरुको प्रारम्भिक लागत रु.१४ अर्ब भएको । हाल डिटेल् ईन्जिनियरिङ गरी लागत अनुमानको लागि ८ वटा कन्सलटेण्टहरूले फिल्डमा काम गरी रहेकोले चालू आ.व.२०७१/७२ भित्र DPR आउने ।
१.२ सडक निर्माण गर्न ठेक्का दिने कार्य	<ul style="list-style-type: none"> पश्चिम खण्डमा करीब १०० जना ठेकेदारसंग निर्माण कार्यको सम्झौता भएको सन्तोषजनक काम नगर्ने निर्माण कम्पनीलाई कारवाही पनि भएको (लोकप्रीय निर्माण कम्पनी) ३० लाख देखि ३० करोडसम्मको ठेक्का कार्य भइरहेको । शुरुको अवस्थामा जसरी पनि ठेक्का लिने र निर्माणको समयमा समस्याहरू देखाउने प्रवृत्ति रहेको ।
१.३ नयाँ ट्रयाक खोल्ने कार्य	<ul style="list-style-type: none"> जाजरकोट खण्डको करिब १०० मिटर बाहेक अन्य स्थानको ट्रयाक खोलिएको ।
१.४ सडकको स्तरोन्नति कार्य	<ul style="list-style-type: none"> भैरहेको तथा नयाँ खोलिएको सडकलाई चौडा पार्ने, ग्रेड मिलाउने तथा घुम्ती सुधार भैरहेको ।
१.५ सडक ग्राभेल कार्य	<ul style="list-style-type: none"> कुल ४८० कि.मी ग्राभेल गर्नुपर्नेमा हालसम्म ६२.८२ कि.मी.मात्रै भएको ।
१.६ सडक कालोपत्रे काम	<ul style="list-style-type: none"> कुल ४६० कि.मी.कालोपत्रे गर्नुपर्नेमा हालसम्म कहि पनि सम्पन्न नभएको तर, बैतडी – भुलाघाट खण्डको १४ कि.मी. सडक मात्रै कालोपत्रे गर्ने तयारी भएको । हटिया बर्तिवाड खण्डमा २० कि.मी. सडक कालोपत्रे गर्नको लागि ठेक्का सम्पन्न भई काम शुरु हुने चरणमा रहेको । रुकुम खण्डको शीतल पोखरीदेखि सेरी गाउँसम्मको खण्डमा १.८ कि.मी. कालोपत्रे गर्ने कार्यको शुरुवात भएको ।
१.७ वातावरण संरक्षण कार्य	<ul style="list-style-type: none"> नयाँ ट्रयाक खोलिएको ठाँउहरूमा पहिरो नियन्त्रण गर्नका लागि केही स्थानहरूमा टेवा पर्खाल निर्माण गर्ने तथा नाला निर्माण गर्ने कार्य भइरहेको । बैतडी भुलाघाट सडकको ठेक्कामा बायोइन्जियरिंग कार्यको व्यवस्था रहेको । अछाम जिल्लाको वेलखेत-गौरीटाँड-मंगलसेन खण्डको IEE स्वीकृत भएको । अन्य स्थानमा बायोइन्जिनियरिंग कार्य स्थलगत अवलोकनबाट नदेखिएको ।

(स्रोत: आयोजना कार्यालय)



(दैलेखको सिंगौडीमा सडक निर्माण कार्य हुँदै)

(ख) पूल

आयोजनाको सोचतालिकामा उल्लेख भए बमोजिम पूलतर्फको प्रगति यस प्रकार रहेको छ ।

२.१ पूलको डिजाईन	३४ वटा पूलको डिजाईन सम्पन्न भएको, ११ वटा पूलको डिजाईन कार्य यस आ.व. भित्रै हुँदै गरेको ।
२.२ पूल निर्माण	१२ वटा पूल निर्माण कार्य सम्पन्न भएको र २२ वटा निर्माणाधिन रहेको ।
३. अनुगमन तथा सुपरीवेक्षण कार्य	रा.यो.आ., भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय र सडक विभागबाट अनुगमन, आयोजना व्यवस्थापन कार्यालय दाङ र अन्तर्गतका साईट कार्यालयहरुबाट सुपरीवेक्षण भइरहेको ।



(मुसीकोट चौरजहारी खण्डस्थित छिवाड खोलामा Diwa Dragan JV द्वारा निर्माणाधिन पूलको अवस्था, २०७१ फागुन ५)

३.३ आयोजनाको प्रतिफल:

आयोजनाको समग्र लक्ष्य र हालसम्मको प्रतिफल तहको प्रगति हेर्दा लोकमार्गको ट्रयाक खोल्ने कार्य (जाजरकोट खण्डको १०० मि.बाहेक) सम्पन्न भएको पाइयो । त्यसैगरी आयोजनाले कूल ५० वटा पूल निर्माण गर्ने लक्ष्य लिएकोमा आधाभन्दा बढी समय व्यतित भईसक्दा पनि जम्मा १२ वटा पूल (२४ प्रतिशत) मात्र निर्माण सम्पन्न भएको, सडक ग्राभेल र सडक संरचना निर्माणमा १३ प्रतिशत मात्र प्रगति भएको, हालसम्म कालोपत्रे गर्ने कार्यमा प्रगति नभए तापनि बागलुङ खण्डमा २० कि.मि. र बैतडी खण्डमा करीब ३४ कि.मि.सडक कालोपत्रेका लागि ठेक्का लागिसकेको पाईयो । आयोजनाको आ.व. २०६४/६५ देखि २०७४/७५ सम्मको लक्ष्य र हालसम्मको प्रगतिको अवस्था निम्नानुसार रहेको ।

सि.न.	विवरण	आयोजनाको आ.व. २०६४/६५ देखि २०७४/७५ सम्मको		
		लक्ष्य	हालसम्मको प्रगति	प्रगति (%)
१.	सडक निर्माण गर्ने काम (कि.मी.)	११०८		
	१.१ नयाँ ट्रयाक खोल्ने काम (कि.मी.)	२२०	२१९.९०	९९.९५
	१.२ सडक ग्राभेल गर्ने काम (कि.मी.)	४८०	६२.८२	१३.०९
	१.३ सडक स्तरोन्नति गर्ने (कि.मी.)	३१४	२२०.००	७०.०६
	१.४ सडक कालोपत्रे गर्ने कार्य (कि.मी.)	४६०	०.००	०.००
	१.५ सडक संरचना (टेवा पर्खाल)(कि.मी.)	४००	५३.५०	१३.३८
२	पूल निर्माण गर्ने काम(वटा)	५०	१२	२४.००

(स्रोत: आयोजना कार्यालय दाङ)

खण्ड ४

अध्ययनबाट प्राप्त विषयवस्तुहरु

४.१ परिमाणात्मक तथ्याङ्कको विश्लेषण:

मूल्याङ्कनले लिएको उद्देश्य हासिल गर्ने सम्बन्धमा स्थलगत अध्ययन, प्राविधिक सुपरीवेक्षण, घरधूरी सर्वेक्षण, जानिफकार व्यक्ति तथा लक्षित समूहसँग अन्तरवार्ता गरी सूचना तथा तथ्याङ्कहरु संकलन गरिएको छ। परिमाणात्मक तथ्याङ्कका लागि मुख्य रूपमा घरधूरी सर्वेक्षणलाई आधार बनाइएको छ। घरधूरी सर्वेक्षणमा संकलन गरिएका सूचना तथा तथ्याङ्क निम्न बमोजिम रहेको छ।

४.१.१ लोकमार्गको रेखांकनको सन्तुष्टी

तालिका १ :
लोकमार्गको रेखांकनबाट भएको सन्तुष्टीको स्तर

विवरण	घरपरिवार संख्या	प्रतिशत
धेरै सन्तुष्ट	४१	२५.०
सन्तुष्ट	६३	३८.४
ठिकै	३७	२२.६
कम सन्तुष्ट	११	६.७
असन्तुष्ट	१२	७.३
जम्मा	१६४	१००

स्रोत : घरधूरी सर्वेक्षण

स्थलगत सर्वेक्षण गरिएका अधिकांश घरपरिवार (८६%) लोकमार्गको रेखांकनबाट सन्तुष्ट रहेको पाइयो। स्थलगत अवलोकनको क्रममा पनि केही स्थानमा रेखांकन प्राविधिक रूपमा भन्दा राजनीतिक दबावबाट प्रेरित (दैलेखखण्डमा रेखाङ्कन विवाद कायमै देखिएको) भएको पाईए तापनि मध्यपहाडी क्षेत्रबाट रेखांकन गएको हुँदा यो क्षेत्रका जनताको पहुँच अभिवृद्धि गर्न समग्रमा रेखांकन सान्दर्भिक देखिएको छ।

४.१.२ लोकमार्गले पुऱ्याएको फाइदा

सर्वेक्षणको क्रममा कूल १६३ घरपरिवारमध्ये धेरैले फाइदा पुऱ्याएको भनी सकारात्मक प्रतिक्रिया दिए भने ५.५% ले कम फाइदा पुऱ्याएको र ९.८% ले फाइदा नै नपुऱ्याएको बताए। स्थलगत अवलोकनको क्रममा पनि त्यस क्षेत्रको आर्थिक तथा सामाजिक विकासमा बाटोले ठूलो योगदान पुऱ्याउने देखिएको। बाटोको ट्रायाक खुल्ने वित्तिकै तरकारी खेति वृद्धि हुन थालेको, ढुवानीका साधनहरु चल्न थालेको र बाटोप्रति सबैको आशा बढेको पाईयो। यस सम्बन्धी जानकारीको आधारमा तालिका नं २ तयार गरिएको छ।

तालिका २
लोकमार्गले पुऱ्याएको फाइदा

फाइदा	घरपरिवार संख्या	प्रतिशत
अति धेरै	२२	१३.५
धेरै	५९	३६.२
ठिकै	५७	३५
कम	९	५.५
छैन	१६	९.८
जम्मा	१६३	१००

स्रोत : घरधूरी सर्वेक्षण

४.१.३ लोकमार्गबाट भएको फाइदाको किसिम

यस लोकमार्गबाट भएका फाइदाका सम्बन्धमा घरपरिवार सर्वेक्षणमा प्रश्न राखिएकोमा कूल १५७ जनाबाट उत्तर प्राप्त भएको थियो । उत्तरदाताहरूबाट बहुउत्तर समेत लिने प्रावधान अनुसार कूल ४५६ वटा उत्तर प्राप्त भएको छ । प्राप्त उत्तरको संख्या तथा प्रतिशत तालिका नं ३ मा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ३

लोकमार्गबाट भएको फाइदाको किसिम (उत्तरदाता संख्या १५७)

फाइदाको किसिम	फाइदा		उत्तरदाताको प्रतिशत
	उत्तरको संख्या	प्रतिशत	
कृषि उत्पादनमा वृद्धि	५१	११.२	३२.५
यातायातमा सहजता	१४०	३०.७	८९.२
ढुवानी खर्चमा कमी	८८	१९.३	५६.१
जग्गाको मूल्य वृद्धि	९२	२०.२	५८.६
रोजगारी वृद्धि	३३	७.२	२१.०
आम्दानीमा वृद्धि	४५	९.९	२८.७
अन्य	७	१.५	४.५
जम्मा	४५६	१००.०	

लोकमार्ग निर्माणले घरपरिवारलाई के कस्ता फाइदाहरू पुऱ्याएको छ भनी सरोकारवाला घरपरिवारसँग जिज्ञासा राख्दा ८९% घरपरिवारले यातायातमा सहजता भएको बताएका छन् भने ५८.६% ले जग्गाको मूल्य वृद्धि भएको जवाफ दिए । त्यस्तै ५६.१% ले ढुवानी खर्चमा कमी हुने बताएका छन् भने करिब एक तिहाइ (३२.५%) उत्तरदाताले कृषि उत्पादनमा वृद्धि भएको बताए । यसैगरी २८.७% उत्तरदाताले आम्दानीमा वृद्धि भएको उल्लेख गरेका छन् भने २१% ले रोजगारीमा वृद्धि भएको जवाफ दिए । त्यसर्थ लोकमार्ग फाइदाजनक नै देखिएको छ ।

४.१.४ लोकमार्ग/पूल निर्माणको प्रगति

स्थलगत सर्वेक्षणको क्रममा अन्तरवार्ता गरिएका कूल १६४ घरपरिवारमध्ये लोकमार्ग/पूल निर्माणको प्रगति अवस्था के कस्तो छ भनी सोधिएको प्रश्नको सम्बन्धमा एक तिहाईभन्दा बढी (४०.२%) घरपरिवारले कति पनि प्रगति भएको छैन भनेर बताए भने २.४% घरपरिवारले मात्र योजना अनुरूप समयमै प्रगति भईरहेको बताए । त्यस्तै ३७.८% ले उत्तरदाताले सन्तोषजनक नै प्रगति भएको जनाएका छन् भने करिब २०% ले सडक तथा पूल निर्माणको काम योजना अनुरूप समयमै भै रहेको छैन भनी असन्तोष व्यक्त गरे । लोकमार्ग निर्माणको प्रगति प्रति जनता सन्तुष्ट हुन सकेको देखिएन ।

तालिका ४

लोकमार्ग/पूल निर्माणको प्रगति

विवरण	घरपरिवार संख्या	प्रतिशत
योजना अनुरूप समयमै भई रहेको छ	४	२.४
योजना अनुरूप समयमै भई रहेको छैन	३२	१९.५
सन्तोषजनक प्रगति भएको छ	६२	३७.८
कति पनि प्रगति भएको छैन	६६	४०.२
जम्मा	१६४	१००.०

स्रोत : घरघुरी सर्वेक्षण

४.१.५ लोकमार्गको दाँया वाँया छोडनु पर्ने सीमा (ROW)

स्थलगत सर्वेक्षणको क्रममा अन्तरवार्ता गरिएका कुल १६४ घरपरिवारमध्ये ४४.३ % घरपरिवारलाई सडकको दाँया वाँया छोडनु पर्ने सीमा (ROW) को बारेमा जानकारी नभएको पाइयो भने ३१.६ % घरपरिवारले उक्त सीमा २५ मिटर भएको जानकारी दिए भने बाँकी अन्यले विभिन्न किसिमका जवाफ दिएको पाइयो ।

तालिका ५
लोकमार्गको दाँया वाँया छोडनु पर्ने सीमा

विवरण	घरपरिवार संख्या	प्रतिशत
१० मिटर	२३	२६
१५ मिटर	१४	१६
२० मिटर	१	१
२५ मिटर	५०	५७
जम्मा	८८	१००

स्रोत : घरधूरी सर्वेक्षण

सडक सीमाका सम्बन्धमा जानकारी भएको भन्ने उत्तर दिने ८८ जनामध्ये ५० (५७%) ले २५ मिटर सीमा रहनुपर्ने उत्तर दिए भने २३ जना (२६%) ले १० मिटर सीमा हुनुपर्ने बताए । यसरी हेर्दा सडक क्षेत्रको सीमा सम्बन्धमा अधिकांश लाभग्राही वर्गलाई जानकारी नभएको पाइयो । नीतिको सही संचार हुन नसक्दा यसको परिपालना (Compliance) मा चुनौती रहनु स्वाभाविक देखिएको छ ।

४.१.६ बाली प्रणालीमा आएको परिवर्तन

लोकमार्ग निर्माण पश्चात घरपरिवारको बाली लगाउने प्रवृत्तिमा परिवर्तन भएको छ वा छैन भन्ने सम्बन्धमा स्थलगत सर्वेक्षणको क्रममा अन्तरवार्ता गरिएका कुल १६४ घरपरिवारमध्ये ६३ अर्थात करीब ३९% घरपरिवारले बाली प्रणालीमा परिवर्तन आएको बताए भने ९५ जना अर्थात ५९% ले कुनै परिवर्तन नभएको जवाफ दिए ।

तालिका ६

लोकमार्ग निर्माण अगाडि र पछाडि बाली प्रणालीमा आएको परिवर्तन:

बाली	लोकमार्ग निर्माण अघि		लोकमार्ग निर्माण पछि	
	घरपरिवार संख्या	उत्तरदाताको प्रतिशत**	घरपरिवार संख्या	उत्तरदाताको प्रतिशत**
धान	४०	९५.२	१४	६३.६
मकै	३९	९२.९	९	४०.९
गहुँ	३०	७१.४	१२	५४.५
कोदो	१४	३३.३	-	-
तोरी	१	२.४	१	४.५
तरकारी	२	४.८	२४	१०९.१
फलफूल	-	-	६	२७.३

** बहुउत्तर संभव भएकाले प्रतिशतको जोड १०० भन्दा बढी हुन सक्ने ।

स्रोत : घरधूरी सर्वेक्षण

मध्यपहाडी लोकमार्गको निर्माण अगाडि र पछाडि परम्परागत खेती प्रणालीमा खासै परिवर्तन आएको नदेखिएता पनि नगदे तरकारी बाली लगाउने प्रवृत्तिमा सकारात्मक परिवर्तन आएको देखिएको छ । स्थलगत अवलोकनमा पनि तरकारी खेतीहरू गरेको पाइएको थियो ।

४.१.७ लोकमार्ग निर्माण भएपछि परिवारको आम्दानी तथा खर्चको अवस्था

यस लोकमार्गको निर्माण पछि स्थानीय जनताको आम्दानी र खर्चमा परिवर्तन भएको महशुस लाभग्राहीहरूले व्यक्त गरेका छन् । घरधूरी सर्वेक्षणबाट प्राप्त यससम्बन्धी जानकारीका आधारमा तालिका नं ७ तयार गरिएको छ ।

तालिका ७
लोकमार्ग निर्माण भएपछि परिवारको खर्च आम्दानीको अवस्था

विवरण	आम्दानी		खर्च	
	घरपरिवार	प्रतिशत	घरपरिवार	प्रतिशत
बढेको	६८	४२.२	१२४	७७.५
उस्तै	८८	५४.७	३१	१९.४
घटेको	५	३.१	५	३.१
जम्मा	१६१	१००.०	१६०	१००.०

स्रोत : घरघूरी सर्वेक्षण

सर्वेक्षणको क्रममा अन्तरवार्ता गरिएका कुल १६१ घरपरिवारमध्ये लोकमार्ग निर्माण पश्चात आधा भन्दा बढी (५४.७%) ले आम्दानी घटबढ नभएको, ४२.२% ले आम्दानी बढेको र ३.१% ले आम्दानी घटेको जवाफ दिएका छन्। त्यस्तै ७७.५% ले खर्च बढेको, १९.४% ले परिवर्तन नभएको र ३.१% ले घटेको बताएका छन्। आम्दानी वृद्धि हुनुको प्रमुख कारणहरूमा ढुवानी लागत कम भएको, दैनिक उपभोग्य सामानहरूको मूल्य घटेको र रोजगारीमा वृद्धि भएको पाईयो। आम्दानी घट्नुको प्रमुख कारणमा उत्पादन योग्य भूभाग राजमार्गमा परेको हुँदा उत्पादन घटी आम्दानी न्यून रहेको बताए। यसै गरी खर्च बढ्नुको प्रमुख कारणमा यातायात भाडा महंगो भएको, दैनिक उपभोगमा परिवर्तन आएकोले खर्च वृद्धि भएको बताए।

४.१.८ लोकमार्ग निर्माणले पुऱ्याएका नकारात्मक असर

सडक निर्माणले समाजमा सकारात्मक प्रभाव पार्नुका अलावा केही नकारात्मक असरहरू पनि पारिरहेको हुन्छ। यसलाई तालिका ८ मा प्रस्तुत गरिएको छ।

तालिका ८

लोकमार्ग निर्माणले पुऱ्याएका नकारात्मक असर

विवरण	उत्तरदाताको प्रतिशत**
वातावरण असन्तुलन	९३.३
सामाजिक विकृती	१८.५
सवारी दुर्घटना वृद्धि	१७.६
अन्य	१३.४

**बहुउत्तर संभव भएकाले प्रतिशतको जोड १०० भन्दा बढी भएको।

स्रोत : घरघूरी सर्वेक्षण

सर्वेक्षण गरिएका घरपरिवारमध्ये ९३.३% ले वातावरण असन्तुलन बढेको कुरा जनाए भने १८.५% ले सामाजिक विकृति बढेको कुरा जनाए। त्यस्तै १७.६% ले सवारी दुर्घटना वृद्धि भएको जनाए।

४.१.९ वातावरणका नकारात्मक असरहरु

सडक पूर्वाधार निर्माण क्रममा वातावरणीय पक्षहरुमा केही नकारात्मक असरहरु पर्ने गर्दछ। यस सडक खण्डको निर्माणको क्रममा सर्वसाधारण जनताहरुले अनुभूत गरेका नकारात्मक असरहरु तालिका ९ मा प्रस्तुत गरिएको छ।

तालिका ९

वातावरणका नकारात्मक असरहरु

वातावरणका नकारात्मक असर	उत्तरदाताको प्रतिशत
बाढी पहिरो	४०.८
वायु प्रदुषण	३५
जल प्रदुषण	४.९
वन जंगलको विनाश	१५.५
खेतीयोग्य जमिनको क्षती	१३.६
अन्य	१६.५

सडक निर्माण पश्चात वातावरणमा परेको नकारात्मक प्रभावको सम्बन्धमा सोधिएको प्रश्नमा करीब ४१ प्रतिशतले बाढी पहिरोको प्रकोप बढेको बताए भने ३५ प्रतिशतले वायु प्रदुषण बढेको बताएका छन्। त्यस्तै १६ प्रतिशतले वन जंगलको विनाश भएको बताए भने करीब १४ प्रतिशतले खेतीयोग्य जमिनको विनाश भएको बताएका छन्।



(रुकुमकोट खण्डमा बाटो कटिङ्ग गरी फालिएको माटो र रुकुमको सेरी गाउँस्थित मुआब्जा लिएर नभत्काएको घर)

४.१.१० विभिन्न सेवा प्राप्त गर्न लाग्ने समय र सामानको मूल्यमा आएको परिवर्तन

स्थलगत सर्वेक्षणको क्रममा अन्तरवार्ता गरिएका कूल १६४ घरपरिवारहरुले लोकमार्गको निर्माण पश्चात स्वास्थ्य चौकी, बजार, बैंक तथा सहकारीको सेवा लिन, विद्यालय लगायतका विभिन्न सेवा केन्द्रहरुमा पुग्न लाग्ने समय उल्लेख्य रुपमा घटेको बताए।

तालिका १०

विभिन्न सेवा सुविधाहरु प्राप्त गर्न लाग्ने समय

विवरण	औसत समय (मिनेट)					
	स्वास्थ्य चौकी	उच्च माध्यमिक र सो भन्दा माथि	जिल्लास्थित सरकारी कार्यालय	कृषि/पशु सेवा केन्द्र	बैंक सहकारी सेवा	मुख्य बजार केन्द्र
हालको अवस्था	४२.०६	२८.९४	२१६.२८	७५.९९	१२७.७७	७२.५४
सडक बन्नु भन्दा पहिले	९०.२२	९०.७६	४८४.२१	१३७.४६	२७६.७	१५०.२१

स्रोत : घरघूरी सर्वेक्षण

४.१.११ लोकमार्ग निर्माण पश्चात सामानहरूको मूल्यमा आएको परिवर्तन

तालिका ११

उपभोग्य सामानको मूल्यमा आएको परिवर्तन

विवरण	घरपरिवार संख्या	प्रतिशत
अति घटेको	५	३
घटेको	४७	२८.७
फरक नपरेको	६६	४०.२
बढेको	४४	२६.८
अति बढेको	२	१.२

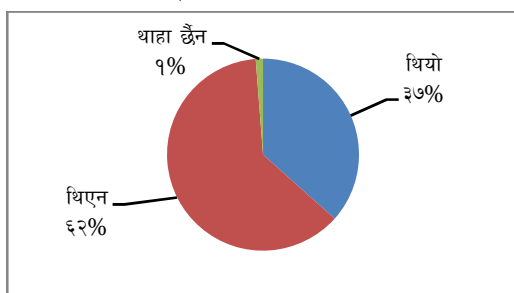
स्रोत : घरधूरी सर्वेक्षण

स्थलगत सर्वेक्षणको क्रममा अन्तरवार्ता गरिएका कुल १६४ घरपरिवारहरूले लोकमार्गको निर्माण पश्चात दैनिक उपभोग्य सामानहरूको मूल्यमा ४०.२% ले फरक नपरेको बताएका छन्। यसैगरी २८.७% ले घटेको जवाफ दिए भने २६.८% ले दैनिक उपभोग्य सामानको मूल्य बढेको बताए।

४.१.१२ लोकमार्ग निर्माणमा सहभागिता

स्थलगत सर्वेक्षणको क्रममा अन्तरवार्ता गरिएका कुल १६४ घरपरिवार मध्ये ६० (३६.६%) घरपरिवारको यस लोकमार्गको निर्माणमा कुनै न कुनै किसिमको सहभागिता रहेको पाईयो भने १०२ (६२.२ %) घरपरिवारको सहभागिता भएको देखिएन। लाभग्राहीहरूको आयोजनाको निर्माण तथा सञ्चालनको सम्बन्धमा गरिएको घरधूरी सर्वेक्षणबाट निम्न बमोजिम स्थिति रहेको पाइयो।

रेखा चित्र नं. ३ लोकमार्ग निर्माणमा जनसहभागिता



लोकमार्ग निर्माणमा कुनै न कुनै रूपमा सहभागी हुनेहरूमध्ये ५३.३% आयोजना तर्जुमामा, ४६.७% कार्यान्वयनमा, २१.७% अनुगमनमा र १८.३% अन्य कार्यमा सहभागी भएको पाईयो।

४.१.१३ घरपरिवारबाट प्राप्त सुझावहरू

मध्य पहाडी लोकमार्गको यस खण्डको निर्माण प्रक्रिया, जनसहभागिताको स्थिति, कार्य सम्पादन प्रगति तथा भविष्यमा गरिनु पर्ने सुधारहरूका सम्बन्धमा घरधूरी सर्वेक्षणमार्फत सुझावहरू माग गरिएकोमा बहुउत्तर समेत कूल १९२ वटा उत्तरहरू प्राप्त भएका थिए। यसलाई तालिका नं १२ मा प्रस्तुत गरिएको छ।

तालिका १२

घरपरिवारबाट प्राप्त सुझावहरू

विवरण	घरपरिवार संख्या	प्रतिशत	उत्तरदाताको प्रतिशत
ROW घटाउने	१४	६.८	१०.३
गुणस्तर बढाउने	३२	१५.६	२३.५
मुआवजा दिनुपर्ने	१४	६.८	१०.३
द्रुत गतिमा काम हुनु पर्ने	९१	४४.४	६६.९
वाटोको रेखांकन परिवर्तन गर्ने	७	३.४	५.१
अन्य	४४	२१.५	३२.४

स्रोत : घरधूरी सर्वेक्षण

घरधूरी सर्वेक्षणमा संकलन गरिएको सुझावमा सबैभन्दा बढी ६७% ले द्रुत गतिमा काम हुनु पर्ने, सबैभन्दा कम ५% ले वाटोको रेखांकन परिवर्तन गर्ने सम्बन्धमा सुझाव दिएको पाईयो। यसैगरी वाटोको गुणस्तर बढाउनु पर्ने भनि २३% ले, वाटोको सिमा (ROW) घटाउनु पर्ने भनि १०% ले र मुआवजा दिनुपर्ने भनि १०% ले सुझाव दिएको पाईयो।

४.२ गुणात्मक तथ्याङ्क विश्लेषण

उल्लेखित परिमाणात्मक सूचना तथा तथ्याकंहरूको गुणात्मक पक्ष विश्लेषण गर्नकालागि आयोजनाबाट प्रभावित एवम् बढी जानकारी राख्ने व्यक्ति एवम् समूहहरूसंग गरिएको अन्तर्वार्ता तथा छलफलबाट प्राप्त सूचना, तथ्याङ्क एवम् जानकारीहरू निम्न बमोजिम रहेको छ ।

४.२.१ मुख्य जानिफकारसँगको अन्तर्वार्ता र समूह केन्द्रित छलफल

मूल्याङ्कनको क्रममा जानकारी लिने सन्दर्भमा मुख्य जानिफकार व्यक्तिहरूमध्ये केन्द्रमा ७ जना, बागलुङ खण्डमा ६ जना, दैलेख-अछाम खण्डमा १७ जना र रुकुम खण्डमा ४ जना गरी जम्मा ३४ जनासँग अन्तर्वार्ता (KII) गरिएको थियो । समूह केन्द्रित छलफल अर्न्तगत बागलुङ खण्डमा ३ वटा, दैलेख अछाम खण्डमा ३ वटा र रुकुम जाजरकोट खण्डमा ५ वटा गरी जम्मा ११ वटा समूहगत छलफल गरिएको थियो । केन्द्रीय तहमा रहेका नीति निर्माता, आयोजना कार्यालयका कर्मचारीहरू, क्षेत्रीय स्तरका कार्यालय, स्थानीय तहमा जिल्ला प्रशासन कार्यालय, जिल्ला विकास समिति, डिभिजन सडक, स्थानीय राजनैतिक दलका प्रतिनिधि, स्थानीय पत्रकार, नागरिक मञ्चका प्रतिनिधि, समाजसेवी, यातायात व्यावसायीका प्रतिनिधि, सम्बन्धित गाविस सचिव, लक्षित समूह, सवारी चालक लगायत सम्बद्ध व्यक्तिहरूसँग छलफल तथा अन्तर्वार्ता गरियो । चेकलिष्टमा उल्लेखित प्रश्नहरूको आधारमा सङ्कलन गरिएको केही सूचनालाई निम्नानुसार उल्लेख गरिएको छ । अन्तर्वार्ता र समूह केन्द्रित छलफलको विस्तृत विवरण अनुसूचीमा संलग्न गरिएको छ ।

केन्द्रीय निकाय	क्षेत्रीय र स्थानीय निकाय
<ul style="list-style-type: none"> ● २०५८ को राष्ट्रिय सडक योजना र २० वर्षे सडक गुरुयोजना अनुसार यो आयोजना ल्याइएको । ● यस लोकमार्गलाई आधार मानेर शहरी विकास मन्त्रालयको १० स्थानमा नयाँ शहरको विकास गर्ने कार्यक्रम रहेको । ● सडक केन्द्रबाट २५ मि. दायाँ बायाँ राखी निर्माण हुँदैछ तर पहाडी क्षेत्रमा यो स्टाण्डर्ड सुहाउँदो नभएको । ● सामाजिक अन्तरसम्बन्ध कायम हुने, पर्यटन विकासमा योगदान र राष्ट्रिय एकीकरणलाई मद्दत पुऱ्याउने । ● मध्य पहाडी लोकमार्गले पूर्व पश्चिम राजमार्गको वैकल्पिक मार्गको रूपमा काम गर्न सक्ने । ● खासगरी उत्तरी भेगका जनताका लागि बढी लाभदायी हुने । ● भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय र संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास 	<ul style="list-style-type: none"> ● आय आर्जन, रोजगारी बृद्धि हुने, बसाइ सराइ नियन्त्रण हुने, सर्भिस सेन्टरहरू नजिक हुने । ● आर्थिक, सामाजिक, पर्यटकीय क्षेत्रको विकासका हिसाबले सान्दर्भिक देखिएको । ● पर्यटन विकासमा योगदान पुऱ्याउने । ● मोडहरू सवारी चलाउन त्यति धेरै अप्ठेरो नभएको (सवारी चालक) । ● उद्योगको विकास, रोजगारी बृद्धि, धार्मिक पर्यटन बढ्ने । ● कृषि, जडिबुटी, फलफूल र तरकारी खेतीको उत्पादन र व्यापार बृद्धि हुने । ● शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगारीमा सुधार हुने । ● पुल निर्माण भएपछि आवत जावत गर्न सजिलो हुने । ● समान ढुवानी गर्न सहज भएको । ● लोकमार्गको निर्माण पछि महिलालाई आवत जावत गर्न सुरक्षित महसुस हुने । ● जि.वि.स.को परिषदसंग समन्वय गरेर सडक

मन्त्रालयबीच समन्वयको कमीले स्रोतको सही सदुपयोग नभई जोखिम बढेको ।

- १७६५ कि.मी. लामो लोकमार्गलाई छोटो बनाउन प्रयासरत रही १२०० देखि १३०० कि.मी. मा सीमित गर्ने योजना रहेको ।
- प्रति कि.मि. लागत ३ देखि ३.५० करोड पर्ने ।
- आयोजना पूर्ण रूपमा सम्पन्न गर्न दाताको सहयोग भएमा ५ वर्षभित्र र नेपाल सरकारको मात्र बजेट भए १० वर्ष लाग्ने ।
- ठेक्का लगाउने प्रक्रिया लामो छ, यसमा सुधार गर्नुपर्ने ।
- Holistic approach लागू गर्न सकेमा अभै राम्रो हुने ।
- पूलको डिजाइन परिवर्तन भैरहदा समय र लागत बढ्ने देखिएको ।
- लोकमार्गको निर्माणमा सबै जनता सन्तुष्ट छन् सबैले बाटोलाई महत्व दिएका छन् ।
- जनताको आमदानी र रोजगारीमा धेरै परिवर्तन भएको ।
- हालसम्म २९ जनाले जग्गाको लागि अदालतमा मुद्दा दिएको ।
- हालको रेखाङ्कन अनुसार नेपाल सरकारले आफ्नै स्रोतबाट सम्पन्न गर्नसक्ने ।
- रेखाङ्कन परिवर्तन भई पुराना सडक चौडा गर्नु परेमा थप बजेटका लागि दातृ निकायसंग सहकार्य गर्नुपर्ने ।
- जग्गाको मूल्याङ्कन गरी मुआब्जा दिनुपर्ने । मुआब्जा नीति तुरुन्तै ल्याउनुपर्ने ।
- प्राविधिक दृष्टिकोणले भन्दा राजनीतिक उद्देश्यले रेखाङ्कन परिवर्तन गर्न दवाब आउनेगरेको ।
- लोकमार्ग निर्माण प्रक्रिया सोचेभन्दा ढीलो भएको ।

निर्माण कार्य लैजानु पर्ने ।

- लागत ३ करोड प्रति कि.मी. रहेको ।
- ठेकेदारलाई सम्झौतामा बाँध्न नसकिएको ।
- ठेकेदारले मोबिलाइजेशन पेशकी लगेर अन्यत्र प्रयोग गर्नाले काम हुन नसकेको ।
- मूल ठेकेदारले अरु साना ठेकेदारलाई काम सुम्पिने गरेको ।
- लोकमार्ग निर्माणमा जनसहभागिता नभएको ।
- अनुगमन कार्य प्राथमिकतामा नपरेको ।
- स्थानीय प्रशासन र आयोजनाबीच समन्वयमा कमी रहेको ।
- व्यक्तिगत सम्पत्तिको नोक्सानी तथा विस्थापित हुनुपर्ने बाध्यता रहेको ।
- यसको सकारात्मक पक्ष उत्तरतर्फको नाका खोल्न सकिने स्थिति रहेको ।
- रोजगारीको खोजीमा भारत जाने क्रम कम हुने ।
- तत्कालको फाईदा रुकुमको कायापलट हुने देखिएको ।
- पोखरा सुर्खेत ४०७ कि.मि. चौरजहारी हुँदै पुगिने भएकोले समय र लागत बचत हुने ।
- बाटो बनिसकेर सवारी साधन सुचारु भएपछि सेवा सुविधामा सहजता हुने ।
- तरकारी खेती प्रतिको आकर्षण बढ्दै गएको ।
- बाटोको स्तरोन्नति र कालोपत्रेको काम नभएको ।
- रेखाङ्कन निश्चित भएको बागलुडवाट-बुर्तिवाड खण्ड स्तरोन्नति भई रहेको ।
- दैलेखमा रेखाङ्कन विवाद रहेको ।
- अधिकांश रेखाङ्कन कमजोर प्रकारका चट्टान भएर गएकोले दिगोपनाको समस्या रहेको ।
- समय समयमा मर्मत सम्भार भएको तर वर्षात्मा साधन चलन कठिन रहेको ।



(दैलेख खण्ड र बाग्लुङ्ग खण्डमा गरिएको समूहगत छलफल)

चित्रमा देखिए भैं जिल्लास्तरमा गरिएको छलफल कार्यक्रमहरुमा सहभागीहरुको उपस्थिति उल्लेख्य रहेको थियो ।

४.३ सडक/पूलको प्राविधिक तथा वातावरणीय अवस्था

सडक तथा पूलको प्राविधिक तथा वातावरणीय पक्षको अध्ययन गर्ने क्रममा अधिकांश क्षेत्रमा सडकको ग्रेड तथा मोड मिलेको देखियो । सडक चौडा गर्ने कार्य भईरहेको स्थानमा टेवा पर्खाल लगायत विभिन्न संरचनाहरु नपुग रहेको जस्तै: क्रस ड्रेनेजहरु अपर्याप्त रहेको, सडक सतहको अवस्था ठीक रहेको भए तापनि स्तरोन्नतिको कार्य आवश्यक देखिएको, पहिरो रोकथाम केही हद सम्म भए तापनि थप प्रोटेक्सनको कार्य आवश्यक देखिएको, स्तरोन्नति (चौडा/ग्राभेल) लगायत विभिन्न स्ट्रक्चरहरुको कार्य निर्माणाधीन रहेकोले यथाशीघ्र सम्पन्न गर्नुपर्ने देखिएको छ । ट्रयाक खोलिए लगत्तै स्तरोन्नतिको कार्य नभएकोले मसिना पहिरो, भल बाढीले सडक क्षति गर्ने गरेको, वातावरणीय मूल्याङ्कन (EIA/IEE) अध्ययन कार्यमा ढिलाइ भएको कारण निर्माण कार्यमा ढिलाइ भएको पाईयो । कर्णाली पूल यसै आ.व.मा सम्पन्न हुने लक्ष्य भए तापनि जगको डिजाईन परिवर्तन गर्नु परेकोले समयावधि लम्बिएको पाईयो । दैलेख बजारको विवादित एलाइन्मेन्टका कारण दैलेख बजार क्षेत्रमा निर्माण कार्य ढीलाई भएको पाईयो ।

४.४ स्थलगत अवलोकन

स्थलगत अवलोकनको क्रममा बाग्लुङ्ग, रुकुम र दैलेख खण्डमा सडक निर्माणको कार्य सुचारु रुपमा नै सञ्चालन भइरहेको पाईयो । तथापि स्थानीय बासिन्दा तथा नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरूसंगको छलफल तथा अन्तरक्रियामा मूल्याङ्कन टोली स्थलगत अवलोकनमा आउँदैछन् भनेर तीब्र गतिमा काम भएको हो भन्नेसम्मको प्रतिक्रियाहरु पनि पाईयो । समग्र लक्ष्यको तुलनामा प्रगति न्यून (अधिकांस भौतिक प्रगति १३ % र वित्तीय प्रगति २२ % मात्र) रहेको देखिए पनि वार्षिक लक्ष्यको

तुलनामा प्रगति (कालोपत्रे बाहेक) सन्तोषजनक नै रहेको पाइयो । जाजरकोट खण्डमा १०० मि.बाहेक ट्रयाक खोल्ने कार्य सम्पन्न भएको पाईयो । लोकमार्गको निर्माण भएपछि त्यस क्षेत्रको आर्थिक तथा सामाजिक विकासमा योगदान पुग्ने, साथै यातायातमा पहुँच स्थापित हुने, मुलुकका अन्य भूभागसंग प्रत्यक्ष सम्बन्ध स्थापित गर्न समय र लागत बचत हुने तथा आर्थिक सामाजिक क्रियाकलापहरुमा सकारात्मक परिवर्तन आउने देखिन्छ ।



(जाजरकोट खण्डमा ट्रयाक खोल्न बाँकी रहेको १०० मिटर सडक खण्ड २०७१ फागुन ५)

आयोजनाको प्रतिवेदनमा यस सडक खण्डको ट्रयाक खोल्ने कार्य पुरा भइ सकिएको भनिए पनि चित्रमा देखिए पनि १०० मिटर असजीलो भौगर्भिक स्थिति भएको खण्डमा अबै ट्रयाक खोल्न बाँकी रहेको पाइएको छ ।

खण्ड ५ मूल्याङ्कन नतिजा

५.१ पृष्ठभूमि:

पुष्पलाल (मध्य पहाडी) लोकमार्ग पश्चिम खण्ड आयोजनाको कार्यसम्पादन मूल्याङ्कन, घरधूरी सर्वेक्षण, प्राविधिक सुपरीवेक्षण, जानिफकार व्यक्ति तथा लक्षित समूहसँगको अन्तरवार्ता र स्थलगत अध्ययन समेतबाट संकलित सूचना तथा तथ्याङ्कहरूको विश्लेषणबाट नतिजा आँकलन गरिएको छ ।

५.२ मूल्याङ्कनका आधारहरू :

यस मूल्याङ्कनमा ओ.इ.सि.डि.(OECD) ले निर्दिष्ट गरेको देहाएका ५ आधारहरू अन्तर्गतही नतिजाको विश्लेषण तथा स्तर निर्धारण गरिएको छ । मूल्याङ्कनका उल्लिखित ५ आधारहरूको मापन आयोजना मूल्याङ्कन नतिजाको सारांशमा प्रस्तुत गरिएको छ ।

मूल्याङ्कनका आधारहरू	मापनका आधारहरू
सान्दर्भिकता	नेपाल सरकारको नीति, योजना, कार्यक्रम तथा आयोजनाका लक्ष्यहरू लक्षित वर्गका आवश्यकता र प्राथमिकता तथा राष्ट्रिय/विषयगत विकास नीति तथा लक्ष्यहरूमा के-कति मेल खान्छन् भन्ने आधारमा निर्यात गरिएको छ । (क) अति सान्दर्भिक (ख) सान्दर्भिक (ग) सामान्य सान्दर्भिक (घ) सान्दर्भिक नभएको
प्रभावकारिता	आयोजनाका निर्धारित उद्देशहरू के कति प्राप्त भए वा प्राप्त हुने सम्भावना छ भन्ने आधारमा मूल्याङ्कन गरिएको छ । (क) अति प्रभावकारी (ख) प्रभावकारी (ग) सामान्य प्रभावकारी (घ) प्रभावकारी नभएको
कार्यदक्षता	लगानीको अनुपातमा प्रतिफल प्राप्त भए वा नभएको, निर्धारित परिणाम प्राप्त गर्न आयोजनाको आर्थिक पक्ष के-कतिको मितव्ययी र कुशल रह्यो भन्ने आधारमा मूल्याङ्कन गरिएको छ । (क) अति कार्यदक्षतापूर्ण (ख) कार्यदक्षता (ग) सामान्य कार्यदक्षता (घ) कार्यदक्षता हासिल नभएको
प्रभाव	आयोजनाले निम्त्याएका प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष, निर्धारित वा निर्धारण नगरिएका, सकारात्मक वा नकारात्मक परिवर्तन र प्रभावलाई मूल्याङ्कन गरिएको छ । (क) अति प्रभावित (ख) प्रभावपूर्ण (ग) सामान्य प्रभाव (घ) कुनैपनि प्रभाव नपरेको
दिगोपना	आयोजना र त्यसबाट भएका उपलब्धि एवम प्रतिफलले कति निरन्तरता पाउँछन् भन्ने आधारमा मूल्याङ्कन गरिएको छ । (क) अति दिगोपना भएको (ख) दिगोपनापूर्ण (ग) सामान्य दिगोपन (घ) दिगोपन नभएको

५.३ आयोजना मूल्याङ्कन नतिजाको सारांश

यस लोकमार्गको मूल्याङ्कन गर्ने क्रममा घरधूरी सर्वेक्षण, लक्षित समूह छलफल, जानिफकारसँगको अन्तरवार्ता, स्थलगत अवलोकन लगायत सहायक स्रोतबाट प्राप्त सूचनाहरूको आधारमा गरिएको मूल्याङ्कन नतिजा यस प्रकार रहेका छन् ।

मूल्याङ्कन आधारहरू	मूल्याङ्कन नतिजा	नतिजाका आधारहरू
१.सान्दर्भिकता	अति सान्दर्भिक (क)	<ul style="list-style-type: none"> यो लोकमार्ग यातायात नीति २०५८, २० वर्षे सडक गुरुयोजना, प्राथमिकता लगानी योजना - PIP, 2007 लगायत नेपाल सरकारका विभिन्न निर्णयहरूको आधारमा निर्माण गरिएकोले सान्दर्भिक रहेको । मध्य पहाडका प्रमुख स्थानहरूलाई जोड्ने र महेन्द्र राजमार्गको वैकल्पिक राजमार्गको रूपमा रहने, यातायात सेवा पहाडी क्षेत्रमा समेत विस्तारित भई मध्य पहाडी क्षेत्रको आर्थिक सामाजिक विकासमा योगदान पुऱ्याउने देखिएको । घरधूरी सर्वेक्षण अनुसार ८६ प्रतिशत लोकमार्गको रेखाङ्कनमा सन्तुष्ट रहेको पाईएको छ ।
२.प्रभावकारिता	प्रभावकारी (ख)	<ul style="list-style-type: none"> लोकमार्गको निर्माण भएपछि शिक्षा, स्वास्थ्य, वित्तीय संस्था, बजार तथा सरकारी सेवाहरूमा जनताको पहुँचमा सुधार आएको देखिएको । सर्वेक्षणमा सहभागीमध्ये ८५% लाई सडकले फाइदा पुऱ्याएको, ३८% ले मुख्य वाली उत्पादनमा परिवर्तन भएको, ४२% घरपरिवारको आमदानीमा वृद्धि भएको र ७६% घरपरिवारको खर्चमा वृद्धि भएको । नयाँ ट्र्याक खन्ने तथा पुराना स्थानहरूमा सडक चौडा पार्ने कार्यले अधिकांश ठाउँहरूमा पहिरो गएको, वाली नाली पुरिएको, सीधै खोलामा माटो फाल्नाले जल प्रदूषण बढेको तथा धुलोले गर्दा जनताको स्वास्थ्यमा प्रतिकूल प्रभाव परेको ।
३.कार्यदक्षता	सामान्य कार्यदक्षता (ग)	<ul style="list-style-type: none"> यस आयोजनाको लगानी (प्रारम्भिक अनुमान) रु. १४ अर्ब ३८ करोड रहेको मा आ.व. २०७०/७१ सम्मको रु. ३ अर्ब १८ करोड मात्र (२२%) खर्च भएको । यसको विस्तृत सर्वेक्षणको कार्य सम्पन्न भई नसकेकोले वास्तविक लागत एकिन हुन नसकेको । पश्चिम खण्डको ८ वटा खण्डमा विस्तृत सर्वेक्षण कार्यका लागि यसै आ.व.मा परामर्शदाता नियुक्त गरिएको । आ.व. २०६४/०६५ बाट निर्माण प्रारम्भ भएको यस आयोजनाबाट ट्र्याक खोलिएका सबै सडक खण्डहरूको आगामी ५ वर्ष (आ.व.२०७४/०७५) भित्र स्तरोन्नति गरी कालोपत्रे स्तरमा पुऱ्याउने लक्ष्य राखेको भए तापनि हालसम्मको प्रगति हेर्दा कालोपत्रे गर्ने कार्य शुरु नभएको । जम्मा दुई खण्डमा ठेक्कासम्म लागेको । जाजरकोट खण्डमा अझै १०० मिटर कडा चट्टान भएको ठाउँमा ट्र्याक खोल्ने कार्य बाँकी नै रहेको पाईयो । सडक ग्राभेलमा हालसम्म १३%, सडक संरचना (टेवा पर्खाल) निर्माणमा १३%, पूल निर्माणमा २४%, सडक स्तरोन्नतिमा ७०% र नयाँ ट्र्याक खोल्नेमा ९९% प्रगति भएको ।

४. प्रभाव	प्रभावपूर्ण (ख)	<ul style="list-style-type: none"> ● यस लोकमार्गको निर्माणले वातावरण असन्तुलन, सामाजिक विकृति जस्ता केही नकारात्मक प्रभावहरु परेको । तर लोकमार्ग निर्माणले मध्य पहाडी क्षेत्रका जनताको यातायात पहुँच सहज हुने, पूर्व पश्चिम राजमार्ग प्रयोग गर्न तल भर्नुपर्ने समय र लागत बचत हुने, शिक्षा, स्वास्थ्य लगायतका क्षेत्रमा पहुँच र अवसरमा वृद्धि हुने, आय आर्जन र रोजगारीका नयाँ अवसरहरु सिर्जना हुने, नयाँ शहरहरुको विकास गर्न सकिने जसले तराई क्षेत्रमा बढ्दै गएको बसाई सराईलाई समेत नियन्त्रण गर्न सकिने । ● यस क्षेत्रको समग्र विकास र यहाँको जनताको समग्र आर्थिक सामाजिक जीवनमा सकारात्मक परिवर्तन आउने अनुमान गर्न सकिने ।
५. दिगोपना	सामान्य दिगोपना (ग)	<ul style="list-style-type: none"> ● आयोजनाको दिगोपनाको सन्दर्भमा सडक रेखाङ्कन, जियोमेट्रीक्स, सडक संरक्षण कार्य, सडक संरचनाहरु र वातावरणीय दिगोपनाका आधारमा मूल्याङ्कन गरिएको । ● प्रस्तावित रेखाङ्कन प्रायः जसो पहाडी भू-भाग भएर गएकोले यसको दिगोपना चुनौतीपूर्ण देखिएको । ● अधिकांश रेखाङ्कन कमजोर प्रकारका चट्टान भएर गएको । ● पश्चिम खण्डको केही स्थानहरुमा विवाद तथा राजनितीक दवाव रहेकोले रेखाङ्कन परिवर्तन हुन सक्ने देखिएको । ● सडकको डिजाइन तथा निर्माण गर्दा नेपाल सरकारद्वारा स्वीकृत नर्म्स, मापदण्ड र कार्यविधिहरुको अवलम्बन गरिएको । ● यस आयोजनाले विगतमा निर्माण भएका सडक खण्डहरु समेत समेटेर लोकमार्ग निर्माण हुँदै गरेकोले उक्त स्थानहरुमा सडकको जियोमेट्रीक्स मापदण्ड अनुसार हुन नसकेको । ● केही स्थानहरुमा रेखाङ्कन जंगल हुँदै गएकोले बन विनास भएको । त्यस स्थानहरुमा विरुवा रोप्ने तथा बायो इन्जिनियरिङ्गसम्बन्धी कार्य हालसम्म शुरु नभएको ।

५.४ समग्र निचोड

स्थलगत सर्वेक्षणबाट प्राप्त नतिजा अनुसार आयोजना तर्जुमा, कार्यान्वयन तथा अनुगमनमा समग्र लक्ष्यको तुलनामा प्रगति न्यून देखिएको, स्थानीय जनताको सहभागिता कम रहेको, लोकमार्गबाट केही फाईदा पुगेको, यातायातमा सहजता भएको, केही रोजगारी सिर्जना भएको र ढुवानी खर्चमा केही कमी आएको देखिन्छ । साथै यसले स्थानीय जनताको आम्दानिमा वृद्धि भएको, तरकारी खेतिमा उल्लेखनीय वृद्धि भएको, मूल्य वृद्धिमा कमी आएको जस्ता नतिजाहरु पाईयो । पूल निर्माण कार्य लक्ष्य भन्दा धेरै कम मात्र प्रगति भएको, सडक ग्राभेल कम मात्र भएको, कालोपत्रे स्तरको निर्माण हुन नसकेको, गुणस्तरमा प्रश्न उठेको र कुनै न कुनै किसिमको वातावरणमा नकारात्मक असर परेको पाईयो । हालसम्म आयोजनाबाट भएको प्रगति र उपरोक्तानुसारको अवस्था देखिएकोले समग्रमा आयोजनाको मूल्यांकन सन्तोषजनक (ख) रहेको छ ।

खण्ड ६ सवाल, निष्कर्ष एवम् सुभावहरु

६.१ सवालहरु

यस लोकमार्गको मूल्याङ्कनको क्रममा गरिएको घरधूरी सर्वेक्षण, स्थलगत अवलोकन, मुख्य जानिफकार व्यक्तिसँगको अन्तरक्रिया, लक्षित समूहसँगको छलफल, आयोजनाको दस्तावेज अध्ययन, आयोजनाका कर्मचारीसँगको छलफल लगायतका आधारमा गरिएको अध्ययनवाट निम्न सबालहरु देखा परेका छन्:

६.१.१ आयोजनाको व्यवस्थापनसँग सम्बन्धित सबालहरु

- (क) आयोजना तर्जुमा गर्दा आयोजना चक्रलाई अबलम्बन गरिएको पाइएन । यस आ.ब. मा मात्र आठ खण्डको डिपिआर तयार गर्ने कार्य भएको पाइएको ।
- (ख) यस आयोजनाको रेखांकनमा स्थानीय निकायको जनसहभागिता कम देखिएको, सरोकारवालाहरुको विश्लेषण नगरिएको ।
- (ग) आयोजनाको सोच तालिका तयार नगरी कार्यान्वयनमा लगिएको ।
- (घ) आयोजनाको तर्जुमा गर्दा रेखाङ्कनको मापदण्डका बारेमा स्पष्ट हुन नसकेकोले समय समयमा परिवर्तन भैरहेको ।
- (ङ) आयोजनाको Gantt चार्ट, कार्यान्वयन योजना, अनुगमन मूल्याङ्कन योजना तयार नभएको ।
- (च) आयोजना तोकिएको समयमा सम्पन्न हुन कठिन देखिएको ।
- (छ) स्कूल मन्दिर बनाउन, कर्मचारी भर्ना गर्न, घडेरी सम्प्याउन दवाव दिने गरेको र स्थानीयले कटिगंगाबाट प्राप्त ढुंगा प्रयोग गर्न नदिने गरेको ।

६.१.२ स्थानीय स्तरमा देखिएका प्रमुख सबालहरु

- (क) राष्ट्रिय गौरवका आयोजना भए तापनि कार्य सञ्चालनमा तीब्रता नआएको । गुणस्तर र लागतका बारेमा सम्बन्धित निकायले पर्याप्त ध्यान नपुऱ्याएको ।
- (ख) जिल्ला प्रशासन कार्यालय, जिल्ला विकास समिति तथा गाविसस्तरमा समन्वय गराउने संयन्त्रको अभावका कारण कार्यहरुमा दोहोरोपन, विवाद, अन्यौल सिर्जना भएको ।
- (ग) Right of way का बारेमा स्थानीय तहमा अन्यौल भएका कारण सडकमा जोडेर घर टहरा निर्माण निर्माण हुने गरेको ।
- (घ) केन्द्रीय निकाय, आयोजना, साइट कार्यालय तथा इकाइबाट पर्याप्त अनुगमन हुन नसकेको ।
- (ङ) सडक निर्माणको समय, गुणस्तर, ठेक्कपट्टा बारेमा व्यापक जनगुनासो रहेको ।
- (च) घरजग्गाको मुआब्जा वितरणसम्बन्धमा तीब्र आक्रोस देखिएको ।
- (छ) आयोजनाको तर्फबाट स्थानीय सरोकारवालाहरुको जानकारीको लागि आयोजनाको शुरु र सम्पन्न गर्ने अवधि, आयोजना लागत, ठेकेदार लगायत आयोजनासम्बन्धी विस्तृत विवरण सहितको होर्डिङ बोर्डको व्यवस्था नभएको ।
- (ज) बाटोको लगत कट्टा गरी अधिग्रहणको प्रक्रिया शुरु गर्नुपर्ने बुझिएको ।
- (झ) न्यूनतम पूर्वाधार तयार भइनसकेका सडकहरुमा पनि सवारी साधन चलन दिँदा दुर्घटनाहरु भैरहेको ।

६.१.३ ठेक्कापट्टासंग सम्बन्धित सवालहरू

- (क) यस आ.व. मा १०० वटा कम्पनीहरूसंग काम भइरहेको भए तापनि समय सीमामा काम नभई पटक पटक म्याद थप गर्नु परेको ।
- (ख) अत्यन्त न्यून रकम बोलकबोल गर्ने, मोविलाइजन रकम लिएपछि काम निरन्तर रुपमा नगर्ने, उच्च अंक मूल्याङ्कन गराउने प्रयोजनका लागि मात्र संयुक्त ठेक्का (Joint venture) मा ठेक्का लिने र पछि तुलनात्मक रुपमा कमजोर ठेकेदारलाई कार्य सुम्पने गरेको ।
- (ग) समयमा काम गर्न नसक्ने कम्पनीहरूलाई कारवाही गर्ने लामो प्रक्रियाका कारण प्रभावकारी नदेखिएको ।
- (घ) स्थानीय तहमा दक्ष जनशक्तिको कमीका कारण कामको गुणस्तर, लागत, समय, परिमाणमा समेत समस्या भएको ।
- (ङ) बाटो निर्माण गर्दा स्थानीयवासीहरूको अनावश्यक माग आउने गरेको ।
- (च) ठेक्कापट्टा गर्नु पूर्व आयोजनाले जग्गाको लगतकट्टा, विवादको निरुपण गर्नु पर्ने देखिएको ।
- (छ) अति न्यून रकम बोलकबोल गर्ने गर्दा पूँजीगत खर्च कम रहने मात्रै होइन आयोजना अलपत्र छोडी अधूरो गराउने तथा निर्माण भएकै अबस्थामा पनि आयोजनाको गुणस्तर कमजोर रहने स्थिति रहेको ।
- (ज) ठेक्का सम्भौता अनुरूप काम अघि बढे नबढेको नियमित रुपमा आयोजना तथा कार्यालयहरूबाटै अनुगमन भैरहेको पाइएन । सम्भौता अनुरूप काम अघि नबढाउँदा पनि लामो समयसम्म सम्भौता अनुरूप ठेक्का तोड्ने वा अन्य कारवाही नहुनु वा यो प्रक्रिया लामो हुने गरेको । भेरीको पूललाई यसको उदाहरणको रुपमा लिन सकिन्छ ।

६.१.४ प्राविधिक पक्षसँग देखिएका प्रमुख सवालहरू

- (क) चट्टानको कटानमा समस्या रहेको (जाजरकोट खण्डमा १०० मि. ट्र्याक खोल्न बाँकी रहेको) ।
- (ख) सडकको रेखाङ्कनमा विवाद देखिएकोले लागत बढेको । (दैलेख, वाग्लुङ)
- (ग) दैलेखको जम्बुकाँधमा अत्यधिक घुमाउरो सडक बनाइएको ।
- (घ) सडकको रेखाङ्कन सम्बन्धमा प्राविधिकहरूले नै अन्तिम निर्णय गर्नुपर्नेमा राजनैतिक दबाव र प्रभावको आधारमा परिवर्तन हुने गरेको ।
- (ङ) कर्णाली पूलको डिजाइन परिवर्तन तथा वर्षा याममा नदिमा आउने भेलका कारण पूल निर्माण कार्यमा ढीलाई भएको । (दैलेख बजार दुल्लु तथा सिंगौडी शाहीज्यूला खण्ड (दैलेख) र बेलखेत मंगलसेन खण्ड (अछाम) ।
- (च) सडक छेउमा टेवा पर्खाल लगायत विभिन्न स्ट्रक्चरहरू र कस ड्रेनेजहरू अपर्याप्त रहेको ।
- (छ) पहिरो रोकथाम केही हदसम्म भएतापनि थप प्रोटेक्सनको कार्य आवश्यक देखिएको ।
- (ज) कर्णाली पूल यसै आ.व.मा सम्पन्न हुने लक्ष्य भए तापनि जग्गाको डिजाइन परिवर्तन गर्नु परेकोले समयवधि लम्बिएको ।
- (झ) ट्र्याक खोलिएको लगत्तै स्तरोन्नतिको कार्य नभएकोले पहिरो तथा बाढीले सडक क्षति गर्ने गरेको र उर्वर भूमिलाई प्रत्यक्ष असर गरेको ।
- (ञ) EIA/IEE अध्ययन कार्यमा ढीलाइ भएको कारण निर्माण कार्यमा ढीलासुस्ती भएको ।

६.२ निष्कर्ष

यस मूल्यांकनको नतिजा तथा सङ्कलित सूचनाहरूको विश्लेषणका आधारमा समेत देहाय वमोजिम निष्कर्ष निकालिएको छ ।

- (क) राष्ट्रिय गौरवको निकै महत्वपूर्ण आयोजना भए पनि आयोजना नियोजन तथा व्यवस्थापनका न्यूनतम मान्यता अनुरूप विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तथा सोच तालिकाको तयारी र लागत अनुमान समेत नगरी आयोजना कार्यान्वयनमा लागिएकोले धेरै विसंगतिहरू देखिएको र आयोजना सफल हुनेमा आशंका गर्न सकिने स्थिति रहेको छ ।
- (ख) आयोजना पर्याप्त पूर्व तयारी बिना कार्यान्वयनमा ल्याईएकै कारणले सडकको कूल लम्वाई अनावश्यक रूपमा बढ्न जाने देखिएको छ । यसले गर्दा निर्माण खर्च बढ्ने मात्र नभई भविष्यमा यातायात आवागमन, ढुवानी लागत र समय समेत बढ्ने स्थिति देखिन्छ । ढुवानी लागत र समय बढ्नुको अर्थ सडकलाई पूर्वाधारका रूपमा लिई सञ्चालन हुने उद्योगधन्दा तथा अन्य विकासका क्रियाकलापहरूको उत्पादन/निर्माण लागत बढ्नु पनि हो । यसले उत्पादित बस्तु तथा सेवाको प्रतिस्पर्धी क्षमता ह्रास हुने स्थिति रहन्छ । यसो भएमा आयोजनाले उद्देश्य हासिल गर्न सक्दैन ।
- (ग) आयोजनाको तर्जुमा तथा कार्यान्वयनका क्रममा जनसहभागिता नरहेकाले निर्मित संरचनामा स्थानीय तहमा स्वामित्वबोध नरहेको, विभिन्न किसिमका माग राखी आयोजना कार्यान्वयनमा बाधा पुऱ्याउने गरेको र पारदर्शिताका अभावमा साधन परिचालनमा चुहावट लगायतका आशंका गर्ने गरेको पाइयो । यस्तो स्थिति आयोजनाको दिगोपनाका निमित्त चुनौतीपूर्ण रहन्छ ।
- (घ) सडकको सीमा क्षेत्र (Right of way) लगायतका नीतिगत विषयमा समयमै जनतालाई सुसूचित नगराउँदा यसको पालनामा समस्या रहने स्थिति हुन्छ । उचित रूपमा समाजिक परिचालन गरी यस्ता नीतिगत विषयहरूको परिपालना (Compliance) गराउनेतर्फ ध्यान पुगेको छैन ।
- (ङ) वार्षिक कार्ययोजना अनुरूप ठेक्कापट्टाको व्यवस्थापन गरी कार्ययोजना अनुसार कार्य सम्पन्न गर्न आयोजनालाई जनशक्ति तथा लजिष्टिक उपलब्ध गराउने र नियमित केन्द्रीय अनुगमन तथा सुपरीवेक्षण मार्फत कार्यान्वयनलाई प्रभावकारी गराउन अझै ध्यान पुगेको पाइएन ।

६.३ सुझावहरू

यस मध्यपहाडी लोकमार्गलाई प्रभावकारी रूपमा सम्पन्न गर्न उल्लेखित सवालहरूलाई सम्बोधन गर्नुका अतिरिक्त देहायका सुझावहरूलाई प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन गरिनु पर्ने देखिएको छ :

६.३.१ आयोजना व्यवस्थापनका लागि सुझावहरू

- (क) कालोपत्रे गर्ने बेलासम्म रेखाङ्कन स्पष्ट हुन नसकेकोले आगामी दिनमा दस्तावेज तयारीमा ध्यान दिनुपर्ने ।
- (ख) विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तथा घरजग्गा अधिग्रहणका कामहरू गरी सकेपछि मात्र निर्माणको कार्यअगाडि बढाउन पर्ने ।
- (ग) आयोजनाहरूको निर्माण तथा सञ्चालनलाई थप प्रभावकारी बनाउन अनुगमन तथा सुपरीवेक्षणलाई जोड दिनुपर्ने ।

६.३.२. स्थानीयस्तरसँग सम्बन्धित सुभावहरु:

- (क) आयोजनाको स्वामित्वबोध तथा दिगोपनाको लागि स्थानीयतहमा जनसहभागिता अभिवृद्धि गर्नुपर्ने ।
- (ख) सडकको सीमा (Right of way) र रेखाङ्कनका सम्बन्धमा सर्वसाधारणले थाहा पाउने गरी सूचना सम्प्रेषण तथा होडिंग बोर्डहरु राख्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने ।
- (ग) घरजग्गाको मुआब्जा वितरणलाई प्रभावकारी बनाई यससम्बन्धी देखिएको जनआक्रोसलाई शीघ्र समाधान गर्नुपर्ने ।

६.३.३ ठेक्कापट्टासँग सम्बन्धित सुभावहरु

- (क) ठेक्का सम्झौता अनुरूप कार्यसम्पादन नगर्ने ठेकेदारहरुलाई समयमा नै कारवाही गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।
- (ख) उच्च मूल्याङ्कन गराउने प्रयोजनका लागि मात्र संयुक्त ठेक्का (Joint venture) लिने र पछि तुलनात्मक रुपमा कमजोर ठेकेदारलाई कार्य सम्पने प्रवृत्तिलाई निरुत्साहित गर्नु पर्ने ।
- (ग) ठेक्का लगाउनु पूर्व घरजग्गाको मुआब्जा वितरण तथा जग्गाको लगत कट्टा गर्नु पर्ने ।

६.३.४ प्राविधिक पक्षसँग सम्बन्धित सुभावहरु

- (क) रेखाङ्कन विवादका कारण लोकमार्गको लम्वाई अनावश्यक रुपमा बढ्न जाने देखिएकोले निर्माण खर्च, यातायात आवागमन, ढुवानी लागत र समय समेत बढ्ने स्थिति देखिएकोले आयोजनाको रेखाङ्कनलाई छोटो बनाउनु पर्ने ।
- (ख) पहिरो लगायतका प्रदुषणका कार्यहरु घटाउनका लागि ट्रयाक खोलिए लगत्तै स्तरोन्नति, टेवापर्खाल लगाउने, क्रस ड्रेनेज र बायोइन्जिनियरिडका कार्यहरु गर्नु पर्ने ।

६.३.५ भावी नीति र कार्यक्रमका लागि सुभावहरु

- (क) सोचतालिका, बिस्तृत आयोजना प्रतिवेदन, सम्बद्ध सरोकारवालाहरुको विश्लेषण लगायतका आयोजनाका आधारभूत दस्तावेजहरु आयोजना स्वीकृत गर्ने समयमा अनिवार्य रुपमा पेश गर्नुपर्ने नीतिगत व्यवस्थालाई कार्यान्वयन गराउने ।
- (ख) सडकको सीमा (Right of way) २५ मि. दायाँ वायाँ छोड्नु पर्ने व्यवस्था पहाडी जिल्लाका कतिपय स्थानमा सम्भव नै नदेखिएकोले भौगोलिक उपयुक्तताको आधारमा अलग अलग निर्धारण गर्ने गरी नीतिगत व्यवस्था गर्नुपर्ने ।
- (ग) रेखाङ्कन सम्बन्धमा अभैपनि कतिपय स्थानमा विवाद देखिएकाले नीतिगत तहमा स्पष्ट हुनुपर्ने ।
- (घ) सडकले चर्चेको जग्गा अधिग्रहण गरी लगत कट्टाको प्रक्रिया शुरु गर्नुपर्ने ।
- (ङ) आयोजना कार्यान्वयन तथा सञ्चालनमा देखापर्ने अन्तर सम्बन्धित सवालहरुलाई सम्बोधन गर्न तथा आयोजनाले उपलब्ध गराउने अवसरहरुको उपयोग गर्नका लागि कृषि विकास, बन तथा भू-संरक्षण, सहकारी तथा गरिवी निवारण, बाणिज्य तथा आपूर्ति, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय समेतको अन्तर मन्त्रालय कार्यदल गठन गर्ने ।
- (च) सडक निर्माण सम्पन्न भएपछि मात्र सार्वजनिक यातायात सञ्चालन गर्न अनुमति दिने नीतिगत व्यवस्थालाई कडाइकासाथ कार्यान्वयन गर्ने ।

१. सोच तालिका

मध्य पहाडी लोकमार्ग (पश्चिम खण्ड) को सोच तालिका

(मूल्याङ्कनकर्ताले मस्यौदा गरेको)

उद्देश्य /तहगत नतिजा	तथ्याङ्क पुष्ट्याईका आधारहरु	सुचनाको स्रोत	मान्यता/जोखिम
लक्ष्य /प्रभाव मध्य पहाडी क्षेत्रमा बस्ने जनताको जीवनस्तरमा सुधार भएको हुने ।	<ul style="list-style-type: none"> - आयोजना सम्पन्न भएको १० वर्ष भित्रमा रोजगारीमा २०% ले वृद्धि हुने । - गरिवी पश्चिम पहाडमा २८.०१ बाट १८% मा र सुदूर पश्चिमको पहाडमा ३६.८३ बाट २५% मा झार्ने 	<ul style="list-style-type: none"> - जनगणना - जीवनस्तर सर्वेक्षण 	
उद्देश्य/असर सडक सञ्जाल निर्माणबाट कार्यकुशलता तथा उत्पादक क्षमता वृद्धि भएको हुने ।	<ul style="list-style-type: none"> - २०२० सम्ममा यस क्षेत्रका सडक प्रयोगकर्ताको ४ घण्टाको दूरीमा सडकमा पहुँच पुगेको हुने । - यातायात/ढुवानी खर्च ७५% ले घटेको हुने 	<ul style="list-style-type: none"> - सर्वेक्षण 	-आर्थिक सामाजिक क्रियाकलाप, सेवा प्रवाह र नयाँ पर्यटनस्थल वृद्धि भएमा ।
प्रतिफल १. सडकको डिजाइन सम्पन्न भएको हुने । २.सडकको Track खोलिएको हुने । ३.सडकको ग्राभेल/कालोपत्र भएको हुने । ४. पूल निर्माण भएको हुने । ५. वायोइन्जीनियरिंगको काम सम्पन्न भएको हुने ।	<ul style="list-style-type: none"> - २०१५ सम्म सडकको डिजाइन सम्पन्न, २२० कि.मि. ट्याक र - २०१८ सम्म ४८० कि.मि. ग्राभेल सम्पन्न हुने । - २०२० सम्म, कालोपत्रस्तरको ११०८ कि.मि. र ५० वटा पूल निर्माण हुने । - ११०८ कि.मि. को आवश्यक ठाउँमा वायोइन्जीनियरिंगको काम सम्पन्न हुने । 	<ul style="list-style-type: none"> - आयोजनाको सम्पन्न प्रतिवेदन - अनुगमन प्रतिवेदन । 	<ul style="list-style-type: none"> -सडक लम्वाई छोटो भएमा -यातायात व्यवस्था प्रतिस्पर्धी भएमा ।
क्रियाकलाप १. Track खोल्ने कार्य । २. ग्राभेल गर्ने कार्य । ३. कालोपत्रे निर्माण ४. पूल निर्माण । ५. वायोइन्जीनियरिंगको कार्य । ६. विस्तृत सर्वेक्षण गर्ने EIA र DPR तयार गर्ने, ७. परामर्शदाता नियुक्ति गर्ने र बहुवर्षीय ठेक्का लगाउने ।	<p><u>लगानी</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - करिब १४ अर्ब बजेट आवश्यक पर्ने । - जनशक्ति व्यवस्थापन -कार्य सम्पन्न सर्वेक्षण) - मेसिन औजारको व्यवस्थापन (सवारी साधन) - Technology (IT व्यवस्थापन) 	-	<ul style="list-style-type: none"> -पर्याप्त बजेट विनियोजन भएमा । -सरोकारवालाको सहयोग भएमा ।

अनुसूची २
मूल्याङ्कन ग्रीड

मूल्याङ्कन क्षेत्र	मूल्याङ्कन प्रश्नावली		निर्णयका आधारहरू	तथ्याङ्कको आवश्यकता	तथ्याङ्कको स्रोत	तथ्याङ्क संकलन विधि	
	मुख्य प्रश्नावली	सहायक प्रश्नावली					
कार्यसम्पादनको रुजू	<ul style="list-style-type: none"> के योजना अनुसारको लगानी भएको छ ? (योजनाको मूल्य सित तुलना गर्ने) 	बजेट	<ul style="list-style-type: none"> के योजना अनुसारको बजेट विनियोजन भएको छ ? के योजना अनुसारको बजेट प्रयोग भएको छ ? 	योजनाको तथ्याङ्कसँग तुलना गर्ने ।	बजेटको सूचना	आयोजना कार्यालयको प्रतिवेदन	दस्तावेजको अध्ययन र अवलोकन, संवन्धित निकायका मुख्य जानिफकारसंगको अन्तरवार्ता र प्रत्यक्ष अवलोकन ।
		मानव स्रोत	<ul style="list-style-type: none"> के आवश्यक मानव स्रोत उपलब्ध भएको छ ? 		मानव स्रोत व्यवस्थापनको सूचना		
		मेशिनरी सामान	<ul style="list-style-type: none"> के मेशिनरी सामान उपलब्ध भएको छ ? 		मेशिनरी सामानको सूचना		
	<ul style="list-style-type: none"> के योजना अनुसार उत्पादन भएको छ ? (लक्ष्यसित तुलना गर्ने) 	बनेको पूल र सडकको लम्वाई कति हो ?	<ul style="list-style-type: none"> खुलेको ट्याकको कूल लम्वाई कति हो ग्राभेल गरेको सडकको कूल लम्वाई कति हो ? कालोपत्रे गरेको सडकको लम्वाई कति हो ? कति वटा पूल निर्माण सम्पन्न भयो ? 		खोलिएको ट्याकको कूल लम्वाई		
<ul style="list-style-type: none"> ग्राभेल गरेको सडकको कूल लम्वाई 			ग्राभेल सडकको कूल लम्वाई				
<ul style="list-style-type: none"> कालोपत्रे गरेको सडकको कूल लम्वाई 			कालोपत्रे सडकको कूल लम्वाई				
<ul style="list-style-type: none"> निर्माण सम्पन्न पूलको संख्या 			निर्माण सम्पन्न पूलको संख्या				
के आयोजनाको उद्देश्य अनुसारको उपलब्धी प्राप्त भएको हुनेछ ?	समयको बचत		अगाडि र पछाडिसँग तुलना गर्ने			दस्तावेजको अध्ययन र अवलोकन, घरधुरी सर्वेक्षण ।	
	लागतको बचत						
कार्यान्वयन प्रक्रियाको रुजू	के योजना अनुसारका क्रियाकलापहरू कार्यान्वयन भए ?	१. समयमा नै सडक डिजाइन भएको थियो ।	<ul style="list-style-type: none"> के योजना अनुसार सडक डिजाइन सम्पन्न भएको थियो ? के डि.पि.आर.मा केही परिवर्तन भएको थियो ? यदि थियो भने कहिले र कुन क्षेत्रमा भएको थियो ? योजना अनुसार नै विस्तृत सडक डिजाइन सम्पन्न भएको थियो ? 	योजना र समयसँग तुलना गर्ने ।	डि.पि.आर.	दस्तावेजको अध्ययन र अवलोकन, संवन्धित निकायका मुख्य जानिफकारसंगको अन्तरवार्ता र प्रत्यक्ष अवलोकन ।	
					अध्यावधिक दस्तावेज		

		२. के समयमा नै खरिद कार्य सम्पन्न भएको थियो ?	के खरिद योजना छ ?		खरिद योजना		
			के टेण्डर आव्हान योजना अनुसार भएको थियो	योजनासंग तुलना	खरिद र टेण्डरको सूची	कार्यालयको अभिलेख	
		३. के योजना अनुसार नै ट्रयाकहरु खोलिएको थियो ?	ट्रयाक खोल्दा केही समस्या परेको थियो कि ?		योजनासंग तुलना	प्रगति प्रतिवेदन, आयोजना प्रतिवेदन	
			सरोकारवालाबाट के सहयोग प्राप्त भएको थियो ?				
			यो कामको लागि कस्ता प्रकारको सहयोग आवश्यक पर्छ ?				
		४. सडक चौडा र स्तरोन्नति गर्ने कार्य योजना अनुसार कार्यान्वयन भएको थियो ?	योजनामा भएको अनुमान ढाँचा अनुसार सडकको चौडा र स्तरोन्नति भएको थियो ?		योजनासंग तुलना	प्रगति प्रतिवेदन, आयोजना प्रतिवेदन	
			के कार्य सम्पादनमा ठेकेदार सन्तुष्टी थियो ? (समय, गुणस्तर र परिमाण)				
		५. ग्राभेल र कालोपत्रे योजना अनुसार कार्यान्वयन भएको थियो ?	के ठेकेदारको कार्यसम्पादनमा सन्तुष्टि थियो ? (समय, गुणस्तर र परिमाण)				
		६. के योजना अनुसार नै वातावरण संरक्षण भएको थियो ?	के EIA/ IEE प्रतिवेदन तयार भएको थियो				
			के EIA/ IEE प्रतिवेदनलाई अनुसार गरेको थियो ?				
७. के योजना अनुसार पूल डिजाइन र निर्माण कार्य समयमानै सम्पन्न भएको थियो ?	के पूलको डिजाइन योजना अनुसार सम्पन्न भएको थियो ?						
यो विधि र तरिकामा समस्या आएको छ ?							
आयोजना व्यवस्थापन प्रणालीमा केही समस्या छ ?	अनुगमन प्रणाली	के अनुगमन योजना छ ? के अनुगमन नियमित भएको छ ?					
	निर्णय प्रक्रिया	के निर्णय प्रक्रियामा केही समस्या छ कि ?					
	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय/सडक विभागको कार्य	के सुपरिवेक्षण र निरीक्षण उपयुक्त समयमा भएको छ ?					

		आयोजनाको केन्द्रीय र स्थानीय कार्यालय	के आयोजनाको केन्द्रीय कार्यालय बीचको संचार कस्तो छ ?				
	के आयोजनामा लक्षित समूह र संबन्धित संस्थाको सहभागिता तह उच्च छ ? के आयोजनालाई उच्च मान्यता दिएका छन् ?						दस्तावेजको अध्ययन र अवलोकन, मुख्य जानिफकारसंगको अन्तरवार्ता र घरधूरी सर्वेक्षण ।
	आयोजना कार्यान्वयनको चरणमा केही समस्याहरुका कारण के हो ?						
सान्दर्भिकता	आवश्यकता	के जनताको आवश्यकता अनुसार आयोजना हो ?	यो आयोजनाका फाइदाहरु के के छन् ? के सडकको सीमांकनमा सन्तुष्टी हुनु हुन्छ				घरधूरी सर्वेक्षण
	प्राथमिकता	के यो आयोजना राष्ट्रिय विकासको प्राथमिकतामा छ					दस्तावेजको अध्ययन
	प्राविधिक ज्ञानको पर्याप्तता	यस आयोजना संचालनको लागि प्राविधिक ज्ञान र क्षमता पर्याप्त छ ?	आयोजना कार्यान्वयनको लागि मन्त्रालय विभाग, आयोजनासंग प्राविधिक ज्ञान र क्षमता प्रयाप्त उपलब्ध छ ?				मुख्य जानिफकारसंगको अन्तरवार्ता
प्रभावकारिता	आयोजना उद्देश्यको पूर्वांनुमान ?	आयोजनाको उद्देश्य प्राप्तिका लागि लगानी क्रियाकलाप र उत्पादन हेरिएको छ ?	आयोजनाको उद्देश्य प्राप्त गर्नका लागि अरु कुनै तत्वले प्रभाव पारेको छ ?				
	उपयुक्त सम्बन्ध	उत्पादन प्राप्तिका लागि क्रियाकलापहरु पर्याप्त थियो ?					
		उत्पादन प्राप्तिका लागि लगानी पर्याप्त थियो ?					
		वर्तमान तोकिएको समयमा महत्वपूर्ण मान्यताहरु ठीक थियो ? महत्वपूर्ण मान्यतावाट केही प्रभाव परेको थियो ? के ती महत्वपूर्ण मान्यताहरु प्राप्त हुने छन् ?					मुख्य जानिफकारसंगको अन्तरवार्ता
कार्यक्षमता	उत्पादन प्राप्तीको तह	के उत्पादन प्राप्तीको तह पर्याप्त छ ? (लक्ष्यसंग कार्यसम्पादनको तुलना)					
		के उत्पादन प्राप्तीमा अरु कुनै तत्वले प्रभाव पारेको छ ?					मुख्य जानिफकारसंगको अन्तरवार्ता
	समय	योजना अनुसार क्रियाकलाप संचालन गर्न ठीक समयमा परिणाम र गुणस्तरको लागि लगानी भएको थियो ?					

	लागत	यो आयोजनाको लाभ लागत विश्लेषण गरेको छ ?	यसको कुल लागत कति हो ? सामान्यतया १ कि.मि.सडकको लागत अनुमान कति लाग्छ ? प्रति कि.मि. सडक निर्माणको वास्तविक कति लागत लाग्छ ?				
		के यो सडकको फाइदावाट सन्तुष्ट हुनुहुन्छ ?	लागतको आधारमा फाइदा हुन्छ ?				
प्रभाव	सम्पूर्ण लक्ष्यको लागि पूर्वानुमान प्राप्त आयोजनाको उद्देश्य प्राप्तीको लागि लगानी क्रियाकलाप र उत्पादन हेरिएको छ ?						
	आयोजनाको उद्देश्य प्राप्त गर्नका लागि अरु कुनै तत्वले प्रभाव पारेको छ ?						
	उपयुक्त सम्बन्धः						
	के आयोजनाको उद्देश्य र लक्ष्य बीच तादम्यता छ ? तोकिएको समयमा आयोजनाको उद्देश्य र लक्ष्य सहितका महत्वपूर्ण मान्यता पनि ठीक थियो ? के त्यो महत्वपूर्ण मान्यताहरु ठीक छन् भने आयोजना सफल हुने संभावना कतिको छ ?						
	<ul style="list-style-type: none"> के लैगिकं, जनजाति र सामाजिक समूह बीचको भिन्नतालाई यस आयोजनाले सकारात्मक तथा नकारात्मक प्रभाव पार्दछ ? केही नकारात्मक प्रभाव छन् कि ? ती प्रभावहरुलाई के मापन गर्न सकिन्छ ? 						मुख्य जानिफकार संगको अन्तरवार्ता
दिगोपना (दृष्टिकोण वाट)	संस्थागत र वित्तीय पक्ष	यो क्रियाकलाप संचालनको लागि पर्याप्त संस्थागत क्षमता छ कि छैन ? (मानव संशाधन र निर्णय पक्रिया)					
		के मर्मत संभार योजना छ ?					
		के सरकारद्वारा प्रयाप्त बजेटको व्यवस्था हुन्छ ?					
		के आयोजनाको कार्यान्वयनमा बजेट सुनिश्चितताको पर्याप्त संभावना छ ?					
		के उपयुक्त किसिमले मेशिन औजारको व्यवस्था भएको छ ?					
	सामाजिक, संस्कृतिक तथा वातावरणीय पक्ष	<ul style="list-style-type: none"> महिला, गरिब र सामाजिक रुपमा कमजोर वर्गको उत्थान लागि यस सडक निर्माणको क्रममा गरेका प्रयासहरु छन् कि ? वातावरण पक्षको सुधारको लागि कुनै दीर्घकालीन प्रयासहरु भएका छन् कि ? 					मुख्य जानिफकार संगको अन्तरवार्ता
	अन्य	दीगोपनामा असर पार्ने अरु कुनै पक्षहरु छन् ?					

**अनुसूची ३
प्रश्नावली (घर परिवार)**

उपयुक्त विकल्पमा गोलो घेरा लगाउनु होस् ।

**लोकमार्ग पश्चिम खण्डको मूल्याङ्कन अध्ययन
घरघुरी सर्भेक्षण प्रश्नावली**

Questionnaire Code No:

(यो प्रश्नावलीमा भरिएका सूचनाहरू मूल्याङ्कन कार्यका लागि मात्र प्रयोग गरिनेछ । व्यक्तिगत सूचनाहरू गोप्य राखिनेछ)

१ सामान्य जानकारी

१.१ जिल्ला १.२ गा.वि.स /न.पा..... १.३ वडा नं.....

१.५ अन्तर्वार्ता दिने घरबाट राजमार्गसम्म पुग्ने समय कति लाग्छ ?घण्टा मिनेट

२. अन्तर्वार्ता दिनेको विवरण :

२.१ अन्तर्वार्ता दिने व्यक्ति घरमूली हो ?

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
(क) हो	१	(ख) होइन	२

२.२ नाम (उत्तरदाता)	२.३ पूरा भएको उमेर (वर्षमा)	२.४ लिंग	२.५ शिक्षा (पूरा गरेको तह)	२.६ पेशा	२.७ परिवार संख्या	
					महिला	पुरुष

२.८ तपाईंको जात/जाति के हो ?

२.९ तपाईं बसेको घरको किसिम कस्तो हो ?उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
क) पिलर सहित पक्की	१	ग) अर्धपक्की (टायल वा जस्ता छाना)	३
ख) पक्की	२	घ) कच्ची (खर छाना)	४

२.१० तपाईंको परिवारको मुख्य आम्दानीको स्रोत के हो ?

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
(क) कृषि	१	(घ) नोकरी	४
(ख) पशुपालन	२	(ङ) रेमिटेन्स	५
(ग) व्यापार व्यवसाय	३	(च) अन्य (खुलाउने).....।	६

२.११ तपाईंको परिवार यस स्थानमा बसोबास गरेको कति भयो ?

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
(क) ०-१ वर्ष,	१	(ग) ३-५ वर्ष,	३
(ख) १-३ वर्ष,	२	(घ) ५वर्ष भन्दा बढी	४

२.१२ तपाईंको परिवार यस स्थानमा अन्यत्रबाट बसाई सरी आउनु भएको हो ?

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
(क) हो	१	(ख) होइन	२

२.१३ बसाइ सराई गरी आउनुको मुख्य कारण के हो ?

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
(क) कृषि	१	(घ) उद्योग धन्दा	४
(ख) व्यापार व्यवसाय	२	(ङ) ज्याला मजदुरी	५
(ग) नोकरी	३	(च) अन्य (खुलाउने).....।	६

२.१४ यस लोकमार्ग निर्माणमा तपाईंको तथा तपाईंको परिवार सदस्यको सहभागिता थियो ?

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
(क) थियो	१	(ख) थिएन	२

२.१५ यदि थियो भने कस्तो कार्यमा सहभागि हुनुभएको थियो ? (बहुउत्तर संभव छ ।)

उत्तर	कोड
(क) आयोजना तर्जुमा (छलफल अन्तरक्रिया)	(०, १)
(ख) आयोजना कार्यान्वयनमा (रोजगारी)	(०, १)
(ग) आयोजना अनुगमनमा	(०, १)
(घ) अन्य..... (खुलाउने)	(०, १)

३. औचित्य

३.१ यो लोकमार्गको रेखांकनबाट तपाईं कतिको सन्तुष्ट हुनुहुन्छ ?

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
क) अति सन्तुष्ट	४	ग) कम सन्तुष्ट	१
ख) सन्तुष्ट	३	घ) असन्तुष्ट	०
(ङ) ठीकै	२		

३.२ यो लोकमार्गले तपाईंलाई कतिको फाइदा पुर्याएको छ ?

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
-------	-----	-------	-----

(क) अति धेरै	४	(घ) कम	१
(ख) धेरै	३	(ङ) फाइदा छैन ।	०
(ग) ठीकै	२		

३.३ यो लोकमार्गबाट के कस्ता फाइदाहरू पाइराख्नु भएको छ ? (वहुउत्तर संभव छ ।)

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
(क) कृषि उत्पादनमा वृद्धि	१	(घ) जग्गाको मूल्य वृद्धि	४
(ख) यातायातमा सहजता	२	(ङ) रोजगारी वृद्धि	५
(ग) ढुवानी खर्चमा कमी	३	(च) आम्दानीमा वृद्धि	६
(छ) अन्य (खुलाउनु होला	७		

३.४ यो लोकमार्ग निर्माणबाट परेका नकारात्मक असरहरू के के छन् ? (वहुउत्तर संभव छ ।)

उत्तर	कोड
(क) वातावरण असन्तुलन	(०, १)
(ख) सामाजिक विकृती	(०, १)
(ग) सवारी दुर्घटना वृद्धि	(०, १)
(घ) अन्य..... (खुलाउने)	(०, १)

३.५ यो लोकमार्गको दायोँ बायोँ कति मिटर छाडेर घर टहरा निर्माण गर्न पाइने व्यवस्था छ ?

१.....मिटर

२. थाहा छैन ।

४. प्रभावकारिता

४.१ तपाईंको घरबाट सार्वजनिक यातायात पाइने ठाउ सम्म जान कति समय लाग्छ ?

समयावधि	लाग्ने समय (घण्टा, मिनेट)	वस पाइने ठाउ
अहिले		
सडक बन्नु भन्दा पहिले		

४.२ यो लोकमार्गको निर्माणले तपाईंले दैनिक उपभोग गर्ने सामानहरूको मूल्यमा कतिको फरक पाउनु भएको छ ?

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
क) अति घटेको	१	ग) बढेको	४
ख) घटेको	२	घ) अति बढेको	५
(ङ) फरक नपरेको	३		

४.३ विभिन्न सेवा तथा सुविधाहरू प्राप्त गर्न लाग्ने समय ।

समयावधि	लाग्ने समय	स्वास्थ्य चौकी	उच्च माध्यामिक र सोभन्दा माथि	जिल्ला स्थित सरकारी कार्यालय	कृषि/पशु सेवा केन्द्र	वैक सहकारी सेवा	मूख्य बजार केन्द्र
हालको अवस्था	(घण्टा मिनेट)						
सडक बन्नु भन्दा पहिले	(घण्टा मिनेट)						

४.४ प्रमुख बालीहरूको उत्पादनमा परिवर्तन आएको छ ?

उत्तर	कोड	उत्तर	कोड	उत्तर	कोड
(क) छ	१	(ख) छैन	२	(ग) थाहा छैन	३

४.५ यदि छ भने सडक बन्नु अगाडि मुख्य के बाली लगाइन्थ्यो हाल के लगाइन्छ ?

सडक बन्नु अगाडि	सडक बनेपछि
(क)	(क)
(ख).....	(ख).....
(ग).....	(ग).....

४.६ लोकमार्ग बनेपछि तपाईंको परिवारको खर्च आम्दानीको अवस्था के छ ?

आम्दानी	कोड	खर्च	कोड
(क) बढेको	१	(क) बढेको	१
(ख) उस्तै	२	(ख) उस्तै	२
(ग) घटेको	३	(ग) घटेको	३

४.६ लोकमार्ग निर्माणको काम कसरी भइरहेको छ ?

आयोजनाको तर्फबाट	कोड	ठेकेदारको तर्फबाट	कोड	स्थानीयवासीको तर्फबाट	कोड
(क) नियमित अनुगमन भएको	१ ,	(क) नियमित काम भइरहेको	१	(क)सहयोग भइरहेको	१ ,०
(ख) नियमित अनुगमन नभएको	०	(ख) नियमित काम नभइरहेको	०	(ख)सहयोग कम भएको	

सहयोगका लागि धन्यवाद सहित विदा हुने ।

मिति.....

प्रश्नावली भर्नेको नाम.....

सही

अनुसूची ४

केन्द्र, क्षेत्रीय र स्थानीय तहमा मुख्य जानीफकारसंगको अन्तरवार्ताको चेक लिष्ट

क्षेत्रीय प्रशासन कार्यालयका लागि :

१. यस मध्य पहाडी लोकमार्ग निर्माण कार्यमा क्षेत्रीय प्रशासन कार्यालयको भूमिका के कस्तो रहेको छ ? साथै यहाँहरूले कसरी सहयोग गरी राख्नु भएको छ ?
२. यस लोकमार्ग निर्माण कार्य के कसरी भइरहेको छ र के कस्ता सकारात्मक तथा नकारात्मक समस्याहरू आई रहेका छन् । यस लोकमार्गको निर्माण कार्यको प्रगति के कति भएको छ साथै निर्माण कार्यलाई सहज र समयमा सम्पन्न गर्न कुन कुरामा जोड दिनुपर्ने देखिएको छ ?

क्षेत्रीय सडक निर्देशनालय प्रमुख/प्रमुख जिल्ला अधिकारी/स्थानीय विकास अधिकारीको लागि :

१. यस मध्य पहाडी लोकमार्ग निर्माण कार्यमा यस कार्यालयको भूमिका के कस्तो रहेको छ ? साथै यहाँहरूले कसरी सहयोग गरी राख्नु भएको छ ?
२. कर्मचारी तथा बजेटको अवस्था के कस्तो रहेको छ ? ठेकेदारहरूले निर्माणको काम के कसरी गरी राखेका छन् र सडक तथा पूलको गुणस्तरको अवस्था के कस्तो रहेको छ ?
३. यस मध्य पहाडी लोकमार्ग नेपाल सरकारको २० वर्षे सडक यातायात नीति अनुकूल Priority Investment Plan अनुसार आयोजना तयार गरिएको छ / छैन ?
४. मध्य पहाडी लोकमार्ग निर्माण कार्य के कसरी भइरहेको छ र समयमा सम्पन्न गर्न सकिने अवस्था के कस्तो रहेको छ ? साथै निर्माण कार्यलाई द्रुत गतिमा अगाडि बढाउन कुन कुरामा जोड दिनुपर्ने देखिएको छ ?
५. यस लोकमार्ग निर्माण कार्यमा के कस्ता सकारात्मक/नकारात्मक पक्षहरू देखा परेका छन् ?
६. यो लोकमार्गले यस क्षेत्रको आर्थिक, सामाजिक विकासमा कस्तो सहयोग पुऱ्याउनेछ ?
७. यो लोकमार्गको निर्माण कार्यमा स्थानीय जनशक्ति तथा सामग्रीको उचित प्रयोग गरिएको अवस्था के रहेको छ ?

लोकमार्गको आयोजना/साइट कार्यालयका लागि :

१. आयोजनाले के के दस्तावेजहरू तयार गरेको छ र यसको कार्यान्वयनको अवस्था के कस्तो छ ? (DPR तयार गरिएको थियो/थिएन ? थियो भने कहिले तयार गरिएको थियो DPR बमोजिम लगात इष्टिमेट / ड्रइङ डिजाइन तयार गरिएको थियो/थिएन ?
२. आयोजनाको कूल दरबन्दी र पूर्ति भएका दरबन्दी के कति छन् र हाल रहेको जनशक्ति पर्याप्त छ/छैन ? नभए के कति चाहिने र कस्ता कस्ता कर्मचारी आवश्यक पर्ने हो ?
३. बजेटको अवस्था के कस्तो रहेको छ, समयमा अख्तियारी आउने नआउने, अन्य केही समस्या भए के के हुन् र यसका कारणले नियमित कार्यमा असहजको अवस्था के रहे ?
४. आयोजनाको लक्ष्य प्रगतिको अवस्था के कस्तो रहेको छ, समयमानै सडक तथा पूलको काम भइरहेको भए नभएको, यदि नभएको भए के कति कारणले हुन नसकेको हो ?
५. आयोजनाको योजना निर्माण कार्यमा आईपरेका मुख्य समस्याहरू र यसका लागि अवलम्बन गरिएका उपायहरू ।
६. स्थानीयबासी तथा दलहरूबाट भएका सहयोग तथा अवरोधहरू ।
७. मन्त्रालय, विभागसंगको सम्बन्ध र प्राप्त सहयोग निर्देशन र अपेक्षा के कस्ता छन् ?
८. क्षेत्रीय प्रशासन, जिल्ला प्रशासन, जिल्ला विकास समितिसंगको समन्वय र सहयोग के कस्तो रहेको छ ?
 - ठेक्का व्यवस्थापन कार्य समयमै भएको थियो/थिएन ?
 - ठेकेदारहरूको काम प्रतिको जिम्मेवारीपन र विश्वसनीयता के कस्तो रहेको छ ?
 - आयोजनासँग सम्बन्धित यान्त्रिक उपकरणहरू पर्याप्त छन्/छैनन् ?
 - आयोजनाको कार्यक्रम कहिले स्वीकृती भयो ?
 - आयोजना संचालनको अख्तियारी कहिले प्राप्त भयो ?
 - आयोजनाको खरिद योजना तयार गरिएको छ/छैन ?
 - आयोजनाको अनुगमन मूल्यांकन योजना तयार गरिएको थियो थिएन ?
 - आयोजना कार्यान्वयनको Gantt चार्ट तयार गरिएको थियो कि थिएन ?
 - हालसम्म यस आयोजनामा कति जना आयोजना प्रमुखले कार्य गर्नु भएको छ ?
 - आयोजना प्रमुखसँग कार्य सम्पादन सम्झौता गरिएको छ / छैन ?

FGD का लागि संभावित प्रश्नहरू :

१. यस क्षेत्रका समुदायहरू मध्य पहाडी लोकमार्गको निर्माणमा कसरी सहभागी भएको पाउनु भएको छ ? (जस्तो: योजना तर्जुमा, कार्यान्वयन र अनुगमन तथा मूल्याङ्कन आदि)
२. यो लोकमार्गले यहाँका जनताहरूको शिक्षा, स्वास्थ्य, कृषि उत्पादन, बजारीकरण व्यवस्थामा पुऱ्याएको/पुऱ्याउने योगदान प्रति तपाईंहरूको के प्रतिक्रिया छ ?
३. यो लोकमार्गको निर्माणले यहाँका जनतालाई कस्तो प्रभाव पारेको छ । (सकारात्मक र नकारात्मक दुवै विषयमा छलफल गरौं ।)
४. यो लोकमार्गको निर्माण प्रक्रिया कतिको प्रभावकारी छ ?
५. यो लोकमार्ग प्रभावकारी कार्यान्वयनका समस्याहरू के के होलान् ? यसलाई कसरी समाधान गर्न सकिएला ?
६. लोकमार्गको निर्माण पश्चात् यस क्षेत्रमा सामाजिक अपराधहरू बढेको छ/छैन ?
७. यस लोकमार्गमा गुड्ने सवारी साधनको अवस्था कस्तो छ ? भाडा दरको अवस्था के छ ?
८. आयोजनाका कर्मचारी तथा अन्य सरकारी कर्मचारीहरू के कतिको अनुगमनमा आउने गरेका छन् र उनीहरूको भूमिका के कस्तो रहेको छ ?
९. यस आयोजनाको लागत, सम्पन्न मिति, सडक तथा पूलको गुणस्तर बारेमा के के थाहा छ ?
१०. यहाँहरूको केही जिज्ञाशा भए ..

लोकमार्गमा उपलब्ध सवारी चालकहरूसँग बाटोको प्राविधिक पक्षको सम्बन्धमा

१. यस लोकमार्गमा सवारी साधन चलाउँदा कस्तो अनुभव गर्नु भएको छ ?
२. यस लोकमार्गको घुम्ती र स्लोपको अवस्था कस्तो पाउनु भएको छ ?
३. यस लोकमार्गमा संचालनमा रहेका सवारी साधनको संख्या कति छ ?
४. यस लोकमार्गमा दुई तर्फबाट सवारी साधन आउँदा क्रसिङ्ग गर्न कतिको सहज छ ?

सान्दर्भिकता

- १ मध्य पहाडी लोकमार्ग नेपाल सरकारको २० वर्षे सडक यातायात नीति अनुकूल छ/छैन ?
- २ मध्य पहाडी लोकमार्ग नेपाल सरकारको सडक क्षेत्र रणनीति अनुरूप छ/छैन ?
- ३ Priority Investment Plan अनुसार आयोजना तयार गरिएको छ/छैन ?
- ४ नेपाल सरकारको आवधिक योजनाहरूको लक्ष्य तथा रणनीति अनुसार तयार गरिएको छ/छैन ?

प्रभावकारिता

- १ मध्य पहाडी लोकमार्ग नेपाल सरकारको सामरिक सडक सञ्जाल बमोजिम प्रभाव पार्न सक्ला वा नसक्ला ?
- २ मध्य पहाडी लोकमार्गले पूर्व पश्चिम लोकमार्गको वैकल्पिक मार्गको रूपमा काम गर्न सक्ला/नसक्ला ?
- ३ यस लोकमार्गले मध्य पहाडी क्षेत्रका जनतालाई यातायातको लागि कतिको सहजीकरण गर्न सक्ला ?
- ४ यस लोकमार्गले मध्य पहाडी क्षेत्रका जनताको जीवनस्तर सुधारमा कतिको प्रभाव पार्ला ?
- ५ यस लोकमार्गले मध्य पहाडी क्षेत्रका जनताको आम्दानी र रोजगारीमा कतिको प्रभाव पार्ला ?

मितव्ययिता

- १ मध्य पहाडी लोकमार्गको कूल लागत कति हो ? यस मध्य पश्चिम खण्डको लागत कति छ ?
- २ यस लोकमार्गको लगानी प्रतिफलको विश्लेषण गरिएको छ /छैन ? विश्लेषणको विवरण पाउन सकिन्छ कि ?
- ३ आयोजनाको लगानी प्रतिफल कति छ ?

दिगोपना

- १ उक्त आयोजनाको लागत रकम नेपाल सरकारको स्रोतबाट मात्र पूरा हुन सक्ला / नसक्ला ?
- २ उक्त आयोजनाको मर्मत संभारको लागि आवश्यक बजेट विनियोजन हुन सक्ला कि नसक्ला ?
- ३ उक्त आयोजनाको रेखांकन, डिजाइन मापदण्ड अनुसार छ /छैन ?
- ४ उक्त आयोजनाको सतहको स्तर, नाली व्यवस्थापन, संरक्षण कार्य र पूलको अवस्था कस्तो रहेको पाईन्छ ?
- ५ उक्त आयोजना कार्यान्वयनको सगठन/जनशक्ति व्यवस्थापनको अवस्था कस्तो छ ?
- ६ उक्त आयोजनाबाट पर्न सक्ने वातावरणीय क्षयीकरण, भूक्षय न्यूनीकरण, बाढी पहिरो नियन्त्रण र वातावरण संरक्षणको लागि के कस्तो व्यवस्था गरिएको छ ?

अनुसूची ५

केन्द्रमा मुख्य सूचनादातासंगको अन्तरवार्ता

सचिव, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

- २०५८ को राष्ट्रिय सडक योजना र नीति अनुसार नै आयोजना ल्याइएको हो ।
- PIP र २० वर्षे सडक गुरु योजना अनुसार नै ल्याइएको आयोजना हो ।
- लागत एकिन छैन किनकी टुक्रा टुक्रा सडक जोडिएको छ । त्यसैले अनुमान गर्न सकिदैन ।
- १७६५ कि.मी. लामो छ त्यसलाई छोटो बनाउन प्रयासरत छौं अथवा १२०० देखि १३०० कि.मी. मा सीमित गर्ने योजना छ ।
- प्रति कि.मि.लागत ३ देखि ३.५० करोड पर्ने जान्छ ।
- सम्पन्न गर्न समय बढी लाग्छ । तर यो निर्माण सम्पन्न गर्न संभव छ किनकी पूल र ट्याक बन्दै गएको छ । प्रमुख नदीहरुको पूल यस वर्ष सकिदैंछ । त्यस्तै प्रमुख ठाउँहरुमा कालोपत्रे गर्ने कार्य शुरु भइसकेको छ ।
- यस आयोजनाको लक्ष्य कालोपत्रे सम्पन्न गर्ने र सुरक्षित र छोटो बाटो बनाउनु हो ।
- हालसम्म २९ जनाले जग्गाको लागि अदालतमा मुद्दा दिएको अवस्था रहेकोछ ।
- भत्काउनु पूर्व नै घरहरुलाई क्षतिपूर्ति दिएका छौं ।
- हाल सम्म जग्गाको मुआब्जा दिएका छैन तर सबै जग्गा बाटोमा पर्नेको मुआब्जा दिन्छौं भनेका छौं त्यसको लागि अभिलेख राख्ने कामको शुरुवात गरेका छौं ।

महानिर्देशक/उप-महानिर्देशक सडक विभाग, बबरमहल

- यस लोकमार्गको हालसम्म ट्याक खुलिसकेको अवस्था रहेकोले खोला नालाले अवरुद्ध नभएमा पूर्व पश्चिम गाडी जान सक्ने अवस्था रहेको छ । पूल नबन्नाले आयोजना ढीला भएको छ । पूल बनाउन लोकल समाग्री नपाईने शहरबाट लिनु पर्ने र ठेकेदारको कारणले केही समस्या आएको छ । पश्चिम खण्डमा भौगोलिक कारणले केही ढीला भएको छ ।
- राजनीतिक कारणले यस लोकमार्गको केही रेखांकनमा परिवर्तन भएको छ । टनेलको अवधारण नआएको र राजनीतिक कारणले हाईवेको रेखांकनमा सुधार भएको छ ।
- यस हाईवेको निर्माण, सुधार, संरचनामा सुधार गर्न नेपाल सरकारको लगानी रहेको छ । नेपाल सरकारले हाल मुआब्जा दिएको छैन । मुआब्जा दिदा धेरै खर्च हुने हुदा सो रकम पनि सडकमै लगानी गर्ने गरेको अवस्था छ । पुरानो सडकलाई चौडा बनाउने, मर्मत सुधार गर्ने दातृ निकायसंग छलफल हुदैछ । सामाजिक सुरक्षा मुआब्जा दिनुपर्ने अवस्थादातृ निकायले राख्ने हुदा अहिलेसम्म सहयोग प्राप्त भएको छैन ।
- यो ठूलो योजना भएकोले जनशक्ति खास गरी ईन्जिनियर र सबईन्जिनियरको कमी रहेको छ । हाल O&M स्वीकृत भैसकेकोले चाडै विज्ञापन भई पदपूर्ति हुदैछ ।
- यो लोकमार्ग राष्ट्रिय गौरवको योजना भएकोले खर्च गर्ने योजना अनुसार बजेट प्राप्त भईरहेको । सरकारले स्रोतका कमी हुन नदिने प्रतिवद्धता समेत गरेको छ ।
- यस लोकमार्गको मर्मत संभारको लागि सडक विभागको आफ्नै Maintenance Structure Plan छ । हाल चालु सडक खण्ड नियमितरूपमा मर्मत संभार हुदै आएको छ ।
- वन नीतिको कारणले सडक निर्माण गर्न र निर्माण सामग्री प्राप्त गर्न बेला बेलामा समस्या आएकोले वनसंग अपेक्षा गरे अनुसार समन्वय भएको छैन । पश्चिम खण्डमा वन संगको समन्वयको अभावले पनि निर्माण कार्यमा ढिलासुस्ती आएको छ । सडक निर्माण संगसंगै वातावरण जोगाउने दायित्व पनि रहेकोले पटक पटक समन्वयका लागि बैठक बसेको छ तर अपेक्षा अनुसार सहकार्य बनेको छैन ।
- यो आयोजना सम्पन्न गर्न आन्तरिक समस्या अहिलेसम्म नरहेको । विगतमा इन्धन आपूर्तिको समस्याले आयोजना कार्यान्वयनमा समस्या देखिएता पनि हाल सो समस्या नभएको अवस्था छ ।
- यस आयोजनाको खर्च लगभग प्रति कि.मी. ३ देखि ४ करोड (३० कि.मी. कालोपत्रे सम्म) रहेको छ । तर विभिन्न कारणले (कुनैमा बाटो बनिसकेको, कुनै चौडा मात्र गर्नुपर्ने, कुनै स्थानमा सम्पूर्ण कार्य गर्नुपर्ने आदि) यसको यथार्थ लागत अनुमान गर्न नसकिएको हो । नयाँ निर्माण हुदै गरेको सडक (७६५ कि.मी.) सडक मापदण्ड अनुसार निर्माण हुदैछ तर पुराना सडक खण्ड फरक फरक मापदण्डका भएकाले मापदण्डमा एकरूपता छैन । नयाँ बन्ने सडकमा केही स्थानमा भौगोलिक कारणले मापदण्ड अनुसार नै बनाउन सकिएको छैन तर त्यो पनि सन्तोषजनक मापदण्ड नै रहेको छ ।
- यो आयोजना निर्माण शुरु भएपछि आयोजना प्रमुख वारम्बार परिवर्तन नभएको कारणले पनि आयोजना सञ्चालनमा सजीलो महशुस भएको

सह सचिव, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय, सिंहदरबार

- सडक नीति २०५८ र स्थानीय पूर्वाधार विकास नीति २०६१ मा LRNR SRN सम्बन्धमा स्पष्ट व्यवस्था भएता पनि कार्यान्वयन तहमा दोहोरोपना देखिएको, समन्वयको कमी ।
- जि.वि.स.को परिषदसंग समन्वय गरी सडक निर्माण कार्य लैजानु पर्ने, आवश्यकताको पहिचान गरी सडक लैजानु पर्छ ।
- नीति अनुसार नै सबै सडकहरू स्थानीय निकायलाई हस्तान्तरण गरिनु पर्ने ।
- भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय र संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयबीच समन्वयको कमीले स्रोतको सदुपयोग नभएको र जोखिम बढेको ।

आयोजना प्रमुख, मध्य पहाडी लोकमार्ग, पश्चिम खण्ड, दाङ

- मध्य पहाडी लोकमार्ग निर्माण आयोजना नेपाल सरकारको राष्ट्रिय यातायात नीति, (PIP) अनुरूप निर्माण गर्न लागिएको हो ।
- यस आयोजनाको निर्माणका लागि हालसम्म नेपाल सरकारको आफ्नै आन्तरिक स्रोत साधन रहेको छ । सडक चौडा गर्नुपर्ने अवस्था आएमा थप बजेटको व्यवस्था गरिनु पर्नेछ र यसका लागि नेपाल सरकारले दातृ निकायसंग सहयोग लिनुपर्ने अवस्था आउनसक्छ ।
- देशमा रहेका बाटोहरूलाई जोड्न पनि यसको अवधारणा आएको हो ।
- यसको कूल लम्बाई १७६५ कि.मी. मध्ये १००० कि.मी. आयोजना शुरु हुनुभन्दा अगावै निर्माण भैसकेको र बाकी ७६५ कि.मी. लम्बाईको नयाँ ट्रयाक खोली निर्माण कार्य सञ्चालन भएको छ ।
- यस आयोजनालाई पूर्वी र पश्चिम गरी दुई भागमा विभाजित गरिएको छ । जसमध्ये नुवाकोट भन्दा पश्चिम बैतडीको भुलाघाट सम्म जम्मा ११०८ कि.मी. पश्चिम खण्ड रहेको छ । यसमध्ये नयाँ ट्रयाक खोल्नुपर्ने २२० कि.मी.को सम्पूर्ण कार्य सम्पन्न भई सकेको र सडक चौडा गर्ने कार्य चलि रहेको छ ।
- यस आयोजनाको डि.पि.आर. बमोजिम नै लागत अनुमान गरिएको थियो । यसको शुरुको लागत १४ अर्ब रहेको छ, यो थम्ब रुल अनुसार निकालेको लागत हो । तर हाल डिटेल ईन्जिनियरिङ गरी यसको लागत अनुमानको लागि ८ वटा कन्सल्टेण्टहरूले फिल्डमा काम गरिरहेकोले अबको ४ महिना भित्र डिटेल रिपोर्ट पेश हुनेछ । यसले कालोपत्रे सम्मको पूरै अनुमान दिनेछ ।
- यस बजेटमा करिब ४० करोड नपुग हुने अवस्था देखिएको छ ।
- मुआब्जा दिईएको छैन, तर बाटोमा व्यक्तिको घरगोठ परेमा हासकट्टी गरी मुआब्जा दिईएको छ ।
- सडक केन्द्रबाट २५ मि. दायरा राखी निर्माण हुँदैछ । तर पहाडी क्षेत्रमा यो स्टान्डर्ड सुहाउदो नभएको हो जस्तो पनि छ ।
- सडक निर्माणमा जनताबाट अति नै सहयोग प्राप्त भैरहेको छ ।
- राष्ट्रिय लक्ष्य अनुसार आगाडि रहेको भएता पनि सन्तोष लिने अवस्था कमी छ । यसको प्रमुख कारण Low Bidding र मूल ठेकेदारले काम अरुलाई लगाउने, पूल निर्माणका ठेकेदारहरूको काम गर्ने ढिलासुस्ती रहेको छ ।
- आयोजनाका लागि सांगठनिक चार्ट उपयुक्त छ, कर्मचारी पर्याप्त रहेको छ ।
- पोखरा बाहेक पश्चिम खण्डको रेखांकन निश्चित छ । दैलेखमा केही विवाद रहेको छ ।
- फिल्डमा अन्य निकायसंग समन्वय राम्रो छ, बन ऐनका कारणले समस्या आएको र कित्ताकाटमा ढिलासुस्ती रहेको छ ।
- मर्मत सुधारका लागि आयोजनाबाट ३ प्रतिशत बजेट छुट्याईएको छ । बाँकी ठेकेदारले आफै गर्छ ।
- आयोजना अनुगमन मूल्यांकन मासिक, चौमासिक वार्षिक प्रगति प्रतिवेदनबाट गर्ने गरेको ।
- आयोजना स्वीकृत गर्दा बनेको खरीद योजना अनुसार कार्यक्रम अगाडि बढेको ।

सहसचिव, पूर्वाधार विकास महाशाखा, रा.यो.आ.को सचिवालय :

- अहिले सम्म सम्पूर्ण स्रोत नेपाल सरकारको रहेको तर पछि चार लेनको बनाउनु परेमा स्रोत नपुग्न सक्ने । काभ्रे, नुवाकोट, रसुवा, गोर्खा लमजुंग हुँदै बाग्लुंग पुग्ने सडकमा रेखांकनमा केही परिवर्तन हुन सक्छ ।
- रेखांकन परिवर्तन नै गर्नुपर्ने भए GIS को आधारमा बढी जनता लाभान्वित हुने, पूल कम पर्ने आदिको अध्ययन गरिनु पर्ने छ ।
- अनुगमन राम्रैसंग भईरहेको, समयमै कार्य सम्पन्न हुनेछ ।
- मुआब्जा दिनु पर्छ । मुआब्जा नीति तुरुन्तै आउदैछ ।
- सुभाबः जनताबाट सडकको बढी माग हुने भएको सडक रेखांकन परिवर्तन हुने सम्भावना रहेकोले यसको रेखांकन नेपाल सरकारले प्राविधिक र आर्थिक रूपमा सम्भाव्य भएको, बढी भन्दा बढी जनताले सेवा पाउने स्थानबाट रेखांकन कायम गरिनुपर्छ ।
- कतिपय ठाउँमा हालको बाटोलाई नै कायम गरेकोले बाटोको स्पान कम छ, बाटोको एकरूपता हुनुपर्छ । अहिले यो बाटो ५० मि. नै हुनुपर्छ ।

सह-सचिव, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

- २० वर्षे सडक नीति रहेको छ । जसमा तीन वटा सडकको अवधारणा रहेको, सोही अनुसार यस आयोजनाको अवधारणा आएको हो ।
- १००० कि.मी. पुरानो बाटोको स्तरोन्नति गर्ने र बाँकि नयाँ ट्रयाक खोल्ने हो । कुल लम्बाई १७६५ कि.मी. रहेको छ ।
- एलाइन्टमेन्ट निर्दिष्ट नै छ । तर कतिपय ठाउँहरूमा परिवर्तन र सुधार गर्दै गएको अवस्था छ ।

- हालसम्म खर्चको क्षमता अनुसार बजेट उपलब्ध भइरहेको छ । २ अरब बजेट विनियोजन भएको दुवै खण्डलाई १/१ अरब रहेको । MTEF अनुसार नै बजेट उपलब्ध भएको,
- दैलेखमा सडक निर्माणमा विवाद आएको, जनशक्ति पर्याप्त नभएको र संरचना पनि मिलेको छैन ।
- मर्मतसंभारको लागि सडक बोर्डले अरु राजमार्गमा लागू गरेको Norms र Standards अनुसार नै हुन्छ ।
- निर्माण व्यवसायीले समयमा काम नगर्ने, समयमा सामान उपलब्ध नहुने, ठेकेदारलाई समयमा कारवाही गर्न नसकिने जस्ता पूल ठेक्कासम्बन्धी समस्या रहेको ।
- Environment Guideline लाई पालना गरिएको, पूर्वी खण्डको मूल्याङ्कन प्रतिवेदनको सुझावलाई पृष्ठपोषणको रूपमा कार्यान्वयनमा ल्याइएको छ ।
- आयोजना समयमा सक्न Alignment मा भर पर्दछ । त्यस्तै कुन स्ट्याण्डर्डमा सम्पन्न गर्ने भन्ने कुरामा भर पर्ने ।
- हाम्रो अनुभवमा जनताको आन्दानी र रोजगारीमा धेरै परिवर्तन भएको छ ।

सु.ई., मध्य पश्चिमाञ्चल क्षेत्रिय सडक निर्देशनालय सुर्खेत ।

- २० वर्षे सडक यातायात नीति अनुकूल छ । तर यो लोकमार्ग जबरजस्ती र unplanned किसिमले आएको हो । सडक विभागले कुनै तयारी गरेको थिएन । मध्य पहाडी क्षेत्र अन्तर्गत जिल्ला विकास समितिले बनाएको बटोलाई नै यसले जोड्दै लगेको छ ।
- यस लोकमार्गको निर्माणमा ढिलाई भएको छ । यो हुनुमा देशको अन्यौल अवस्थाले गर्दा नै हो । ट्याक खुल्दै छ ।
- राजमार्ग बनाउँदा सडक सीमा २५/२५ मिटर छाड्ने नियम छ । संविधान र कानून बमोजिम कसैको जग्गा अधिग्रहण गर्न पाइँदैन । सडक छेउका जग्गा मुआब्जा दिएर जग्गा खरिद गरी बाटो बनाउँदा धेरै महँगो पर्छ । पहिले नै plan गरी २५/२५ मिटर जग्गा लिएर बाटो बनाउँदा ठीक हुन्थ्यो । यस्तो नीतिलाई सच्याउनु पर्दछ ।
- स्थानीय जनशक्तिको उपलब्धता नहुँदा बाहिरको जनशक्तिको प्रयोग भएको छ ।
- पुरानै ट्याकको प्रयोग गर्दा बाटो धेरै लामो र घुमाउरो भयो ।
- यो लोकमार्गले आय आर्जन, रोजगारी वृद्धि हुने, बसाइ सराइ नियन्त्रण हुने, सर्भिस सेन्टर नजिक हुने भयो ।
- कृषि, जडिवुटीको कारोबार बढ्न सक्छ । विभिन्न फलफूल र तरकारी खेतीको उत्पादन र व्यापार हुने छ ।
- सामाजिक सम्बन्ध कायम हुने, पर्यटकीय विकासमा योगदान पुऱ्याउने र राष्ट्रिय एकीकरणलाई मद्दत पुऱ्याउँदछ ।
- स्थानीय जनशक्ति पाइँदैन, बाहिरको जनशक्तिको नै बढी प्रयोग हुन्छ । ढुंगा, गिट्टी आदि सामग्री स्थानीय नै प्रयोग भएको छ ।

डिभिजन प्रमुख, इञ्जिनियर, आयोजना कार्यालय, प्रमुख जिल्ला अधिकारी, स्थानीय विकास अधिकारी, निर्माण व्यावसायी प्रतिनिधि, सवारी चालकसंगको अन्तरवार्ता

- मुआब्जा वितरण गरिएको, कार्यक्षेत्र नपरेको, बाटो निर्माणमा सहभागिता नभएको ।
- गुणस्तर तथा समय सन्तोषजनक ढंगले नभएको, ठेकेदारलाई सम्झौतामा बाध्न नसकिएको
- मोडहरू सवारी चलाउन त्यति धेरै अप्ठेरो नभएको ।
- Right of Way को बारेमा छिटो निर्णय हुनु पर्ने ।
- विस्थापित जनतालाई पुनस्थापनामा जोड दिनु पर्ने ।
- सबै क्षेत्रमा समान रूपले काम अगाडि बढाउनु पर्ने ।
- रुकुमदेखि चौरजहारीसम्म ९ वटा पूल बन्दैछ । पूलको डिजाईन पनि मिलेको छैन ।
- रुकुमकोटतिरको खण्डमा पछिल्लो समयमा तीव्रताकासाथ काम भईरहेको छ ।
- निर्माणको काम राम्रोसंग भएको छ । जनताको माग चाँडो होस भन्ने छ ।
- समयमा काम नगर्नेलाई कडाई गर्नुपरो, कारणसहित मात्र म्याद थप्नु पर्ने ।
- काममा ठगी गर्नेलाई कालो सूचीमा राख्ने ।
- यो बाटो रुकुमको मेरुदण्डको रूपमा छ । भारतप्रतिको परनिर्भरता घट्छ, चीनसंग नाका खोल्न सकिन्छ ।
- क्षतिपूर्तिको लागि घरको रकम आईरहेको छ, दिईरहेका पनि छौं । तर जग्गाको मुआब्जा दिइँदैन ।
- माछामिबाट रुकुमकोट सानो भेरीको किनारा किनारै लगेको भए उकालो पडैनथ्यो । बाटो छोटो पनि हुन्थ्यो । GTZ ले बनाएको त्यो बाटो भोलि पिच भएमा यो बाटो चल्दैन । सेतिगारमा पूल बनाउने काम ढीलो भएको छ । मुग्लुखोलाको पूल जरुरी छ ।
- Alignment लामो भयो । माछामि, चौरजहारी र रुकुमकोट सीधै जानुपर्दथ्यो ।
- मुग्लुखोला, चौरजहारी सेतीगार र रुकुमगाँडको पूल बन्यो भने बाग्लुगसम्म पूल हाल्नु पर्दैन ।
- शिक्षा कार्यालयको तलको बाटो जोखिमपूर्ण छ । धेरै पटक बनाएर पनि भएन ।
- सांखवाट रुकुमकोट जाने बाटोमा किटनिदेखि अगाडि ठेकेदारले हेर्दै नहेरी Rate हाल्यो Hard Rock Cutting गर्न सक्ने अवस्था छैन ।

- यसको सकारात्मक पक्ष चीनसंग नाका खोल्न सकिन्छ । भारत जाने क्रम कम हुन्छ ।
- नकारात्मक पक्ष Alignment लामो भयो माछिमिसंग जोडिएको भए राम्रो हुन्थ्यो । वुर्तिवागंगा बाटो माथिबाट भएकाले हिंडले बाटो रोक्छ । अन्य नकारात्मक कुरा सुन्नमा आएको छैन ।
- तत्कालको फाईदा रुकुमको कायापलट हुन्छ । पोखरा सुर्खेत ४०७ कि.मि. चौरजहारी हुँदै पुग्न सकिन्छ । तर हिलो भईरहेको छ ।
- कृषि, जडिबुटि, पर्यटनको सम्भाव्यता बढाउँछ ।
- चौरजहारीमा शहर बसाउने काम भईरहेको छ । यसले चौतर्फि विकास ल्याउँछ ।
- सडक किनारामा जोडेर घर बनाउने काम रोक्नुपर्छ ।
- Right of way को २५ मिटरका सम्बन्धमा ठाँउ ठाँउमा सूचना बोर्ड राख्नु पर्ने ।
- रोजगारीको अवस्थामा स्थानीय जनशक्ति ६० प्रतिशत जति छन् ४० प्रतिशत बाहिरबाट आएका छन् ।
- प्रारम्भिक DPR सारांसको रूपमा तयार भएको र हाल एउटा DPR तयार भई सकेको र ७ वटा भागको DPR बनाउन परामर्शदातासंग सम्झौता भई सकेको मुआब्जा दिन र टेन्डर गर्न सहयोग हुने ।
- आयोजना प्रमुख एक, सिडिई ४, ईन्जनीयर १६, लेखा उपसचिव, लेखा अधिकृत, प्रशासकीय अधिकृत, लेखापाल, नासु २ को दरबन्दी भएकोमा सिडिई एक र तीन ईन्जनीयर खाली भएको । १३ ईन्जनीयरले काम गर्दा पनि समस्या नभएको ।
- अख्तियारी समयमा आउने गरेको तर २५ देखि ३० करोड थप बजेट चाहिने अनुमान गरिएको छ । कामको प्रगति अनुसार इष्टिमेट गर्ने गरेको । यस बजेटबाट सडक चौडा बनाउने र संरचना बनाउने कार्य हुने गरेको
- कालो पत्रे गर्ने लक्ष्य अनुरूप नभएको तर चौडा गर्ने काम र संरचनाको कार्य लक्ष्य भन्दा बढी भएको छ ।
- अछाममा वन कार्यालयहरूसँग समन्वयको समस्या छ । आयोजना कार्यालयमा सवारी साधनको कमी रहेको छ ।
- बाटो बन्न नपाउदै बस चलाउन दवाव दिने गरेको । स्कूल/मन्दिर बनाइदेउ भन्ने खालको समस्या आउने गरेको ।
- कर्मचारी/सुपरभाइजर राख्न दवाव आउने गरेको । मन्त्रालय तथा विभागबाट समय समयमा निर्देशन आउने गरेको ।
- जिल्ला प्रशासन कार्यलयले घरको मुआब्जा दिन सहयोग गरिरहेको छ ।
- ठेकेदारहरुबाट काम सन्तोषजनक भईरहेको छ । Advance Guarentee , Mobilization guarentee लिने गरेको
- कुनै कुनै ठेकेदार कम्पनीहरुले सन्तोषजनक काम नगरेको पनि छ । लोकप्रीय कम्पनीलाई कारवाही पनि गरेको
- ठेकेदारहरु काम प्रति जिम्मेवार र विश्वसनीय रहेको ।
- हाल एउटा डोजर र एउटा भ्याकु रहेको छ । आउने वर्षमा १ ट्याक्टर किन्ने योजना रहेको छ
- अनुगमन तथा मूल्यांकन योजना बनाएको पाइएन सम्पूर्ण सूपरभिजनको काम साइटको कार्यालयमा हुने गरेको ।
- Gantt चार्ट आयोजनाले बनाउने गरेको पाइएन साथै ठेकेदारले बनाएको Gantt चार्ट पनि आयोजनामा पाइएन ।
- हालसम्म ३ जना आयोजना प्रमुखहरुले काम गर्नु भएको । कार्य सम्पादन सम्झौता भएको छैन तर हुनुपर्ने ।
- बहुवर्षीय ठेक्का प्रणालीमा काम हुने गरेको, यस आ.व. मा १०० ठेकेदारहरूसंग काम भइरहेको छ । ३० लाखदेखि ३० करोडसम्मको ठेक्का कार्य भइरहेको छ ।
- Joint Venture मा ठेक्का हाले र काम गर्ने दक्ष कामदारको अभावमा काम गुणस्तरीय हुन सकेको छैन ।
- स्थानीय राजनैतिक दलका प्रतिनिधिहरुले रेखाडनकन परिवर्तन गर्न दवाव दिने गरेका । कामको प्रगति ठीकै रूपमा भएको तर समयमा काम नगर्ने ठेकेदारलाई विशेष कारण विना विभिन्न दवावमा म्याद थप्नुपर्ने समस्या ठूलो रहेको छ ।
- पहिला बनेका सडकको स्तरोउन्नति कार्यमा अप्ठेरो परिरहेको छ । केही ठेकेदारले Mobilization पेशकीको दूरुपयोग गरेको ।
- स्थानीयबासीलाई आयोजनाको कुनै पनि कार्यमा सहभागी नगराएको । गाविससंग पनि कुनै समन्वय नभएको ।
- बाटो बनी सकेर सवारी साधन सुचारु भएपछि सेवा सुविधामा सहजता हुने । हाल तरकारी खेती प्रतिको आकर्षण बढ्दै गएको ।
- साना साना सवारी साधन चल्ने गरेको, भाडा निकै महंगो छ ।
- छिवाङ्ग गाविसमा सभै भएको ठाउँभन्दा अन्तै बाटो लगेको छ । घरको मुआब्जा पनि लिइसकेको अवस्था छ । अतै नै जोखीममा परेको घरको पनि मुआब्जादिनु पर्ने । निर्माण प्रकृया उति प्रभावकारी बन्न सकेको छैन । ठेकेदारले काम समयमा गरी राखेको छैन ।
- निर्माण कार्य समयमा हुन सकिरहेको छैन । आवश्यक निर्माण सामग्री ढुङ्गा बालुवा, नजिक उपलब्ध नभएको निकै टाढा भेरीबाट ल्याउनु पर्ने र बाटो पनि निकै अप्ठेरो भएको ।
- स्थानीय बासीहरुको सहयोग: असहयोग भइरहेको छ । माटो काट्न नदिने र ढुङ्गा निकाल्न नदिने साथै विभिन्न धम्की दिने गरेको दुई पटक सम्म अवरोध भएर काम स्थगीत गर्न परेको । पैसा माग्ने साथै घडेरी खारदिन दवाव दिने गरेको ।

अनुसूची ६

सडक/पूलको प्राविधिक अवस्था

- सडकको ग्रेड तथा मोड मिलेको (दैलेख बजार दुल्लु तथा सिंगौडी शाहीज्यूला खण्ड (दैलेख) र बेलखेत मंगलसेन खण्ड (अछाम) ।
- सडक चौडा गर्ने कार्य भईरहेको ।
- टेवा पर्खाल लगायत विभिन्न स्ट्रक्चरहरू नपुग रहेको ।
- क्रास ड्रेनेजहरू अपर्याप्त रहेको ।
- सडक सतहको अवस्था ठीक रहेको भए तापनि स्तरोन्नतिको कार्य आवश्यक देखिएको ।
- पहिरो रोकथाम केही हदसम्म भए तापनि थप प्रोटेक्शनको कार्य आवश्यक देखिएको ।
- स्तरोन्नति (चौडा/ग्राभेल) लगायत विभिन्न स्ट्रक्चरहरूको कार्य निर्माणाधीन रहेको ।
- कर्णाली पूल यसै आ.व.मा सम्पन्न हुने लक्ष्य भए तापनि जगको डिजाईन परिवर्तन गर्नु परेकोले समयावधि लम्बिएको ।
- स्थानीय सरोकारवालाहरूको अनुरोधमा पछिल्लो पटक जि.वि.स. ले दैलेख बजारको विवादित एलाइन्मेन्ट निर्धारण गरी आयोजनालाई हालसालै जानकारी गराएको कारण दैलेख बजार क्षेत्रमा निर्माण कार्य ढीलाई भएको
- ट्रयाक खोलिए को लगत्तै स्तरोन्नतिको कार्य नभएकोले मसिना पहिरो, भल बाढी ले सडक क्षति गर्ने गरेको ।
- EIA/IEE अध्ययन कार्यमा ढिलाइ भएको कारण निर्माण कार्यमा ढीलाई भएको ।

अनुसूची ७

सडक खण्डको जिल्लागत प्रगति विवरण

जिल्लागत सडक खण्ड	लम्बाइ	निर्माण विवरण
नुवाकोट	६६ कि.मी	<ul style="list-style-type: none"> • पाटी भञ्ज्याङ-छहरे खण्डको २६ कि.मी. २ वटा ठेकामार्फत सडक विस्तार र स्तरोन्नति भैरहेको । • छहरे-ढिकुरे-गाँगे १६ कि.मी. RIP मार्फत कालोपत्रे हुने • देउडी-सामरी-भरेडभुरुड १३ कि.मी. २२ वटा ठेकामार्फत सडक विस्तार र स्तरोन्नति भैरहेको । • गाँगे-त्रिशुली -देउडी ११ कि.मी. Existing single lane road .
धादिङ	३१ कि.मी	<ul style="list-style-type: none"> • भरेडभुरुड - कटुन्जे ६ कि.मि.मा एकवटा ठेका मार्फत सडक विस्तार र स्तरोन्नति भैरहेको । • कटुन्जे-आरुघाट २५ कि.मि.मा २ वटा ठेका मार्फत सडक विस्तार र स्तरोन्नति भैरहेको ।
गोरखा	५३ कि.मी.	<ul style="list-style-type: none"> • आरुघाट - ओखले १३ कि.मि. खण्डमा १ वटा ठेका मार्फत कालोपत्रे कार्य शुरू भएको । • बाँकी ४० कि.मि. खण्डको डि.पि.आर. तयार गर्ने कार्य भईरहेको ।
कास्की	८२ कि.मी.	<ul style="list-style-type: none"> • १८ कि.मी.मा सर्वेक्षणको काम भैरहेको । • करापुटार-थुम्कि-वेगनास १८ कि.मि.खण्डको डि.पि.आर. तयार भईरहेको । • वेगनास- तल्लो हेम्जा २३ कि.मी. खण्ड DPR तयार गर्नुपर्ने । • बाँकी भागमा कालोपत्रे सडक ।
पर्वत	२५ कि.मी.	<ul style="list-style-type: none"> • साँघपूल -कालीगण्डकी २५ कि.मी.पूरे लम्बाइमा कालोपत्रे सडक रहेको ।
वाग्लुङ	१४० कि.मी.	<ul style="list-style-type: none"> • वाग्लुङ - वुर्तिवाङ्ग सडक खण्ड लम्बाई ९० कि.मी. मध्ये सुरुको २५ कि.मी. मा सडक चौडा गरी Double Lane बनाउने र त्यस पछिको ६५ कि.मी मा Double Lane कालो पत्रे गर्ने कामको लागि ठेका व्यवस्थापन भई निर्माण कार्य प्रारम्भ भएको छ । यस खण्डमा ५ वटा पूलहरू पनि निर्माण भइरहेको छ । • वुर्तिवाङ्ग - पातिहाल्ने सडक खण्ड ४५ कि.मि लामो छ । सडक चौडा गर्ने कार्यको लागि ठेकाव्यवस्थापन भई निर्माण कार्य भइरहेको छ । यस खण्डमा ६ वटा पूलहरू निर्माण भइरहेको छ • कालीगण्डकी -वाग्लुङ ५ कि.मी कालोपत्रे ।
लमजुङ	४५ कि.मी.	<ul style="list-style-type: none"> • चेपे-धमिलीकुवा-पाउदीढिक ११ कि.मी र पाउदीढिक-सुन्दरबजार-विमिरे-भौलेंटार-करापुटार ३४ कि.मी साविक वाटो कायम ।
रुकुम	१२४ कि.मी	<ul style="list-style-type: none"> • पातिहाल्ने-रुकुमकोट सडक खण्ड ४५ कि.मी. लम्बाईको सम्पूर्ण ट्रयाक खोल्ने काम सम्पन्न भैसकेको र DPR तयार गर्ने कार्य भैरहेको । • रुकुमकोट-मुसिकोट सडक खण्ड ३३ कि.मी सडक खण्ड ट्रयाक खोलि सेनावाट हस्तान्तरण भएर आएकोमा यस खण्डको ठेका व्यवस्थापन भई सडक चौडा गर्ने, पूल पूलेसा र टेवा पर्खाल निर्माण कार्य संचालनमा रहेको । • मुसिकोट-चौरजहारी सडक खण्ड ४६ कि.मी. लम्बाईको सम्पूर्ण ट्रयाक खोल्ने काम सम्पन्न भैसकेर यातायात संचालन भईरहेको छ । यस खण्ड अन्तर्गत १० वटा पूल निर्माण कार्य संचालन भइरहेको, भेरी नदीमा ७८ मीटर लम्बाईको Steel Truss पूल रहेको छ । जसको माटो परीक्षणको काम सम्पन्न भई डिजाइन पुनरावलोकनको प्रक्रियामा रहेको ।

जाजरकोट	८२ कि.मी.	<ul style="list-style-type: none"> कुदु-कार्की गाँउ-दशेरा-मर्फिङ्ग सडक खण्ड ८२ कि.मी. मध्ये करीब १०० मी. मात्र ट्रयाक खोल्न बाँकी रहेको । यस खण्ड अन्तर्गत ३ वटा पूलहरूको सर्वे डिजाइन सम्पन्न भई ठेक्का व्यवस्थापन हुने ।
दैलेख	१०९ कि.मी.	<ul style="list-style-type: none"> स्वेडाँडा-दैलेख बजार खण्डको ३९ कि.मी. खण्डमा ट्रयाक खोली सडक चौडा गर्ने तथा संरचना निर्माण गर्ने कार्य जारी । साथै यस खण्डमा पर्ने लोहरेखोला पूलको दुई वटा जग निर्माण सम्पन्न । दैलेख बजार-बेलखेत खण्डको ७० कि.मी. मा ट्रयाक खोल्ने कार्य सम्पन्न । यस खण्डमा सडक चौडा गर्ने, टेवा पर्खाल र cross drainage संरचना निर्माणको कार्य जारी । यस खण्डमा पर्ने ५ वटा पूल मध्ये छामाघाट खोला पूल, पादुका पूल निर्माणको कार्य अन्तिम ।
अछाम	९७ कि.मी	<ul style="list-style-type: none"> बेलखेत-मंगलसेन सडक खण्डको ५० कि.मी. ट्रयाक खोली सडक चौडा, टेवा पर्खाल र cross drainages संरचना निर्माण कार्य जारी । मंगलसेन- साफेबगर- चौखुटे खण्डको ४७ कि.मी. कालोपत्रे सडक रहेको ।
डोटी	८३ कि.मी.	<ul style="list-style-type: none"> चौखुटे-सिलगढी सडक खण्डको ४२ कि.मी. र सिलगढी-रण्डवा खण्डको ४१ कि.मी. कालोपत्रे सडक छ
डडेल्धुरा	४६ कि.मी	<ul style="list-style-type: none"> रण्डवा-स्याउले खण्डको २५ कि.मी. र स्याउले-अनारखोली खण्डको २१ कि.मी.कालोपत्रे सडक रहेको ।
बैतडी	७८ कि.मी	<ul style="list-style-type: none"> त्रिपुरा सुन्दरी-भुलाघाट सडक खण्ड १४ कि.मी. मा कालोपत्रे गर्नका लागि आ.व.०७१/७२ मा सम्पन्न गर्ने गरी ठेक्का सम्झौता भईसकेको छ । अनारखोली पाटन सतवाँफ खण्डको ४२ कि.मी. कालोपत्रे सडक रहेको । सतवाँफ- त्रिपुरा सुन्दरी खण्डको २२ कि.मी. कालोपत्रे सडक रहेको ।

(स्रोत.आयोजनाको प्रतिवेदन)

अनुसूची ८ पूलहरूको जिल्लागत प्रगति विवरणः

सडक खण्ड	पूल संख्या	विवरण
नुवाकोट	६ वटा	२ डिजाइन सम्पन्न र ४ यसै वर्ष डिजाइन हुने ।
बाग्लुङ	१५ वटा	५ सम्पन्न, ९ निर्माणाधीन र १ पूलको डिजाइन स्वीकृतिको चरणमा रहेको ।
रुकुम	१५ वटा	३ सम्पन्न, ९ वटा निर्माणाधीन, १ पूलको डिजाइन सम्पन्न र २ यसै वर्ष डिजाइन हुने ।
जाजरकोट	५ वटा	२ निर्माणाधीन, १ पूलको डिजाइन सम्पन्न र २ यसै वर्ष डिजाइन हुने ।
दैलेख	७ वटा	४ सम्पन्न, १ वटा निर्माणाधीन र २ वटा यसै वर्ष डिजाइन हुने ।
अछाम	२ वटा	१ वटा निर्माणाधीन र १ पूलको डिजाइन सम्पन्न ।
जम्मा पूल संख्या	५० वटा	निर्माण सम्पन्न १२ वटा र निर्माणाधीन २२ वटा ।

(स्रोत: आयोजनाको प्रतिवेदन)

अनुसूची ९

स्थानीय लाभग्राही जनतासंग गरिएको अन्तरक्रिया

- स्थानीयवासी तथा समुदायलाई आयोजनाको कुनै पनि कार्यमा सहभागी नगराएको। गाविस संगपनि कुनै समन्वय भएको छैन।
- यस क्षेत्रका समुदायहरूले लोकमार्गको लागि जग्गा दिएर सहयोग गरेका छन्।
- शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगारीमा सुधार हुने,
 - पूल निर्माण भएपछि आवत जावत गर्न सजिलो हुने,
 - कृषिको विकास हुने सम्भावना छ। बजार विकासको प्रवल सम्भावना छ।
 - तरकारी खेतीमा वृद्धि हुनेछ।
 - तरकारी खेतीको बजार उपलब्ध हुने छ।
 - कृषि तथा खनिज उद्योग बढ्ने
 - रोजगारी वृद्धि।
 - जडिबुटी प्रशोधन उद्योगको सम्भावना
 - धार्मिक पर्यटन बढ्ने।
- रोजगारी वृद्धि।
- जडिबुटी प्रशोधन उद्योगको सम्भावना
- सामान ढुवानी गर्न सहज भएको -महिलालाई सुविधा र आवत जावत गर्न सुरक्षित भएको छ।
- बाटोले फाटेको घाउमा मलम लगाउने काम गरेको छ।
- सकारात्मक प्रभाव परेको छ।
- लोकमार्गको alignmentमा अनावश्यक विवाद भै काममा अवरोध भएको छ।
- ठेकेदारले काम छाडेर भाग्दा काममा समस्या परेको।
- त्यसर्थ आयोजनाले जनताको लागि कुन स्थानबाट बाटो लैजान उपयुक्त छ र कुन ठाउँमा प्राविधिक हिसाबले अनुपयुक्त छ भन्ने कुरा स्पष्ट रूपमा बुझाएर काम गर्नु पर्दछ।
- अमानत वा जनसहभागिताबाट निर्माणमा गर्नु पर्दछ।
- नकारात्मक प्रभावमा लोकमार्गको रेखाङ्कन तथा निर्माणका कार्य अनावश्यक रूपमा लम्ब्याइएको र राजनैतिक हस्तक्षेपले बाटो अनावश्यक रूपमा घुमाईएको छ।
- जनताको क्षति बढी भएको तर उपलब्धी सो अनुसार भएको छैन।
- दैलेख जिल्लाको जगन्नाथको दलित वस्तीको ७ घर विस्थापित भएको छ
- लोकमार्गको चौडाइ बढी भएकोले धेरै जनताका घर जग्गा बाटोमा जाने भएको छ।
- लोकमार्ग निर्माण प्रकृया सोचे भन्दा ढिलो भएको छ।
- अहिलेसम्म बाटो खन्ने कुरालाई मात्र भएको छ तर बाटोको स्तरोन्नती, ग्राभेल, कालोपत्रेको काम भएको छैन।
- बाहिरबाट आएको निर्माण व्यवसायीहरूले काम गरेको हुनाले काममा असहयोग हुने गरेको छ।
- पूलको डिजाइन परिवर्तन भएकोले पूल निर्माणमा ढीलाइ भएको छ।
- लोकमार्ग निर्माणको क्रममा खानेपानीको पाइप ४० मि.मि. को करिब २ कि.मी. र ६३ मि.मि. को ५०० मीटर विगारेको।
- ठेकेदार कारणले बाटो निर्माणमा ढिलाइ भएको हो।
- २ नं.वडाको जंगलमा Zero point देखि ४ कि.मी.सम्मको काम ढिलो भएको छ।
- लोकमार्ग निर्माणको काम प्रभावकारी रूपमा नै भईरहेको छ
- लोकमार्गको alignment मा अनावश्यक विवाद भै काममा अवरोध भएको छ।
- ठेकेदारले काम छाडेर भाग्दा काममा समस्या परेको।
- त्यसर्थ आयोजनाले जनताको लागि कुन स्थानबाट बाटो लैजान उपयुक्त छ र कुन ठाउँमा प्राविधिक हिसाबले अनुपयुक्त छ भन्ने कुरा स्पष्ट रूपमा बुझाएर काम गर्नु पर्दछ।
- पहाडि जिल्लामा २५/२५ मिटर सडक सीमा भौगोलिक कारणले गर्दा अनुपयुक्त हुने देखिन्छ। १५/१५ मिटर सडक सीमा छोड्न जनताहरू तत्पर रहेकोले सडक विभागले विचार गर्नुपर्ने देखिन्छ।
- सुपरिवेक्षण र अनुगमनका काम नियमित हुनु पर्दछ।
- रा.यो.आ.ले शहरी विकास नीति (कृषि र वस्ती विकास समेत) बनाउनु पर्दछ।
- जग्गाको मूल्यांकन बढाएर बैकबाट ऋण लिने व्यवस्था भयो भने यो क्षेत्रको विकास राम्रो हुनेथियो।

कार्यकारी सारांश (Executive Summary)

१. पृष्ठभूमि

राष्ट्रिय योजना आयोगद्वारा विभिन्न कार्यक्रम तथा आयोजनाहरूको तेस्रो पक्षबाट स्वतन्त्र मूल्याङ्कन गर्ने गराउने क्रममा हालसम्म ३६ वटा कार्यक्रम तथा आयोजनाहरूको विभिन्न परामर्शदाताहरू मार्फत मूल्याङ्कन कार्य सम्पन्न भैसकेको छ। आयोगको सचिवालयको निर्णयानुसार राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाको रूपमा रहेको पुष्पलाल (मध्य पहाडी) लोकमार्ग पश्चिम खण्डको चालू मूल्याङ्कन गर्न सचिवालय लगायत विभिन्न मन्त्रालय एवम् विभागका योजना, अनुगमन तथा मूल्याङ्कन कार्य गर्ने अधिकृतस्तरका २३ जना कर्मचारीहरूलाई मूल्याङ्कनसम्बन्धी सैद्धान्तिक एवम् व्यावहारिक ज्ञान सहितको तालिममा सहभागी गराई उक्त आयोजनाको चालू आन्तरिक मूल्याङ्कन गर्ने जिम्मेवारी दिईएको थियो। यो आन्तरिक मूल्याङ्कनले आयोजना कार्यान्वयनबाट प्राप्त नतिजाको विश्लेषण गर्दै सडक क्षेत्रका लाभग्राहीहरूको अवस्थाको लेखाजोखा गर्ने, आयोजनाको मूल्याङ्कनबाट प्राप्त सिकाईलाई भावी योजना, नीति, कार्यक्रम तथा आयोजना तर्जुमामा उपयोग गर्ने र आयोजना कार्यान्वयनमा देखिएका समस्या समाधानका लागि सम्बन्धित निकायलाई सुझाव दिने उद्देश्य रहेको छ।

२. मूल्याङ्कन विधि

मूल्याङ्कनको उद्देश्य हासिल गर्नका लागि मूल्याङ्कनका विभिन्न प्रचलित विधिहरूको अवलम्बन गरिएको छ। यस मूल्याङ्कनमा प्राथमिक तथा सहायक दुवै माध्यमबाट सूचना/तथ्याङ्क संकलन गरिएको छ। मूल्याङ्कन कार्यमा परिमाणात्मक तथा गुणात्मक अध्ययन विधि, प्रत्यक्ष अवलोकन विधि, जस अन्तर्गत घरधुरी सर्वेक्षण, लक्षित समूह छलफल, मुख्य सूचना दातासंगको अन्तरवार्ता, प्राविधिक परिक्षण, सहायक सूचना संकलन, सूचनाको त्रिभूजीकरण लगायतका विधि एवम् प्रक्रियाहरू अवलम्बन गरिएको छ। यस कार्यमा १६४ घरधुरी सर्वेक्षण, ११ लक्षित समूहसंगको छलफल र ३२ जना मुख्य जानिफकारसंगको अन्तरवार्ताद्वारा प्राथमिक सूचना संकलन गरिएको छ। साथै आयोजनाको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (DPR), आयोजनाबाट भएको प्रस्तुतीकरण र आयोजनाको ब्रोसीयर लगायतका दस्तावेजहरूको अध्ययन गरिएको छ।

३. आयोजनासम्बन्धी विवरण

मध्य पहाडको पूर्वमा पाँचथरको चियोभञ्ज्याङ्गदेखि पश्चिममा वैतडीको भुलाघाटसम्म पुग्ने गरी ८.५ मी. चौडाइ (२ लेन) को करीब १७६५ कि.मि. लम्बाईको वैकल्पिक राजमार्ग निर्माण गर्ने उद्देश्यका साथ नेपाल सरकारको आफ्नै स्रोतमा यो आयोजना कार्यान्वयन गरिएको हो। आन्तरिक स्रोतबाटै सम्पूर्ण खर्च व्यहोर्ने गरी आ.व. २०६४/६५ देखि यो आयोजना संचालनमा रहेको छ। मध्य पहाडका २३ जिल्लाहरू तथा २१५ बस्तीहरू जोड्दै करीब ७० लाख जनतालाई प्रत्यक्ष लाभ पुऱ्याउने यसको उद्देश्य रहेको छ। यस लोकमार्गको कुल लम्बाईमध्ये करीब १००० कि.मि. आयोजना शुरु हुनु अगावै निर्माण भई संचालनमा रहेका पुराना सडक रहेका छन् भने करीब ७६५ कि.मि. नयाँ ट्रयाक खोली सडक निर्माण गर्ने कार्यले निरन्तरता पाइरहेको छ। यो आयोजना आ.व. २०७४/७५ सम्ममा सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखिएको छ। सोच तालिकामा उल्लेखित लगानी, क्रियाकलाप र प्रतिफल तहका नतिजाहरूको बारेमा मूल्याङ्कन गिडमा उल्लेखित प्रश्नहरूका आधारमा संकलन गरिएको सूचना तथा तथ्याङ्कहरूलाई विश्लेषण गरी मूल्याङ्कन नतिजा निकालिएको छ। आयोजनाको कूल लागत (प्रारम्भिक अनुमान) रु. १४ अर्ब ३८ करोड ९५ लाख ८४ हजार रहेको छ। आ.व. २०७०/७१ सम्म कूल लागतको करिब २२ प्रतिशत अर्थात् रु. ३ अर्ब १८ करोड ३७ लाख ९२ हजार मात्र खर्च भएको छ। आ.व. २०७१/७२ का लागि रु. ९९ करोड ९४ लाख ३१ हजार विनियोजन भएकोमा २०७१ माघसम्ममा ४५ प्रतिशत अर्थात् रु. ४४ करोड ९६ लाख १० हजार खर्च भैसकेको पाईयो। यस आयोजनाको शुरुदेखि हालसम्मको लक्ष्य तथा प्रगति देहायबमोजिम रहेको छ।

सि.न.	विवरण	आयोजनाको आ.व. २०६४/६५ देखि २०७४/७५ सम्मको		
		लक्ष्य	प्रगति (हालसम्मको)	प्रगति प्रतिशत
१.	सडक निर्माण गर्ने काम (कि.मी.)	११०८		
	१.१ नयाँ टूयाक खोल्ने काम (कि.मी.)	२२०	२१९.९०	९९.९५
	१.२ सडक ग्रावेल गर्ने काम (कि.मी.)	४८०	६२.८२	१३.०९
	१.३ सडक स्तरोन्नति गर्ने (कि.मी.)	३१४	२२०.००	७०.०६
	१.४ सडक कालोपत्रे गर्ने कार्य (कि.मी.)	४६०	०.००	०.००
	१.५ सडक संरचना (टेवा पर्खाल)(कि.मी.)	४००	५३.५०	१३.३८
२	पूल निर्माण गर्ने काम (वटा)	५०	१२.००	२४.००

४. सर्वेक्षणको नतिजा

स्थलगत सर्वेक्षणको क्रममा अन्तरवार्ता गरिएका कूल १६४ घरपरिवारमध्ये ३७% घरपरिवारको लोकमार्ग निर्माणमा कुनै न कुनै किसिमको सहभागिता रहेको पाइयो । अधिकांश घरपरिवार (८६%) लोकमार्गको रेखाङ्कनबाट सन्तुष्ट रहेको देखियो । सहभागी घरपरिवारमध्ये ८५% लाई आयोजनाले फाइदा पुऱ्याएको र ८९% घरपरिवारलाई यातायातमा सहजता भएको पाइयो । करिब ५९% ले जग्गाको मूल्य वृद्धि भएको जवाफ दिएका छन् । ५६% ले ढुवानी खर्चमा कमी भएको बताएका छन् भने करिब एक तिहाइ (३३%) उत्तरदाताले कृषि उत्पादनमा वृद्धि भएको बताएका छन् । यसैगरी २१% ले रोजगारीमा वृद्धि भएको बताएका छन् । यो लोकमार्ग बन्नु अगाडि र पछाडि परम्परागत खेती प्रणालीमा खासै परिवर्तन आएको नदेखिए तापनि नगदे बाली, तरकारी खेती गर्ने प्रवृत्तिमा सकारात्मक परिवर्तन आएको देखिएको छ । अन्तरवार्ता गरिएका घरपरिवारमध्ये लोकमार्ग निर्माण पश्चात आधाभन्दा बढी ५५% ले आम्दानी उस्तै रहेको, ४२% ले आम्दानी बढेको र ३% ले आम्दानी घटेको प्रतिक्रिया व्यक्त गरेका छन् भने ७७% ले खर्च बढेको बताएका छन् । लोकमार्गको निर्माण पश्चात् स्वास्थ्य चौकी, बजार, बैंक तथा सहकारीको सेवा लिन, विद्यालय लगायतका विभिन्न सेवा केन्द्रहरूमा पुग्न लाग्ने समय उल्लेख्य रूपमा घटेको पाइएको छ । लोकमार्गको निर्माण पश्चात दैनिक उपभोग्य सामानहरूको मूल्यमा ४% ले फरक नपरेको बताएका छन् भने २९% ले घटेको र २७% ले बढेको बताएका छन् । यस आयोजनाको मूल्याङ्कन गर्ने क्रममा देहाय बमोजिम आयोजनाको सान्दर्भिकता, प्रभावकारिता, कार्यदक्षता, प्रभाव र दिगोपना समेतका आधारमा विश्लेषण गरी नतिजा निकाल्ने प्रयास गरिएको छ ।

४.१ सान्दर्भिकता (Relevance)

यो लोकमार्ग नेपाल सरकारको राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजना हो । यस लोकमार्गको निर्माणलाई नेपाल सरकारको नीति, आवधिक योजना तथा वार्षिक कार्यक्रममा मुख्य प्राथमिकता दिइएको छ । यो आयोजना राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा समेत रहेको छ । आयोजनाले यातायात नीति २०५८, २० वर्षे सडक गुरुयोजना, प्राथमिकता लगानी योजना, २००७ लगायत नेपाल सरकारका विभिन्न निर्णयहरूलाई अनुसरण गरी कार्यान्वयनमा ल्याइएको छ । त्यस्तै आन्तरिक मूल्याङ्कनको क्रममा जानिफकारसंगको अन्तरवार्ता र लक्षित समूह छलफल एवम् स्थलगत अवलोकन समेतबाट पुष्पलाल (मध्य पहाडी) लोकमार्ग पश्चिम खण्ड राष्ट्रिय सडक नीति अनुरूप कार्यान्वयनमा आएको देखिएकोले यो आयोजना अति सान्दर्भिक (क) देखिन्छ ।

४.२ प्रभावकारिता (Effectiveness)

यस आयोजनाले स्थानीय जनताको कृषि उत्पादन, वाली सघनता, यातायात सेवा, भ्रमण समय तथा अन्य आर्थिक, सामाजिक गतिविधिमा सकारात्मक प्रभाव पारेको देखिन्छ । लोकमार्गको निर्माण भएपछि शिक्षा,

स्वास्थ्य, वित्तीय संस्था तथा सरकारी सेवाहरूमा जनताको पहुँचमा सुधार भएको देखिएको छ । त्यस्तै यातायातमा सहजीकरण भई आर्थिक तथा सामाजिक जीवनस्तरमा सुधार हुने देखिएकोले आयोजना प्रभावकारी (ख) देखिएको छ ।

४.३ कार्यदक्षता (Efficiency)

आयोजनाबाट प्राप्त वित्तीय र भौतिक प्रगतिको आधारमा कार्यदक्षताको विश्लेषण गरिएको छ । आगामी ५ वर्षभित्र कालोपत्रे सम्पन्न गर्नुपर्नेमा हालसम्म शून्य प्रतिशत प्रगति रहेको छ । यस आयोजनामा वार्षिक विनियोजन तथा खर्च र भौतिक प्रगतिको अनुपात राम्रै देखिएको भए तापनि समग्र लक्ष्यको तुलनामा आधा समय व्यतित भईसक्दा पनि २२ प्रतिशत वित्तीय र करिब १५ प्रतिशत मात्र भौतिक प्रगति भएको हुँदा आयोजनाको कार्यदक्षता सामान्य (ग) रहेको छ ।

४.४ प्रभाव (Impact)

यो आयोजना निर्माणाधीन अवस्थामा नै रहेको हुँदा यसको चालू मूल्याङ्कन गरिएको छ । लोकमार्ग निर्माणले मध्य पहाडी क्षेत्रका जनताको यातायात पहुँच सहज हुने, समय र लागत बचत हुने, शिक्षा, स्वास्थ्य लगायतका क्षेत्रमा पहुँच र अवसरमा बृद्धि हुने, आय आर्जन र रोजगारीका नयाँ अवसरहरू सिर्जना हुने र नयाँ शहरहरूको विकास गर्न सकिने देखिन्छ । आयोजना समाप्त भएपछि मात्र समग्र प्रभाव मूल्याङ्कन हुनसक्ने भए तापनि हाल गरिएको अध्ययनबाट स्थानीयस्तरका जनताहरूको आर्थिक सामाजिक अवस्थामा सुधार तथा परिवर्तन आउन सक्ने देखिएकोले आयोजना प्रभावपूर्ण (ख) रहने अनुमान गरिएको छ ।

४.५ दिगोपना (Sustainability)

आयोजनाको प्राविधिक दिगोपना, मर्मत सम्भार लगायत विभिन्न पक्षहरूको विश्लेषण गरिएको छ । प्राविधिक दिगोपनाअन्तर्गत सडकको रेखाङ्कन, जियोमेट्रीक्स, सडक संरक्षण कार्य र संरचना, वातावरणीय दिगोपना लगायतका विभिन्न पक्षहरूको विश्लेषण गरिएको छ । सडकको डिजाइन तथा निर्माण गर्दा नेपाल सरकारद्वारा स्वीकृत नर्स, मापदण्ड र कार्यविधिहरूको अवलम्बन गर्ने गरिएको छ । यस आयोजनाले विगतमा निर्माण भएका सडक खण्डहरू समेत समेटेर लोकमार्ग निर्माण गर्दै आएको हुनाले उक्त स्थानहरूमा सडकको जियोमेट्रीक्स मापदण्ड अनुसार हुन नसकेको देखिएकोले समग्रमा आयोजना सामान्य दिगोपना (ग) हुने देखिएको छ ।

स्थलगत अवलोकन, आयोजनाबाट भएको प्रगति र उपरोक्तानुसारको नतिजाका आधारमा समग्रमा आयोजनाको मूल्याङ्कन सन्तोषजनक (ख) रहेको छ ।

४.६ निश्कर्ष:

यस मूल्यांकनको नतिजा तथा संकलित सूचनाहरूको विश्लेषणका आधारमा समेत देहाय वमोजिम निश्कर्ष निकालिएको छ ।

(क) राष्ट्रिय गौरवको निकै महत्वपूर्ण आयोजना भए पनि आयोजना नियोजन तथा व्यवस्थापनका न्यूनतम मान्यता अनुरूप विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तथा सोच तालिकाको तयारी र लागत अनुमान समेत नगरी आयोजना कार्यान्वयनमा लागिएकोले धेरै विसंगतिहरू देखिएको र आयोजना सफल हुनेमा आशंका गर्न सकिने स्थिति रहेको छ ।

(ख) आयोजना पर्याप्त पूर्व तयारी बिना कार्यान्वयनमा ल्याईएकै कारणले कूल लम्वाई अनावश्यक रूपमा बढ्न जाने देखिएको छ । यसले गर्दा निर्माण खर्च बढ्ने मात्र नभई भविष्यमा यातायात आवागमन,

ढुवानी लागत र समय समेत बढ्ने स्थिति देखिन्छ । ढुवानी लागत र समय बढ्नुको अर्थ सडकलाई पूर्वाधारका रूपमा लिई संचालन हुने उद्योगधन्धा तथा अन्य विकासका क्रियाकलापहरूको उत्पादन/निर्माण लागत बढ्नु पनि हो । यसले उत्पादित बस्तु तथा सेवाको प्रतिस्पर्धी क्षमता ह्रास हुने स्थिति रहन्छ । यसो भएमा आयोजनाले उद्देश्य हासिल गर्न सक्दैन ।

- (ग) आयोजनाको तर्जुमा तथा कार्यान्वयनका क्रममा जनसहभागिता नरहेकाले निर्मित संरचनामा जनतामा स्वामित्वबोध नरहेको, विभिन्न किसिमका माग राखी आयोजना कार्यान्वयनमा बाधा पुऱ्याउने गरेको र पारदर्शिताका अभावमा साधन परिचालनमा चुहावट लगायतका आशंका गर्ने गरेको पाइयो । यस्तो स्थिति आयोजनाको दिगोपनाका निमित्त चुनौतीपूर्ण रहन्छ ।
- (घ) सडकको सीमा क्षेत्र (Right of way) लगायतका नीतिगत विषयमा समयमै जनतालाई सुसूचित नगराउंदा यसको पालनामा समस्या रहने स्थिति हुन्छ । उचित रूपमा समाजिक परिचालन गरी यस्ता नीतिगत विषयहरूको परिपालना (Compliance) गराउनेतर्फ ध्यान पुगेको छैन ।
- (ङ) वार्षिक कार्ययोजना अनुरूप ठेक्कापट्टाको व्यवस्थापन गरी कार्ययोजना अनुसार कार्य सम्पन्न गर्न आयोजनालाई जनशक्ति तथा लजिष्टिक उपलब्ध गराउने र नियमित केन्द्रीय अनुगमन तथा सुपरीवेक्षणमार्फत कार्यान्वयनलाई प्रभावकारी गराउन अभै ध्यान पुगेको पाइएन ।

५. सुभावहरू

यस आयोजनालाई अभै प्रभावकारी रूपमा अगाडि बढाउनको लागि देहाय बमोजिमको सुभावहरू प्रस्तुत गरिएको छ ।

५.१ आयोजना व्यवस्थापनका लागि सुभावहरू

- (क) आयोजनाको कालोपत्रे गर्ने वेलासम्म रेखाङ्कन स्पष्ट हुन नसकेकोले आगामी दिनमा दस्तावेज तयारीमा ध्यान दिनुपर्ने देखिएको छ ।
- (ख) आयोजना निर्माणमा जनसहभागिता एवं सामाजिक परिचालनको कार्यलाई जोड दिनुपर्ने देखिन्छ ।
- (ग) आयोजनाले सडक सीमा क्षेत्र र रेखाङ्कनका सम्बन्धमा सर्वसाधारणले थाहा पाउने गरी सूचना सम्प्रेषण तथा होर्डिंग बोर्डहरू राख्ने व्यवस्था गर्नु जरुरी देखिन्छ ।
- (घ) विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तथा घरजग्गा अधिग्रहणका कामहरू गरी सकेपछि मात्र निर्माणको कार्यअगाडि बढाउनु उपयुक्त हुन्छ ।

५.२ भावी नीति र कार्यक्रमका लागि सुभावहरू

- (क) आयोजनाको सोचतालिका, विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन, सम्बद्ध सरोकारवालाहरूको विश्लेषण लगायत आयोजनाका आधारभूत दस्तावेजहरू आयोजना स्वीकृत गर्ने समयमा अनिवार्य रूपमा पेश गर्नुपर्ने नीतिगत व्यवस्थालाई कार्यान्वयन गर्नुपर्ने ।
- (ख) सडक सीमाङ्कन (२५ मि. दाँया, बाँया छोड्नु पर्ने व्यवस्था) पहाडी जिल्लाका कतिपय स्थानमा सम्भव नै नदेखिएको हुंदा स्थान विशेषका आधारमा परिमार्जन गर्नुपर्ने ।
- (ग) सडक रेखाङ्कन सम्बन्धमा अभै पनि स्पष्ट हुन नसकेकोले कतिपय स्थानमा विवाद (जस्तै: दैलेख खण्ड) देखिएकाले नीतिगत तहमा स्पष्ट हुनुपर्ने ।
- (घ) बाटोले चर्चेको जग्गा अधिग्रहण गरी लगत कट्टाको प्रक्रिया शुरु गर्नुपर्ने ।
- (ङ) आयोजना कार्यान्वयन तथा सञ्चालनमा देखापर्ने अन्तर सम्बन्धित सवालहरूलाई सम्बोधन गर्न तथा उपलब्ध अवसरहरूको उपयोग गर्नका लागि अन्तर मन्त्रालय कार्यदल जस्तै: बन, कृषि, सहकारी तथा गरिबी निवारण, बाणिज्य, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय आदि गठन गर्ने व्यवस्था गरिनु पर्ने ।

विषय सूची

कार्यकारी सारांश	I-IV
खण्ड १. मूल्याङ्कनको परिचय	
१.१ पृष्ठभूमि	१
१.२ मूल्याङ्कनको औचित्य	१
१.३ मूल्याङ्कनको उद्देश्य	१
१.४ मूल्याङ्कन विधि	
१.४.१ परिमाणात्मक अध्ययन विधि	२
१.४.२ गुणात्मक अध्ययन विधि	२
१.४.३ प्राविधिक परिक्षण	२
१.४.४ प्रत्यक्ष अवलोकन विधि	२
१.४.५ सहायक सूचना संकलन	३
१.४.६ सूचनाको त्रिभुजीकरण तथा विश्लेषण	३
१.५ मूल्याङ्कनकर्ताको विवरण	३
१.६ मूल्याङ्कनको सीमा	४
खण्ड २. आयोजनाको परिचय	
२.१ पृष्ठभूमि	५
२.२ आयोजनाको ज्यामितीय मापदण्ड	६
२.३ आयोजनाको अवधि	७
२.४ आयोजनाका उद्देश्यहरू	७
२.५ आयोजना (पश्चिम खण्ड) को परिचय	७
खण्ड ३. आयोजनाको कार्यसम्पादन स्थिति	
३.१ आयोजनाको लगानी	८
३.२ आयोजनाको क्रियाकलापहरूको प्रगति	१०
३.३ आयोजनाको प्रतिफल	११
खण्ड ४. अध्ययनबाट प्राप्त विषय वस्तुहरू	
४.१ परिमाणात्मक तथ्याङ्कको विश्लेषण	१२
४.२ गुणात्मक तथ्याङ्कको विश्लेषण	१८
४.३ सडक पूलको प्राविधिक तथा वातावरणीय अवस्था	२०
४.४ स्थलगत अवलोकन	२०
खण्ड ५. मूल्याङ्कन नतिजा	
५.१ पृष्ठभूमि	२२
५.२ मूल्याङ्कनका आधारहरू	२२
५.३ आयोजना मूल्याङ्कन नतिजाको सारांश	२३
५.४ समग्र निचोड	२४
खण्ड ६. सवाल, निश्कर्ष एवम् सुझावहरू	
६.१. सवालहरू	२५
६.२ निश्कर्ष	२७
६.३ सुझावहरू	२७
अनुसूचीहरू	२९

अनुसूचीहरू:

पेज नं.

१. सोच तालिका	२९
२. मूल्याङ्कन ढाँचा गिड	३०
३. घरधूरी सर्वेक्षणको लागि प्रश्नावली	३४
४. केन्द्र, क्षेत्रीय र स्थानीयतहमा मुख्य जानिफकारसंगको अन्तरवार्ताको चेक लिष्ट	३६
५. केन्द्रमा मुख्य सूचनादातासंगको अन्तरवार्ता	३८
६. सडक/पूलको प्राविधिक अवस्था	४२
७. सडकखण्डको जिल्लागत प्रगति विवरण	४२
८. पूलहरुको जिल्लागत प्रगति विवरण	४३
९. स्थानीय लाभग्राही जनतासंग गरिएको अन्तरक्रिया	४४

रेखा चित्र तथा तालिकाको सूची

		पेज नं.
रेखाचित्र नं. १	बितीय प्रगति	८
२	भौतिक प्रगति	९
३	लोकमार्ग निर्माणमा जनसहभागिता	१७
तालिका नं. १	लोकमार्गको रेखाङ्कनबाट भएको सन्तुष्टी	१२
२	लोकमार्गले पुऱ्याएको फाइदा	१२
३	लोकमार्गबाट भएको फाइदाको किसिम	१३
४	लोकमार्ग/पूल निर्माणको प्रगति	१३
५	लोकमार्गको दायँ बायाँ छोड्नु पर्ने सीमा	१४
६	लोकमार्ग निर्माण अगाडि र पछाडि बाली प्रणालीमा आएको परिवर्तन	१४
७	लोकमार्ग निर्माण भएपछि परिवारको आम्दानी तथा खर्चको अवस्था	१५
८	लोकमार्ग निर्माणले पुऱ्याएको नकारात्मक असर	१५
९	वातावरणका नकारात्मक असरहरु	१६
१०	विभिन्न सेवा सुविधाहरु प्राप्त गर्न लाग्ने समय	१६
११	दैनिक उपभोग्य सामानहरुको मूल्यमा आएको परिवर्तन	१७
१२	घर परिवारबाट प्राप्त सुझावहरु	१७

Abbreviations

DPR	Detail Project Report
EIA	Environmental Impact Assessment
EIRR	Economic Internal Rate of Return
FGD	Focus Group Discussion
GIS	Geographical Information System
IEE	Initial environmental Evaluation
IRR	Internal Rate of Return
JICA	Japan International Cooperation Agency
JV	Joint Venture
KII	Key Informant Interview
KM	Kilometer
M	Meter
NPC	National Planning Commission
NPV	Net Present Value
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
PIP	Priority Investment Plan
ROW	Right of Way
SMES	Strengthening Monitoring & Evaluation System
VDC	Village Development Committee