भारत सरकार / GOVERNMENT OF INDIA
पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय /
Ministry of Environment, Forest & Climate Change
क्षेत्रीय कार्यालय, देहरादून /
Regional Office, Dehradun
सत्यमेव जयते
25 सुभाष रोड, देहरादून-248001/ 25 SUBHASH ROAD, DEHRADUN-248001
दूरभाष/ PHONE-0135-2650809, ईमेल/ E-mail-moef.ddn@gov.in

पत्र सं0 **8बी/यू.सी.पी./06/09/2021/एफ.सी./**1084 दिनांक2/**/11/2023**

सेवा में,

अपर प्रमुख वन संरक्षक एवं नोडल अधिकारी
वन संरक्षण, इन्दिरानगर फारेस्ट कालोनी,
उत्तराखण्ड, देहरादून।

विषय:- जनपद.पिथौरागढ़ के विधानसभा गंगोलीहाट में रीठा रैतोली से मुवानी मोटर मार्ग लम्बाई 5.00 कि0मी0 के निर्माण हेतु 1.89 है0 वन भूमि का लोक निर्माण विभाग के संबंध मे। (Online Proposal No. FP/UK/ROAD/43777/2020)

सन्दर्भ:- कार्यालय- अपर प्रमुख वन संरक्षक एवं नोडल अधिकारी, वन संरक्षण, उत्तराखण्ड का पत्रांक 482/FP/UK/ROAD/43777/2020 दिनांक 08.09.2023 (received online on 05.10.2023)

महोदय,

उपरोक्त विषय पर संदर्भित पत्र का आशय ग्रहण करते हुए मुझे आपको यह सूचित करने का निर्देश हुआ है कि इस कार्यालय के समसंख्यक पत्र दिनांक 22-03-2021 का जवाब संदर्भित पत्र द्वारा दिया गया है जिसका अवलोकन किया गया तथा प्रस्ताव में कुछ त्रुटियाँ पाई गयी है। अतः आपसे अनुरोध है कि निम्नाँकित बिन्दुओं पर अभिलेख/दस्तावेज़ इस कार्यालय में प्रेषित करने का कष्ट करें:-

1. इस कार्यालय के पत्र दिनांक 22 .03 .2021 का जवाब तय सीमा में नहीं दिया गया। अतः राज्य शासन से अनुरोध है कि गाईडलाईन के पैरा 1 .20 के अनुसार प्रस्ताव के nature & scope पर आवश्यक comments प्रस्तुत करने का कष्ट करें।
2. यद्यपि राज्य सरकार द्वारा ये अवगत किया गया है की जिलाधिकारी के आदेश के अनुसार कुछ भाग पर मार्ग निर्माण किया गया है किन्तु आदेश में उल्लिखित भू भाग के status (9 (3) (ड़) से ये दर्शित होता है की मार्ग निर्माण से पूर्व FCA 1980 के अंतर्गत मंजूरी ली जानी चाहिए थी जो नहीं ली गयी अतः ये FCA 1980 के प्रावधानों का उलंघन है। अतः आपसे अनुरोध है कि तदनुसार प्रभागीय वनाधिकारी से 3A & 3B में आवश्यक कार्यवाही कर सूचित करने का कष्ट करें।
3. ग्राम मयाल पूर्व में ही दूसरी ओर से पुल से जुड़ा हुआ है अतः मयाल तक मार्ग के ले जाने की आवश्यकता प्रतीत नहीं होती है। राज्य सरकार इस संदर्भ में औचित्य प्रस्तुत करने का कष्ट करें।
4. Existing मार्ग को ग्राम गुरना तक बढाकर मानचित्र की बिंदु संख्या 9 तक ही सिमित कर तमहनसंतप्रंजपवद के लिए प्रस्तावित किया जा सकता है। राज्य सरकार इस संदर्भ में स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का कष्ट करें।

इसके अतिरिक्त प्रस्ताव में इस कार्यालय द्वारा आयोजित की जाने वाली **एफआरसीएम की आगामी बैठक में चर्चा** किया जाना सुनिश्चित किया गया है। अतः उपरोक्त बिन्दुओं पर जानकारी उपलब्ध करने के अतिरिक्त आपसे अनुरोध है कि संबंधित प्रभागीय वनाधिकारी को क्षेत्र का निरिक्षण कर detailed report के साथ आगामी FRCM की बैठक में प्रस्ताव पर चर्चा के लिए उपस्थित होने एवं प्रयोक्ता अभिकरण द्वारा **एफ0आर0सी0एम0 की बैठक के समक्ष विस्तृत प्रस्तुतीकरण** देने हेतु निर्देशित करने का कष्ट करें।

भवदीय,

(डा0 योगेश गैरोला)
तकनीकी अधिकारी (वानिकी)

प्रतिलिपि सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतुः-

1. अपर मुख्य सचिव (वन) उत्तराखण्ड शासन, सुभाष रोड़, देहरादून।

(डा0 योगेश गैरोला)
तकनीकी अधिकारी (वानिकी)

उत्तराखण्ड शासन
वन एवं पर्यावरण अनुभाग–3
संख्याः–866/X–3–2011/8(21)/2010
देहरादूनः– दिनांकः–28 सितम्बर, 2011

अधिसूचना

राज्यपाल, भारतीय वन अधिनियम, 1927 की धारा–29 सपठित साधारण खण्ड अधिनियम, 1897 की धारा–21 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करके भारतीय वन अधिनियम, 1878 की धारा–28 के अधीन जारी अधिसूचना संख्या–869 एफ/638 दिनांक 17.10.1893 को विखण्डित करने की सहर्ष स्वीकृति प्रदान करते हैं।

(सुभाष कुमार)
मुख्य सचिव

प्रतिलिपिः–निम्नलिखित को सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित :–

1. सचिव, पर्यावरण एवं वन मंत्रालय, भारत सरकार, नई दिल्ली।
2. सचिव, श्री राज्यपाल, उत्तराखण्ड।
3. प्रमुख सचिव, मा0 मुख्यमंत्री, उत्तराखण्ड शासन।
4. प्रमुख सचिव, राजस्व विभाग, उत्तराखण्ड शासन।
5. प्रभारी सचिव, गोपन विभाग, उत्तराखण्ड शासन।
6. समस्त प्रमुख सचिव/सचिव, उत्तराखण्ड शासन।
7. स्टाफ अफसर, मुख्य सचिव, उत्तराखण्ड शासन।
8. प्रमुख वन संरक्षक, उत्तराखण्ड।
9. आयुक्त गढ़वाल/कुमाऊँ, उत्तराखण्ड।
10. समस्त अन्य प्रमुख वन संरक्षक, उत्तराखण्ड।
11. समस्त जिलाधिकारी, उत्तराखण्ड।
12. समस्त अपर प्रमुख वन संरक्षक, उत्तराखण्ड।
13. समस्त मुख्य वन संरक्षक, उत्तराखण्ड।
14. समस्त वन संरक्षक, उत्तराखण्ड।
15. समस्त प्रभागीय वनाधिकारी, उत्तराखण्ड।
16. निदेशक, सूचना विभाग, उत्तराखण्ड।
17. निदेशक, राजकीय मुद्रणालय, रूड़की, उत्तराखण्ड को उक्त अधिसूचना की 150 प्रतियाँ आधिकारिक गजट के आगामी अंक में प्रकाशनार्थ।
18. समस्त जिला विकास अधिकारी, उत्तराखण्ड।
19. निदेशक, एन0आई0सी0, उत्तराखण्ड।
20. गार्ड फाईल।

आज्ञा से,
(राजीव गुप्ता)
प्रमुख सचिव

Adhisuchna 2010/p56

प्रेषक,

राजीव गुप्ता,
प्रमुख सचिव,
उत्तराखण्ड शासन।

संलग्नक - 2

सेवा में,

प्रमुख वन संरक्षक
उत्तराखण्ड, देहरादून।

वन एवं पर्यावरण अनुभाग-3

देहरादून : दिनांक- 05 अक्टूबर, 2011

विषय : राज्य के पर्वतीय क्षेत्रों की बेनाप वन एवं बजर भूमि को रक्षित वन घोषित किये जाने वाली अधिसूचना सं0 869 एफ/638 दिनांक 17.10.1893 को अधिसूचना सं0 866/x-3-2011/8(21)/2010 दिनांक 28.09.2011 द्वारा विखण्डित किये जाने के उपरान्त वर्तमान में प्रभावी स्थिति को स्पष्ट किये जाने के सम्बन्ध में।

महोदय,

भारतीय वन अधिनियम, 1878 की धारा 28 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग कर अधिसूचना संख्या 869 एफ/638 दिनांक 17.10.1893 जारी की गयी थी जिसके अन्तर्गत ततसमय गढवाल अल्मोडा व नैनीताल जिले के नैनीताल सब-डिवीजन के गाँवों की ऐसी बेनाप वन तथा बजर भूमि जो आरक्षित वन में सम्मिलित नही थी, को रक्षित वन घोषित किया गया था।

2- कालान्तर में अधिसूचना संख्या 869 एफ/638 दिनांक 17.10.1893 द्वारा अधिसूचित 'रक्षित वन' के सम्बन्ध में श्री पी0एल0 पुनिया, तत्कालीन प्रमुख सचिव, वन विभाग, उत्तर प्रदेश शासन के पत्र संख्या 1566/14-2-97-800(11)/1997 दिनांक 17.03.1997 द्वारा विधिक स्थिति स्पष्ट की गयी थी।

3- शासन द्वारा सम्यक विचारोपरान्त अधिसूचना संख्या 869 एफ/638 दिनांक 17.10.1893 को अधिसूचना संख्या 866/x-3-2011/8(21)/2010 दिनांक 28.09.2011 (छायाप्रति सलग्न) द्वारा विखण्डित कर दिया गया है। इस प्रकार अधिसूचना संख्या 869 एफ/638 दिनांक 17.10.1893 वर्तमान में प्रभावी नही हैं और शासनादेश संख्या 1566/14-2-97-800(11)/1997 दिनांक 17.03.1997 के अन्तर्गत जिस ततसमय विधिक स्थिति को स्पष्ट किया गया था, उसमें परिवर्तन हो गये हैं।

4- अतः मुझे अधिसूचना संख्या 869 एफ/638 दिनांक 17.10.1893 के विखण्डित होने पर उत्पन्न होने वाली जिज्ञासाओं के निवारण व समस्त सम्बन्धित विभागो के मार्गदर्शन हेतु वर्तमान में प्रभावी विधिक स्थिति को निम्नानुसार स्पष्ट किये जाने का निदेश हुआ है :-

1. अधिसूचना संख्या 869 एफ/638 दिनांक 17.10.1893, जिसके अन्तर्गत ततसमय गढवाल अल्मोडा व नैनीताल जिले के नैनीताल सब-डिवीजन के गाँवों की ऐसी बेनाप वन तथा बजर भूमि, जो आरक्षित वन में सम्मिलित नहीं थीं, को 'रक्षित वन' घोषित किया गया था, को अधिसूचना संख्या 866/x-3-2011/8(21)/2010 दिनांक 28.09.2011 द्वारा विखण्डित किये जाने के उपरान्त, अब प्रभावी नहीं है।

संलग्नक-2

2. अधिसूचना संख्या 869 एफ/638 दिनांक 17.10.1893 के विखण्डित होने पर उक्त से आच्छादित भूमि अब 'रक्षित वन' नही है और 'रक्षित वन' से सम्बन्धित भारतीय वन अधिनियम, 1927 के प्राविधान भूमि पर लागू न होंगे।

3. किन्तु उक्त के उपरान्त भी ऐसी भूमि के वह भाग, जिस पर 'वन' हो, पर वन संरक्षण अधिनियम 1980 के प्राविधान व मा0 उच्चतम न्यायालय के दिशा–निर्देश लागू रहेंगे, वन उस भूमि को माना जायगा जैसा मा0 उच्चतम न्यायालय ने टी0एन0 गाडावर्मन थिरूमल्कपाद प्रति भारत संघ व अन्य में पारित आदेश दिनांक 12.12.1996 में परिभाषित किया है। अर्थात वह समस्त भूमि, जो शब्दकोष के अनुसार वन है, सरकारी अभिलेखों में वन के रूप में दर्ज है अथवा वन के रूप में मान्यता प्राप्त है, चाहे उक्त पर सरकार का स्वामित्व हो या निजी व्यक्ति का, वन मानी जायगी और उसके किसी भी गैर वानिकी प्रयोग से पूर्व वन संरक्षण अधिनियम, 1980 के प्राविधान के अन्तर्गत केन्द्र सरकार की पूर्वानुमति अनिवार्य होगी।

भवदीय,

(राजीव गुप्ता)
प्रमुख सचिव

संख्या : 823(1)/X-3-2011, तददिनांकित।

प्रतिलिपि : निम्नलिखित को सूचनार्थ व आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित :–

1. सचिव, भारत सरकार, पर्यावरण एवं वन मंत्रालय, सी0जी0ओ0 कॉम्प्लेक्स, लोदी रोड, नई दिल्ली।
2. प्रमुख सचिव, मा0 मुख्यमंत्री, उत्तराखण्ड शासन।
3. समस्त प्रमुख सचिव/सचिव, उत्तराखण्ड शासन।
4. स्टाफ अफसर, मुख्य सचिव, उत्तराखण्ड शासन।
5. प्रमुख वन संरक्षक, वन्य जीव/मुख्य वन्य जीव प्रतिपालक, उत्तराखण्ड।
6. प्रमुख वन संरक्षक, वन पंचायत, उत्तराखण्ड।
7. प्रमुख वन संरक्षक, परियोजनाऐं, उत्तराखण्ड।
8. प्रबन्ध निदेशक, उत्तराखण्ड वन विकास निगम, देहरादून।
9. आयुक्त गढ़वाल/कुमाऊं मण्डल, उत्तराखण्ड।
10. समस्त अपर प्रमुख वन संरक्षक, उत्तराखण्ड।
11. समस्त मुख्य वन संरक्षक, उत्तराखण्ड।
12. समस्त वन संरक्षक, उत्तराखण्ड।
13. समस्त जिलाधिकारी, उत्तराखण्ड।
14. समस्त प्रभागीय वनाधिकारी, उत्तराखण्ड।
15. समस्त मुख्य विकास अधिकारी, उत्तराखण्ड।
16. निदेशक, सूचना विभाग, उत्तराखण्ड।
17. निदेशक, एन0आई0सी0, उत्तराखण्ड।

आज्ञा से,

(अर्जुन सिंह)
अपर सचिव

संलग्नक-3

आदेश.

राजस्व अनुभाग–2 उत्तराखण्ड शासन देहरादून के शासनादेश संख्या–1887/XVIII (II)/2015–18(169)/2015 दिनांक 30.07.2015 एवं वित्त (वे.आ.–सा.नि.) अनुभाग–7 के शासनादेश संख्या–111/XXVIII(7)50(39)–15/2015 दिनांक 09.07.2015 में निहित प्राविधानों के आधार पर जनपद पिथौरागढ़, तहसील बेरीनाग अन्तर्गत रीठा रैतोली से मुवानी तक मोटर मार्ग निर्माण हेतु ग्राम **रैतोली** पट्टी खितोली के गैर ज.वि. खतौनी खाता संख्या–11 श्रेणी 9(3)ड़ बंजर काबिल आवाद के खेत नम्बर 724 रकवा 0.031 है0, 726 रकवा 0.050 है0, 762 रकवा 0.025 है0, 820 रकवा 0.030 है0, 821 रकवा 0.031 है0, 822 रकवा 0.050 है0, 823 रकवा 0.080 है0, 871 रकवा 0.006 है0, 880 रकवा 0.005 है0, 914 रकवा 0.040 है0, 934 रकवा 0.030 है0, 962 रकवा 0.005 है0, 989 रकवा 0.030 है0, 1002 रकवा 0.031 है0, 1003 रकवा 0.026 है0, 3082 रकवा 0.003 है0, 3083 रकवा 0.048 है0, 3099 रकवा 0.020 है0, 3215 रकवा 0.040 है0, 3227 रकवा 0.005 है0, 3317 रकवा 0.010 है0, 3355 रकवा 0.003 है0, 3374 रकवा 0.146 है0, 3388 रकवा 0.160 है0 कुल 24 खेत रकवा 0.905 है0 तथा खाता संख्या–22 श्रेणी–10(4) बंजर नाकाबिल आवाद के खेत नम्बर 3326 रकवा 0.010 है0, 3405 रकवा 0.005 कुल 02 खेतों की 0.015 है0 इस प्रकार उक्त दो खातों के कुल 26 खेतों की 0.920 है0 राज्य भूमि को वित्त अनुभाग–3 के शासनादेश संख्या–260/वित्त अनुभाग–3/002 दिनांक 15.02.2002 के प्राविधानों तथा जिला योजना की प्रशासनिक स्वीकृति दिनांक 29.07.2012 के क्रम में निम्न लिखित शर्तो/प्रतिबन्धों के अधीन लोक निर्माण विभाग उत्तराखण्ड को निःशुल्क हस्तान्तरण की स्वीकृति प्रदान की जाती है।

1. भूमि पर कोई धार्मिक अथवा ऐतिहासिक महत्व की इमारत न हो।
2. जिस परियोजना के लिए भूमि हस्तान्तरित की जा रही है वह एक अनुमोदित परियोजना हो और उसके लिए शासन से सहमति प्राप्त हो चुकी है।
3. हस्तान्तरित भूमि यदि प्रस्तावित कार्य से भिन्न प्रयोजन के लिए उपयोग की जाये तो उसके लिए मूल विभाग से पुनः अनुमोदन प्राप्त करना होगा।
4. यदि भूमि की आवश्यकता न हो या 03 वर्षो तक हस्तान्तरित भूमि प्रस्तावित कार्य के लिए उपयोग में नही लायी जाती है तो वह मूल विभाग में स्वतः ही निहित हो जायेगी।
5. जिस प्रयोजन हेतु भूमि हस्तान्तरित की जा रही है उससे भिन्न किसी अन्य प्रयोजन हेतु किसी अन्य व्यक्ति, संस्था, समिति अथवा विभाग आदि को मूल विभाग की सहमति के बिना हस्तान्तरित नही की जायेगी।
6. जिस प्रयोजन हेतु भूमि आवंटित की जा रही है उसकी पूर्ति के उपरान्त यदि भूमि अवशेष पड़ी रहती है, तो मूल विभाग को उसे वापस लेने का अधिकार होगा।
7. प्रश्नगत भूमि पर वन संरक्षण अधिनियम–1980 के प्राविधान लागू होने की दशा में भूमि के उपयोग का परिवर्तन गैर वानिकी कार्य हेतु तभी अनुमनय होगा जब उक्त अधिनियम के अन्तर्गत नियत प्राधिकारी से अनुमति प्राप्त कर ली जायेगी।
8. प्रश्नगत नॉन जेड.ए. भूमि आवंटन के पूर्व जमीदारी विनाश एवं भूमि व्यवस्था अधिनियम की धारा–132 के समकक्ष एवं अन्य सुसंगत प्राविधानों का अनुपालन उप जिलाधिकारी द्वारा सुनिश्चित किया जायेगा।
9. इस संबंध में सिविल अपील संख्या–1132/2011(एस.एल.पी.)/सी संख्या–3109/2011 श्री जगपाल सिह एवं अन्य बनाम पंजाब राज्य एवं अन्य तथा सिविल अपील संख्या–436/2011@SLP (C) N0.20203/2007 झारखण्ड राज्य व अन्य बनाम पाकुर जागरण मंच व अन्य में मा0 सर्वोच्च न्यायालय के आदेश दिनांक जनवरी 2011 एवं अन्य संगत निर्देशों का भी अनुपालन सुनिशचित किया जायेगा।

क्रमशः.....02 पर/

10. आवंटन की अवधि समाप्त होने अथवा उपरोक्त शर्तो के बिन्दु संख्या—01 से 09 में से किसी भी शर्त का उल्लंघन होने की स्थिति में प्रश्नगत भूमि निर्माण सहित राजस्व विभाग में निहित हो जायेगी, जिसके लिए कोई प्रतिकर देय नही होगा।

अतः उक्तनुसार स्वीकृत भूमि का सीमांकन कर याचक विभाग के नाम हस्तान्तरण एवं नामांन्तरण की कार्यवाही शीघ्र सुनिश्चित की जाय।

दिनांक नवम्बर 20, 2017

(सी0 रविशंकर)
जिलाधिकारी,पिथौरागढ़।

कार्यालय जिलाधिकारी पिथौरागढ़।

संख्या—315 /सात—8 /2017—18 दिनांक नवम्बर 29, 2017

प्रतिलिपि निम्नांकित को सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित—

1. सचिव, लोक निर्माण विभाग, उत्तराखण्ड शासन देहरादून।
2. उप जिलाधिकारी बेरीनाग।
3. अधिशासी अभियन्ता, लोक निर्माण विभाग बेरीनाग।
4. तहसीलदार बेरीनाग को इस आशय से प्रेषित कि प्रश्नगत भूमि का सीमांकन कर प्रस्तावक विभाग के नाम हस्तान्तरण एवं नामान्तरण उपरान्त अनुपालन आख्या इस **कार्यालय को उपलब्ध कराना सुनिश्चित करें,** खसरे की प्रति संलग्न कर प्रेषित की जा रही है।

(सी0 रविशंकर)
जिलाधिकारी,पिथौरागढ़।

संलग्नक-4

परियोजना का नाम - *जिला योजना के अन्तर्गत जनपद पिथौरागढ के विकास खण्ड बेरीनाग में रीठा रैतोली से मुवानी तक मो0मार्ग का विस्तार लम्बाई 3.00 किमी0*

संयुक्त निरीक्षण रिपोर्ट

आज दिनॉक 31–01–17 को लोक निर्माण विभाग बेरीनाग द्वारा जिला योजना के अर्न्तगत जनपद पिथौरागढ के विकास खण्ड बेरीनाग में रीठा रैतोली से मुवानी तक मोटर मार्ग का विस्तार लम्बाई 3.00 कि0मी0 में बनाये जाने हेतु स्थल निरीक्षण किया गया। संयुक्त निरीक्षण में वन विभाग की ओर से श्री द्धारिका प्रसाद वन दरोगा राजस्व विभाग की ओर से श्रीमती अजन्ता दुग्ताल राजस्व उपनिरीक्षक प्रस्तावक विभाग की ओर से श्री दीप चन्द्र पाण्डे सहायक अभियन्ता एवं श्री दीपक कुमार कनिष्ट अभियन्ता स्थानीय प्रतिनिधि की ओर से श्री प्रमोद धारियाल के द्वारा प्रस्तावित मोटर मार्ग बनाने हेतु सर्व श्रेष्ठ स्थल / समरेखन के चयन हेतु भाग लिया गया संयुक्त निरीक्षण में पाया गया कि सामाजिक आवश्यकता आर्थिक मितव्ययता तथा तकनीकी आवश्यकता की दृष्टि से समरेखन / स्थल सर्वथा उपयुक्त है। समरेखन में किसी भी प्रजाति का कोई भी वृक्ष प्रभावित नहीं हो रहा है। समरेखन वृक्ष विहीन है। मोटर मार्ग के निर्माण में 0.92 है0 सिविल भूमि एवं 1.78 है0 नाप भूमि प्रभावित हो रहीं है। इस प्रकार कुल 2.70 हे0 भूमि मोटर मार्ग निमार्ण में प्रभावित हो रही है।

सहायक अभियन्ता
अ0ख0लो0नि0वि0बेरीनाग
सहायक अभियन्ता
अस्थाई खण्ड लो0 नि0 वि0
बेरीनाग(पिथौरागढ)

अधिशासी अभियन्ता
अ0ख0लो0नि0वि0बेरीनाग
अधिशासी अभियन्ता
अस्थाई खण्ड, लो0नि0वि0
बेरीनाग (पिथौरागढ)

प्रमोद कुमार

प्रधान
ग्राम पंचायत रैतोली
... बेरीनाग, पिथौरागढ
प्रमोद चन्द्र धारियाल

राजस्व उप निरीक्षक
पट्टी......
तहसील......
जिला-पिथौरागढ (उत्तराखण्ड)

वनक्षेत्राधिकारी
बेरीनाग

उपजिलाधिकारी
बेरीनाग

संलग्नक-4

परियोजना का नाम - *जिला योजना के अर्न्तगत जनपद पिथौरागढ के विकास खण्ड बेरीनाग में रीठा रैतोली से मुवानी तक मो0मार्ग का विस्तार लम्बाई 3.00 किमी0*

समरेखन वृक्ष विहीन होने का प्रमाण पत्र

प्रमाणित किया जाता है कि जिला योजना के अर्न्तगत जनपद पिथौरागढ के विकास खण्ड बेरीनाग में रीठा रैतोली से मुवानी तक मोटर मार्ग का विस्तार लम्बाई 3.00 कि0मी0 में कोई भी वृक्ष किसी भी प्रजाति का प्रभावित नहीं हो रहा है। संयुक्त निरीक्षण में प्रस्तावक विभाग, राजस्व विभाग एवं वन विभाग के प्रतिनिधि द्वारा इसकी पुष्टि कर ली गई है। अतः समरेखन वृक्ष विहीन है।

प्रतिनिधि प्रस्तावक विभाग	प्रतिनिधि वनविभाग	प्रतिनिधि राजस्व विभाग

सहायक अभियन्ता
अस्थाई खण्ड लो0 नि0 वि0
बेरीनाग(पिथौरागढ़)

अधिशासी अभियन्ता
अस्थाई खण्ड, लो०नि०वि०
बेरीनाग (पिथौरागढ़)

वनक्षेत्राधिकारी
बेरीनाग

तहसीलदार
बेरीनाग

उपजिलाधिकारी
बेरीनाग
जिला पिथौरागढ़

संलग्नक-5

संख्या :8167/III(2)/18-15(सामान्य)/2018

प्रेषक,

एस0एस0 टोलिया,
संयुक्त सचिव,
उत्तराखण्ड शासन।

सेवा में,

प्रमुख अभियन्ता,
लोक निर्माण विभाग,
उत्तराखण्ड, देहरादून।

लोक निर्माण विभाग-2 देहरादूनः दिनांक : 31 दिसम्बर, 2018

विषयः लोक निर्माण विभाग के अन्तर्गत मोटर मार्गों/सेतुओं के निर्माण की योजना/प्रस्ताव तैयार किये जाने हेतु नीति का प्रख्यापन।

महोदय,

उपर्युक्त विषयक मुझे यह कहने का निदेश हुआ है कि लोक निर्माण विभाग के अन्तर्गत मोटर मार्गों/सेतुओं के निर्माण की योजना/प्रस्ताव तैयार किये जाने तथा लोक निर्माण विभाग के अन्तर्गत विभागीय वार्षिक आय-व्ययक में प्राविधानित बजट को विभिन्न योजनाओं/मदों में विभाजित किये जाने के उद्देश्य से सम्यक विचारोपरान्त एतद्द्वारा निम्नवत नीति तत्काल प्रभाव से लागू की जाती हैं :-

(i) राज्य मार्गों, मुख्य जिला मार्गों एवं अन्य जिला मार्गों के मानकानुसार नवीनीकरण हेतु वर्तमान स्थिति के सापेक्ष लगभग 25% धनराशि पृथक से प्रत्येक वार्षिक बजट में प्राविधानित की जाय।

(ii) सड़क सुरक्षा हेतु वार्षिक बजट के आकार की 5% एवं पुलों के निर्माण तथा रख-रखाव के लिये वार्षिक बजट के आकार की 15% धनराशि वार्षिक बजट में प्राविधानित की जाय।

(iii) वार्षिक बजट की शेष धनराशि लगभग 55% नवनिर्माण एवं ग्रामीण मार्ग/हल्का वाहन मार्ग/वार्षिक अनुरक्षण के लिए प्राविधानित की जाय।

(iv) राज्य के पर्वतीय क्षेत्रों की भौगोलिक परिस्थिति, भूगर्भीय संरचना तथा वन एवं पर्यावरण के दृष्टिगत मार्ग से 100 मीटर की ऊर्ध्वाधर (Vertical) दूरी पर स्थित ग्राम को मोटर मार्ग से स्वतः ही संयोजित माना जाय।

(v) जिन ग्रामों/आबादियों को किसी न किसी मार्ग से सड़क संयोजकता पूर्व से ही सुलभ हो, उन ग्रामों/आबादियों को अतिरिक्त/दोहरी मार्ग संयोजकता सामान्यतः प्रदान न की जाय।

(vi) राज्य के सीमित वित्तीय संसाधनों को देखते हुये 05 किमी0 से अधिक लम्बाई के मोटर मार्गों को स्वीकृति हेतु द्वितीय चरण में प्रस्तावित न किया जाय, वरन् अधिक लम्बाई वाले ऐसे मोटर मार्गों को एक एक करके (One by one) विभिन्न चरणों में स्वीकृति प्रदान की जाय।

(vii) ऐसे मार्गों को, जो कि राज्य मार्ग या अन्य जिला मार्ग की श्रेणी में नही है तथा जिनमें प्रतिदिन यातायात 400 भारी वाहन से कम हैं, को बी.एम./एस.डी.बी.सी. द्वारा न किया जाय।

(viii) समस्त आबादी वाले भागों के मुख्य मार्गों में निर्माण हेतु edge to edge ब्लैक टॉप/इन्टरलॉकिंग सी0सी0 टाईल्स अथवा Brick on Edge तथा पक्की नाली निर्माण का प्राविधान अवश्य रखा जाय।

क्रमशः.......पृष्ठ 2 पर

संलग्नक-5

(ix) मुख्यमंत्री आन्तरिक सम्पर्क योजना के तहत 500 मी0 से अधिक लम्बाई एवं 4.25 मी0 से अधिक चौडाई के मोटर मार्गों तथा 20 मीटर से अधिक लम्बाई के सेतुओं के निर्माण हेतु मा0 विधायकों की प्राथमिकता वाले प्रस्तावों को लिया जायेगा। 02 लेन से कम चौडाई वाले मार्गों को सी0सी0 के स्थान पर इन्टरलॉकिंग टाईल्स से किया जाय, जो M-40 से कम नहीं होगी।

(x) MORTH के परिपत्र संख्या : NH-15017/28/2018-P&M दिनांक 23.03.2018 के अनुसार पहाड़ी क्षेत्रों में 3000 PCUs प्रतिदिन से अधिक परन्तु 8000 PCUs से कम यातायात होने पर Intermediate lane(5.50 m) का प्राविधान, 10000 से अधिक PCUs यातायात होने पर 02 लेन अर्थात 07मी0 कैरिज वे का निर्माण एवं 10000 से अधिक **PCUs तथा, 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष से अधिक Traffic Growth पर 07 मी0 कैरिज वे Paved Shoulder** के साथ मार्ग निर्माण का प्राविधान किया जाय।

(xi) नये मोटर मार्गों के लिए सामान्य अनुरक्षण कार्यों हेतु कार्य समाप्ति के **defect liability period** सहित 03 वर्ष तक के लिये अनुबन्ध में ही यह प्राविधान कर दिया जाए कि मोटर मार्गों का अनुरक्षण भी सम्बन्धित ठेकेदार द्वारा प्रथम वर्ष हेतु कुल लागत का 0.5 प्रतिशत, द्वितीय वर्ष हेतु कुल लागत का 1.00 प्रतिशत तथा तृतीय वर्ष हेतु कुल लागत का 1.5 प्रतिशत की दरों पर किया जाय। इस अवधि में सामान्य अनुरक्षण मद से कोई धनराशि आवंटित नहीं की जायेगी।

(xii) पैदल/झूला सेतुओं के निर्माण में Carriage way की चौड़ाई 1.80 मी0 तक सीमित रखी जाय। ग्रामीण भागों में नदी पर 02 किमी0 से कम दूरी पर दूसरा सेतु निर्मित न किया जाय।

(xiii) सामान्यतः Single lane में निर्मित होने वाले Steel bridges के अन्तर्गत 57 मी0 स्पान तक Modular bridges का निर्माण किया जाय, जिन्हें कि भविष्य में आवश्यकता पडने पर Two lane अथवा किसी भी सीमा तक Multi lane में विस्तारित किया जा सके।

(xiv) प्रदेश में रू0 10.00 करोड़ से अधिक लागत तथा 60 मी0 से अधिक स्पान के सेतुओं को E.P.C. (Engineering Procurement Construction) Mode के माध्यम से करवाया जाय। विश्व बैंक परियोजनाओं के लिये यह प्राविधान उनकी सहमति पर ही लागू होंगे अन्यथा नहीं।

(xv) लोक निर्माण विभाग के अन्तर्गत पूर्व में स्वीकृत ऐसे निर्माण कार्यों, जिनकी वनभूमि की स्वीकृति विलम्ब से प्राप्त होने, स्थानीय स्तर पर विवाद होने या अन्य कारणों से श्रमिक/सामग्री की दरों में अत्यधिक वृद्धि होने के फलस्वरूप पूर्व स्वीकृत लागत में कार्य पूर्ण किया जाना सम्भव न हो, की पुनरीक्षित स्वीकृति को प्राथमिकता प्रदान की जाय।

2. कृपया उपरोक्त निर्देशों का कड़ाई से अनुपालन सुनिश्चित किया जाय।

3. **यह आदेश वित्त अनुभाग–2 के अशासकीय संख्या–378/XXVII/(2)/2018 दिनांक 31 दिसम्बर, 2018 में प्राप्त उनकी सहमति से जारी किये जा रहे हैं।**

भवदीय

(एस0एस0 टोलिया)
संयुक्त सचिव

क्रमशः........पृष्ठ 3 पर

संख्या : 9167 / II(2) / 18(सामान्य) / 2018 तद्दिनांकित।

प्रतिलिपि:- निम्नांकित को सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित:-

1. मुख्य सचिव, उत्तराखण्ड शासन।
2. महालेखाकार (लेखा प्रथम), ओबराय मोटर्स बिल्डिंग, माजरा देहरादून।
3. समस्त अपर मुख्य सचिव / प्रमुख सचिव / सचिव, उत्तराखण्ड शासन।
4. सचिव, मा0 मुख्यमंत्री, उत्तराखण्ड शासन।
5. आयुक्त, गढ़वाल / कुमायूँ मण्डल पौड़ी / नैनीताल।
6. समस्त जिलाधिकारी, उत्तराखण्ड।
7. समस्त मुख्य अभियन्ता, लोक निर्माण विभाग, उत्तराखण्ड।
8. समस्त अधीक्षण / अधिशासी अभियन्ता, लोक निर्माण विभाग, उत्तराखण्ड।
9. लोक निर्माण अनुभाग-1 / 3, उत्तराखण्ड शासन।
10. निदेशक, राष्ट्रीय सूचना केन्द्र, उत्तराखण्ड देहरादून।
11. कार्यालय प्रति / गार्ड फाईल।

आज्ञा से,

(एस0एस0 टोलिया)
संयुक्त सचिव

कार्यालय मुख्य अभियन्ता,
लो० नि० विभाग, अल्मोड़ा

पत्रांक: 83 / 101 यातायात(I)-आयोजन/2018 दिनांक: 01.01.2019

[illegible] अधिशासी अभियंता, [illegible] / [illegible] वृत्त, लो० नि० वि० अल्मोड़ा / [illegible] को सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित, [illegible] को अपने स्तर से [illegible] करें।

प्रति - [illegible] / [illegible], [illegible] कार्यालय, [illegible]

प्रति - [illegible], क्षेत्रीय कार्यालय [illegible] अल्मोड़ा

महत्वपूर्ण / आवश्यक

01/01/2019

लो० नि० विभाग, अल्मोड़ा

प० सं० 32 / यात० - अल्मोड़ा दि० 5/1/2019

प्रतिलिपि:- अधि० अभि० [illegible] को निर्देशानुसार आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित।

अधिशासी अभियन्ता
[illegible] अल्मोड़ा।

Decks of small cross drainage structures (culverts and minor bridges) should follow the same profile as the flanking road section without any break in the grade line.

2.11.1. Gradient : The rate of rise or fall with respect to the horizontal along the length of road expressed as ratio or a percentage is termed as the "gradient". Gradient should be carefully selected keeping in view the design speed and terrain. Various levels of gradients which are generally adopted for roads are as given below:

(a) **Ruling gradient:** It is a gradient, which in the normal course must never be exceeded in any part of road.

(b) **Limiting gradient:** It is a gradient steeper than the ruling gradient, which may be used, in restricted lengths where keeping within the ruling gradient is not feasible.

(c) **Exceptional gradient:** It is a gradient steeper than the limiting gradient, which may be used in short stretches only in extraordinary situation.

Gradient upto the 'ruling gradient' may be used as a normal course in design. The 'limiting gradients' may be used where the topography of a place compels this or where the adoption of gentler gradients would involve additional cost. In such case also, the length of continuous grades steeper than the ruling gradients should be as short as possible.

'Exceptional gradients' are meant to be adopted only in very difficult situations and for short length not exceeding 100 m at a stretch. In mountainous and steep terrain, successive stretches of exceptional gradients must be separated by a minimum length of 100 m having gentler gradients. Recommended gradient for different classes of terrain except at hair-pin bends are given in Table 2.19. The rise in elevation over a 2 km length shall not exceed 100 m in mountainous terrain and 120 m in steep terrain. In hilly terrain, gradient should be such that it can be negotiated with the least change of gears by heavier vehicles to save time and operation cost.

TABLE 2.19. RECOMMENDED GRADIENTS FOR DIFFERENT TERRAIN CONDITIONS

Terrain	Ruling Gradient	Limiting Gradient	Exceptional Gradient
Plain and rolling	3.3 Per cent (1 in 30)	5 Per cent (1 in 20)	6 Per cent (1 in 16.7)
Mountainous terrain and steep terrain having elevation more than 3,000 m above the mean sea level	5 Per cent (1 in 20)	6 Per cent (1 in 16.7)	7 Per cent (1 in 14.3)
Steep terrain having elevation more than 3,000 m above the mean sea level	6 Per cent (1 in 16.7)	7 Per cent (1 in 14.3)	8 Per cent (1 in 12.5)

In the plain area, as the road is used by slow moving bullock carts and motor vehicles, gradient adopted should be such that it will not have adverse effect on bullock cart traffic.

2.11.2. Grade compensation at curves : At horizontal curves, the gradients should be eased by an amount known as the 'Grade Compensation' which is intended to offset the requirement of extra tractive effort at curves. This may be calculated from the following formula:

Grade compensation (per cent) = $(30 + R)/R$

Subject to a maximum of $75/R$, where R is radius of the curve in meters.

Since grade compensation is not necessary for gradients flatter than 4 per cent, while compensation of the grady they need not be eased beyond 4 per cent.

संलग्नक-6

IRC:52-2019

$$R = \frac{\text{Chord}^2}{8\ \text{Offset}}$$

6.9 Vertical Alignment

6.9.1 General

6.9.1.1 Broken-back grade lines, i.e. two vertical curves in the same direction separated by a short tangent, shall be avoided due to poor appearance, and preferably replaced by a single curve.

6.9.1.2 Decks of small cross-drainage structures (i.e. culverts and minor bridges) shall follow the same profile as the flanking road section, with no break in the grade line.

6.9.1.3 Recommended gradients for different terrain conditions, except at hair-pin bends, are given in **Table 6.12.**

Table 6.12 Recommended Gradients for Different Terrain Conditions

Classification of Gradient	Mountainous Terrain and Steep Terrain more than 3000 m above MSL	Steep terrain up to 3000 m height above MSL
Ruling Gradient	5% (1 in 20.0)	6% (1 in 16.7)
Limiting Gradient	6% (1 in 16.7)	7% (1 in 14.3)
Exceptional	7% (1 in 14.3)	8% (1 in 12.5)

6.9.1.4 Gradients up to the 'ruling gradient' may be used as a matter of course in design.

6.9.1.5 The 'limiting gradients' may be used where the topography of a place compels this course or where the adoption of gentler gradients would add enormously to the cost. In such cases, the length of continuous grade steeper than the ruling gradient shall be as short as possible.

6.9.1.6 'Exceptional gradients' are meant to be adopted only in very difficult situations and for short lengths not exceeding 100 m at a stretch. Successive stretches of exceptional gradients must be separated by a minimum length of 100 m having gentler/flatter gradient.

6.9.1.7 The cumulative rise/fall in elevation over 2 km length shall not exceed 100 m in mountainous terrain and 120 m in steep terrain.

6.9.1.8 *Escape lane:* Where long, continuous descending grades exist or where topographic and location controls require such grades on new alignment for a length of 2 kms or more, the design and construction of an emergency escape ramp at an appropriate location with an interval of about 2 kms is desirable for the purpose of slowing and stopping an out-of-control vehicle away from the main traffic stream. These lanes may be useful in bringing the vehicles to halt in case of emergency due to brake failure. The lanes are constructed with reverse gradients to provide deceleration of vehicles with arrester bed suitably located. Specific guidelines for the design of escape lanes are lacking at this time. However, guiding principle for design and layout of escape lane as per AASHTO practice is appended (**Appendix-3**).

6.9. Vertical Alignment

6.9.1. General

6.9.1.1. Broken-back grade lines, i.e. two vertical curves in the same direction separated by a short tangent, should be avoided due to poor appearance, and preferably replaced by a single curve.

6.9.1.2. Decks of small cross-drainage structures (i.e. culverts and minor bridges) should follow the same profile as the flanking road section, with no break in the grade line.

6.9.1.3. Recommended gradients for different terrain conditions, except at hair-pin bends, are given in Table 6.11.

Table 6.11. Recommended Gradients for Different Terrain Conditions

Classification of Gradient	Mountainous terrain and steep terrain more than 3000 m above MSL	Steep terrain upto 3000 m height above MSL
Ruling Gradient	5% (1 in 20.0)	6% (1 in 16.7)
Limiting Gradient	6% (1 in 16.7)	7% (1 in 14.3)
Exceptional	7% (1 in 14.3)	8% (1 in 12.5)

6.9.1.4. Gradients upto the 'ruling gradient' may be used as a matter of course in design.

6.9.1.5. The 'limiting gradients' may be used where the topography of a place compels this course or where the adoption of gentler gradients would add enormously to the cost. In such cases, the length of continuous grade steeper than the ruling gradient should be as short as possible.

6.9.1.6. 'Exceptional gradients' are meant to be adopted only in very difficult situations and for short lengths not exceeding 100 m at a stretch. Successive stretches of exceptional gradients must be separated by a minimum length of 100 m having gentler/flatter gradient.

6.9.1.7. The cumulative rise/fall in elevation over 2 Km length shall not exceed 100 m in mountainous terrain and 120 m in steep terrain.

6.9.2. Grade compensation at curves

6.9.2.1. At horizontal curves, the gradients should be eased by an amount known as 'grade compensation' which is intended to offset the extra tractive effort involved at curves. This is calculated by the following formula.

$$\text{Grade compensation (per cent)} = \frac{30+R}{R} \text{ subject to}$$

maximum of 75/R where R is radius of the curve in metres. Since grade compensation is not necessary for gradients flatter than 4 per cent, when applying grade compensation correction, the gradients need not be eased beyond 4 per cent.

कार्यालय अधिशासी अभियन्ता

अस्थाई खण्ड, लो0नि0वि0, बेरीनाग (पिथौरागढ़)

उत्तराखण्ड शासन

फोन नं0 – 05964–244117 फैक्स नं0 –05964–244622 ई–मेल–eepwdberinag@rediffmail.com

पत्रांक 664 / 27सी दिनांक 25/04/2024

सेवा में,

प्रभागीय वनाधिकारी
पिथौरागढ़।

विषय : जनपद पिथौरागढ़ के विधान सभा गंगोलीहाट में रीठा रैतोली से मुवानी मोटर मार्ग लम्बाई 5 किमी0 के निर्माण हेतु 1.89 है0 वनभूमि का लोक निर्माण विभाग को हस्तान्तरण के सम्बन्ध में।

सन्दर्भः भारत सरकार का पत्रांक 8वी/यू0सी0पी0/06/09/2021/एफ0सी0/1084 दि0 21–11–2023

महोदय,

उपरोक्त विषयक सन्दर्भित ई0डी0एस0 के अनुपालन में प्राप्त आपत्तियों का बिन्दुवार निराकरण कर निम्नवत प्रेषित है :–

क्र. सं0	मॉगी गई सूचना	उत्तर
1	इस कार्यालय के पत्र दि0 22.03.2021 का जबाव तय सीमा में नहीं दिया गया। अतः राज्य शासन से अनुरोध है कि गाईड लाईन के पैरा 1.20 के अनुसार प्रस्ताव के Nature and scope पर आवश्यक Comments प्रस्तुत करने का कष्ट करें।	प्रश्नगत मोटर मार्ग ग्राम रैतोली से प्रारम्भ होता है। मोटर मार्ग मायल गॉव के अन्तिम छोर में 5.00 किमी0 लम्बाई में समाप्त होता है। मोटर मार्ग में ग्राम रैतोली, गुरना एवं मायल की 600 की आबादी लाभान्वित होगी। वर्तमान में ग्रामवासी लगभग 1.00 किमी0 चढ़ाई के पश्चात् मोटर मार्ग तक पहुॅचते है। उक्त मोटर मार्ग निर्माण से क्षेत्र की जनता तहसील मुख्यालय एवं विकास खण्ड मुख्यालय बेरीनाग से जुड जायेगी। ग्रामीणों को स्कूल, बैंक, स्वास्थ्य की सुविधा उपलब्ध हो पायेगी। स्थानीय उत्पाद हैतु बाजार उपलब्ध हो पायेगा। उक्त मार्ग निर्माण से भविष्य में बेरीनाग तहसील एवं ब्लॉक मुख्यालय से जिला पिथौरागढ़ की दूरी लगभग 20 से 22 किमी0 कम हो जायेगी। अतः मार्ग निर्माण जनहित में मार्ग है।
2	यद्यपि राज्य सरकार द्वारा ये अवगत कराया गया है कि जिलाधिकारी के आदेश के अनुसार कुछ भाग पर मार्ग निर्माण किया गया है किन्तु आदेश में उल्लिखित भू–भाग के Status 9 (3) ड़ से ये दर्शित होता है कि मार्ग निर्माण से पूर्व FCA 1980 के अन्तर्गत मंजूरी ली जानी चाहिए थी। जो नहीं दी गई अतः ये FCA 1980 के प्रावधानों का उल्लंघन है। अतः आपसे अनुरोध है कि तद्नुसार प्रभागीय वनाधिकारी से 3A &3B में आवश्यक कार्यवाही कर सूचित करने का कष्ट करें।	उत्तराखण्ड शासन वन एवं प्रर्यावरण अनुभाग –3, देहरादून के पत्र सं0 866/ X-3 -2011/8 (21)/2010 दि0 28–09–2011 द्वारा अधिसूचना जारी गई थी कि राज्यपाल महोदय द्वारा भारतीय वन अधिनियम 1878 की धारा –28 के अधीन जारी अधिसूचना सं0 869 एफ/638 दि0 17–10–1893 को विखण्डित कर दिया गया है **(प्रति संलग्न, संलग्नक –1)** इसी क्रम में प्रमुख सचिव, उत्तराखण्ड शासन, वन एवं पर्यावरण, अनुभाग –3, देहरादून के पत्रांक 883(1)/ X-3 -2011 दि0 04 अक्टूबर 2011 के क्लाज –4 के उपक्लाज 1 एवं –2 में यह स्पष्ठ किया गया है कि – क्लाज –4 (1) अधिसूचना सं0 869 एफ/638 दि0 17–10–1893 जिसके अन्तर्गत तत्समय गढ़वाल, अल्मोड़ा व नैनीताल जिले के नैनीताल सब–डिवीजन के गॉवों की ऐसी बेनाप वन तथा बंजर भूमि जो आरक्षित वन में सम्मिलित नहीं थी, को रक्षित वन घोषित किया गया था, को अधिसूचना सं0 866/ X-3 -2011/8 (21)/2010 दि0 28–09–2011 द्वारा विखण्डित किये जाने के उपरान्त अब प्रभावी नहीं है।

क्रमशः 2

क्र. सं0	मॉगी गई सूचना	उत्तर
		क्लाज –4 (2) अधिसूचना सं0 869 एफ/638 दि0 17–10–1893 के विखण्डित होने पर उक्त से आच्छादित भूमि अब 'रक्षित वन' नहीं है और 'रक्षित वन' से सम्बन्धित भारतीय वन अधिनियम 1927 के प्राविधान भूमि पर लागू न होंगे **(प्रति संलग्न, संलग्नक –2)** उक्तानुसार तत्समय प्रचलित दिशानिर्देशों के अनुरूप जिलाधिकारी पिथौरागढ़ द्वारा अपने आदेश सं0 395 /7–8/2017 –18 दि0 29–11–2017 द्वारा इस विभाग को बंजर काबिल आबाद श्रेणी 9(3) ड़ की 0.92 है0 भूमि का हस्तान्तरण, प्रश्नगत मोटर मार्ग के प्रारम्भ में कुछ भाग के निर्माण हेतु किया गया था **(आदेश की प्रति संलग्न, संलग्नक –3)** भूमि के हस्तान्तरण से पूर्व वन विभाग एवं राजस्व विभाग के द्वारा भी संयुक्त निरीक्षण किया गया था, जिसमें उक्त भूमि से गुजरने वाले संरेखण का वृक्ष विहीन होने की रिपोर्ट प्रदत्त है **(प्रमाण पत्र तथा रिपोर्ट की प्रति संलग्न, संलग्नक –4)** उक्तानुसार वृहद जनहित में तत्समय प्रचलित नियमों के अनुरूप जिलाधिकारी पिथौरागढ़ द्वारा कुछ भाग पर मार्ग निर्माण किये जाने हेतु राज्य सरकार की वृक्ष विहीन भूमि, श्रेणी 9 (3) ड़ बंजर काबिल आबाद को इस विभाग को हस्तान्तरित किया गया था। अतः जो भी कार्य तत्समय सम्पादित किया गया है। वह विधिवत् तथा नियमानुसार है।
3	ग्राम मायल पूर्व में ही दूसरी ओर से पुल से जुड़ा हुआ है। अतः मायल तक मार्ग के ले जाने की आवश्यकता प्रतीत नहीं होती है। राज्य सरकार इस सन्दर्भ में औचित्य प्रस्तुत करने का कष्ट करें।	ग्राम मायल अभी तक मोटर मार्ग से नहीं जुड़ा हुआ है। उत्तराखण्ड सरकार की सड़क नीति के अनुसार ऐसे ग्राम जो मोटर मार्ग से 100 मी0 की उर्ध्वाधर दूरी पर हों, ही जुड़े हुये माने जायेंगे **(प्रति संलग्न, संलग्नक –5)** ग्राम मायल वर्तमान में निर्मित मोटर मार्ग से 200 मी0 से अधिक उर्ध्वाधर दूरी पर है तथा रामगंगा नदी पर जो सेतु दिखाई दे रहा है वह पैदल सेतु है। इसलिए ग्राम मायल को जोड़ा जाना औचित्यपूर्ण है।
4	Existing मार्ग को ग्राम गुरना तक बढ़ा कर मानचित्र के बिन्दु सं0 9 तक ही सीमित कर regularization के लिए प्रस्तावित किया जा सकता है। राज्य सरकार इस सन्दर्भ में स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का कष्ट करें।	मार्ग को ग्राम गुरना तक ले जाना हिल रोड मैनुअल IRC:48, IRC:52, IRC:SP-20, की ज्योमैट्रिक तथा तकनीकी विशिष्टयों के अनुरूप सड़क सुरक्षा की दृष्टि से आवश्यक है **(प्रति संलग्न, संलग्नक –6)** मार्ग को बिन्दु सं0 9 तक सीमित करने में मार्ग का Grade अधिक हो जायेगा सड़क सुरक्षा के दृष्टिगत तथा Codal provision के अनुसार यह उपयुक्त नहीं होगा। इसलिए मार्ग की लम्बाई को ग्राम गुरना तक बढ़ाया गया है।

अतः अग्रिम आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित।

भवदीय

24.4.24

अधिशासी अभियन्ता

अस्थाई खण्ड, लो0नि0वि0 बेरीनाग