

४. विभागीय टिप्पणीहरू

४.१ राष्ट्रिय गौरव आयोजना

४.१.१. पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजना

• आयोजनाको संक्षिप्त विवरण :

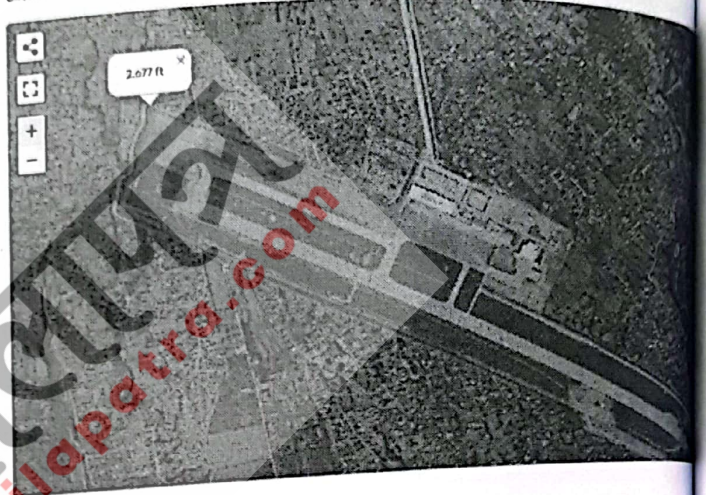
ठेक्का नं.	01/ATPDD/PRIA/2011/12
ठेक्केदार	China CAMC Engineering Co. Ltd
परामर्शदाता	EMRC (P) Ltd., A-Not Architecture and Architects and Sljite Consultants Pvt. Ltd.
कार्य सुरु मिति	११ जुलाई, २०१७
सम्भौता रकम (मु.अ.क बाहेक)	CNY 1,363,732,589
May 2022 (IPC 1*) सम्म पेश गरिएको विल अनुसार भुक्तानी भएको रकम (मु.अ.क बाहेक)	CNY 1,020,220,825
May 2022 (IPC 18) सम्मको आर्थिक प्रगती दर (पेश गरिएको विल अनुसार)	७४.८१%
May 2022 सम्मको भौतिक प्रगती दर	९७.०३ %

पोखरा विमानस्थलको निर्माणको लागि चाइना सिएमसी इन्जिनियरिङ कम्पनीसँग मूल्य अभिवृद्धि कर समेत अमेरिकी डलर २४४,०४०,४५०।- मा सम्भौता भई २० औं रनिङ विल (२०७९ आषाढ) सम्म अमेरिकी डलर २००,९२३,३६०।- भुक्तानी भएको छ। यस सम्बन्धमा देखिएका व्यहोराहरु निम्न छन्।

१. निर्माण व्यवसायीसँग भएको सम्भौताको १४.२ (ix) मा Contract Price मा नेपालभित्र र बाहिरको भए पनि लाग्ने कर शुल्क महसुल भुक्तानी गर्ने दायित्व निर्माण व्यवसायीको हुने उल्लेख छ। सम्भौताको व्यवस्थामा नै नभएको अवस्थामा आयोजनाले माष्टर लिष्टमा राखेर यो वर्षसम्म भन्सार शुल्क तथा महसुल र मूल्य अभिवृद्धि कर बापत अन्तःशुल्क बाहेक रु.२,२२४,०१६,२०२।- (भन्सार विभागको अभिलेख अनुसार) छुट दिएको देखियो। व्यवसायीले बोलपत्रमा कबोल गर्दा यस सम्बन्धी व्यवस्था नभएको, सम्भौतामा समेत यस्तो महसुल हुट दिने व्यवस्था नभएकोमा आयोजनाले तत्पश्चात माष्टर लिष्टमा राखी यस प्रकार भन्सार तथा महसुल छुट दिँदा निर्माण व्यवसायीलाई अतिरिक्त फाइदा पुग्ने गरी निर्णय भएकोले निर्णय मा समलग्नलाई जिम्मवार बनाउनुपर्दछ।

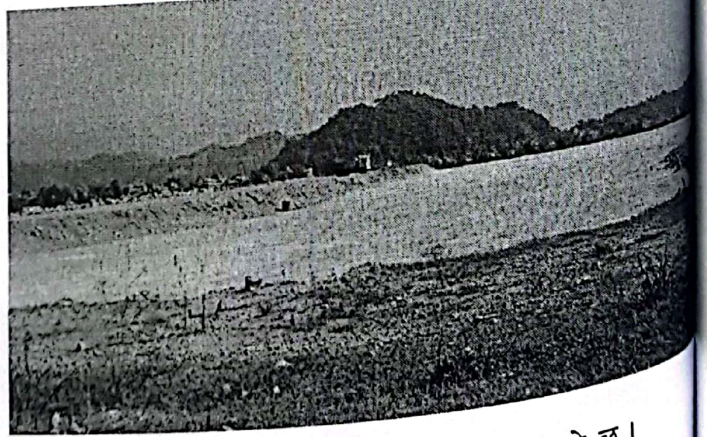
२. अमेरिकी टोपोग्राफिक नक्साको रियल टाइम डाटा अनुसार पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको प्रस्तावित रन-वेको पश्चिम (Section-12) तर्फको राइट रन वे स्ट्रीपको वाउण्ड्रीस्थल २६७७ फिट र ब्राफ्ट प्याडको पश्चिमतर्फको वाउण्ड्री २६७४ फिट उचाईमा रहेको प्राकृतिक नक्सावाट देखिन्छ। उक्त स्थानको प्राकृतिक भौगोलिक बनावटको उचाई वा सोभन्दा कम नहुने गरी रन-वे को डिजाइन गर्नुपर्नेमा रन-वे १२ तर्फको कन्क्रीट एरिया २६३५.७६ फिटको उचाईमा डिजाइन गरेको छ। निर्माण गर्दा उक्त स्थानको उचाई २६५४ फिटबाट सुरु गरेको छ। जसको कारण जमिनको प्राकृतिक उचाईभन्दा २० फिट गहिरो हुने गरी रन-वे निर्माण गरेको देखियो। रन-वे को उचाई २० फिट घटाउँदा परेको प्राविधिक अवस्था निम्न छः।

en-us.topographic-map.com/map-khs9m/Pokhara/?center=28.16614%2C84.01952&zoom=15&h=16372&v=16372  
Click on the map to display elevation.



३. रन-वेको पश्चिमतर्फ १.४५ कि.मि.मा जापान अन्तर्राष्ट्रिय सहायता निगमको सहयोगमा खानेपानी संस्थान पोखराले निर्माण गरेको २००० घ.मी. क्षमताको खानेपानी टेंकी ५ मिटर काटनुपर्ने अवस्था सिर्जना भएको छ। सो कार्यका लागि रु. ९ करोड ६५ लाख लागत लाग्ने पक्ष एकातर्फ छ भने अर्कोतर्फ पोखराको पानी आपूर्ति र भण्डारण कार्यमा अर्को संरचना बनाउनुपर्ने अवस्था सिर्जनाको छ। यस्तो अवस्थामा २ सरकारी निकायमा समन्वय नहुँदा स्रोत र साधनको अपव्यय भएको छ।

४. रन-वे को पूर्वीतर्फ १.५ कि.मि.मा रहेको छिनेडाँडाको उचाई ३० मिटर काटनुपर्ने गरी साविकमा व्यवस्था भएकोमा रन-वे को उचाई कम हुँदा डाँडाको हाइट ४० मिटर काटनुपर्ने अवस्था सिर्जना भएको छ। सोको लागि आयोजनाले छुट्टै निर्माण व्यवसायीलाई ४० मीटर कटानको लागि रु.३२ करोड २ लाख भुक्तानी गर्नेगरी सम्झौता गरेर कार्य गर्दा रु. ८ करोड अतिरिक्त व्ययभार परेको छ।



५. रन-वे को उचाई २० फिट घटाउँदा निस्केको ग्राभेल मिसिएको ढुङ्गामाटो निर्माण व्यवसायीले बाट्टि ड्रिप्योज गरेको नदेखिएकोले रन-वे को हाइट घटाउँदा निस्केको सववेश (ढुङ्गामाटो सहितको ग्राभेल) उक्त रन-वे मा नै प्रयोग गरेको अवस्था देखियो। जसबाट निर्माण व्यवसायीले ५ कि.मि.टाढाबाट रोयल्टी तिरी दुवानी गरेर ल्याउनुपर्ने सववेशको उपलब्धता साइटमा नै भएकोले व्यवसायीले बाह्य खरिद एवं दुवानी गर्नुपर्ने अवस्था नदेखिदा खरिद एवम दुवानी गर्नुपर्ने उल्लेख गरेको २२०,८२८ घ.मी. सववेशको अमेरिकी डलर ८,०६४,२१८।८९ बचत हुनेगरी आयोजनाले डिजाइन स्वीकृत गरेको देखियो। प्राविधिक रुपमा उक्त स्थानको ग्राभेल र माटो मिसिएको सामग्रीको प्रयोग

र निर्माण व्यवसायीलाई फाइदा एवं आयोजनालाई व्ययभार पर्ने गरी डिजाइन स्वीकृत गरेर कार्य गराउनेलाई जिम्मेवार बनाई कारबाही गर्नुपर्दछ ।

६. एअरवसको वेभ साइटबाट एअरवस ३२० को उडान क्षमता उपकरणसहित ७७ टन रहेको देखिन्छ । रन-वे को हाइट घटी हुनु लगायतका कारणले अन्तर्राष्ट्रिय उडानको लागि डिजाइन भएको ३२० एअरवसले उडान भर्दाको तौल पे-लोड पेनाल्टी यो विमानस्थलमा (औसत २७ डिग्री तापक्रमलाई आधार मान्दा) ७ टन घटाएर मात्र उडान गर्नुपर्ने देखिएको छ । यसले हवाई व्यवसायीको आय एवं राजस्वमा समेत प्रभाव पर्ने अवस्था रहेको छ । यस सम्बन्धमा विज्ञ समूहद्वारा विश्लेषण गरेर हवाई मार्ग डिजाइन यसले पे-लोडमा पर्ने असर र हवाई सुरक्षा लगायतका विषयमा छानविन गरी सुरक्षित हवाईस्थलको रूपमा यो विमानस्थलको व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ ।

पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण कार्यको ठेक्का सम्झौता र कार्यान्वयन सम्बन्धमा :

#### १. ठेक्का रकम

पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण कार्यको लागि प्राधिकरणले कुल अमेरिकी डलर १६९.६९ मिलियन अनुमानित गरेको र बोलकबोल गर्ने ठेकेदार भन्दा सबै भन्दा कम बोलकबोल गर्ने ठेकेदार China CAMC Engineering Co. Ltd. बाट अमेरिकी डलर ३०५ मिलियनको प्रस्ताव पेश गरेको जुन प्राधिकरणको अनुमान भन्दा धेरै नै बढी भएको, साथै विभिन्न निकायहरूबाट विमानस्थल निर्माण आयोजनाको लागत बढी भएको सम्बन्धमा विवादहरू उत्पन्न भएपश्चात अमेरिकी डलर ३०५ मिलियनको प्रस्तावलाई लागत संशोधन गरी वार्ताद्वारा अमेरिकी डलर २१५.९६ मिलियनमा झारेको जानकारी प्राप्त भयो । निर्माण लागत रकमलाई कम गर्ने सिलसिलामा BOQ मा भएको Items हरुलाई हटाइएको र कुनै Items हरु थप गरिएको र सोही अनुसार सम्झौता गरिएको देखिन्छ । China CAMC Engineering Co. Ltd. र प्राधिकरण बीच May 22, 2014 मा भएको सम्झौतामा हेर्ने हो भने BOQ Items कुल अमेरिकी डलर २००.७३५ मिलियन बाहेक Additional Items भनि अमेरिकी डलर १५.२३ मिलियन समावेश गरिएको पाइन्छ । यस Additional Items मा पनि कतिपय Items हरुको विवरण, परिमाण र दर मात्र उल्लेख गरी कुल रकम उल्लेख नगरी राखिएको पाइन्छ, जसको लागत रकम कुल सम्झौता रकममा गरिएको देखिदैन, जसको विवरण देहाय वमोजिम रहेका छन्;

Item No.	Item Description	Qty	Unit	Rate	Amount in USD
7.3.3	Security Check Equipment				
1	X-ray Detector with single passage	3	Unit	140,000	420,000
3	Electronic Detector	6	Unit	1,000	6,000
II (1.8.2)	Passenger Service Special Facilities- Security Checking Equipment				
1	X-ray Detector with single passage	1	Unit	140,000	140,000
2	X-ray Detector with double passage	5	Unit	155,000	1,240,000
3	Luggage Security Check Machine	2	Unit	110,000	220,000
	<b>Total</b>				<b>1,926,000</b>

निर्माण कार्य गर्दै जाँदा सम्झौतामा भएको BOQ लाई संशोधन गरी Revised BOQ डिसेम्बर २२, २०२० मा स्वीकृत गरिएको देखिन्छ र कुल सम्झौता रकममा घटबढ नहुने गरी भेरिएसन गरिएको देखिन्छ । सो Revised BOQ मा सुरुको सम्झौतामा समावेश भएको माथि उल्लेखित Items हरुलाई पनि समावेश गरिएको पाइन्छ । Revised BOQ तयार गर्दा मुख्य रूपमा प्रोभिजनल सममा रहेको रकमलाई समायोजन गरी अन्य Items हरु थप गरेको देखिन्छ । प्रोभिजनल सममा भएको समायोजन देहाय वमोजिम रहेका छन्;

Item No.	Item Description	Original Contract Amount (in USD)	Revised Contract Amount (In USD)
1.1	General Facilities for Employer's representative including vehicles for transportation, office, quarter, environmental mitigation, local project support programme and other temporary works, utilities as specified	3,267,000	1,650,000
1.2	Consultant (International & Domestic as required) to be appointed by CAAN for supervision and monitoring the contractor's design, drawings and construction works as specified	2,800,000	10,000
1.3	Provide insurance as required and instructed by the employer	1,600,000	1,500,000
1.4	Supply and handover the Plants, Equipments, Tools and vehicles for maintenance works as required	1,333,000	10,000
	<b>Total</b>	<b>9,000,000</b>	<b>3,170,000</b>

२. प्रोभिजनल सम :

पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण कार्यको लागि नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र China CAMC Engineering Co. Ltd. बीच May 22, 2014 मा अमेरिकी डलर २१५,९६५,०००/- (मु.अ.कर बाहेक) मा सम्झौता भएको देखिन्छ। सो सम्झौताको Price Schedule को Schedule No.1 मा Provisional Sum बापत अमेरिकी डलर ९,०००,०००/- को व्यवस्था गरेको देखिन्छ, जसको विवरण देहाय वमोजिम रहेका छन्;

Item No.	Item Description	Original Contract Amount (in USD)	Revised Contract Amount (In USD)
1.1	General Facilities for Employer's representative including vehicles for transportation, office, quarter, environmental mitigation, local project support programme and other temporary works, utilities as specified	3,267,000	1,650,000
1.2	Consultant (International & Domestic as required) to be appointed by CAAN for supervision and monitoring the contractor's design, drawings and construction works as specified	2,800,000	10,000
1.3	Provide insurance as required and instructed by the employer	1,600,000	1,500,000
1.4	Supply and handover the Plants, Equipments, Tools and vehicles for maintenance works as required	1,333,000	10,000
	<b>Total</b>	<b>9,000,000</b>	<b>3,170,000</b>

सोही सम्झौताको Schedule of Payments का Para 4.3.7.4 मा "For the use of provisional sums, the mark-up factor of 25% on the expenditure of such works shall be applicable as follows;

General Site Overhead- 5%

Head Office Overhead-5%

Insurance, Bank Administration-5%

Miscellaneous and Contingency-5%

Profit-5%"

भन्ने व्यवस्था रहेका देखिन्छ । प्राधिकरणको आयोजना कार्यालयले प्रयोग गर्ने गाडीहरु समेत सम्झौतामा समावेश गरी खरिद रकममा सम्झौता अनुसारको थप २५% रकम लागू हुने गरी खरिद गरिएको देखिन्छ, जसले गर्दा प्राधिकरणलाई अनावश्यक व्ययभार पर्न गएको देखिन्छ । आयोजनाको सम्झौता अन्तर्गत खरिद गरिएको गाडीहरुको विवरण देहाय बमोजिम रहेका छन्;

क्र.स	सवारी साधन नं	मोडल	खरिद मुल्य (मु.अ.कर बाहेक) (रकम रु.)	थप २५% रकम
१		Toyota RAV4MT (white)	९,३८०,५३९	१,८७६,१०६
२	प्र ३ ०१ ०२२ च ०४३९	Ford Endeavour (white)	१४,६०९,७७०	२,९२०,३५४
३	बा १ ज २३६८	Hilux Pickup (2018)(Blue)	७,०३५,३९८	१,४०७,०८०
४	बा १ ज २३६५	Hilux Pickup (2018)(Silver)	७,०३५,३९८	१,४०७,०८०
५	बा १ ज २३६७	Hilux Pickup (2018)(Silver)	७,०३५,३९८	१,४०७,०८०
		जम्मा	४५,०८८,४९६	९,०१७,६९९

त्यसैगरी Project Insurance अमेरिकी डलर १,६००,०००/- व्यवस्था गरिएकोमा Revised BOQ मार्फत अमेरिकी डलर १,५००,०००/- कायम भएको र हालसम्म अमेरिकी डलर १,४२९,४८६।८९ खर्च भईसकेको देखिन्छ । सो रकममा पनि Overhead वापत अमेरिकी डलर २८४,२९७/- (१,४२९,४८६।८९ / १२५% X २५% = २८४,२९७/-) पनि समावेश गरिएको छ, जुन प्राधिकरणलाई थप व्ययभार पर्न गएको देखिन्छ । साधारणतया Overhead वापत बढीमा ५% रकमको व्यवस्था हुने गरेकोमा यस सम्झौता २५% overhead रकम कायम गर्नु त्यति उचित नरहेको देखिन्छ ।

### ३. परामर्श सेवा :

पोखरा क्षेत्रिय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजनाको Engineering, Procurement and Construction Project को लागि May 12, 2014 मा प्राधिकरण र China CAMC Engineering Co. Ltd. बीच अमेरिकी डलर २१५,९६५,०००/- मा सम्झौता भएको देखिन्छ । यही सम्झौताको BOQ का Item No. 1.2 मा "Consultant (International and Domestic as required) to be appointed by the CAAN for supervision and monitoring the Contractor's Design, Drawings and Construction works as specified" को लागि अमेरिकी डलर २,८००,०००/- को व्यवस्था गरेको देखिन्छ । विमानस्थल निर्माणको लागि चाइना सरकारले नेपाल सरकारलाई Exim Bank, China मार्फत सहूलियत ऋण उपलब्ध गराएको देखिन्छ ।

EPC Contract मा नै परामर्श सेवा वापतको खर्चको व्यवस्था रहेको भएता पनि प्राधिकरणले त्यसैबाट खर्च नगरी छुट्टै सम्झौता गरी प्राधिकरणको बजेटबाट खर्च हुने गरी Consulting Services for Design, Review and Construction Supervision of Pokhara Regional International Airport Project कार्यको लागि May 2018 मा प्राधिकरण र परामर्शदाता ERMC/ A-not Architecture n Architects/Slate JV बीच रु. ३७९,५९०,०००/- (मु.अ.कर बाहेक) मा सम्झौता भएको देखिन्छ । सम्झौता गर्दाको बखत प्रति अमेरिकी डलर रु.८२.०९ को दरले परामर्श खर्चको लागि EPC Contract मा रु. २२९,८५२,०००/- (मु.अ.कर बाहेक) बराबरको खर्चको व्यवस्था भएता पनि छुट्टै सम्झौता अनुसारको रकम पहिले गरेको अनुमान भन्दा ६५.१५% ले बढी हुनुमा खर्चको मितव्ययीता उपर एकिन गर्न सकिने अवस्था नरहेको देखिन्छ । त्यसै गरी परामर्शको खर्च EPC Contract बाट खर्च नहुने भएकोले सो वापतको रकमलाई Revised BOQ मार्फत अमेरिकी डलर १०,०००/- मा झारेको देखिन्छ भने अन्य थप कार्य गर्न सो रकमलाई समायोजन गरेको देखिन्छ । एकातिर

EPC Contract को Modality अनुसार ठेकेदारले पुरै सम्झौता रकमको भुक्तानीको माग गर्ने भएकोले र अर्कोतिर सोही रकममा विमानस्थलको पूर्वाधारहरूको निर्माण सम्पन्न गरी विमानस्थललाई पूर्ण रूपमा संचालन हुने अवस्थामा ल्याई प्राधिकरणलाई हस्तान्तरण गर्ने दायित्व ठेकेदारको भएको हुनाले थप खर्चको लागि परामर्श वापतको रकमलाई खर्च गर्न त्यति उचित नरहेको देखिन्छ ।

साथै सो सम्झौता रकम अन्तर्गत स्वदेशी परामर्शदाताको पारिश्रमिकको लागि रु. १५९,७२०,०००/-, सोधभर्ना खर्चको लागि रु. २४,६७०,०००/- र प्राभिजनल सम वापत रु. १९५,२००,०००/- को व्यवस्था गरेको देखिन्छ । प्राभिजनल सम अन्तर्गत प्राधिकरणको आवश्यकता अनुसार थप विशेषज्ञ परामर्शदाता नियुक्ती गर्न सकिने गर्दा रु. १६५,०००,०००/- को व्यवस्था गरेको देखिन्छ जुन कुल सम्झौता रकमको ४३% रहेको देखिन्छ । कुल प्राभिजनल सम वापतको रकम पनि कुल सम्झौता रकमको ५३% रहेको देखिन्छ जुन साधारणतया सम्झौता गर्दा एकदमै अधिक व्यवस्था गरी राखेको पाइन्छ । आ.व. २०७८/७९ को अन्त्यसम्म विभिन्न विदेशी विशेषज्ञ परामर्शदाताहरूको सेवा लिएर वापत रु. ३६,४२९,५८९/- खर्च गरेको देखिन्छ, जसको विवरण देहाय बमोजिम रहेका छन् ।

BOQ Item No.	Description of Works	Input (ManMonths)	Rate	Amount (Rs.)
7.1.1	Airport Engineer/ Site Resident Engineer (Mr. Yang Kun)	4.865	2,553,000	12,420,345
	Monthly Allowance of Airport Engineer	4.865	111,000	540,015
7.1.2	CNS/ ATM Expert (Mr. Arjun Singh)	0.706	2,000,000	1,412,000
	Monthly allowance for CNS/ATM Expert	0.706	111,000	78,366
7.1.3	HVAC/ Mechanical Engineer (Mr. Feng Liu)	1	1,950,000	1,950,000
	Monthly Allowance for HVAC/ Mechanical Engineer	1	111,000	111,000
7.1.4	AGL Engineer (Mr. Jingkun Shen)	0.433	1,950,000	844,350
	Monthly Allowance of AGL Engineer	0.433	111,000	48,063
7.1.5	EPC Contract Expert (Mr. Kegiang Han)	0.5	3,050,000	1,520,000
	Monthly Allowance of EPC Contract Expert	0.5	111,000	191,475
7.1.6	PBB Expert (Mr. Ali Riza Zengin)	2.866	3,345,000	12,931,770
	Monthly Allowance of PBB Expert	25 days	12,765	1,199,910
7.1.7	Structure Engineer/ Steel Structure Expert (Mr. Tuncey Kircar)	0.233	2,260,000	2,786,580
	Monthly Allowance of Structure Engineer/ Steel Expert	25 days	12,765	395,715
	<b>Total Remuneration paid to Experts</b>			<b>36,429,589</b>

यसरी माथि उल्लेखित तथ्यहरूबाट के स्पष्ट हुन्छ भने सम्झौता गर्दाको बखत देखि नै आयोजनाको निर्माण लागत सम्बन्धमा प्राधिकरण स्पष्ट नभएको र लागत रकम निर्धारणमा अनियमितता रहेको देखिन्छ ।

#### ४. निर्माण सामग्री आयात गर्ने सम्बन्धमा

पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजनाको निर्माण कार्यको लागि चीन सरकार र नेपाल सरकार बीच सहूलियत ऋण सम्झौता भएको, आयोजनाका ठेकेदारलाई आयकर छुट दिने र आयोजनाको लागि आवश्यक सामग्रीहरू आयत गर्दा भन्सार महशूलमा छुट हुने गरी सम्झौता भएको देखिन्छ। प्राधिकरणले निर्माणका लागि आवश्यक सामग्रीहरूलाई Master List मा समावेश गरी अर्थ मन्त्रालयबाट विभिन्न चरणमा स्वीकृति लिएको पाइन्छ र सोही अनुसार निर्माण सामग्री आयत गरेको देखिन्छ। सो Master List मा निर्माणको लागि आवश्यक सिमेन्ट पनि समावेश भएको र चीन तथा भारतबाट सिमेन्ट आयात गरिएको पाइन्छ। नेपाल मै पनि प्रशस्त मात्रामा सिमेन्टको उत्पादन हुने र सम्पूर्ण उत्पादन स्वदेशमै खपत नभई विदेशमा समेत निर्यात हुने गरेको पाइन्छ। स्वदेश मै उपलब्ध सामानहरू खपत नगरी विदेशबाट आयात गर्नु त्यति उचित नरहेको देखिन्छ। लेखापरीक्षणको क्रममा यस आयोजनाको लागि आयात गरिएको सिमेन्टको परिमाण सहितको विवरण माग गर्दा सो हामीलाई उपलब्ध नभएकोले के कती आयत गरिएको भन्न सकिने अवस्था नरहेको देखिन्छ।

#### पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको संचालनसंग सम्बन्धित विशेष टिप्पणी :

पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण कार्य करिब पूर्ण रूपमा सम्पन्न भएको र जनवरी १, २०२३ देखि आन्तरिक उडान संचालन गर्दै आएको देखिन्छ। उक्त विमानस्थल निर्माणाधिन अवस्थामा रहँदा संचालनमा ल्याउने तयारी भै रहँदा पोखरा नागरिक उडड्युन कार्यालय तथा ORAT (Operational Readiness and Airport Transfer) पोखराका प्रमुख ज्यूको समन्वयमा वायुसेवा संचालक संघ (नेपाल) को कार्यकारी निर्देशक, बुद्ध एयर तथा यती एयरलाइन्सका वरिष्ठ अधिकृतहरू तथा सोही एअरलाइन्सका अपरेशन इन्जिनियरहरूको टोलीले मिति २०७८ माघ ९ गते विमानस्थलको स्थलगत निरीक्षण गरी देहाय वमोजिमका टिप्पणीहरू गरेको पाइयो।

क. विमानस्थलको Runway 12 तिर मात्र Parallel Taxi Way र अन्य दुईवटा Link Taxi Way को मात्र व्यवस्था भएको र Runway 30 मा पुग्न Runway वाट नै जहाज जानुपर्ने अवस्था रहेको देखिएकोले Runway Occupancy Time बढि हुने र Flight Delay हुन सक्ने सम्भावना रहेको हुँदा Runway 30 सम्म पनि Parallel Taxi way को व्यवस्था हुनुपर्ने

ख. हेलिकप्टर पार्किङ्ग स्थलको लागि कुनै ठाउँको व्यवस्था नभएको

ग. एयरपोर्टमा कार्गो बुकिङ्ग तथा टिकट काट्ने कोठाको व्यवस्था नभएको

घ. आन्तरिक उडानको लागि छुट्याईएका च्याम्प एरियामा जम्मा ३ देखि ४ वटा बस मात्र अट्न सक्ने हुदाँ प्रत्येक वायुसेवा कम्पनीले छुट्टा छुट्टै बस राखि च्याम्प सेवा संचालन गर्न सम्भव नहुने

ङ. जहाजका Ground Equipment हरू (GPU, Tow Tugs, tractor, आदि) , Ladder आदि राख्न Equipment Yard को व्यवस्था नभएको

च. पोखरा Night Stop वा Base Station मा बस्ने जहाज तथा Temporary Line Maintenance Office खडा गर्न वायुसेवा कम्पनीहरूलाई Line Maintenance Office को लागि ठाँउ उपलब्ध नभएको

साथै हामीले लेखापरीक्षणको क्रममा स्थलगत निरीक्षण गर्दा विमानस्थल संचालनसंग सम्बन्धित देहाय वमोजिमको थप समस्याहरू रहेको देखिन्छ,

क. विमानस्थलको टर्मिनल भवनको प्रवेशद्वारमा Canopy को उचित व्यवस्था नभएको पाइयो, जसले गर्दा मनसुनको समयमा यात्रुहरूलाई पार्किङ्ग एरियाबाट टर्मिनल भवनसम्म आउँदा पानीले भिजे हुनाले कठिनाई भोग्नुपर्ने समस्या रहने तथा टर्मिनल भवनको पछाडी भागमा रहेको Arrival Luggage Conveyor Belt को Luggage Inward गर्ने Equipment राखेको भागमा पनि Roof Coverage पर्याप्त नभएको देखिन्छ जसले गर्दा पानीको बाछिटा पर्ने हुनाले सो Equipment चाँडै बिग्रन सक्ने सम्भावना रहेको देखिन्छ।

ख. आन्तरिक टर्मिनल भवनको Check In Area तथा Domestic Departure Sterile Hall मा रहेका Waiting Chair पर्याप्त नभएको पाइयो जसले गर्दा कुनै कारणवश Flight Delay हुदाँ यात्रुहरुको सङ्ख्यामा वृद्धि भई यात्रुहरुलाई बस्ने ठाँउको अभाव हुने देखिन्छ। आन्तरिक उडानमा यात्रुहरुको बढ्दो चापलाई मध्यनजर गर्ने हो भने हाल निर्मित टर्मिनल भवनले भविष्यमा धेरै नसक्ने आंकलन अहिले नै गर्न सकिन्छ।

ग. हाल विमानस्थलमा अन्तर्राष्ट्रिय उडान गर्ने वायुयानको पार्किङ गर्न ३ वटा र आन्तरिक उडान गर्ने साना ठूला जहाज गरी ८ वटा Parking Bay मात्र रहेको पाइयो जुन कम हुनसक्ने आंकलन गर्न सकिन्छ

घ. अन्तर्राष्ट्रिय उडान तथा आन्तरिक उडानको लागि निर्माण गरिएको Parking Bay Criss Cross Position मा रहेको पाइयो। अन्तर्राष्ट्रिय उडानको लागि दुई वटा Passenger Boarding Bridge को व्यवस्था भएको जुन आन्तरिक टर्मिनल भवन नजिकै रहेको पाइन्छ र हाल आन्तरिक उडानको लागि यात्रु चढाउन सोही Bridge नजिकै रहेको Apron को प्रयोग भइरहेको देखिन्छ। तर, अन्तर्राष्ट्रिय उडान सुरु भए पश्चात हालको Apron आन्तरिक उडान गर्ने यात्रु चढाउन प्रयोग गर्न नमिल्ने र अन्तर्राष्ट्रिय टर्मिनल भवन तिर भएको Domestic Parking Bay प्रयोग गर्नुपर्ने हुनाले च्याम्प बसले International Parking Bay भई Cross गर्नुपर्ने अवस्था भएकोले सुरक्षाको दृष्टिकोणले विमानस्थल असुरक्षित रहने देखिन्छ।

ड. विमानस्थल निर्माणको ठेक्का सम्झौता गर्दाको बखत BOQ को Additional Items को Item No. XIV (5) मा Fuel Supply Facilities बापत अमेरिकी डलर २२०,०००/- को व्यवस्था गरिएको भएता पनि Revised BOQ बाट सो Item हटाइएको पाइयो। विमानस्थलमा Fuel Refueling Points हरूको अभावमा वायुयानमा Fuel Refueling Service को लागि ट्याङ्करको प्रयोग गर्नुपर्ने देखिन्छ।

पोखराको कोलपाटनमा निर्माणाधिन पानीट्याङ्की (Overhead Water Tank) को उचाईमा देखिएको मापदण्ड सम्बन्धी समस्या :

पोखरा महानगरमा नेपाल खानेपानी संस्थान अन्तर्गत दातृ निकाय Japan International Cooperation Agency (JICA) को सहयोगमा कार्यान्वयनमा रहेको पोखरा खानेपानी सुधार आयोजनाबाट सन् २०२२ डिसेम्बर सम्ममा पोखरावासीलाई गुणस्तरीय खानेपानी वितरण गर्ने उद्देश्यले कोलपाटन, वडा नं १५ मा रहेको कित्ता नं. ३८४ को सरकारी जग्गामा निर्माणाधिन ओभरहेड ट्याङ्की पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको Obstacle Limitation Surface (OLS) भित्र पर्ने भएकोले जमिनको सतहबाट अधिकतम उचाई १५.५७ मिटरमा मात्र सिमित हुने गरी निर्माण गर्न सकिने देखिन्छ। विस्तृत डिजाइन अनुसार ओभरहेड ट्याङ्कीको संरचनाको उचाई जमिनबाट कुल ३५ मिटर रहेको देखिन्छ भने २० मिटर Super Structure निर्माण भई हाल निर्माण कार्य स्थगित भएको अवस्था रहेको देखिन्छ। पोखरा क्षेत्रीय अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल आयोजना कार्यान्वयन इकाइले मिति २०७८/०३/११ को पत्रानुसार उक्त ओभरहेड ट्याङ्कीको निर्माण कार्य जमिनको सतहबाट अधिकतम १५.५७ मिटर उचाइ मात्र सीमित हुने गरी निर्माण गर्न अनुरोध भएको देखिन्छ। JICA का तर्फबाट परामर्शदाता याचियो इन्जिनियरिङ्गद्वारा विकल्प सहितको मिति २० डिसेम्बर २०२१ को पत्रानुसार संरचना १० मिटर उचाइ घटाउन करिब ९६ मिलियन जापानी येन खर्च लाग्ने प्रारम्भिक लागतको अनुमान भएको देखिन्छ भने मिति २०७८/११/१२ मा JICA संग भएको Virtual Wrap Up Meeting को आधारमा आयोजना तोकिएको समय भित्र संरचना परिवर्तन गरी नयाँ निर्माण शुरु गर्न नसकिने, सम्झौताको समयावधि थप हुने सम्भावना न्यून रहेको तथा थप अनुदानको व्यवस्था समेत गर्न नसकिने आशय व्यक्त भएको पाइयो।

निर्माणाधिन ओभरहेड ट्याङ्की विमानस्थलको Obstacle Limitation Surface को पश्चिमतर्फको Approach Surface नजिकैको Transitional Surface भित्र रहेको तथा Runway 12 Threshold बाट करिब ८८४.१५ मिटर दुरीमा रहेको पाइयो। विमानस्थल आयोजनाले मिति २०७६/०७/०५ मा पोखरा महानगरपालिकालाई पत्र वमोजिम सुरक्षित हवाई उडान सुनिश्चित गर्न पोखरा उपत्यका भित्र तथा वरिपरि पहाडमा बनाइने भौतिक संरचनाहरु निर्माण गर्नु पूर्व उक्त आयोजनासंग समन्वय गर्न अनुरोध गरेको देखिन्छ। तर ओभर हेड ट्याङ्कीको



निर्माण कार्य गर्दा पोखरा महानगरपालिका र नेपाल खानेपानी संस्थानबाट विमानस्थलसंग आवश्यक समन्वय नभएको देखिन्छ। मिति २०७८/१०/११ को पत्रानुसार खानेपानी मन्त्रालयद्वारा स्थलगत अध्ययन अवलोकन र सरोकारवाला संघसंस्थाहरूसंग आवश्यकता अनुसार छलफल गर्दै रायसहितको प्राविधिक प्रतिवेदन पेश गर्न माननीय मन्त्री स्तरीय मिति २०७८/१०/१७ को निर्णय अनुसार खानेपानी तथा ढल व्यवस्थापन विभाग पानीपोखरी काठमाडौंका उपमहानिर्देशकको संयोजकत्वमा अध्ययन टोली गठन भएको देखिन्छ। उक्त टोलीको अध्ययनबाट पेश भएको मिति २०७८/११/१८ को प्रतिवेदनमा निम्न रायसुझावहरू दिएको देखिन्छ;

क. निर्माण भईसकेको OHT को प्राविधिक रूपमा सम्भव भएको अवस्थामा cylindrical water tank (करिव १२०० घ.मी.) को रूपमा प्रयोग गर्न सकिने अवस्थाको जाँच गर्न JICA Technical Team संग डिजाइन परिवर्तनको लागि अनुरोध गर्न उचित हुने। त्यसैगरी हाल निर्माणाधिन ट्याङ्कीको स्थलमा बाँकी जग्गामा प्राविधिक रूपमा सम्भव भएको स्थानमा जमिनमुनिको पानी ट्याङ्कीको निर्माणका लागि आवश्यक कारवाही अगाडी बढाउन सकिने र डिजाइन परिवर्तन गरी प्रयोग गर्न सम्भव नभएको अवस्थामा मात्र नयाँ OHT बनाउन पहल गर्न उपयुक्त हुने

ख. उक्त निर्माणाधिन पानी ट्याङ्कीको संरचना वैकल्पिक प्रयोगमा ल्याउने

ग. नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको स्वामित्वमा रहेको पुरानो विमानस्थल उत्तर पूर्व सेती नदी किनारको जग्गामा भौगोलिक तथा प्राविधिक जाँच गरी नयाँ OHT निर्माण गर्न पहल गर्न उचित हुने

घ. माथि उल्लेखित उपायहरू अवलम्बन हुन नसकेको अवस्थामा विद्यमान समस्याको कारण हाल स्थगित रहेको माटेपानी देखि कोलपाटन सम्मको Bulk Distribution Line करिव चार कि.मी पाइपलाईन निर्माण गरी Control Valve बाट Pressure Control गर्ने गरी हाललाई विन्ध्यवासिनीमा अवस्थित Reservoir System बाट पानी संचालन गर्न तत्काल निर्देशन दिन मनासिव रहेको

यसरी समयमा नै विभिन्न निकायहरू बीच समन्वय नभएको कारणले एकातिर विमानस्थल संचालनमा आइसकेता पनि Obstacle Limitation Surface मा पर्ने OHT को निर्माणले विमानस्थलको सुरक्षामा नकरात्मक असर पर्न जाने देखिन्छ भने अर्कातिर पोखराबासी गुणस्तरीय खानेपानी सुविधाबाट वञ्चित हुन गएको देखिन्छ।

### सम्पत्ति व्यवस्थापन

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको स्थिर सम्पत्तिहरूको परिभाषा, वर्गिकरण, पूँजीकरण, अभिलेखिकरण, संरक्षण, अनुगमन, भौतिक परीक्षण जस्ता कार्य गर्न र सा कार्यको लागि आवश्यक पर्ने खाता तथा प्रतिवेदनहरूको व्यवस्था गरी सम्पत्ति व्यवस्थापन सम्बन्धमा अवलम्बन गर्नुपर्ने प्रकृया समेत स्पष्ट गर्न आवश्यक भएकोले नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३ को दफा ३५ ले दिएको अधिकार प्रयोग गरी संचालक समितिको मिति २०७५/०९/०५ मा बसेको ३५४ औं बैठकबाट स्थिर सम्पत्ति व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५ स्वीकृत भई लागु गराएको देखिन्छ।

उक्त निर्देशिकाको दफा ७.१ मा प्राधिकरणको स्थिर सम्पत्तिको प्राप्ति, पूँजीकरण, सुरक्षा, उपयोग, भौतिक परीक्षण, मर्मत संभार, ह्रास कट्टी, लगत कट्टा जस्ता कुराहरू सार्वजनिक खरिद ऐन, नियम तथा निर्देशिकाले तोके वमोजिम भए नभएको, त्यसको लागि आवश्यक पूर्वाधार रहे नरहेको, तत्सम्बन्धी कार्य गर्ने जनशक्तिको परिचालन, उनीहरूलाई दिनुपर्ने प्रशिक्षण आदिको व्यवस्था उचित किसिमले भए नभएको र ती विषयमा कुनै समस्या भए सो पत्ता लगाई समाधानको उपायको खोजी गर्न, सम्पत्ति व्यवस्थापन कार्यमा भए गरेको कामको समिक्षा गरी प्रगतिको स्तर निर्धारण गर्न र अनुगमन, निरीक्षण तथा विश्लेषण गरी महानिर्देशक समक्ष सिफारिस गर्ने प्रयोजनको लागि अनुगमन तथा निरीक्षण गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ भन्ने उल्लेख भएको देखिन्छ।

त्यसै गरी सोही निर्देशिकाको दफा ७.५ (क) अनुसार नेपाल सरकारले शेयर लगानीको रूपमा प्राधिकरणलाई उपलब्ध गराएको, प्राधिकरणले खरिद गरी, अधिग्रहण गरी, हस्तान्तरण भई वा अन्य कुनै उपायबाट प्राप्त गरेको स्थिर सम्पत्तिको अनुगमन गर्दा देहायको कुराहरुमा विचार गर्नुपर्ने देखिन्छ;

१. जग्गाको चार किल्ला वरिपरि पर्खाल लगाउने, तारबार लगाउने वा यस्तै अन्य सुरक्षा प्रबन्ध भए नभएको,

२. जग्गामा अनियन्त्रित किसिमले अतिक्रमण भएको वा जबरदस्त बसोवास भएको वा जबरदस्त रूपमा अरुले जमिन उपयोग गरेको छ, छैन,

३. जग्गाको नक्सा, कित्ता नम्बर, हकाधिकार वा भोगाधिकार प्राप्त भए नभएको एवं जग्गाको लालपुर्जा प्राधिकरणले प्राप्त गरे नगरेको,

४. जग्गाको सुरक्षाको लागि अन्य कुनै थप उपाय हुनसक्छ, सक्दैन,

५. जग्गा जमिनहरुको सुरक्षाको विषयसंग सम्बन्धित उपयुक्त देखिएका अन्य विषयहरु

तर प्राधिकरणले उक्त निर्देशन बमोजिम आफ्नो सम्पत्तिको व्यवस्थापन तथा सुरक्षण प्रभावकारी ढंगले गरेको देखिदैन, जसको प्रत्यक्ष उदाहरणहरु देहाय बमोजिम रहेका छन्,

**क. पोखरा विमानस्थले ओगटेको जग्गा जमिनको अतिक्रमण :**

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको सम्पत्ति अन्तर्गत पोखरा विमानस्थल, नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको नाउँमा ११५६-१०-१-०.५ रोपनी जग्गा रहेको देखिन्छ भने सो जग्गाको पूर्ण भोगचलन प्राधिकरणले गरेको देखिदैन ।

मिति २०६८/०३/१९ मा पोखरा नागरिक उड्डयन विमानस्थलले कर्पोरेट निर्देशनालय, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, प्रधान कार्यालयलाई भोगचलनको विवरण सम्बन्धमा पठाएको पत्र अनुसार निम्न तथ्यहरुको जिकिर गरेको पाइन्छ ।

१. विमानस्थलको उक्त क्षेत्रफल मध्ये २०२५/०२६ साल तिर बनेको सिद्धार्थ राजमार्गले मुस्ताङ चोक एरिया देखि नागदुङ्गा एरिया सम्म क्षेत्र ओगटेको पाइन्छ भने यसको पश्चिम पट्टी अन्य शाखा बाटाहरु खोलिएको

२. मुस्ताङ चोकमा रहेको पार्दी प्राथमिक विद्यालयबाट करिब २ रोपनी जग्गा अतिक्रमण भएको,

३. साथै सोही एरियाको विमानस्थलको जग्गामा सुकुम्बासीले सानो छाप्रो बनाई बस्दै आएको

४. विमानस्थल संचालन हुँदाका बखत देखि हाल सम्म पोखरा उद्योग वाणिज्य संघबाट नागदुङ्गा एरियाको विमानस्थलको जग्गामा एउटा आर्ट ग्यालरी निर्माण गरेको र सोही क्षेत्रमा आमा समूहबाट एक किरिया-पुत्री घर साथै प्रतिकालय जबरजस्ति निर्माण गरेको

५. नजिकको जग्गामा जनप्रिय स्कुलबाट अस्थाई खेल मैदानको रूपमा प्रयोग गरेको तथा सोही नजिक २०६० सालमा मेयर हर्क गुरुङको सालिक स्थानिय नगरपालिकाबाट जबरजस्ती राखिएको

६. विमानस्थल वरिपरिका वासिन्दाबाट आफ्ना घर निर्माण तथा अन्य निर्माणका क्रममा स्थायी संरचना आफ्नो सिमाना भित्र बनाई अस्थायी संरचनाको लागि विमानस्थलको जग्गा प्रयोग गर्ने, फोहोर विमानस्थल क्षेत्रमा फाल्ने गरेको

७. ३१४ कित्ता नं चोर साँघु एरियामा २०४६/४७ साल देखि नै सेती गंगा छेउमा करिब १०० देखि १५० रोपनीमा कथित सुकुम्बासीको अनाधिकृत बस्ती समेत बसेको

८. विमानस्थलको वरपर २०५१/५२ मा चेनलिङ्ग फेन्सीङ्ग लगाउने क्रममा २० देखि ३० फिट बाटो छाडी लगाईएकोले सो हाल सार्वजनिक प्रयोगको रूपमा रहेको

हालसम्म पनि अतिक्रमण भएका उक्त जग्गाहरु प्राधिकरणले फिर्ता लिन नसक्नु, त्यस बापत क्षतिपूर्तिको माग नगर्नु वा अन्य आवश्यक कारवाही अगाडी नबढाउनुले प्राधिकरणको सम्पत्ति व्यवस्थापन तथा सुरक्षणमा कमजोरी रहेको तथ्य स्पष्ट देखिन सकिन्छ ।

**ख. पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको लागि गरिएको जग्गा अधिग्रहण**

नयाँ विमानस्थल निर्माणको लागि २०२८ साल देखि उपत्यका र सर्वे नापी गरी २०३२ सालको राजपत्रमा प्रकाशित गरी ३,१०६ रोपनी जग्गा अधिग्रहण गरिएकोमा के कति जग्गाको जग्गा धनी प्रमाण पुर्जा प्राधिकरणले प्राप्त गरे नगरेको एकिन गर्न आवश्यक लगत अद्यावधिक अवस्थामा प्राधिकरणले राखेको देखिदैन ।

साथै विमानस्थल निर्माणको लागि थप जग्गा अधिग्रहणको लागि पहिलो चरणमा मिति २०७१/०२/१६ मा ६२८-०९-०१-० मध्ये विजयपुर तर्फको १३२ रोपनी मध्ये ८०.३२ रोपनी जग्गा अधिग्रहणको लागि सुचना प्रकाशित, दोस्रो चरणमा ३७३-०१-०३-० मध्ये ३३५.७९ रोपनी अधिग्रहणको लागि सुचना प्रकाशित र तेस्रो चरणमा १२१-११-३-० मध्ये १०५.२८ रोपनी अधिग्रहणको लागि सुचना प्रकाशित गरि जम्मा ५२९.३९ क्षेत्रफलको जग्गा अधिग्रहणको लागि सुचना प्रकाशित भएको र बाँकी ५६ रोपनी क्षेत्रफल सार्वजनिक बाटो, कुलो, पर्ति आदि रहेको देखिन्छ । १० मिटर Outer Periphery Road को निर्माणको लागि मिति २०७४/०६/२८ मा ५९.४८ रोपनी तथा Approach Lighting (West), Glide Path Area/ Meteorological Building को लागि थप जग्गा आवश्यक भएकोले मिति २०७६/१२/१० मा ८९.५४ रोपनी जग्गा अधिग्रहणको लागि सुचना प्रकाशित भएको देखिन्छ । हालसम्म अधिग्रहणमा परेको जग्गाहरुको मुआब्जा वितरण कार्य करिब पूर्ण हुने अवस्थामा रहेता पनि जग्गा धनी प्रमाण पुर्जाहरु एकतृत गरी एउटै प्रमाण बनाई नराखेकोले के कति जग्गा प्राधिकरणको नाउँमा रहेको छ भनि एकिन गर्न सकिदैन ।

**ग. पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय क्षेत्रको व्यवस्थापन**

निर्माणाधिन अवस्थामा रहेको पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माणकार्य करिब सम्पन्न हुने अवस्थामा रहेको र आंशिक रूपमा प्राधिकरणलाई हस्तान्तरण भई जनवरी १, २०२३ बाट संचालनमा आएपश्चात पुरानो पोखरा विमानस्थलबाट हुने आन्तरिक उडानहरु नयाँ विमानस्थलबाट हुने गरेको छ । नयाँ विमानस्थल संचालनमा आएपछि, पुरानो विमानस्थलबाट हाल अल्ट्रालाईट जस्ता मनोरञ्जनात्मक उडानहरुलाई मात्र निरन्तरता दिइएको पाइन्छ भने पोखराबाट जोमसोमको लागि हुने उडान पनि पुरानो विमानस्थलबाट नै गर्ने जानकारी लेखापरीक्षणको क्रममा प्राप्त भयो । नयाँ विमानस्थलको निर्माण कार्य सुरु गर्ने बेला देखि नै नयाँ विमानस्थल संचालनमा आएपश्चात हालको पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालय क्षेत्र भित्र रहेको जग्गा, भवन, रन वे तथा अन्य उपकरणहरुको व्यवस्थापन के कसरी गर्ने हो भनि योजना बनाई तयारी अवस्थामा रहनुपर्नेमा कुनै योजना नबनाएकोले हालसम्ममा सो विमानस्थलको उपयोग बारे कुनै ठोस निर्णय प्राधिकरणबाट नभएको देखिन्छ । एकातिर दुवै विमानस्थलहरु संचालनमा नै रहने हुनाले विमानस्थल संचालन तथा व्यवस्थापन खर्च दोहोरो भई प्राधिकरणलाई आर्थिक भार पर्न जाने देखिन्छ भने अर्कोतिर पुरानो विमानस्थलको उपयोग बारे विभिन्न बाह्य व्यक्ति तथा निकायहरुले चासो राख्ने गरेको पाइयो जसको कारणले प्राधिकरणको सम्पत्ति दुरुपयोग हुन सक्ने जोखिम रहन्छ ।

सञ्चालनमा नभएका विमानस्थलहरुको उपयोग गर्न अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संस्थाहरुले सो क्षेत्रमा Flying School सञ्चालन गर्ने गरेको पाइन्छ जुन पोखरा नागरिक उड्डयन कार्यालयले पनि एउटा राम्रो विकल्पको रूपमा हेर्न उपयुक्त हुने देखिन्छ ।