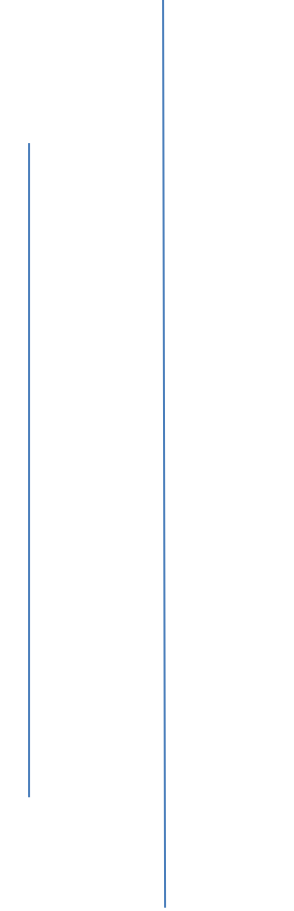


व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

प्रतिवेदन, २०७३



सिंहदरवार, काठमाडौं

फोन नं. ९७७-०१-४२००४९९

E-mail : bikashsamiti@gmail.com

URL: <http://www.can.gov.np>

सम्माननीय सभामुखज्यू,

व्यवस्थापिका-संसद, विकास समितिले नेपालको भौतिक पूर्वाधार विकास, दुर्गम क्षेत्रको सडक सञ्जाल विस्तार, स्थानीय स्तरमा हुने विकास निर्माण, चुस्त सेवा प्रवाहको प्रभावकारिता, सूचना प्रविधिको विकास, राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको द्रुत निर्माण लगायत देशको समसामायिक विषयहरूमा महत्वपूर्ण बैठकहरू राखी सरोकारवाला निकायहरूलाई सुझाव तथा निर्देशनहरू दिंदै आएको छ । नेपालमा मिति २०७२ साल वैशाख १२ गतेको विनासकारी भूकम्पपछि पुनर्निर्माणका कार्यहरूलाई प्रभावकारी बनाउने सम्बन्धमा समितिमा विज्ञ, सरोकारवाला निकाय आदि सबैसँग छलफल र परामर्श गरी आवश्यकता अनुसार छिटो भन्दा छिटो समस्या समाधान गर्दै पुनर्निर्माणमा ध्यान दिन समिति सक्रियतापूर्वक लागि रहेको छ । साथ साथै समितिको कार्यक्षेत्रसँग सम्बन्धित सरोकारका विषयहरूको प्रभावकारी कार्य सम्पादन गर्न, योजनावद्ध तवरबाट पूर्व निर्धारित समयमा कार्य सम्पन्न गर्न साथै योजना निर्माणको कार्यमा आई परेका समस्या तथा अवरोधहरूलाई तत्काल समाधान गर्न समितिले सरोकारवाला निकायहरू जस्तै: प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, राष्ट्रिय योजना आयोग, अर्थ मन्त्रालय, जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालय, वन तथा भू-संरक्षण मन्त्रालय, सहरी विकास मन्त्रालय, भूमि सुधार तथा व्यवस्था मन्त्रालय लगायतका निकायहरूसँग छलफल परामर्श र समन्वय गर्दै आवश्यक निर्देशन समेतका आधारमा समितिले कार्य सम्पादन गर्दै आएको व्यहोरा यस सम्मानित सदनमा जानकारी गराउन चाहन्छु ।

समितिले आफ्नो जिम्मेवारीभिन्न रहेका मन्त्रालयबाट सम्पादन हुने सार्वजनिक सरोकार तथा विकास निर्माणका आयोजनाहरूलाई प्रभावकारी रूपमा अगाडि बढाउन, आयोजनाहरूको निर्माणमा लामो समयसम्म हुने गरेको ढिलासुस्तीको अन्त्य गरी कार्यप्रक्रिया अगाडि बढाउन एवं कार्यान्वयन चरणमा रहेका आयोजनाहरूको छिटो छरितो कार्यसम्पादन गर्ने सम्बन्धमा तथा भूकम्प पछि भएको पुनर्निर्माणको कार्यको प्रक्रिया अगाडि बढाउन, छिमेकी राष्ट्र चीनसँग व्यापार विस्तार गर्ने सम्बन्धमा चीनको सीमाक्षेत्रसँग रहेका नाकाहरूमा भएको सडक खण्डको स्तरोन्नति तथा निर्माण गर्ने कार्य सम्पन्न गर्न, देशको सन्तुलित विकासका लागि कर्णाली करिडोर देखि हुलाकी राजमार्गको स्थलगत अवलोकन भ्रमण तथा सम्बद्ध पक्षहरूसँग अन्तरक्रिया समेत गरी निश्कर्षको आधारमा प्रतिवेदन तयार गरी कार्यान्वयन चरणमा लैजाने कार्य गर्दै आएको छ ।

सम्माननीय सभामुख महोदय,

देश राजनैतिक अस्थिरता, दृश्य, अदृश्य सिन्डिकेट प्रणाली, लक्ष्य विहीन प्रक्रियामुखी प्रशासन यन्त्र, दाता निर्भर अर्थतन्त्र जस्ता विविध समस्याहरू एवं संक्रमणको अवस्थाबाट मुक्त हुन सकेको छैन । जसले गर्दा विकास निर्माण सम्बन्धी कार्य योजनावद्ध तवरबाट थालनी भएको ६० वर्ष बितिसक्दा पनि

नेपालले पूर्वाधारको विकासमा अपेक्षित प्रगति प्राप्त गर्न सकेको छैन । समितिले सडक सञ्जालको विकास, स्थानीय पूर्वाधार तथा सूचना तथा सञ्चार क्षेत्रको विकास तथा सर्वसुलभ पहुँच अभिवृद्धि गर्ने उद्देश्यले सम्बन्धित निकायहरूलाई सहयोग गर्दै आए तापनि अपेक्षित रूपमा उपलब्धी हासिल हुन सकेको छैन । व्यवस्थापिका-संसद, विकास समितिबाट भएका बैठक, छलफल तथा अध्ययन प्रतिवेदनका विषयहरू, आवधिक योजना, वार्षिक नीति तथा कार्यक्रम तथा बजेटमा समावेश गरी अगाडि बढाउने कार्यहरू भएका छन् ।

व्यवस्थापिका-संसदको प्रभावकारीता समितिको कार्य सम्पादनको प्रभावकारितामा भर पर्छ । त्यसैले संसदको समितिहरूको कार्यसम्पादन गर्दा आपसी समन्वय गरी छलफल गर्ने र निश्चित आधारमा र मापदण्डका आधारमा विषय तयारी बैठक आयोजना गर्ने र समितिबाट निर्देशन भएका विषयवस्तुको कार्यान्वयनको अवस्थाका आधारमा पुनः बैठक आयोजना गर्न उपयुक्त देखिन्छ । देशको पूर्वाधार निर्माण समयमा नै सम्पादन गर्न व्यवस्थापिका तथा कार्यपालिका दुबैको क्षमता विकास गरी यी दुबै निकायको आपसी समन्वयको आधारमा कार्य सम्पादन गर्न जरुरी छ । कुनै पनि महत्वपूर्ण विषयवस्तुमा निर्देश गर्दा वा समितिको निर्णय गर्दा पर्याप्त छलफल, अध्ययन तथा कतिपय अवस्थामा स्थलगत अवलोकन समेत गर्दा समितिका निर्णय तथा निर्देशनहरू वस्तुगत अधिकारिक हुने र तिनको कार्य सम्पादन समेत सहज हुन जान्छ । कार्यपालिकाबाट पनि समितिका निर्देशन तथा निर्णयहरू आफ्नो अनुकूल तथा आवश्यकता हुँदाको अवस्थामा कार्यान्वयन गर्ने र अन्य अवस्थामा समितिबाट भएका निर्देशन वेवास्ता नगर्ने अवस्थाको अन्त्य गरी संसद र सरकारले एक आपसमा समन्वय र सहयोगको आधारमा कार्य गर्न सकेको खण्डमा मात्र देशको द्रुततर विकास सहज हुनेछ ।

सम्माननीय सभामुख महोदय,

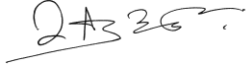
यस समिति गठनपश्चात् देशको समग्र विकासलाई केन्द्रविन्दुमा राखी विभिन्न विषयमा सघन रूपमा छलफल तथा अध्ययन गरी तिनको सही/सफल कार्यान्वयनका लागि दिइएका निर्देशनहरू/सुझावहरू, निर्देशन कार्यान्वयनको विद्यमान अवस्था, देशको विकास निर्माणमा देखिएका व्यवहारिक समस्याहरू तथा सुधारका लागि चाल्नु पर्ने कदमहरू समेत आ.व. ०७२/०७३ को यस वार्षिक प्रतिवेदनमा समावेश गरिएको व्यहोरा अनुरोध गर्न चाहन्छु । साथै यस प्रतिवेदन अवधिभरमा समितिको २६ वटा बैठक बसी करिब ७८ घण्टा छलफल भएको समेत अवगत गराउन चाहन्छु । प्रस्तुत विवरणमा स्थलगत भ्रमणको समय अवधि समावेश गरिएको छैन ।

अन्तमा, यस समितिको कार्यसम्पादनमा सहयोग पुऱ्याउनु हुने व्यवस्थापिका-संसदका सम्माननीय सभामुख महोदय, माननीय उपसभामुखज्यू, समितिका माननीय सदस्यहरू, नेपाल सरकार र सम्बन्धित मन्त्रालय, विभाग एवं निकायका पदाधिकारीहरू, व्यवस्थापिका-संसदका महासचिव, सचिवालयका सचिव र

विकास समिति सचिवालय, समितिलाई सहयोग पुर्याउनु हुने विज्ञहरू तथा समितिका काम कारवाहीका विषयमा आम नागरिकलाई सुसूचित गर्ने सञ्चार जगतलाई समेत हार्दिक धन्यवाद दिँदै, व्यवस्थापिका-संसद नियमावली, २०७३ को नियम १९५ बमोजिम यो प्रतिवेदन सम्मानित सभासमक्ष प्रस्तुत गर्दछु ।

धन्यवाद ।

मिति : २०७३।०५।०९



(रविन्द्र अधिकारी)

सभापति

विकास समिति

व्यवस्थापिका-संसद

विषय सूची

सि.नं.	विषय	पेज नं.
१.	विषय प्रवेश	१
२.	विकास निर्माणमा यस समितिको सक्रियता	३
३.	विकासमा देखिएका समस्याहरु	४
४.	विकासलाई तीव्रता दिन चाल्नु पर्ने कदमहरु	६
५.	समितिको काम कार्यवाहीको समीक्षा	८
६.	समितिका निर्देशनहरुको कार्यान्वयनको अवस्था	१२
७.	उपसंहार	१५

अनुसूची-१

८. समितिका मा० सदस्य र कर्मचारीहरुको नामावली

अनुसूची-२

९. प्रतिवेदन अवधिमा समितिबाट भएका निर्देशन तथा निर्णयहरु

अनुसूची-३

१०. प्रतिवेदन अवधिमा समितिबाट भएका स्थलगत अवलोकन भ्रमणका प्रतिवेदनहरु

व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

वार्षिक प्रतिवेदन, २०७३

१. विषय प्रवेश :

शाब्दिक अर्थमा उन्नति, समृद्धि तथा सकारात्मक परिवर्तनको अवस्थालाई विकास भनिन्छ । विकास उत्कृष्ट परिकल्पना प्राप्तीका लागि गरिने कार्यहरूको समग्र परिणाम हो । विकास संवृद्धि तिरको यात्रा हो, जुन गुणस्तरीय जीवनको उपलब्धतामा मुखरित हुन्छ । विकास हरेक राष्ट्रको लक्ष्य हो र हुनु पर्छ । करिब ६० वर्ष पहिला नेपाल जस्तै समान आर्थिक वृद्धि, उस्तै भौगोलिक अवस्था तथा जटिल राजनीतिक परिस्थितिहरू रहेका राष्ट्रहरूले त्यसका बावजुद पनि विकासको गतिलाई निकै तीव्रता दिन सफल भएको पाइन्छ । मलेसिया, दक्षिण कोरिया, सिंगापुर जस्ता मुलुकहरूले छोटो समयमा नै तीव्र आर्थिक वृद्धि हासिल गरी विकास गर्न सकिन्छ भन्ने प्रमाणित गरिसकेका छन् । स्रोत र साधनले सम्पन्न भएर पनि हाम्रो मुलुकले अझै पनि उच्च आर्थिक वृद्धिसाथ अपेक्षित विकास हासिल गर्न सकेको छैन ।

नेपालमा भएका हरेक राजनीतिक परिवर्तनको पछाडि विकास प्रमुख ध्येय तथा साध्यको रूपमा रहेको देखिन्छ । मुलुकले प्रजातन्त्र, लोकतन्त्र अनि गणतन्त्र प्राप्त गरिसक्दा पनि विकासले अपेक्षित गतिलिन नसकेको स्पष्ट छ । तसर्थ अहिलेको परिप्रेक्षमा राजनीति, राजनीतिका लागि भन्दा पनि देशको विकासका लागि केन्द्रीत हुन जरुरी छ । अब पनि राजनीतिलाई विकासमा केन्द्रीत गर्न नसके हामी धेरै पछि पर्ने सुनिश्चित नै छ । वि.सं. २०१३ सालदेखि हालसम्म विकास तथा पूर्वाधार निर्माणका लागि तेह्रौं आवधिक योजनाहरू कार्यान्वयन भइसकेको अवस्था छ । योजनावद्ध विकास प्रयासले ६ दशक पार गरिसक्दा पनि हामीले आर्थिक समुन्नतिको मार्ग फेला पार्न सकिरहेका छैनौं । विकासका लागि ६० वर्ष थोरै समय होइन, यस अवधिमा खर्च भएको अबैत बजेट पनि नेपाल जस्तो मुलुकका लागि कम महत्वपूर्ण थिएन । तर यत्तिका समय र स्रोत खर्च भएर पनि अपेक्षित विकास निर्माण हुन नसक्नु निश्चय नै दुर्भाग्यको कुरा हो । तसर्थ हालसम्म अपनाई आएका विकासका नीति/राणनीति, सिद्धान्त तथा प्रक्रियालाई समयानुकूल परिमार्जन गर्दै जान नसकेमा पुरानो परिणतिको पुनरावृत्ति मात्र हुने भएकाले यस्ता परिणामबाट शिक्षा लिदै हाम्रा समग्र कार्यप्रणालीमा सुधार गर्नु पर्ने टड्कारो आवश्यकता देखिन्छ । हालसम्म अपनाई आएका विकास सम्बन्धी सम्पूर्ण पक्षहरूको समीक्षा गर्दा भन्नुपर्ने छ कि विकासको लागि आवश्यकता देखिएका कठिबद्धविहीनता, आपसी समन्वय गरी काम गर्ने संस्कारको अभाव, कार्य अवरुद्धतामा असंवेदनशील

कर्मचारीतन्त्र, पेशागत आचरणविहीन निर्माण व्यवसायी, विकासमा परनिर्भरता लगायतका विविध कारणहरु देखिन्छन् यिनलाई सम्बोधन नगरेसम्म अपेक्षित विकास हासिल हुन नसक्ने सुस्पष्टै छ ।

विकासलाई गति प्रदान गर्न, विकास निर्माणका काममा देखिएका बाधा व्यवधानहरु, अप्ट्याराहरु निराकरण गरी आम नागरिकले महशुस हुने किसिमको दिगो विकासका पक्षमा पहरेदारी गर्नका लागि व्यवस्थापिका-संसद अन्तर्गतको यस समिति सक्रिय रही कार्यपालिकालाई सकारात्मक सहयोग गर्दै आएको छ । गरिवीको सघनता र दुश्चक्रबाट पार पाउन, स्रोत र साधनको समुचित तथा समानुपातिक वितरण गर्न वैदेशिक सहायता तथा ऋणको प्रभावकारी उपभोग गर्न, तथा विकासका लक्ष्यहरु हासिल गर्न सरकारले व्यवस्थापकीय रुपमा गर्नु पर्ने सुधारका लागि विकास समितिले निरन्तर रुपमा कार्य गर्दै आइरहेको छ ।

संसदीय शासन प्रणालीमा संसद जनप्रतिनिधिमूलक सर्वोच्च शक्तिशाली विधायिकी संस्थाको रुपमा रहेको हुन्छ । संसदले विधायिकी अधिकार प्रयोग गर्दै कार्यपालिकाको निर्माण तथा कार्यपालिका र न्यायपालिका माथि नियन्त्रण तथा सन्तुलन गर्दै विधिको शासन र सार्वजनिक उत्तरदायित्व कायम गर्ने गराउने कार्य गर्दछ । संसदले कार्यपालिकाका कामकारवाहीमाथि सिंहावलोकन (Oversight) गर्दछ । सीमित स्रोत, साधन र जनशक्तिबाट सञ्चालित योजनाहरुमाथि सुक्ष्म रुपले अध्ययन, विश्लेषण एवं समीक्षा गर्ने कार्य चुनौती पूर्ण नै देखिन्छ । वैदेशिक लगानी तथा सहायताहरुबाट सञ्चालित ठूला आयोजनाहरु प्रभावकारी रुपमा सञ्चालन गर्न माननीय सदस्यहरुलाई प्रत्यक्ष सहभागी गराउने चलन नेपालमा खासै देखिदैन । जसले गर्दा संसदको Oversight Function हुनुपर्ने जति प्रभावकारी हुन सकेको छैन । संसदको अभिन्न अंगको रुपमा वा Mini Parliament को रुपमा समितिको अवधारणा विकास भएको पाइन्छ ।

संसदीय काम कार्यवाहीको प्रभावकारिता बृद्धि गर्न र संसदको अमूल्य समयको बचत गर्ने उद्देश्यका साथ संसद भित्रबाटै संसदको अभिन्न अंगको रुपमा स्थापित संयन्त्र नै संसदीय समितिहरु हुन् । विधायिकाले सम्पन्न गर्नुपर्ने गहन र जटिल कार्यहरु संसदको पूर्ण सदनमा हुने सीमित औपचारिक, छलफल र प्रश्न उत्तरबाट मात्र पुरा हुन सक्दैनन् । तसर्थ संसदबाट सम्पन्न हुने कार्यहरुलाई प्रभावकारी एवं अर्थपूर्ण बनाई जीवन्त राख्न तथा संसदको कार्य बोझलाई कम गर्न संसदको मौलिक भूमिकामा असर नपर्ने गरी व्यवस्थापिका संसदमा विभिन्न संसदीय समितिहरु गठन भएका हुन्छन् । यी समितिहरु संसदको Helping Hands को रुपमा रहेका हुन्छन् । समितिमा व्यापक र विस्तृत छलफल हुने, दलीय ह्विप नलाग्ने, विशेषज्ञहरुको उपस्थितिका आधारमा सामूहिकरुपमा छलफल तथा बहस भै निष्कर्षमा पुग्न सकिने हुँदा यसलाई व्यवस्थापिकाको वास्तविक कार्यशाला Workshop of Parliament पनि भनिन्छ ।

संसदीय समितिहरु जनतासँग प्रत्यक्ष सरोकार राख्ने निकाय भएकोले देशको वास्तविक अवस्था, जनताको माग एवं आवश्यकता, विकास निर्माणको अवस्था आदिका बारेमा प्रत्यक्ष सम्बन्धित रहेका हुन्छन् । जनताको माग एवं आवश्यकतालाई सम्बोधन गर्न कुन-कुन स्थानमा के कस्ता विकास निर्माणका आयोजनाहरु सञ्चालन गर्न आवश्यक छ ? त्यहाँ सञ्चालन भइरहेका आयोजनाहरुको अवस्था कस्तो रहेको छ ? भन्ने कुराको बारेमा नियमित अनुगमन हुने हुँदा विकास निर्माणका कार्यहरुमा प्रभावकारिता ल्याउन संसदीय समितिको महत्वपूर्ण भूमिका रहेको हुन्छ । संसदका समितिहरुमा देशका हिमाल, पहाड र तराई/मधेश सबै क्षेत्रका जनप्रतिनिधिहरुको सहभागिता रहने हुँदा यहाँबाट गरिने छलफल, विषयको उठान आदि कुराहरु देशका सबै क्षेत्र, वर्ग, समुदायसँग सम्बन्धित रहने भएकोले समितिको छलफल, बैठक तथा निर्देशनहरुबाट देशको समानुपातिक तथा सन्तुलित विकासमा महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याउन सकिन्छ । व्यवस्थापिका-संसदका समितिहरुमा संसदको प्रभावकारिता अभिवृद्धि गर्ने, कार्यपालिकाबाट सम्पादन हुने कार्यको वृहत अनुगमन गर्ने, अनियमित कार्यको लेखाजोखा, छानवीन, अध्ययन अनुसन्धान गरी प्रतिवेदन पेश गर्ने, सरकारले दायित्वपूर्ण ढंगबाट कार्य सम्पादन गरेको छु छैन हेर्ने तथा विधि निर्माणको काममा संसदलाई बढीभन्दा बढी प्रभावकारी बनाउने जस्ता महत्वपूर्ण भूमिका रहेको हुन्छ । संसदका समितिहरुमा छलफल हुने विषयहरुलाई बढी तथ्य तथ्याङ्क र वास्तविकताका आधारमा छलफल गरी निष्कर्षमा पुग्न, जटिलभन्दा जटिल विषयहरुमा सम्बन्धित विषयका विशेषज्ञहरूसँग विचार विमर्श गरी परामर्श लिन सकिने तथा खास विषयमा विचार विमर्श राख्न चाहने प्रत्येक राजनीतिक दलका सांसदहरुको उपस्थिति गराई छलफल गरी प्राप्त निष्कर्षका आधारमा सरकारलाई निर्देशन प्रदान गरिने प्रचलन अनुसार संसदको यस समितिले सार्वजनिक विकासको प्रभावकारिता र देशको समग्र विकास व्यवस्थापनमा महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गर्दै आएको छ ।

२. विकास निर्माणमा यस समितिको सक्रियता :

विकास निरन्तर चलिरहने प्रक्रिया हो । विकासलाई गतिदिन आर्थिक संवृद्धि हासिल गर्नु अपरिहार्य हुन्छ । नेपालमा २०१३ सालदेखि योजनावद्ध विकासको सुरुवात भए तापनि जनअपेक्षा बमोजिम विकासको प्रतिफल प्राप्त हुन सकेको छैन । व्यवस्थापिका-संसदको यस विकास समितिले भन्दा २ वर्षदेखि नेपालमा भएको विकास निर्माण प्रक्रियालाई नजिकबाट नियन्त्रित आइरहेको छ । समितिको प्रमुख उद्देश्य देशको समग्र विकासमा योगदान पुऱ्याउनु नै हो । समितिले राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु, उत्तर-दक्षिण करिडोर, मेलम्ची खानेपानी आयोजना, काठमाडौँ-तराई Fast Track, निजगढ विमानस्थल, कर्णाली करिडोर, भूकम्पपछिको पुनर्निर्माण, हुलाकी राजमार्ग तथा भौतिक पूर्वाधारको क्षेत्रमा खास गरी मध्यकालीन तथा दीर्घकालिन विकास आधारशीलाहरुमा गहिरो चासो राख्दै आइरहेको छ । साथै समितिले

भौतिक पूर्वाधारको विकास निर्माणसँग सम्बन्धित आयोजनाहरूको कार्यान्वयनलाई गति दिने विविध कामकारवाही गरेको सर्वविदितै छ ।

समितिको अपेक्षा अनुरूप काम हुन नसके पनि राष्ट्रिय महत्वका आयोजनाहरू हाम्रा निर्देशनहरूबाट अवश्य पनि चलायमान भएका छन् । समितिले विकास निर्माणसँग सम्बन्धित आयोजनाहरूका बारेमा बैठक बसेर छलफल मात्र चलाइएको छैन, अवरुद्ध भएका पूर्वाधार विकासका कार्यहरूलाई स्थलगत अवलोकन गरी निर्माण प्रक्रिया आगडि बढ्न नसक्नुका कारण तथा सत्य तथ्य पहिचान गरी त्यसलाई समाधान गर्न चाल्नु पर्ने कदम समेत पहिल्याएर सरकारलाई आवश्यक सुझाव तथा निर्देशन दिदै आएको छ । पछिल्लो समय देशको दक्षिणी नाकामा अवरोधको सामना गर्नु परेपछि उत्तर तर्फको नाका सञ्चालन गर्ने सन्दर्भमा समितिले विशेष पहल गरेको थियो । जसको फलस्वरूप मैलुङ्ग-स्याफ्रुवेशी सडक-खण्ड र जोमसोम-कोरला नाकाको स्तरोन्नतिको कार्यले गति प्राप्त गरेको छ । त्यसैगरी सार्वजनिक यातायातको सहज व्यवस्थापन गर्ने सम्बन्धमा, वंगलादेश, भुटान, भारत र नेपालबीच भएको BBIN Transport Network संरचना निर्माण गर्ने सम्बन्धमा, निर्वाचन क्षेत्र विकासकोष अर्न्तगत रहेका विभिन्न परियोजनाहरूको कार्य प्रगति सम्बन्धमा, भूकम्प पश्चात्को पुनर्निर्माण सम्बन्धमा, उर्जा संकटलाई दीर्घकालीन रूपमा समाधान गर्ने सम्बन्धमा, सहरी सार्वजनिक यातायात र प्रदुषण व्यवस्थापन सम्बन्धमा, स्रोत र साधनको उपयुक्त परिचालन सम्बन्धमा, सूचना प्रविधिको क्षेत्रमा आएका परिवर्तनहरू र आम जनताका उपभोगका सम्बन्धमा, अति विकट तथा दुर्गम क्षेत्रहरूमा सूचना प्रविधिको विस्तार तथा सञ्चार उपभोगको दायरा फराकिलो बनाउने सम्बन्धमा, कलाकारहरूको रोयल्टी वितरण तथा श्रमजीवी पत्रकार हकहित सम्बन्धमा, व्यवस्थित सहरी विकास सम्बन्धमा, मेलम्ची खानेपानी आयोजनाका सम्बन्धमा, विकास निर्माणमा देखिएका विभिन्न चुनौतीहरू खास गरी जग्गाप्राप्ती, वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन, विभिन्न निकायगत तथा मन्त्रालयगत समन्वयका विषयमा समितिको यो आर्थिक वर्ष (दोस्रो प्रतिवेदनको कालखण्ड आ.व.२०७२/७३)मा समिति विशेष सक्रिय रहेको थियो । यस अवधिमा योजनाहरूका व्यावहारिक कठिनाईहरू के कस्ता रहेछन् भन्ने सन्दर्भमा समितिले विभिन्न आयोजनाहरूको स्थलगत अध्ययन, अवलोकन भ्रमण गरी विद्यमान समस्याहरूको पहिचान गर्ने तथा समाधानका लागि आवश्यक सुझावहरू दिने लगायतका कामहरू समेत सम्पन्न गरेको छ ।

३. विकासमा देखिएका समस्याहरू :

विकास समितिले अघिल्लो आर्थिक वर्षमा गरेका काम कारवाहीहरू सहितको वार्षिक प्रतिवेदन व्यवस्थापिका-संसदमा मिति २०७२ भदौ ४ मा बुझाएको थियो । उक्त प्रतिवेदनमा समेत समितिले नेपालमा विकास नहुनुका विविध कारणहरू संक्षेपमा उल्लेख गरेको थियो । यस प्रतिवेदनमा समेत विकास नहुनुका थप केही कारणहरू पहिचान गरिएको छ जुन यस प्रकार रहेका छन् :

- देशमा राजनीतिक अस्थिरता कायम रहनु,
- भूकम्पपश्चात्को पुनर्निर्माणले गति लिन नसक्नु,
- मधेश आन्दोलन तथा नाकावन्दीको असर,
- प्रतिस्पर्धात्मक क्षमताको कमी र परनिर्भरता,
- कानुनले निषेध गर्दागर्दै पनि कर्मचारीतन्त्र भित्रको अति राजनीतिकरण
- अनियन्त्रित भ्रष्टाचार,
- अन्तरमन्त्रालयगत समन्वयको अभाव,
- पर्याप्त गृहकार्य विना विकास आयोजनाहरु छनौट गरिनु,
- अनुगमन र मूल्याङ्कनमा सार्थकताको अभाव,
- भन्भटिलो खरिद प्रक्रिया,
- निर्माण व्यवसायीहरुबीच अस्वस्थ र अस्वभाविक प्रतिस्पर्धा,
- यातायात एवं विकास निर्माणसँग सम्बन्धित विभिन्न पक्षहरुमा अदृश्य एवं अस्वभाविक सिन्डिकेट,
- परनिर्भर अर्थतन्त्र,
- संवैधानिक निकायहरुमा विकासमैत्री संवेदनशीलताको अभाव,
- विकास निर्माणमा अत्याधुनिक प्रविधिको प्रयोग हुन नसक्नु (मेलम्ची खानेपानीका लागि Tunnel Boring Machine प्रविधिको प्रयोग नहुनु, भूकम्पपश्चात् पनि ढलान काट्ने मेसिन खरिद गर्ने प्रकृत्यामा सरकार उदासीन देखिनु आदि)
- विगतमा भोगेका कुनै पनि गम्भीर समस्याबाट पाठ सिक्न नसक्नु (नाकावन्दी, भूकम्प)
- स्थानीय स्तरमा जनप्रतिनिधिहरु विहीनता,
- कार्यसम्पादन सम्भौता गर्दागर्दै पनि बिना कारण आयोजना प्रमुखको बेला कुवेलामा सुरुवा हुनु,
- जोखिम उठाउने प्रवृत्तिको कमी,
- परिणामभन्दा प्रक्रियामुखी विकास निर्माण परंपरा,
- ठेक्का विक्री वा उपठेक्का गर्ने प्रचलन,
- Need Assessment बेगर परियोजनाको छनोट गरिनु
- देशमा पूर्वाधार विकासको लागि Minimum Standard Guideline को सर्वथा अभाव हुनु,
- संस्थागत संरचना र मानव स्रोतमा सामयिक सुधार गर्न नसक्नु,
- जिम्मेवार तहमा सामुहिक तत्परता एवं लज्जाबोधको अभाव
- समयमा नै परामर्शदाताको छनोट हुन नसक्नु, परामर्शदाताको दायित्वमा कडाई नरहनु ।

- नेपालको विद्यमान विकाससँग सम्बन्धित पक्षहरूमा परियोजना कार्यान्वयनको क्षमता नहुनु र क्षमता वृद्धिको लागि खासै पहल नहुनु,
- विकासप्रतिको दृढ आत्मविश्वास तथा ईच्छाशक्तिको सर्वथा अभाव आदि ।

४. विकासलाई तीव्रता दिन चाल्नु पर्ने कदमहरू :

विकासका लागि अत्यधिक रूपमा बाह्य श्रोत तथा दातामा निर्भर अर्थतन्त्रमा बसेर मध्यकालीन तथा दीर्घकालीन योजनाहरूको कार्यान्वयन गर्ने सिलसिलामा बान्छित उपलब्धि हासिल गर्नु निश्चय नै गाह्रो कुरा हो यद्यपि देश भित्रकै स्रोत लगानी हुन नसकेर वैकिङ्ग क्षेत्रमा व्यापक तरलता समेत देखिने गरेको छ । पूँजीको गतिशीलताले उत्पादकत्व बढाउने अर्थशास्त्रको सिद्धान्त नै हो । बैकमा तरलता बढ्नु, ब्याजदर घट्नु लगानीका वातावरण खासै नदेखिएको र क्रमशः खाडीकेन्द्रित रेमिट्यान्समा समेत क्रमशः गिरावट आउँदै गरेको सन्दर्भमा देशमा कसरी लगानी मैत्री वातावरण बनाउने भनेर सरकार गम्भीर हुनु पर्ने समय आइसकेको छ ।

केही ठूला आयोजनाहरू आफ्नै पूँजीमा स्वदेशी स्रोत साधन एवं जनशक्तिकै परिचालनबाट सम्पन्न गर्न सकिन्छ, भन्ने विषयको बहस पनि चल्दै आएको छ । तर यो सम्बन्धमा विस्तृत अध्ययन भने भएको पाइँदैन । तसर्थ वैदेशिक लगानीबिना ठूला आयोजनाहरू नेपालले सम्पन्न गर्न सक्दैन भन्ने कुरा पनि शतप्रतिशत सत्य हो भन्न सकिन्न । विकास निर्माणलाई तीव्रता दिन प्राथमिक आवश्यकता भनेको पूँजी, प्रविधि र सक्षम जनशक्ति नै हो । यस्ता आधारभूत कुराहरूमा सरकारको ध्यान अझै पनि यथेष्ट जान सकेको छैन । मुलुकले अझै पनि राजनीतिक अस्थिरता व्यहोरिरहेको छ । विकासप्रति राजनीतिक दलहरूको साझा अवधारणा र प्राथमिकता जनसमक्ष स्पष्ट रूपमा आइसकेको छैन । राजनैतिक दलहरूको प्रमुख उद्देश्य देशको समग्र विकासमा केन्द्रित हुनु पर्नेमा सो हुन नसकिरहेको अवस्थामा विकासलाई तीव्रता दिन कठिन नै हुन्छ । विकासप्रति कर्मचारीतन्त्र पनि त्यतीसारो समर्पित भएको देखिँदैन भने आम नागरिकहरू पनि विकासप्रति केन्द्रित भई धेरैले चासो राखेको खासै पाइँदैन ।

सरकार, राजनीतिक दलहरू, कर्मचारीतन्त्र, र आम नागरिकहरूले विकासलाई पहिलो एवं एकमात्र प्राथमिकतामा राख्ने हो भने विकासले तीव्रता पाउने कुरा सुनिश्चित नै छ । विकास समिति उल्लेखित समस्याहरूलाई समाधान गर्न दृढ संकल्पित एवं कर्तव्यनिष्ठ तरिकाबाट लागि परिरहेको छ । विकासमा देखिएका केही प्रमुख समस्याहरूलाई यस प्रतिवेदनको बुँदा नं ३ मा उल्लेख गरिसकिएको छ । उल्लेखित समस्याहरूलाई समाधान गर्न सकियो भने विकासलाई केही गति दिन सकिने अवस्था रहन्छ । विकास एक जटिल र अन्तरसम्बन्धित विषय भएकोले यसको क्रममा देखिने समस्याहरू पनि जटिल हुन सक्छन् । यद्यपि सामुहिक योगदान एवं दृढ निश्चयी संकल्पका साथ समाधान खोज्ने हो भने सरल र सहज

विकल्प प्राप्त गर्न सकिन्छ । जटिलता नै जटिलताकाबीच रुमल्लिरहेको नेपालको वर्तमान विकासलाई तीव्रता दिन देहाय बमोजिमका केही कार्यहरु तत्काल गर्नु पर्ने देखिन्छ :

- आधारभूतरूपमा नै विकासप्रति राजनीतिक दलहरुको साभा प्रतिवद्धता, समझदारी कायम हुनु पर्ने,
- सरकार परिवर्तनपश्चात् पनि पूर्व निर्धारित विकास आयोजनाहरुलाई उही गति र प्राथमिकतामा कार्यान्वयन गरिनु पर्ने,
- देशभित्रै उपलब्ध पूँजी, आर्थिक स्रोत, जनशक्ति एवं आधुनिक प्रविधिको प्रयोग गरी आयोजनाहरुको कार्यान्वयन हुन सक्ने मोडेल बनाउनु पर्ने,
- समग्र कर्मचारीतन्त्रलाई विकास केन्द्रित गराई परिचालन गर्ने, कार्य सम्पादन मूल्याङ्कन समेतमा त्यस्तो संयन्त्र बनाई कार्यान्वयन गर्ने गराउने,
- आम नागरिकहरुले पनि राजनीतिक दलहरुलाई विकास केन्द्रित दवाव दिनु पर्ने । विकास निर्माण कार्यक्रमहरुका व्यवधानहरु हटाई सफलताका साथ सम्पन्न गर्न स्थानीय रूपमा आम नागरिकहरुले चासो राखी सहयोग गर्ने वातावरण बनाउन स्थानीयलाई लाभग्राही बनाउने प्रावधानहरुको व्यवस्था गरी कार्यान्वयन अधि बढाइनु पर्ने,
- ग्रामीण आय आर्जनका विविध पाटाहरु सुदृढ गर्ने र शहरी रोजगारीका लागि आयात प्रतिस्थापन र निर्यात प्रवर्द्धनात्मक उद्योग सञ्चालन गरी यूवा वर्गलाई स्वदेशमै रोजगार बनाई राष्ट्रिय आय वृद्धि गर्ने,
- दुर्गम क्षेत्रहरुका जिल्ला सदरमुकाम समेतमा २ लेन सडक पुऱ्याई स्थानगत जडिबुटी, फलफूल तरकारी व्यापार प्रोत्साहित गरी प्राकृतिक तथा धार्मिक पर्यटन प्रवर्द्धन गर्ने,
- समानान्तर शक्ति केन्द्रका रूपमा रहेका दृश्य अदृश्य सम्पूर्ण सिन्डिकेटहरुलाई अन्त्य गरिनु पर्ने, सो का लागि सरकार मोलाहिजा र पूर्वाग्रहरहित भई कठोर रूपमा प्रस्तुत हुनु पर्ने,
- जग्गा प्राप्ती विकास निर्माणको असाध्यै बाधक तत्वको रूपमा रहेको छ । कुनै आयोजना कार्यान्वयन हुने भयो भने सम्बन्धित स्थानको जग्गाको मूल्य एकैचोटी आकासिने, मुआब्जा वितरण गर्दा आयोजनाको पूँजी धेरै खर्च हुने तथा लागत समेत बढ्न जाने जटिल समस्या समाधान गर्न सरकारले निश्चित सूचकहरुको आधारमा हरेक ठाउँको जग्गाको मूल्याङ्कन गर्नु पर्ने र सोही मूल्याङ्कनका आधारमा खरिद विक्री एवं मुआब्जा वितरण तथा जग्गा प्राप्तीको कार्य गर्नु पर्ने,
- विकास आयोजनाहरुमा सांसदहरुलाई खासै सहभागी नगराइने भएकोले विकास निर्माणका स्थानीय समस्याहरुको समाधान गर्न, स्थानीय स्वामित्व अभिवृद्धि गर्न तथा जिम्मेवारी वृद्धि गर्न विकास आयोजना/परियोजनाहरुमा सांसदहरुको सहभागितालाई सुनिश्चित गरिनु पर्ने,
- भौगोलिक रूपमा उपलब्ध स्रोत र साधनको अधिकतम प्रयोग गर्नु पर्ने,
- स्रोत र साधनको समुचित प्रयोग गरिनु पर्ने,

- निर्णय प्रक्रिया एकद्वार प्रणालीबाट हुनु पर्ने,
- आयोजनाहरूलाई कार्यान्वयन पूर्व पूरा गर्नुपर्ने सम्पूर्ण पक्षहरू जस्तै: जग्गा प्राप्ती, रुख कटान, स्थानीय स्तरमा देखिने समस्याहरू सम्बोधन गरेर मात्र कार्यान्वयनमा लैजानु पर्ने,
- राष्ट्रिय महत्वका परियोजनाहरूलाई सामुहिक तत्परताका साथ कार्यसम्पादन गरिनु पर्ने,
- परियोजनाका ठेक्काहरू निर्माण व्यवसायीहरूबीच नै खरिद विक्री गर्ने प्रचलनलाई कानुनी रूपमै नियन्त्रण गरिनु पर्ने,
- स्थानीय स्तरमा जनप्रतिनिधिहरूको अभावलाई पूरा गर्न छिटो भन्दा छिटो निर्वाचन गराइनु पर्ने,
- कर्मचारीतन्त्रको क्षमता बृद्धि गरी गुणस्तरीय कार्य सम्पादनमा ध्यान दिनु पर्ने,
- केन्द्रस्थित आयोजना केन्द्रीय अनुगमन तथा मूल्याङ्कन समितिले शीघ्र निर्णय दिने र सोको तुरुन्तै कार्यान्वयन गर्ने परिपाटी अख्तियार गर्ने,
- वन, वातावरण र अन्य निकायसँग सम्बन्धित आयोजनाहरू तर्जुमाको क्रममा नै समन्वय कायम गर्ने,
- आयोजना सम्बद्ध समुदायलाई प्रारम्भ पूर्व नै लाभहरूबारे आश्वस्त तुल्याउने,
- केन्द्रीय तथा स्थानीय अन्तरनिकायगत समन्वय कायम राख्नु पर्ने,
- समयमा नै परामर्शदाताको छनौट गरी समयबद्ध दायित्व तोक्ने गरिनु पर्ने,
- विगतका भोगाइहरूबाट पाठ सिक्दै देश विकासमा जनसाभेदारी बढाई देशवासी आफै सक्रिय हुनु पर्ने,
- काम गर्नु पूर्व नै अनियमितताको आशंका गरी परियोजना कार्यान्वयन अवरुद्ध गरिनु भन्दा काम सकेपछि अनियमितता गर्नेहरूलाई कानुन बमोजिम दण्ड सजाय गर्नु पर्ने,
- निर्माण व्यवसायी जिम्मेवार हुनु पर्ने तथा समयावधि तोकी दिगो निर्माण सुनिश्चित गर्ने ।

५. समितिको काम कार्यवाहीको समीक्षा :

दोस्रो संविधान सभाको निर्वाचनपछि गठन भएको व्यवस्थापिका-संसदको विकास समितिको हालसम्म ९४ वटा बैठक सम्पन्न भएका छन् । समितिले आफ्नो कार्य प्रारम्भ गरे पश्चात् भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय र सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयका विकास निर्माण लगायत यस क्षेत्रसँग सम्बन्धित समसामयिक विषयसँग सम्बन्धित बैठकहरू राख्दै आएको छ । समितिले भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात क्षेत्रको विकास, स्थानीय क्षेत्रमा पूर्वाधार विकास तथा स्थानीय स्तरबाट प्रदान गरिने सेवा प्रवाहलाई सरल र सहज तवरबाट सञ्चालन गर्ने र सूचना तथा सञ्चारको क्षेत्रको प्रभावकारी विकास गरी स्थानीय स्तरसम्म सूचनाको सहज र सर्वसुलभ गराई सर्वसाधारणको पहुँच पुऱ्याउने सम्बन्धमा समितिका बैठकहरू केन्द्रित रहेका छन् ।

समितिले यी क्षेत्रको कार्य प्रभावकारी रूपमा सम्पन्न गर्ने सम्बन्धमा प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, राष्ट्रिय योजना आयोग, अर्थ मन्त्रालय वन तथा भू-संरक्षण मन्त्रालय, जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालय, संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, गृह मन्त्रालय र पुनर्निर्माण प्राधिकरण लगायतका निकायहरूसँग छलफल गरी देशको विकास निर्माण तथा जनतालाई प्रदान गरिने सेवा सुविधामा प्रभावकारिता अभिवृद्धि गर्ने सम्बन्धमा आफ्ना कार्यसूचीहरु केन्द्रित गरेको छ । त्यसैगरी मिति २०७२ साल वैशाख १२ गतेको भूकम्प र त्यसपछिका पराकम्पन समेतबाट देशमा क्षति भएका व्यक्तिगत संरचना, सरकारी तथा सार्वजनिक भवनहरुको निर्माण गर्ने सम्बन्धमा सम्माननीय प्रधानमन्त्रीको समुपस्थितिमा शहरी विकास, अर्थ मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग र पुनर्निर्माण प्राधिकरण लगायतका निकायहरूसँग बैठकहरु आयोजना गरी सरकारबाट गर्ने पुनर्निर्माण सम्बन्धी कार्य प्रभावकारी रूपमा गराउने र अनुदान रकम समयमानै र सहज तथा सरल तरिकाबाट जनतालाई उपलब्ध गराउने सम्बन्धमा समितिको बैठकमा धेरै प्रयासहरु गरिए ।

यसै गरी नेपालको संविधान जारीपश्चात् तराइ-मधेशमा भएको आन्दोलन र भारतबाट भएको नाका अवरोध पश्चात् देशलाई भारतसँग मात्रको निर्भरतालाई कम गर्न तथा उत्तरी छिमेकी राष्ट्र चीनसँग व्यापार सम्भौता गर्न सघाउकारी प्रयासहरु भए । यसका लागि चीनसँगका नाकाहरु सम्म पुग्ने सडकको स्तरोन्नति तथा विकास गर्ने सम्बन्धमा समितिमा नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोगसँग सघन बैठकहरु आयोजना गरी उत्तरतर्फका नाकाहरुको सम्भाव्यताको अध्ययन र चीनसँग व्यापारिक सम्भौता गर्न र नेपालको व्यापारमा विविधीकरण गरी निकासी व्यापारको प्रवर्द्धन गर्न उत्तरतर्फका नाकाहरु रसुवागढी-केरुङ्ग, पोखरा-वेनी-जोमसोम-कोरला, तातोपानी, किमाथान्का आदि नाकाहरुको स्थलगत अवलोकनका आधारमा आवश्यक राय तथा सुझाव सहितको प्रतिवेदन नेपाल सरकार र सम्बन्धित निकायहरुमा पेश गरिएको थियो ।

यसैगरी नेपालमा पेट्रोलियम पदार्थको प्रयोग कम गर्ने सम्बन्धमा व्याट्री तथा बिजुलीबाट चल्ने सवारी साधनको प्रयोग बढाउन, पेट्रोलियम पदार्थको उपयोग घटाउने सम्बन्धमा समितिमा विशेषज्ञहरु समेतसँग छलफल गरी सुझाव तथा निर्देशन गर्ने कार्य भयो । त्यसैगरी नाकावन्दीको समयमा बजारमा अभाव गरी कालो बजारी गर्नेलाई अनुगमन गरी कारवाही गर्न र सर्वसाधारणको जीवनस्तरमा सहजता ल्याउन सम्बन्धित निकायमा आवश्यक निर्देशन दिएको थियो । काठमाडौँ उपत्यकाको सडक विस्तार कार्य प्रभावकारी रूपमा गरी दीर्घकालीन सवारी चापलाई समेत ध्यानमा राखी त्रिपुरेश्वर-कलंकी-नागदुङ्गा, बल्खु-दक्षिणकाली सडक विस्तारकार्य समयमा नै सम्पन्न गराउन काठमाडौँ उपत्यका भित्रको मुख्य तथा सहायक सडकहरुको स्तरोन्नति गर्ने कार्य शीघ्र सम्पादन गर्न, शहरी सार्वजनिक यातायात

प्रभावकारी बनाउने सम्बन्धमा र त्यहाँका स्थानीय बासिन्दाहरूको गुनासोलाई समेत सम्बोधन गरी नियमानुसार प्राप्त गर्ने मुआब्जा तथा क्षतिपूर्ति समेतका आधारमा निर्माण कार्य गर्न सम्बन्धित सरोकारवाला समेतको सहभागितामा सडक निर्माणसँग सम्बन्धित निकायहरूलाई बैठकमा आमन्त्रित गरी सुझाव तथा निर्देशन गर्ने कार्य गर्‍यो । स्थानीय तहको पुनसंरचना गर्ने कार्यलाई भूगोल जनसंख्या आदिको आधारमा बस्तुनिष्ठ बनाउने सम्बन्धमा गाउँपालिका, नगरपालिका तथा विशेष स्वायत्त वा संरक्षित क्षेत्रको संख्या तथा सीमाना निर्धारण आयोग, नेपाल सरकारका मुख्य सचिव र नेपाल सरकार संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय र सम्बन्धित क्षेत्रका विज्ञ लगायत सरोकारवालाहरूसँग समितिमा छलफल गरी सुझावहरू दिने कार्य गर्‍यो । स्रष्टा कलाकारहरूबाट सृजित कलाको उपयोग प्रयोग गरेवापत प्रतिलिपि अधिकार ऐन, २०५९ का प्रावधानहरू कार्यान्वयन गर्न तथा रोयल्टी वितरण सम्बन्धी मापदण्ड, २०७२ सम्बन्धी प्रतिवेदनमा उल्लेख भएका व्यवस्थालाई कार्यान्वयन गराउने सम्बन्धमा समितिले सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र कलाकार समेतको सहभागितामा बैठक राखी आवश्यक निर्देशन गर्ने कार्य गर्‍यो ।

व्यवस्थापिका संसदका समितिहरूले सम्पादन गर्ने कार्य प्रभावकारी र समन्वयात्मक रूपमा सञ्चालन गर्ने सम्बन्धमा विकास निर्माणसँग सम्बन्धित मन्त्रालय कृषि तथा जलस्रोत र विकास समितिले समन्वयात्मक रूपमा बैठक आयोजना गरी आवश्यक निर्देशन तथा सुझाव दिने कार्य समेत गरेको छ । त्यसै गरी समितिले देशको सन्तुलित तथा समानुपातिक विकास गर्ने उद्देश्यले देशमा सदियौं देखि पछाडि पर्दै आएको कर्णाली क्षेत्रको समग्र विकास गर्न मुख्य रूपमा सडक सञ्जालको पहुँच पुऱ्याउन कर्णाली करिडोरको निर्माण नेपाली सेनालाई दिन समितिले गरेको निर्देशन अनुसारको उक्त क्षेत्रमा भएको सडक निर्माणकार्यको अनुगमन गरी प्रतिवेदन बुझाउने कार्य सम्पन्न गर्‍यो । कर्णाली क्षेत्रकै विकासका लागि समितिका सदस्य मा० जीवन बहादुर शाहीको संयोजकत्वमा कर्णाली क्षेत्रको समग्र विकासका लागि गठन भएको उपसमिति पनि कार्यरत रहिरहेको अवस्था छ ।

त्यसैगरी देशको हुलाकी राजमार्गको निर्माण सम्पन्न गर्न भारत सरकारसँग नयाँ सम्झौताको आधारमा हुलाकी राजमार्ग राष्ट्रिय श्रोत समेतको आधारमा निर्माण गर्ने योजना तय भएको सम्बन्धमा नेपालको भाषादेखि मध्य तराईको वीरगञ्ज सम्मको उक्त राजमार्ग र पुलको निर्माणको वर्तमान अवस्थाको अनुगमन भ्रमण गरी सुझाव सहित प्रतिवेदन पेश गर्ने कार्य भएका छन् । नेपाल बढ्दो सवारी दुर्घटनालाई कम गराउने सम्बन्धमा विगतमा समितिका सदस्य मा० डा. शिवजी यादवको संयोजकत्वमा समिति गठन भै प्रतिवेदन बुझाएको थियो । त्यसको कार्यान्वयन सहज बनाउन र समग्र सडक दुर्घटनाको अवस्थामा सुधार हुन नसकेको सन्दर्भमा थप अध्ययन, अनुसन्धान, छलफल तथा नेपालको सडक सुरक्षाको वर्तमान अवस्थाको अनुगमन गरी नेपाल सरकारमा प्रतिवेदन पेश गर्नको लागि सडक

सुरक्षा अध्ययन उपसमिति गठन गरी उक्त उपसमितिमा मा० गणेश पहाडीको संयोजकत्वको टोली कार्यरत रहेको अवस्था छ ।

समितिले देशको स्थानीय स्तरमा प्रदान गरिने सेवा सुविधामा सहजता ल्याउन तथा जनसरोकारका विषयलाई प्रभावकारी रूपमा सम्पादन गर्न तथा भूकम्पपछिको पुनर्निर्माण कार्यलाई प्रभावकारी बनाउन स्थानीय निकायमा कर्मचारीको अभाव हुन नदिने सम्बन्धमा लोकसेवा आयोग, स्थानीय विकास मन्त्रालय र सामान्य प्रशासन मन्त्रालयसँग बैठक राखी स्थानीय निकायमा गाविस सचिव लगायतका कर्मचारीहरूको रिक्त हुन नदिनको लागि तत्काल पहल गर्न निर्देशन दिएको थियो । यसैगरी वैदेशिक लगानीलाई प्रभावकारी बनाउने तथा वैदेशिक लगानीबाट सञ्चालन हुने आयोजनाहरू विना अवरोध निर्धारित समयभित्र सञ्चालन गर्न तथा वैदेशिक लगानीलाई नेपालको विकास आवश्यकता अनुसार लगानी स्वीकार गर्ने वातावरणको सिर्जना गर्न समितिमा अर्थ मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय अन्तरगतको अन्तर्राष्ट्रिय आर्थिक सहायता समन्वय महाशाखासँग विश्व बैंक, एशियाली विकास बैंक लगायत दातृ निकायहरूको लगानीका सम्बन्धमा बैठक राखी छलफल तथा परामर्श गर्ने कार्य भयो ।

यसरी व्यवस्थापिका-संसदको विकास समितिको गठनपश्चात् हालसम्म उल्लेखित विभिन्न विषयमा बैठकहरू आयोजना भएका, समितिले गहन विषयमा विस्तृत अध्ययन गरी प्रतिवेदन पेश गर्नु पर्ने विषयहरूमा उपसमिति तथा भ्रमणटोलीहरू गठन गरी तिनीहरूद्वारा आवश्यकता अनुसार अनुगमन भ्रमण, बैठक, अन्तरक्रिया, छलफल आदि कार्य सम्पादन गर्दै आवश्यक सुधारका लागि निर्देशन तथा प्रतिवेदन दिइदै आएको छ । समितिको प्रथम प्रतिवेदन अवधिमा ६७ वटा बैठक सम्पन्न भएका थिए भने दोस्रो अवधिमा २७ वटा मात्र मूल बैठक सम्पन्न भएका छन् । यस अवधिमा समितिले बैठक आयोजना गर्ने र साथसाथै सम्बन्धित क्षेत्रको अनुगमन भ्रमणका आधारमा आवश्यक सुझाव तथा निर्देशन सहितको प्रतिवेदन बुझाउने कार्य गर्‍यो । माथि उल्लेखित विकास निर्माणकार्य सम्पन्न गराउनका लागि तथा समितिबाट हुने निर्देशन, छलफल तथा निर्णयहरूलाई तथ्य र तथ्याङ्कमा आधारित रही यथार्थ परक बनाउने सम्बन्धमा समितिमा सम्बन्धित क्षेत्र, जिल्लाका माननीय सांसद, विषयसँग सम्बन्धित विशेषज्ञ लगायत सरोकारवाला निकायसँग अनौपचारिक छलफल तथा बैठकहरू समेत सम्पन्न गरिएको थियो । समितिबाट प्रतिवेदन अवधिमा भएका बैठकका निर्णयहरू र उपसमितिका प्रतिवेदनहरू क्रमशः अनुसूची २ र ३ मा राखिएका छन् ।

त्यसैगरी समिति आफ्नो कार्यक्षेत्र अन्तरगत देशको समग्र भौतिक पूर्वाधारको विकासमा केन्द्रित हुँदै अगाडि बढेको छ । साथै समितिमा सम्पादन गर्ने कामलाई छिटो छरितो गर्न आवश्यकता अनुसार मात्र उपसमितिहरू गठन गरिदै आएको छ । त्यसैगरी समसामयिक विषयवस्तुलाई कार्यसूचीमा समावेश गर्ने

एवं सामुहिक रूपमा समितिको आन्तरिक समीक्षा बैठकहरु समेत हुने गरेका छन् । समितिको बैठक सञ्चालनमा विषयकेन्द्रित हुँदै समय व्यवस्थापन गर्ने, विषयवस्तु अनुसार विज्ञ तथा आमन्त्रित एवं माननीयहरुलाई समय निर्धारण गरिँदै आएको छ । यसका साथै संविधानसभाको निर्वाचनपश्चात् विकास समितिकै पहलमा धेरै समयको अन्तरालपछि विषयवस्तुहरुको गाम्भीर्य, जटिलता र अन्तरसम्बन्धका आधारमा संयुक्त समितिको बैठक प्रारम्भ गरिएको छ र भविष्यमा पनि आवश्यकता अनुसार संयुक्त समितिहरुको बैठक बस्ने छ । समितिको बैठकमा औसतमा ७० प्रतिशत माननीय सदस्यहरुको उपस्थिति रहने गरेको र उपस्थिति मध्येको पनि करिब ८० प्रतिशत माननीय सदस्यहरुको छलफलमा सक्रिय सहभागिता रहने गरेको छ ।

समितिले हालसम्म दिएका निर्देशनहरुको कार्यान्वयनको अवस्था सन्तोषप्रद नै रहेको छ । साथै व्यवहारिक, सम्भाव्य एवं आवश्यकता र औचित्यताका आधारमा र अझ महत्वपूर्ण तथ्य के छ भने संबन्धित निकायको सहभागिता र सहमतिमा मात्र समितिले निर्देशन गर्ने गरेको छ । समितिको आ.व. ०७१/०७२ को प्रतिवेदन २०७२ साथ भाद्र ४ गते सम्मानीत सदनमा पेश गरिएकोमा त्यसपछिको आ.व. २०७२/७३ मा समितिले सदनमा पेश गर्नु पर्ने प्रतिवेदनको भार यस प्रतिवेदनमा रहेको छ । साथै हरेक स्थलगत अध्ययन भ्रमणपश्चात् तत्कालै सो को प्रतिवेदन तयार गरी संबन्धित निकायमा कार्यान्वयनार्थ पठाइने गरेको प्रचलन समेत यहाँ उल्लेख गर्नु उपयुक्त देखिन्छ । समय क्रममा संसदीय समितिहरुले कार्यपालिकाका पनि अष्टेराहरु बुझेर सो अनुरूप राष्ट्रिय दायित्वलाई अंगीकार गर्दै समस्याहरु फुकाउन सुधारात्मक सुझावहरु दिई सहयोग गर्ने परम्पराको थालनी गरिएको छ । यो परम्पराले नै सरकारका अंगहरुबीच सामान्यस्थ स्थानमा भई देशमा उपलब्ध सीमित स्रोतको समुचित प्रयोग हुँदै सिर्जना र विकासको वातावरण सुदृढ बन्दै जाने अपेक्षा समितिले राखेको छ ।

यसरी सीमित स्रोत र साधनकाबीच पनि यस विकास समिति देशको भौतिक पूर्वाधारको समग्र विकास निर्माणमा सहयोग पुऱ्याउन सक्रियताका साथ लागिपरेको व्यहोरा सम्मानीत सदनमा अवगत गराउन चाहन्छ ।

६. समितिका निर्देशनहरुको कार्यान्वयनको अवस्था :

समितिका बैठकहरुमा भएका निर्देशनहरु कार्यान्वयनको अवस्था कस्तो रह्यो भनी समितिले समय समयमा निर्णय कार्यान्वयनको अवस्थाका सम्बन्धमा बैठक आयोजना गर्ने र समितिका नियमित बैठकहरुमा पनि अघि भएका निर्णयहरुको कार्यान्वयनको अवस्थाको सम्बन्धमा समीक्षा तथा छलफल गरी समितिका पूर्व निर्णयहरुको कार्यान्वयनमा जोड दिने गरिएको छ । समितिबाट हुने निर्देशनहरु व्यवहारिक, कार्यान्वयनयोग्य, वैज्ञानिक र बस्तुनिष्ठ हुन जरुरी छ ; जसको कार्यान्वयनबाट त्यस क्षेत्रमा

सकारात्मक नतिजा ल्याउन सकियोस् भनेर कुनै पनि विषयसँग सम्बन्धित निर्णय गर्दा त्यस विषयसँग सरोकार राख्ने विज्ञ विशेषज्ञ तथा सम्बन्धित निकायका विशिष्ट तथा प्राविधिक पदाधिकारीहरूसँग छलफल परामर्श गर्नुका साथै समितिमा व्यापक छलफल गरी निष्कर्षको आधारमा मात्र निर्देशनहरू गर्ने गरिएका छन् । मुख्यतया यस समितिका कार्यहरू आफ्नो कार्यक्षेत्र अन्तरगत भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय र सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयसँग सम्बन्धित विकास निर्माण, सेवा विस्तार र जनसरोकारसँग सम्बन्धित विषयहरू रहेका छन् । विकास समितिको कार्य क्षेत्र विकास निर्माणसँग सरोकार राख्ने मन्त्रालयहरूसँग समेत सम्बन्धित रहेको हुँदा त्यस्ता विषयहरू निरपेक्ष रूपमा यिनै मन्त्रालयहरूको मात्र भूमिका र सहभागितामा सम्पन्न नहुने हुँदा यी मन्त्रालयहरूबाट सम्पादन हुने कार्यका लागि सरोकार राख्ने निकायहरू मुख्यतया प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, राष्ट्रिय योजना आयोग, अर्थ मन्त्रालय, वन तथा भू-संरक्षण मन्त्रालय, सहरी विकास मन्त्रालय, जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालय, पुनर्निर्माण प्राधिकरण लगायत समितिको बैठकसँग सरोकारवाला निकायहरूसँग पनि समितिले बैठक आयोजना गरी आवश्यक निर्देशन गर्ने गरेको र त्यस्ता निर्देशनहरू कार्यान्वयन गराउने सम्बन्धमा समितिमा औपचारिक तथा अनौपचारिक छलफल समेत हुने गरेका छन् ।

विकास समितिबाट हुने गरेका निर्देशनहरू मुख्य गरी देशको प्राथमिकताप्राप्त आयोजनाहरूको निर्माण, स्थानीय निकायको प्रशासनिक सुदृढीकरण तथा नीतिगत सुधार, सूचना तथा सञ्चार सेवालाई देशको ग्रामीण तहसम्म सहज र सर्वसुलभ उपलब्धता, भुकम्प पछिको पुनर्निर्माण कार्यको प्रभावकारी कार्यान्वयन सम्बन्धी निर्देशनलाई नेपाल सरकारको चालु आवधिक योजना, वार्षिक नीति तथा कार्यक्रम र आ.व. २०७३/७४ को वार्षिक बजेटमा समेत समावेश गरी कार्यान्वयनको चरणमा रहेका छन् ।

पूर्व पश्चिम राजमार्ग, उत्तर दक्षिण कोरिडोरलाई आधुनिक सुरक्षित राजमार्गको रूपमा विकास गरिने व्यवस्था बजेटमार्फत कार्यान्वयनमा लिएको छ । त्यसै गरी बजेट तथा वार्षिक नीति तथा कार्यक्रममा गल्छी-त्रिशूली-मैलुङ-स्याब्रुवेशी सडक खण्ड आगामी २ वर्षभित्र सम्पन्न गरिने कालिगण्डकी कोरिडोर अर्न्तगत जोमसोम-कोरला खण्डको सडक संरचना २ वर्षभित्र तयार गरिने, रिडी-वाग्लुङ-वेनी जोमसोम खण्डलाई डेडिकेटेड डबल लेन स्तरमा तयार गर्ने, महत्वपूर्ण आयोजना समयमा नै सम्पन्न गर्ने सम्बन्धमा बहुवर्षीय ठेक्का प्रणालीको स्वीकृत गर्ने जस्ता विकास समितिले कार्यान्वयनका लागि दिईएका निर्देशनहरू गत आ.व. को बजेट, चालु त्रिवर्षीय योजना र चालु बजेटमा समेत अवलम्बन गरिएका छन् ।

समितिको बैठकमा छलफल भै निर्देशन भए अनुसार आ.व. २०७३/७४ को बजेटमा रसुवागढी-काठमाडौँ-लुम्बिनी रेल मार्गको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तयार गरी निर्माण कार्य प्रारम्भ गरिने व्यवस्था गरेको छ । सवारी साधनमा हाई सेक्युरिटी इम्बोस नम्बर प्लेट प्रयोग गर्ने व्यवस्था चालु नीति

तथा कार्यक्रम र बजेट मार्फत गरेको छ । समितिको सडक दुर्घटना अध्ययन प्रतिवेदनमा उल्लेखित सुभावहरु समेतका आधारमा नेपाल सरकारबाट सडकमा गुड्ने सवारी साधन उपयुक्त भए नभएको नियमित परीक्षण गर्नको लागि प्रत्येक प्रदेशमा भेइकल फिटनेस टेस्टिड सेन्टर स्थापना गर्नका लागि बजेट विनियोजन भैसकेको अवस्था रहेको छ । नेपालमा २०७२ साल वैशाख १२ गते गएको भूकम्प पछि समितिले बारम्बार बैठक आयोजना गरी त्यस विषयसँग सम्बन्धित विज्ञहरुसँगको लगातार छलफल पश्चात् दिइएको निर्देशन समेतबाट भवन संहिता परिमार्जन भएको छ । त्यसैगरी समितिमा एन.सेल.को स्वामीत्व खरिद विक्रीमा नेपालमा कर लाग्ने र नलाग्ने सम्बन्धमा उद्योग मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय, आन्तरिक राजश्व विभागका पदाधिकारी तथा तथा राजस्व लगायतका विशेषज्ञहरुसँग छलफल गरी दिइएको निर्देशन अनुरूप कानूनी संरचनामा सुधार गरी उद्योग व्यवसायीहरुको दर्ता खारेजी दायित्व फरकफरक गर्ने व्यवस्था सरल स्पष्ट पारदर्शी गराइने व्यवस्था अवलम्बन गरिएको छ । समितिको उक्त छलफल र निर्देशनले देशमा बैदेशिक लगानीलाई आकर्षक, मर्यादित तथा व्यवस्थित गराउने सम्बन्धमा सहयोग पुगेको छ । काठमाडौं उपत्यकाका नदी किनाराका सडकहरु निर्माण र विस्तार गरिने तथा काठमाडौं उपत्यकाका चक्रपथभिन्न रहेका सबै सडकहरुको स्तरोन्नति गर्न समितिबाट भएको निर्देशन अनुसार सरकारको नीति तथा कार्यक्रम र बजेटमा समावेश गरी निर्माण कार्य अगाडि बढेको छ ।

मध्यपहाडी र हुलाकी राजमार्गमा अप्टिकल फाइबरको विस्तार गरी देशको सबै ग्रामीण क्षेत्रमा सूचना प्रविधिको पहुँच तथा सेवा सर्वसुलभ बनाउन समितिबाट निर्देशन भएको थियो । जसको कार्यान्वयनको लागि नेपाल सरकारबाट उक्त मध्यपहाडी र हुलाकी राजमार्गमा अप्टिकल फाइबर निर्माण गरी ७२ वटा जिल्ला सदरमुकामहरुमा तीब्र गतिको इन्टरनेट सुविधा पुऱ्याउने, हुलाक सेवालार्इ पुनर्संरचना गरी स्थानीय निकायमार्फत सेवा सञ्चालन गर्ने व्यवस्था अवलम्बन गरेको छ । गुणस्तरीय आर्थिक सामाजिक तथा स्थानीय पूर्वाधार विकास गरी स्थानीय सेवा प्रवाहलाई प्रभावकारी बनाइने व्यवस्था अवलम्बन गरिएको छ । थप नगरपालिका घोषणापश्चात् ती नगर क्षेत्रहरुमा सेवा शुल्कको तुलनामा सेवा सुविधा पर्याप्त नभएको सन्दर्भमा गरेको समितिको निर्देशन कार्यान्वयनको लागि नगरपालिकाहरुको पूर्वाधार विकास गर्न आफ्नो नगर आफैँ सजाउँ कार्यक्रम कार्यान्वयनमा आएको छ । भौतिक पूर्वाधार तथा यातायातलगायतका विकास आयोजना कार्यान्वयनलाई सहज बनाउन समितिले उच्चस्तरीय समन्वय संयन्त्र गठन गर्न दिएको निर्देशन अनुसार, सम्बन्धित मन्त्री, अर्थ मन्त्री, राष्ट्रिय योजना आयोगका उपाध्यक्ष र सम्बन्धित सचिवहरु रहेको विशेष अनुगमन कक्षको व्यवस्था भएको छ । त्यसै गरी विकास निर्माणसँग सम्बन्धित आयोजना कार्यान्वयनलाई समयानुकूल र विकासमैत्री बनाउन सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ मा संशोधन गर्न समितिबाट भएको निर्देशन कार्यान्वयन भएको छ भने उक्त ऐनको प्रभावकारी कार्यान्वयनको लागि समितिले नियमावलीमा आवश्यक परिमार्जनका लागि प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्मा दिएको निर्देशन कार्यान्वयनको चरणमा रहेको छ ।

बजेट अभावका कारण कतिपय आयोजना समयमा सम्पन्न हुन नसकेको सन्दर्भमा विकास समितिले खर्च नभएको शीर्षकबाट नपुग भएको शीर्षकमा सहज रकमान्तर गर्ने व्यवस्था गर्न र आयोजनाको लागि बजेट अभाव हुन नदिन गरिएको निर्देशन अनुसार एक खर्च शीर्षकबाट अर्को खर्च शीर्षकमा रकमान्तर गर्नको लागि अर्थ मन्त्रालय धाउनु नपर्ने व्यवस्था र आयोजना सम्पन्न गर्नको लागि लाग्ने रकमको विनियोजन गर्ने व्यवस्था भएको छ । त्यसैगरी विकास आयोजना समयमा नै सम्पन्न गर्नको लागि आर्थिक वर्षको प्रारम्भबाटै कार्य थालनी गर्ने व्यवस्था समेत भएको छ । समितिले विकास आयोजना सम्पन्न गर्नको लागि अन्तरनिकाय समन्वयको अभावमा आयोजना सम्बन्धी विविध समस्या आई पर्ने र त्यस्ता निकायहरूबीच समन्वय कायम गरी प्रभावकारी रूपमा कार्य सम्पादन गर्ने निर्देशन गरे अनुरूप नै पूर्वाधार विकासमा हुने गरेको प्रकृयागत विषयलाई सहजीकरण गर्न पूर्वाधार आयोजना अनुगमन तथा निर्देशन उच्चस्तरीय समिति गठन गरी कार्यान्वयनमा आएको छ भने समिति कै निर्देशन अनुसार आयोजनाको लागत र समय बढ्न नदिनको लागि सडक, विद्युत, खानेपानी, ढल जस्ता कार्यहरू प्याकेजमा नै सम्पन्न गर्ने प्रणालीको विकास यसै आ.ब. को बजेट मार्फत थालनी भएको छ ।

आयोजना अवधिभरका लागि प्रभावकारी कार्य सम्पादन गर्ने कार्यालय प्रमुख तथा आयोजना प्रमुखलाई त्यस आयोजना अवधिभर सरुवा नगर्ने समितिको निर्देशन कार्यान्वयनमा ल्याइएको छ । भूकम्पबाट क्षति भएका निजी आवास तथा सार्वजनिक संरचनाहरूको निर्माण कार्यको थालनी भएको छ भने स्थानीय स्तरमा कर्मचारी अभावमा स्थानीय सेवा प्रवाह तथा पुनर्निर्माण सम्बन्धी कार्य सहज हुन नसकेको सन्दर्भमा स्थानीय स्तरमा कर्मचारीहरूको पदपूर्तिलाई प्रभावकारी बनाई स्थानीय स्तरमा कर्मचारी सरुवा क्षेत्रीय प्रशासन कार्यालय र प्रशासन कार्यालयबाट गर्न सक्ने व्यवस्था लागु भएको छ । जुन तत्काल गर्नको लागि यस समितिबाट निर्देशन भएको थियो । त्यसै गरी स्रष्टा कलाकारहरूले प्राप्त गर्नुपर्ने रोयल्टी प्रयोगकर्ताहरूबाट उठाई त्यसको योगदान अनुसार वितरण गर्ने व्यवस्था गर्न समितिले गरेको बैठक, छलफल तथा निर्देशनपछि हाल कार्यान्वयनमा आएको छ । समितिका बैठकहरू, स्थलगत अवलोकन भ्रमण, छलफल, विज्ञ तथा सरोकारवालाहरूको राय सुझाव, प्राप्त प्रगति विवरण समेतका आधारमा समितिबाट सम्बन्धित निकायमा निर्देशनहरू हुने गरेका छन् ।

७. उपसंहार :

व्यवस्थापिका, कार्यपालिका र न्यायपालिका देशको समग्र सार्वजनिक प्रशासन सञ्चालनमा संलग्न रहेका हुन्छन् । व्यवस्थापिकाबाट देशको आवश्यक ऐन कानूनको निर्माण गर्ने तथा संशोधन गर्ने कार्य देखि कानूनको प्रभावकारी कार्यान्वयनको सम्बन्धमा नियमन गर्ने, oversight सम्बन्धी कार्यहरू सम्पन्न हुने गर्दछन् । कार्यपालिकाबाट देशको समग्र विकास निर्माण तथा आवश्यक दैनिक सेवा प्रवाह गर्ने गर्दछ भने न्यायपालिकाले कानूनको व्याख्या विश्लेषण तथा न्यायिक निरूपणको कार्य गर्दछ । व्यवस्थापिका-

संसदको कार्यलाई प्रभावकारी रूपमा सञ्चालन गर्न तथा सरकारबाट भए गरेका काम कारवाहीको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गरी कार्यकारिणीबाट सञ्चालित विविध कार्यलाई बढीभन्दा बढी व्यवहारिक, जनमुखी र सेवामुखी बनाउनुको साथै देशको विकास निर्माण तथा समग्र राज्य व्यवस्था सञ्चालनार्थ आवश्यक ऐन कानूनको निर्माण, त्यसउपर समयानुकूल संशोधन र परिमार्जन गर्ने कार्यका लागि संसदमा विभिन्न समितिहरू गठन भै क्रियाशील रहेका हुन्छन् ।

विकास समितिको कार्यक्षेत्र अर्न्तगत भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय र सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयहरू रहेका छन् । समितिले यी निकायहरूबाट सम्पादन हुने विकास निर्माण तथा प्रदान गरिने सेवा सुविधाको प्रभावकारीता लगायतका विषयहरूमा निरन्तर छलफल, अन्तरक्रिया, अनुगमन आदि समेतका आधारमा उल्लेखित मन्त्रालयहरूबाट सम्पादन गरिने उक्त निकायहरूको कार्यसँग सरोकार राख्ने र अर्न्तगतका निकायहरूलाई समेत समितिमा आमन्त्रण गरी निश्कर्षका आधारमा प्रभावकारी कार्य सम्पादनको लागि निर्देशन गर्ने गरेको छ ।

समितिले यो प्रतिवेदन अवधिमा मुख्यगरी राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजना निर्माण, देशको समसामयिक विषयहरू जस्तै २०७२ साल वैशाख १२ गतेको भूकम्पबाट भएको क्षतिको पुननिर्माण, भारत बाट भएको नाका अवरोध पछि देशको परनिर्भरतालाई कम गरी चीनसँगको व्यापारिक पहुँच अभिवृद्धि गर्ने सम्बन्धमा उत्तरी नाकाहरू: रसुवागढी-केरुङ्ग, जोमसोम कोरला, तातोपानी, किमाथाङ्गासम्मको सडक विस्तार, तथा स्तरोन्नति गरी व्यापारिक सम्भौता गर्ने विषयमा पहल गर्न समितिले स्थलगत अवलोकन समेतका आधारमा आवश्यक सुझाव सहितको प्रतिवेदन पेश गरेको छ ।

त्यसैगरी देशको सन्तुलित विकासको लागि सदियौँदेखि निर्माण कार्य सम्पन्न हुनु नसकेको हुलाकी राजमार्ग, कर्णाली कोरिडोरको स्थलगत भ्रमण गरी सम्बन्धित स्थानीय समुदाय, सरोकारवाला निकायहरूसँग कार्यस्थलमै छलफल, परामर्श तथा अन्तरक्रिया समेतका आधारमा प्रतिवेदन तयार गरी कार्यान्वयन समेत अगाडि बढाउने कार्य गरेको छ । समितिले आफ्ना कार्यक्षेत्रसँगको विकास निर्माण कार्य प्रभावकारी रूपमा समयमा नै सम्पन्न गराउने सम्बन्धमा सम्बन्धित सरोकारवाला निकायहरूलाई समेत समितिमा आमन्त्रण गरी आवश्यक नीतिगत, प्रक्रियागत सुधारका लागि निर्देशन तथा सुझाव दिने कार्य गर्दै आएको छ । स्थानीय निकायहरूबाट सेवा प्रवाह गर्ने कार्यमा प्रभावकारिता ल्याउन तथा स्थानीय निकायमा कर्मचारी अभाव हुन नदिनको लागि लोक सेवा आयोग, सामान्य प्रशासन मन्त्रालय र संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयसँगको छलफल गरी स्थानीय निकायमा कर्मचारीहरूको पदपूर्तिलाई सहज बनाई जनसरोकारका निकायहरूलाई प्रभावकारी बनाउने तथा जनगुनासा सम्बोधन गर्ने व्यवस्था गरेको छ ।

समितिले स्थानीय तहसम्म सहज र सर्वसुलभ इन्टरनेट सुविधा उपलब्ध गराउने विषय, स्रष्टा, कलाकारहरुबाट सिर्जित कलाको प्रयोगको आधारमा भुक्तानी पाउने जस्ता लामो समय प्राथमिकतामा नपरेको तर महत्वपूर्ण रहेका विषयहरुलाई ध्यानाकर्षित गराई संस्थागत गराउने कार्य गरेको छ । यसरी समितिबाट देशको समसामयिक विषयहरु भौतिक पूर्वाधारको निर्माण, योजना तर्जुमा, नीति निर्माण ऐन कानूनमा समयानुकूल संशोधन तथा सुधार र आपसी समन्वयको आधारमा दिगो तथा सन्तुलित विकासका लागि प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, राष्ट्रिय योजना आयोग, अर्थ मन्त्रालय लगायत नेपाल सरकारका महत्वपूर्ण सबै निकायहरूसँग छलफल गरी विकास निर्माणसँग सम्बन्धित योजना तथा कार्यक्रमहरुलाई सरकारको त्रिवर्षीय योजना, सरकारी नीति तथा कार्यक्रममा समावेश गरी बजेट बक्तव्यमार्फत सम्बोधन गराउने समेतको कार्य गरेको छ । समितिले दिएका निर्देशन कार्यान्वयन भए नभएको सम्बन्धमा नियमित अनुगमन गर्न संबन्धित निकायको कार्यसम्पादनको प्रगति विवरण माग गरी तिनमा उल्लेखित समस्या तथा चुनौतीहरु समेतलाई अध्ययन गरी तथ्य, तथ्याङ्क, र आवश्यकताका आधारमा अन्य सरोकारवाला निकाय समेतसँग छलफल अन्तरक्रिया समेत गरी सहजीकरण गर्ने गरेको छ ।

मन्त्रालय र अर्न्तगतका अन्य सरकारी तथा अर्धसरकारी निकायहरुबाट देशको विकास, सामाजिक सेवा तथा जनताका सुविधा वृद्धिका लागि विविध कार्यक्रमहरु सञ्चालित गरिएका हुन्छन् । ती कार्यक्रमहरुले समाजका अपेक्षित जनसमुदायलाई सोचिए अनुसार सम्बोधन गरे नगरेको, कार्यान्वयनका प्रक्रिया आदि स्थलगत व्यवहारिक कठिनाईहरु समेतका सम्बन्धमा सर्वसाधारण जनताले भोगेका अप्ठेराहरु तथा विसंगतिहरुबारे जनप्रतिनिधिहरुमार्फत वा समितिबाट समय समयमा हुने स्थलगत भ्रमणमा सरोकारवाला समूह वा जनतासँगको अन्तरक्रियामा प्राप्त तथ्यगत जानकारी वा केन्द्रमा विभिन्न हित समूहका प्रतिनिधि मण्डलसँगको अन्तरक्रिया वा विषयक्षेत्रका विज्ञ, पूर्व प्रशासक, पूर्व प्राविधिक, स्वतन्त्र बुद्धिजीवी वा दलीय प्रतिनिधिहरुसमेतबाट अन्तरक्रिया मार्फत प्राप्त जानकारी र सम्बद्ध निकायसँगको छलफल समेतको आधारमा प्राप्त जानकारीहरुलाई विश्लेषण गरी हुन आउने निष्कर्षलाई सम्बन्धित निकायहरुकै सल्लाह र सहमति अनुकूल हुने गरी सुधारात्मक र प्रगतिशील निर्णयहरु समितिमा हुने गरेका छन् र यसरी गरिएका समितिका निर्णयहरु सम्बन्धित मन्त्रालय, निकायका लागि बोझ वा दवावको रूपमा नभई कार्य सहजीकरणार्थ सघाउकारी मार्ग निर्देशन बन्ने गरेकाले हाम्रा निर्देशनहरु कार्यान्वयनको अवस्था उत्साहजनकरहेको छ ।

समय समयमा राजनैतिक र प्रशासनिक नेतृत्व परिवर्तनले गर्दा सहमतिमै गरिएका कतिपय निर्णयहरु समयवद्ध रूपमा कार्यान्वयन नभएतापनि समितिका निर्णय वा निर्देशनहरु उपर सम्बद्ध निकायहरुबीच कुनै विमति र गुनासो रहेको पाइएको छैन र त्यस्ता पक्षमा समिति सदैव उदार रही

सामयिक सुधारमा क्रियाशील रहदै आएको पनि छ । अन्तरनिकायगत समन्वय जस्तै: वन, वातावरण र विकाससम्बद्ध मन्त्रालयहरूबीच योजना तर्जुमा चरणबाटै उच्च स्तरमा समन्वय आवश्यक छ । भविष्यका दिनहरूमा यस्ता समस्याहरू अवश्य पनि निराकरण हुने छन् र विकास कार्यक्रमहरू समयवद्ध रूपमा जनअपेक्षा अनुरूप दिगो र वातावरण मैत्री रूपमा सम्पादित हुनेछन् भन्नेमा समिति विश्वस्त छ ।



अनुसूची -१

समितिका मा० सदस्य र कर्मचारीहरुको नामावली

व्यवस्थापिका-संसद, विकास समिति

सभापति - मा० श्री रविन्द्र अधिकारी

पदेन सदस्यहरु :

सम्माननीय प्रधानमन्त्री श्री पुष्पकमल दाहाल (प्रचण्ड)

माननीय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री श्री रमेश लेखक

माननीय संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्री श्री हितराज पाण्डे

माननीय सूचना तथा सञ्चार मन्त्री श्री सुरेन्द्र कुमार कार्की

समितिका माननीय सदस्यहरु :

- | | |
|-------------------------------------|---|
| १. *मा० श्री अजय शंकर नायक | १९. मा० श्री जीवन बहादुर शाही |
| २. मा० श्री अतहर कमाल मुसलमान | २०. मा० श्री तुलसा राना |
| ३. मा० श्री अनिता देवकोटा | २१. मा० श्री दिनेश प्रसाद साह |
| ४. मा० श्री अमर सिंह पुन | २२. मा० श्री धन बहादुर घले |
| ५. मा० श्री अमृत कुमार अर्याल | २३. मा० श्री भक्त बहादुर विश्वकर्मा (खपाङ्गी) |
| ६. मा० श्री आडटावा शेर्पा | २४. मा० श्री प्रकाश शर्मा पौडेल |
| ७. मा० श्री इशितयाक अहमद खान | २५. मा० श्री प्रेम बहादुर आले |
| ८. मा० श्री कर्ण बहादुर वि.क. | २६. मा० श्री बल देव बोहरा |
| ९. मा० श्री कमलेश्वर पूरी गोस्वामी | २७. मा० श्री बहादुर सिंह थापा |
| १०. मा० कल्पना चौधरी | २८. मा० श्री महिन लिम्बु |
| ११. मा० श्री कल्पना सोब | २९. मा० श्री महेन्द्र यादव |
| १२. मा० श्री कुमार खड्का | ३०. मा० श्री मोहन बानियाँ |
| १३. मा० श्री केशव कुमार बुढाथोकी | ३१. मा० श्री मोहम्मद जाकिर हुसैन |
| १४. मा० श्री गणेश कुमार पहाडी | ३२. मा० श्री यज्ञ बहादुर थापा |
| १५. मा० श्री गणेश सिंह ठगुन्ना | ३३. मा० श्री रन्जना कुमारी सरकार |
| १६. मा० श्री गुरु प्रसाद बुर्लाकोटी | ३४. मा० श्री रविन कोइराला |
| १७. मा० श्री जनार्दन ढकाल | ३५. मा० श्री राजेन्द्र अमात्य |
| १८. मा० श्री जानकी कुमारी साउद रावल | |

३६. मा० श्री राजेश्वरी देवी
३७. मा० श्री रामअयोध्या प्रसाद यादव
३८. मा० श्री राम कुमार भट्टराई
३९. मा० श्री राम कृष्ण घिमिरे
४०. मा० श्री राम कुमार राई
४१. मा० श्री राम चन्द्र पोखरेल
४२. मा० श्री ललित जंग शाही
४३. मा० श्री लाल बहादुर गुरुङ
४४. मा० श्री वैजनाथ चौधरी थारु
४५. *मा० श्री शान्ता मानवी
४६. मा० श्री शिव चन्द्र चौधरी
४७. मा० श्री डा० शिवजी यादव
४८. मा० श्री शैल कुमारी देवी
४९. मा० श्री सन्त कुमार थारु
५०. मा० श्री सिता गिरी (ओली)
५१. मा० श्री सिता देवी यादव

* मा० अजय शंकर नायक मिति २०७३।०३।२१ देखि कानून न्याय तथा संसदीय मामिला मन्त्री हुनु भएको ।

* मा० शान्ता मानवी मिति २०७३।०५।०५ देखि समिति सदस्य हुनु भएको ।

समिति सचिवालयका कर्मचारीहरु

१.	श्री मनोहर प्रसाद भट्टराई	-	महासचिव
२.	श्री हिमलाल सुवेदी	-	सचिव
३.	*श्री हिमलाल सुवेदी	-	समिति-सचिव/सह-सचिव (मिति २०७३।१।८ सम्म समितिमा कार्यरत)
४.	*श्री एकराम गिरी	-	उप-सचिव (मिति २०७२।१।१६ सम्म समितिमा कार्यरत)
५.	*श्री घनिन्द्रराज चिमौरिया	-	उप-सचिव (मिति २०७२।१।१७ देखि ०७३।४।२० सम्म समितिमा कार्यरत)
६.	श्री एकराम गिरी	-	उप-सचिव (मिति २०७३।१।२१ देखि समितिमा रहनु भएको)
७.	श्री शिवदत्त बराल	-	शाखा अधिकृत
८.	श्री दिपाकुमारी दुलाल	-	कम्प्युटर अपरेटर
९.	श्री पिताम्बर रिमाल	-	ना.सु.
१०.	श्री काशीराम श्रेष्ठ	-	का.स.
११.	श्री केशव न्यौपाने	-	का.स.

मुद्रण तर्फका कर्मचारीहरु

१.	श्री बाबुराजा महर्जन	-	मुद्रण अधिकृत
२.	श्री जगदीश्वरलाल श्रेष्ठ	-	मुद्रण अधिकृत
३.	श्री सागर कुमार तुलाधर	-	मुद्रण अधिकृत
४.	श्री हरिश्चन्द्र भण्डारी	-	सि.प्रे.टे
५.	श्री गम्भीरमान सिंह	-	सि.प्रे.टे.
६.	श्री राजेन्द्र प्रसाद लामिछाने	-	सि.प्रे.टे.
७.	श्री प्रेमबहादुर चन्द	-	सि.प्रे.टे.
८.	श्री रोबन प्रजापति	-	सि.प्रे.टे.
९.	श्री कृष्णकला पौडेल	-	प्रेस टेक्निसियन
१०.	श्री माधव पौडेल	-	प्रेस टेक्निसियन
११.	श्री मदन गिरी	-	का.स.

अनुसूची-२

प्रतिवेदन अवधिमा समितिबाट भएका निर्देशन तथा निर्णयहरु :

बैठक संख्या ६८

मिति २०७२।०।७।२३

छलफल तथा निर्णय :

समितिको आजको बैठकमा “उत्तरी सीमामा रहेका नाकाहरुमा पहुँचको अवस्था एवं स्तरोन्तिका सम्बन्धमा देखिएका समस्याहरु तथा विकास निर्माण आयोजनाहरुमा इन्धन अभावका कारण पर्न गएको असर एवं समाधानका लागि सरकारले गरेका प्रयासहरु साथै सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन सहज गर्ने सम्बन्धमा सरकारको अल्पकालिन तथा दीर्घकालिन कार्यक्रमका सम्बन्धमा” माननीय उप प्रधान तथा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री श्री विजय कुमार गच्छदार, सोही मन्त्रालयका सचिव, सडक विभागका महा निर्देशक तथा यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक लगायतका पदाधिकारीहरूसँग विस्तृत छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय बमोजिमको निर्णय गर्‍यो :

१. नेपाल सरकारको उपप्रधानमन्त्री एवं भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयको कार्यभार सम्हाल्नु भएकोमा समितिले मा० श्री विजय कुमार गच्छदारलाई बधाइ एवं कार्यकालको सफलताको शुभकामना व्यक्त गर्‍यो ।
२. हाल मधेशमा भइरहेको आन्दोलनलाई वार्ताको माध्यमबाट छिटो भन्दा छिटो निष्कर्षमा पुऱ्याउन, जनजीविकालाई तत्कालै सहज बनाउन तथा संविधान प्रदत्त सम्मानपूर्वक बाँचन पाउने हकलाई सम्मान गर्न आन्दोलनरत दलहरुलाई आग्रह गर्दछ । साथै सम्मानपूर्वक बाँचनपाउने संविधान प्रदत्त हक (धारा १६ र १७) लाई केन्द्रविन्दुमा राखी घोषित/अघोषित नाकाबन्दी खुलाउने तर्फ कार्य संपादन गर्न समितिले नेपाल सरकारलाई गम्भीरताकासाथ निर्देश गर्दछ ।
३. अहिलेको विश्वव्यापीकरण एवं स्वतन्त्र व्यापार सम्भौताको युगमा घोषित /अघोषित नाकाबन्दीले नेपाल जस्तो भूपरिवेष्ठित मुलुकको समग्र जनजीविका तथा विकासमा नकारात्मक प्रभाव पार्ने तथा घोषित/अघोषित नाकाबन्दी, यसै वर्षको जुन महिनामा वंगलादेश, भुटान, भारत र नेपालविच भएको BBIN Transprot Network संरचना निर्माणका विषयमा भएको सहमति/समझदारी को भावना प्रतिकूल भएको र साभ्का सम्वृद्धि प्राप्त गर्न बाधक भएको देखिएकोले उक्त सहमति/समझदारी कार्यान्वयन गर्ने तर्फ क्रियाशील भई कार्य संपादन गर्न समिति नेपाल सरकारलाई निर्देश गर्दछ ।
४. विद्यमान यातायात नीति अनुसार उत्तर दक्षिण व्यापारिक नाकाहरु खोल्न, उत्तरी सीमाका सम्पूर्ण नाकाहरुमा सडक सञ्जाल विस्तार गर्न, उत्तरी सीमानाहरु जोड्ने प्रमुख तातोपानी नाका, रसुवा गढी नाका, जोमसोम-कोरला तथा सिमीकोट हिल्सा टिंकर लगायतका नाकाहरु जोड्ने

सडकहरुको गुणस्तर (पारवहन सुविधा, कालोपत्रे, बाटोको चौडाइको अवस्था एवं दिगोपना लगायतको गुणस्तर कायम गर्न) तत्कालै स्थलगत रुपमै कार्य प्रारम्भ गर्न साथै उत्तरी नाकाका अन्य सडकहरुको स्तरोन्नति गर्न तथा सो सम्बन्धमा कुनै पनि कारणबाट बजेट अभाव हुन नदिन नेपाल सरकारका सम्बन्धित निकायहरुविच समन्वय कायम राखी कार्य सम्पादन गर्न/गराउन समिति नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय तथा अर्थ मन्त्रालय एवं सम्बन्धित सम्पूर्ण मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

५. दीर्घकालिन रुपमा आपूर्ति व्यवस्थालाई सरल एवं सहज बनाउनका लागि तथा देश विकासका लागि चीनको केरुङ्ग शहर जोड्ने लक्ष्य सहित नेपालको रेलमार्ग निर्माण गरिनुपर्ने अत्यावश्यक देखिएकोले सो सम्बन्धमा सम्भाव्यता अध्ययनको कार्य तत्काल प्रारम्भ गर्न समिति नेपाल सरकारलाई निर्देश गर्दछ ।
६. देश विकासका महत्वपूर्ण राष्ट्रिय प्राथमिकताका योजना/आयोजनाहरुमा इन्धन अभावका कारण पर्न गएको नकारात्मक असरहरुलाई तुरुन्तै सम्बोधन गर्न तथा सार्वजनिक यातायातलाई प्राथमिकताका साथ सहज व्यवस्थापन गर्न (Masss transportation, Trolley Bus र Electric Vehicles लाई Promotion) गर्न समिति नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
७. उत्तरी सीमामा रहेका महत्वपूर्ण नाकाहरु जोमसोम-कोरला, रसुवा गढी तथा तातोपानी नाकाको वर्तमान अवस्थाको स्थलगत निरीक्षण गर्न समितिका मा०सांसद, कर्मचारी र पत्रकार सहितको टोली इच्छुक रहेकोले सो सम्बन्धमा आवश्यक व्यवस्था मिलाउन समिति सचिवालय र भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ६९

मिति २०७२।०८।०६

छलफल तथा निर्णय :

समितिको आजको बैठकमा “संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय अन्तरगतको चालु आर्थिक वर्षको कार्यक्रमहरुको प्रगति एवं कार्यान्वयन स्थितिका बारेमा” माननीय राज्यमन्त्री संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय साथै मन्त्रालय एवं विभागका पदाधिकारीहरूसँग विस्तृत छलफल भयो ।

छलफल पश्चात् समितिले देहाय बमोजिमको निर्णय गर्‍यो :

१. नेपाल सरकारको उपप्रधानमन्त्री एवं संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयको कार्यभार सम्हाल्नु भएको मा० कमल थापा, सोही मन्त्रालयको राज्यमन्त्रीको कार्यभार सम्हाल्नु भएको मा०

- कुन्ती कुमारी शाही र सहायक मन्त्रीको जिम्मेवारी सम्हाल्नु भएको मा० विराज विष्टलाई समितिले बधाई ज्ञापन गर्दै कार्यकालको सफलताको शुभकामना व्यक्त गर्दछ ।
२. समितिले स्थानीय विकासका सम्बन्धमा हालसम्म दिएका निर्देशनहरूको कार्यान्वयनको यथार्थ प्रगति विवरण बुँदागत रूपमा ५ दिनभित्र समितिलाई लिखित रूपमा उपलब्ध गराउन समिति संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई पुनः निर्देश गर्दछ ।
 ३. स्थानीय स्तरका खुद्रे योजनाहरूलाई न्यून प्राथमिकतामा राखी समग्र जिल्लाको विकासमा महत्वपूर्ण योगदान दिने/पुन्याउने योजनाहरूलाई प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन गर्न, गराउन तथा भूकम्प पश्चात्को पुनर्निर्माण तथा पुनर्स्थापनाको कार्यलाई उच्च प्राथमिकता दिई कार्य सम्पादन गर्न/गराउन समिति संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
 ४. स्थानीय स्तरमा गरिनुपर्ने विकास निर्माणले तीव्रता प्राप्त नगर्नुमा स्थानीय जनप्रतिनिधि मूलक निकायको सामयिक निर्वाचन हुन नसक्नु पनि प्रमुख कारणको रूपमा रहेको देखिएकोले स्थानीय निकायको निर्वाचन गर्ने सम्बन्धमा नेपाल सरकारको धारणा (विद्यमान ७५ जिल्लालाई आधार मानेर गर्ने वा संघीयताको सीमांकन भैसकेपछि गर्ने भन्ने वा अन्य केही भए सो समेत) तथा सो सम्बन्धी तयारी समितिलाई तत्काल उपलब्ध गराउन समिति संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
 ५. जिल्ला विकास एवं पूर्वाधार विकास सम्बन्धमा निर्वाचन क्षेत्र विकास कोष अन्तर्गत कार्यान्वयनमा रहेका विभिन्न कार्यक्रमहरू/आयोजनाहरूको कार्य प्रगतिको अवस्था, कोष परिचालनमा देखिएका समस्याहरू साथै विकास निर्माणमा निर्वाचन क्षेत्र विकास कोषको प्रभावकारिताको यथार्थ विवरण (खासगरी भ्वापा, भोजपुर, सप्तरी, रौतहट, सिन्धुपाल्चोक, काठमाडौं, कास्की, लमजुङ्ग रुपन्देही, दार्चुला, कैलाली, डडेल्धुरा, जुम्ला, डोटी र सर्लाही लगायत अन्य जिल्लाहरूको विवरण समितिलाई उपलब्ध गराउन तथा यस कोषको प्रभावकारीताको सम्बन्धमा समिति स्थलगत अध्ययन भ्रमण गर्न इच्छुक भएकोले सो को आवश्यक व्यवस्था मिलाउन समेत समिति संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
 ६. समितिले विभिन्न मितिमा स्थानीय स्तरमा (विशेषगरी गा.वि.स., न.पा आदिमा) जनशक्तिको आवश्यक व्यवस्था मिलाउन निर्देशन दिएकोमा अझैपनि करिब ४९९ गा.वि.स.मा गा.वि.स सचिवहरू तथा प्राविधिक जनशक्तिको अभाव देखिएको साथै कर्मचारीको अभावका कारण समेत स्थानीय विकास निर्माण प्रत्यक्ष प्रभावित भएकोले तत्कालै जनशक्तिको व्यवस्था गर्न (स्थायी कर्मचारी अपुग हुने भए करारमा कर्मचारी भर्ना गरेर भए पनि उपलब्ध गराउन) समिति नेपाल सरकार, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

७. स्थानीय स्तरमा उपभोक्ता समितिमार्फत कार्य सम्पादन गर्ने सम्बन्धमा देखिएका समस्याहरु, यसका सकारात्मक तथा नकारात्मक पक्षहरुको समीक्षा एवं दीर्घकालीन रूपमा उपभोक्ता समिति मार्फत कार्य सम्पादन गर्न उपयुक्त देखिएको वा नदेखिएको निर्व्यौल गरी समितिमा प्रतिवेदन पेश गर्न तथा हिमाली भेग एवं भूकम्प प्रभावित बाढी, पहिरो प्रभावित क्षेत्रमा स्थानीय विकास निर्माणको बजेट फ्रिज नहुने व्यवस्था मिलाउन समेत समिति नेपाल सरकार, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास र अर्थ मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ७०

मिति २०७२।०८।०७

छलफल एवं निर्णय :

व्यवस्थापिका संसद, विकास समितिको आजको बैठकमा भूकम्प पश्चातको पुर्ननिर्माण र विद्यमान नाकाअवरोधले पुर्याएको नकरात्मक असर विषयक कार्यसूचीमा माननीय अर्थ मन्त्रीज्यू, राष्ट्रिय योजना आयोगका मा० उपाध्यक्षज्यू, मुख्य सचिवज्यू तथा सम्बन्धित मन्त्रालयका सचिवहरु, अन्य पदाधिकारीहरुसँग विस्तृत छलफल भयो । छलफल पश्चात समितिले देहाय बमोजिमको निर्णय गर्‍यो ।

१. व्यवस्थापिका संसदमा विचाराधीन रहेको पुर्ननिर्माण प्राधीकरण विधेयकलाई राजनीतिक सहमति निर्माण गरी छिटो भन्दा छिटो संसदबाट पारित गराउन समिति नेपाल सरकारलाई निर्देश गर्दछ ।
२. दक्षिणी सीमाहरुको नाकाअवरोधले नेपालको अर्थतन्त्रमा गम्भीर असर पर्न गएको साथै यसले देशको आर्थिक वृद्धिदरमा पार्ने नकरात्मक प्रभाव बारे सरकारको स्वेत पत्र जारी गर्न र नकरात्मक आर्थिक वृद्धिदरलाई रोकी आर्थिक स्थिरता कायम गर्न अन्य बैकल्पिक कदम तत्कालै चाल्न समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय र अर्थ मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
३. पुनर्निर्माणको कामलाई व्यवस्थित बनाउन, हिमाली क्षेत्रमा न्यानो आवास बनाउन तत्काल राहत थप्नुका साथै सबै क्षेत्रमा भत्केका घरहरुको निर्माणमा दिइने अनुदान बढाई तीन किस्तामा उपलब्ध गराउन नेपाल सरकारलाई निर्देश गर्दछ । सडक, भोलुङ्गेपुल, विद्यालय पुनर्निर्माणलाई प्राथमिकता दिइने र दात्री निकायलाई विश्वासमा लिई बचनवद्धता भएका सहयोगहरु अविलम्ब प्राप्त गर्नेतर्फ सक्रियता बढाउन राष्ट्रिय योजना आयोग र प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रीपरिषद्को कार्यालयलाई निर्देश गर्दछ ।
३. विद्यमान उर्जा संकटलाई दीर्घकालीन रूपमा समाधान गर्न सक्ने एकमात्र विकल्प जलविद्युत शक्ति हो । तसर्थ ठूला र महत्वाकाक्षी जलविद्युत् आयोजनाहरु निर्माणको कार्यलाई तत्काल प्रारम्भ गर्न, यसै

आ.व.मा सम्पन्न हुने जनविद्युत आयोजनाहरूलाई प्रति मेघावाट सरकारी विशेष अनुदान बढाई निर्माणाधीन जलविद्युत आयोजनाहरूलाई समयमा नै सम्पन्न गर्न, कुनै पनि वहानामा ढिलासुस्ती हुन नदिन, साथै जलविद्युत उत्पादनका साथ साथै प्रसारण लाईन विस्तार र हाल भैरहेको २५ प्रतिशत विद्युत् चुहावटलाई यसै आर्थिक वर्ष भित्र ५ प्रतिशतमा झार्न, पेटोलियम पदार्थ उत्खनन सम्बन्धमा हाल सम्मभए गरेका कामहरूको परिणाम सहितको विस्तृत विवरण १० दिनभित्र समितिलाई उपलब्ध गराउन, र भावी कार्यक्रम एवं रणनीति सहित उर्जा सम्बन्धि श्वेतपत्र १५ दिनभित्र सार्वजनिक गर्न गराउन समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रीपरिषद्को कार्यालय, अर्थ मन्त्रालय, उर्जा मन्त्रालय, विज्ञान प्रविधि तथा वातावरण मन्त्रालय र उद्योग मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

४. अल्पकालिन रूपमा नै सानो लगानीमा उपभोग गर्न सकिने Solar Energy, Bio Energy लगायतका वैकल्पिक उर्जा प्रवर्धन गर्ने स्पष्ट कार्यक्रम १५ दिन भित्र ल्याउन र शहरी एवं ग्रामिण क्षेत्रमा वैकल्पिक उर्जा उत्पादन र उपभोगमा दिइने अनुदानको दायरालाई फराकिलो पार्न समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रीपरिषद्को कार्यालय, उर्जा मन्त्रालय, विज्ञान तथावातावरण मन्त्रालय र अर्थ मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
५. इन्धन, खाद्यान्न, औषधी जस्ता विशुद्ध आधारभूत आवश्यकताका वस्तुहरूको खरिदमा वा आपूर्तिमा कुनै एक देशमामात्र भर नपरि विभिन्न देशबाट खरिद गर्ने गरि विविधिकरण गर्न, हाल गतिरोधमा रहेका दक्षिणी नाकाहरू खुलाउन कुटनीतिक प्रयास सघन आन्तरिक समस्या समाधान गर्दै उत्तरी सिमाका सम्पूर्ण नाकाहरू खोल्न, उत्तर तर्फका सम्पूर्ण सडक सञ्जालहरूलाई स्तरोन्नति गरि कम्तिमा २ (दुई) लेनको सडक बनाउनुका साथै आवश्यकीय भंसार एवं पारवहन सुविधा सुलभ गर्न/गराउन समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रीपरिषद्को कार्यालय तथा सम्बन्धित मन्त्रालय, निकायलाई निर्देश गर्दछ ।
६. नेपालले इन्धन लगायत अत्यावश्यक सामाग्रीको अभाव लामो समय भेल्ले गर्नु पर्ने अवस्थाको सृजना हुनुमा देशमा भण्डारण क्षमताको कमि हुनु, थप वा वैकल्पिक विमानस्थल नहुनु लगायतका कारणहरू पनि रहेकोले काठमाण्डौ उपत्यका नजिकैका ठाउँहरूमा ठुला ठुला भण्डारण क्षमताका गोदामहरूको निर्माण गर्न, गोदामहरू निर्माण गरिने नजिकैको उपयुक्त ठाउँमा सामानमात्रै बोकेका कार्गो विमानहरू अवतरण तथा उडान गर्न सक्ने गरि उडान सञ्चालनको न्यूनतम भौतिक पूर्वाधार विकास गर्ने तर्फ संभाव्यता अध्ययन तुरुन्तै प्रारम्भगर्न गराउन समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रपरिषद्को कार्यालय तथा सम्बन्धित मन्त्रालय, निकायलाई निर्देश गर्दछ ।

७. इन्धन लगायत निर्माण सामग्रीको अभावको समयमा विकास निर्माणका कार्यलाई तीव्रता दिन केहि कठिन भए पनि भुकम्प पछिको पुर्ननिर्माणका साथै भुकम्प पिडितहरु प्रति संवेदनशिल हुन, अभावकै बेला भए पनि आत्मनिर्भर अर्थतन्त्र सृजनागर्ने तर्फ स्पष्ट लक्ष्य र कार्ययोजना साथ कार्य गर्न, समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय तथा सम्बन्धित मन्त्रालय, निकायलाई निर्देश गर्दछ ।
८. बजार अनुगमन कार्यलाई सक्रियता एवं कडाइका साथ प्रतिफल उन्मुख भई (नागरिकले महसुस गर्ने गरि) कार्य गर्न, ग्राहक परिचयपत्र तयार गर्न, कालोबजारीलाई तुरुन्तै नियन्त्रण गर्न, कालो बजारी गर्नेलाई प्रचलित कानून बमोजिम कारवाहि गरी कालो बजारी गर्नेको तिनपुस्ते सार्वजनिक सञ्चार माध्यममा प्रकाशन तथा प्रशारण गरि निरुत्साहित गर्न र आम जनजिविकालाई सहज बनाउने कार्यलाई केन्द्रविन्दुमा राखि कार्य सम्पादन गर्न गराउन समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय तथा सम्बन्धित मन्त्रालय, निकायलाई निर्देश गर्दछ ।
९. पेटोलियम पदार्थबाट चल्ने सवारी साधनहरु आयात गर्दा प्राप्त हुने भन्सार लगायतका महसुलले देशको राजश्वमा केहि योगदान दिए पनि यस्ता सवारी साधन सञ्चालनमा आफ्नै मुलुकमा उत्पादन नहुने इन्धनमा भर पर्नु पर्ने भएकोले यस्ता सवारी साधनको आयातलाई क्रमशः निरुत्साहित गरी, विजुलीबाट चल्ने सवारी साधनहरुको प्रवर्धन गर्न, विजुलीबाट चल्ने सार्वजनीक यातायातका साधनहरुलाई रुट परमिट दिने व्यवस्था मिलाउन समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय तथा सम्बन्धित मन्त्रालय, निकायलाई निर्देश गर्दछ ।
१०. विनासकारी भुकम्पपश्चातको पुर्ननिर्माण सम्बन्धमा यस विकास समितिको विभिन्न मितिमा बसेका बैठकले दिएकानिर्देशनहरु (२०७२ बैशाख १५ गते, २५ गते, जेठ १ गते, २२ गते २६ गते, असार १ गते, १४ गते र विशेष गरि साउन १८ गतेका बैठकले दिएका निर्देशनहरु) कार्यान्वयन गर्न र कार्यान्वयन गर्न नसकिने भए वा कुनै कठिनाई भए सोको कारण १५ दिनभित्र समितिलाई उपलब्ध गराउन समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रीपरिषद्को कार्यालय लगायत अन्य सम्बन्धित मन्त्रालय, निकायलाई पुन निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ७१

मिति २०७२।०९।०४

छलफल एवं निर्णय :

समितिको आजको बैठकमा “भूकम्प प्रभावित जिल्लाहरु समेत करिव ४१९ गाउँपालिकाहरु सचिव विहिन भएकोले विभिन्न सरकारी कार्यक्रमहरुको कार्यान्वयन तथा दैनिक सेवा प्रवाहमा प्रतिकूलता समेत

देखिएको सम्बन्धमा” संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयका राज्यमन्त्री मा० कुन्तिकुमारी शाही, लोकसेवा आयोगका माननीय अध्यक्ष उमेश मैनाली, सचिवहरु क्रमशः विष्णुप्रसाद लम्साल (लोकसेवा आयोग), टंकमणि शर्मा (सामान्य प्रशासन मन्त्रालय), माधव रेग्मी (संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय) तथा अन्य सम्बद्ध पदाधिकारीहरूसँग विस्तृत छलफल भयो । छलफल पश्चात समितिले देहाय वमोजिमको निर्णय गर्‍यो :

१. स्थानीय निकायमा/स्तरमा Line Agency को उपस्थिति बढाउने सम्बन्धमा समितिको मिति २०७१।०९।२२ को बैठकले दिएका निर्देशनहरु, त्यसैगरी गाउँपालिका स्तरमा गा.वि.स. सचिव लगायतका कर्मचारीहरुको अभाव तत्काल परिपूर्ति गर्ने सम्बन्धमा समितिको मिति २०७२।०३।१४ गते बसेको बैठकले दिएका निर्देशनहरुको प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्न गराउन तथा कार्यान्वयन गर्न कुनै अप्ठ्यारो भए सो को जानकारी यथाशिघ्र यस समितिलाई उपलब्ध गराउन समिति नेपाल सरकार, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय, सामान्य प्रशासन मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
२. गाउँपालिकाहरुमा सचिवको न्यून संख्या तथा कमजोर उपस्थितिले गर्दा आम नागरिकले सहजै प्राप्त गर्न पाउनु पर्ने सेवा सुविधा प्राप्त गर्न कठिनाई भैरहेको विद्यमान यथार्थलाई आत्मसाथ गर्दै आवश्यक कर्मचारीहरु २ महिनाभित्र व्यवस्थापन गर्न तथा स्थानीय स्तरमा अपुग कर्मचारी व्यवस्थापन गर्ने क्रममा भूकम्प प्रभावित जिल्ला/गाउँ पालिकालाई प्राथमिकता दिई तत्काल (१ महिनाभित्र) आवश्यक कर्मचारी व्यवस्थापन गर्न समिति नेपाल सरकार, सामान्य प्रशासन मन्त्रालय तथा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
३. स्थानीय निकायका कर्मचारीहरुको अभावमा पुनर्निर्माण कार्य सहज छैन । त्यसैगरी राहत वितरण तथा स्थानीय स्तरको यथार्थ विवरण समेत प्राप्त हुन कठिनाईको अवस्था समेत रहेको, साथै गाउँपालिका सचिवको कार्यबोझ तथा जिम्मेवारी व्यापक रहेकोले यथार्थ आवश्यक जनशक्तिको पहिचान गरी माग गर्न संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई माग गरिएको जनशक्तिलाई शिघ्रातिशिघ्र पदपूर्ति गर्ने प्रक्रियामा लैजान सामान्य प्रशासन मन्त्रालयलाई र अत्यावश्यक गाउँपालिकाहरुमा तत्कालका लागि क्षेत्रगत रुपमा वा जिल्लागतरुपमा सापेक्षतरुपमा कम कार्यभार भएका कार्यलयहरुबाट सरुवा गरी/ गराई तत्काल आवश्यक जनशक्ति व्यवस्था गर्न समिति उल्लेखित दुवै मन्त्रालयहरुलाई निर्देश गर्दछ ।
४. स्थानीय स्तरमा प्रारम्भिकरुपमा आधाभूत सेवा प्रवाह गर्ने निकायहरु (नगरपालिका, वडाकार्यालयहरु तथा गाउँपालिकाका कार्यालयहरु)लाई जनशक्ति तथा भौतिक स्रोत साधनका उचित व्यवस्था गर्दै एउटा प्रभावकारी प्रशासनिक इकाईकारुपमा विकास गर्न तत्कालै गृहकार्य अगाडि बढाउन तथा ३ महिनाभित्र कार्ययोजना बनाई कार्यान्वयनमा लैजान र सो सम्बन्धी जानकारी समितिलाई प्रदान गर्न समिति नेपाल सरकार, सामान्य प्रशासन मन्त्रालय र संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

५. आजको बैठकले समितिको २०७२।७।२३ को निर्णयानुसार रसुवागढी केरुङ, जोमसोम कोरोला तथा तातोपानी नाकाको स्थलगत अध्ययन भ्रमण टोलीले पेश गरेको प्रतिवेदन पास गर्ने निर्णय गर्‍यो ।

बैठक संख्या ७२

मिति २०७२।०९।०८

छलफल एवं निर्णय :

समितिको आजको बैठकमा “वातावरण मैत्री विद्युतीय सवारीसाधनको प्रवर्धन एवं सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनका सम्बन्धमा” उपप्रधान तथा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री विजय कुमार गच्छेदार, विज्ञान, प्रविधि तथा वातावरण मन्त्रालयका सचिव, नगरपालिकाका कार्यकारी प्रमुख लगायत अन्य विज्ञहरूसँग विस्तृत छलफल भयो । छलफल पश्चात समितिले देहाय वमोजिमको निर्णय गर्‍यो :

१. नेपालमा सार्वजनिक सवारी साधनहरू सञ्चालनमा आएको लामो समय भई सकेको छ । सार्वजनिक यातायात सञ्चालन तथा व्यवस्थापन जुन स्तरमा हुनु पर्ने हो अपेक्षाकृत हुन सकेको छैन । न्यूनतम आधारभूत कुराहरू सवारी साधनको वैज्ञानिक व्यवस्थापन प्रणाली, Emboss Number Plate, वातावरण मैत्री सवारी साधन व्यवस्थापनमा क्रियाशीलता, Smart Licence card को कार्यान्वयनका लागि अझ धेरै गर्न बाँकी रहेको पाइन्छ । तसर्थ सार्वजनिक यातायात प्रणालीलाई उदारणीय रूपमा व्यवस्थापन गर्न तथा सेवाग्राहीहरूलाई बढी भन्दा बढी लाभ मिल्ने गरी तथा यातायातको व्यवस्थापन गर्दा स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने नागरिकको संविधान प्रदत्त मैलिकहकको संरक्षण हुने गरी, वातावरण मैत्री सार्वजनिक साधनहरूलाई प्रवर्धन गर्न समिति नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
२. आफ्नै देशमा उत्पादन नहुने पेट्रोलियम पदार्थहरूको प्रयोग गरी सञ्चालन हुने सवारी साधनहरूको आयातलाई क्रमशः कम गर्दै लैजान तथा विद्युतीय उर्जाको प्रयोग गरी सञ्चालन हुने सवारी साधन परिवहनहरूलाई प्राथमिकता दिन, हाल सञ्चालनमा रहेका सवारी साधनहरूलाई विद्युतीय परिवहनमा रूपान्तरण गर्ने सम्बन्धमा यसको दीर्घकालीन प्रभावको मूल्यांकन समेत गरी स्पष्ट खाका तयार गरेर मात्र कार्यान्वयनमा लैजान तथा विद्युतिय परिवहनको प्रवर्धनमा उर्जा मन्त्रालय, विज्ञान प्रविधि तथा वातावरण मन्त्रालय तथा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयविच एक समन्वय समिति बनाई द्रुतमार्गमा काम गर्न समिति उल्लेखित मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
३. शहरी सार्वजनिक यातायात तथा प्रदुषण व्यवस्थापनलाई कसरी प्रभावकारी बनाउन सकिन्छ भनी विस्तृत अध्ययन गर्नु पर्ने देखिएकोले आगामी समितिको बैठकमा वा कार्यशाला आयोजना गरि विस्तृत छलफल गरिने निर्णय भयो ।

बैठक संख्या ७३

मिति २०७२।०९।१६

छलफल एवं निर्णय :

समितिको आजको बैठकमा त्रिपुरेश्वर-कलंकी-नागदुङ्गा सडक खण्ड तथा बल्खु-दक्षिणकाली सडक खण्ड लगायतका सडक विस्तार कार्यक्रमहरूको हालसम्मको काम कारवाहीको प्रगतिको अवस्था, समस्या तथा भावी सडक विस्तार कार्यक्रमका सम्बन्धमा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सचिव, सडक विभागका महानिर्देशक तथा काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजनाका प्रमुख लगायत सम्बद्ध पदाधिकारीहरूका साथै कलंकी-नागदुङ्गा सडक विस्तार समन्वय तथा संघर्ष समिति तथा बल्खु-दक्षिणकाली सडक विस्तार समन्वय तथा संघर्ष समितिका प्रतिनिधिहरूसँग विस्तृत छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय वमोजिम निर्णय गर्‍यो :

१. नागरिक विकासका सम्बाहक एवं उपभोक्ता हुन् । विकास निर्माण कार्यलाई गति दिन तथा निर्माणको क्रममा आउने व्यवधानहरूलाई कम गर्न सम्बन्धित क्षेत्रका नागरिकहरूका गुनासाहरूलाई समयमा नै सम्बोधन गरेर कार्य सम्पादन गर्न, पारदर्शी बन्न, विद्यमान विवादहरूलाई तत्कालै सुल्झाउन समिति नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय एवं सडक विभागलाई निर्देश गर्दछ । साथै विकास मैत्री वातावरण निर्माण गरिदिन समिति सरोकारवाला नागरिकहरूलाई विनम्र अनुरोध गर्दछ ।
२. त्रिपुरेश्वर-कलंकी-नागदुङ्गा सडक खण्ड तथा बल्खु-दक्षिणकाली सडक खण्डमा अत्याधिक सवारी चाप रहेकोले सडक विस्तार गर्न अनिवार्य देखिन्छ । यी दुवै सडकहरू विस्तार कार्यक्रममा देखिएका मुख्य समस्याहरू- घरजग्गाको मुआब्जा, नगर विकास मापदण्ड अनुसारको विस्तारमा रहेका समस्या, नेपाल सरकारको फरक फरक मितिका निर्णय अनुसार फरक पर्न गएका विस्तार सम्बन्धी समस्याहरूलाई एक महिनाभित्र टुङ्ग्याउन समिति नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सडक विभाग तथा काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजनालाई निर्देश गर्दछ ।
३. सडक विस्तार लगायत विकास निर्माण कार्यका लागि अधिग्रहण गरिएका जग्गाहरूको लगत कट्टा गर्ने कार्य तत्कालै गर्न, जग्गा Hold गरेर लामो समय नराख्न तथा अधिग्रहण गर्दा कानूनतः क्षतिपूर्ति दिने कार्यलाई समेत सँगसँगै गर्न समिति नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सडक विभाग एवं काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजनालाई निर्देश गर्दछ ।
४. त्रिपुरेश्वर-कलंकी-नागदुङ्गा सडक खण्ड तथा बल्खु-दक्षिणकाली सडक खण्डका सडक विस्तार गर्दा कति लेन वा दायाँ बायाँ कति मिटर विस्तार गर्ने हो सो सम्बन्धमा किटान गरी सार्वजनिक

गर्न समिति नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सडक विभाग एवं काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजनालाई निर्देश गर्दछ ।

५. सडक विस्तारको कार्य वा नयाँ सडक विस्तार गर्दा सर्वप्रथम जग्गा प्राप्त लगायत right of way एवं अन्य सम्पूर्ण स्थानीय समस्या एवं पूर्वाधारका कुराहरु सम्पन्न गरेर मात्र सडक निर्माणको ठेक्कापट्टा/टेन्डरको काम कारवाही गर्न समेत समिति नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सडक विभाग एवं काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजनालाई निर्देश गर्दछ । ठेक्का वस्तोवस्त भएपछि पनि भइरहेको सडक निर्माणमा ढिलाई, सडक र पेटी पूर्ण रुपमा सम्पन्न नगर्ने, सडक निर्माणले लामो समयम लिन जस्ले वातावरणलाई पनि प्रतिकूल प्रभाव पार्ने र नागरिकहरुका लागि असुविधा हुने अवस्थाप्रति मन्त्रालय संवेदनशील हुन साथै टेन्डर प्राप्त गरेर पनि समयमा नै निर्माण कार्य सम्पन्न नगर्ने निर्माण व्यवसायीलाई कालो सूचीमा राख्न तथा सोको जानकारी यस समितिलाई समेत उपलब्ध गराउन समिति पुनः उल्लेखित निकायलाई निर्देश गर्दछ ।

वैठक संख्या ७४

मिति २०७२।०९।२२

छलफल एवं निर्णय :

समितिको आजको वैठकमा नेपाली सेनाले सडक निर्माण तथा विस्तारमा पुऱ्याएको योगदान, समस्या र चुनौतिहरुका विषयमा माननीय उपप्रधानमन्त्री तथा रक्षा मन्त्री, मन्त्रालयका सचिवहरु (प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, रक्षा मन्त्रालय, वन तथा भू-संरक्षण मन्त्रालय, उर्जा मन्त्रालय, जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालयका सचिवहरु आदि), सडक विभागका महानिर्देशक लगायत सम्बद्ध पदाधिकारीहरुसंग छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय वमोजिम निर्णय गर्‍यो :

देश विकासका लागि आवश्यक पर्ने विकास निर्माणका पूर्वाधार एवं संरचनाहरु एवं सडक सञ्जाल विस्तारका लागि प्रारम्भिक ट्रयाक खोल्ने, नयाँ सडक निर्माण गर्ने जस्ता सडक विस्तारकार्यमा नेपाली सेनाले पुऱ्याएको योगदान सराहनिय रहेको छ । आगामी दिनहरुमा देश विकासका विभिन्न संरचनाहरु निर्माणमा नेपाली सेनाको उल्लेखनीय भूमिका एवं योगदान रहने कुरामा समिति विश्वस्त छ । देशको एवं समयको आवश्यकता अनुसार खास खास प्रकृतिका विकास निर्माण कार्यहरुलाई प्राथमिकीकरण गर्दै कार्य सम्पादनमा केन्द्रित हुनु पर्ने अवस्थामा समेत नेपाली सेनाको परिचालनले विकास निर्माण कार्यले तीब्रता पाउने स्पष्ट छ । सडक सञ्जालको विस्तार तथा आयात-निर्यातका लागि सडकको सुदृढीकरण एवं छिमेकी मुलुकहरु जोड्ने सडकहरु (खास गरी हालको सन्दर्भमा उत्तरी सीमा जोड्ने सडकहरु) को अवस्था यदि राम्रो भएको भए देशले हाल बेहोरिरहेको अत्यावश्यक आवश्यकताका वस्तुहरुको अभाव भोग्नु पर्दैन

थियो । यस्ता प्रकारका असहजता एवं अप्ठ्यारोबाटै शिक्षा हासिल गर्दै सकेसम्म छिटो उत्तरी सीमा नाकाहरु तथा सडक सञ्जाल विस्तार गर्दै देशको सन्तुलित विकास प्रारम्भ गर्नुको विकल्प छैन । निर्माण कार्य प्रारम्भ गर्नु अघि विद्यमान नियमानुसार पूरा गर्नु पर्ने लामो प्रक्रिया तथा देखिएका प्रवृत्तिहरुमा अलमलिंदा यस्ता राष्ट्रिय महत्वका पूर्वाधारहरु शीघ्र पूरा हुन नसक्ने स्पष्टै छ, तसर्थ:

१. हाल देशले सामना गरिरहेको अप्ठ्यारो परिस्थितिलाई छिटो भन्दा छिटो समाधान गर्न तथा भविष्यमा यस्ता समस्या आउन नदिन देशको भौगोलिक अवस्था/विकटता तथा कम समयमा धेरै कामहरु गर्नु पर्ने परिस्थिति रहेकोले उत्तरी सीमा नाका जोड्ने प्रमुख सडकहरु (स्तरोन्नति गर्नु पर्ने सडकखण्डहरु समेत) को ट्र्याक खोल्ने लगायत निर्माण, स्तरोन्नति समेतका महत्वपूर्ण कार्यहरु नेपाली सेनालाई परिचालन गरी सम्पादन गर्न गराउन समिति नेपाल सरकारलाई निर्देश गर्दछ ।
२. IEE, EIA, जग्गा प्राप्ती, मुआब्जा, रुखहरुको कटान लगायतका विविध पक्षहरुलाई सम्बोधन गर्दै नियमित प्रक्रियाबाट कार्य सम्पादन गर्दा लामो समयलाग्ने भएकोले अति महत्वपूर्ण सडक निर्माण कार्यलाई खास गरी गल्छिदेखि रसुवागढी नाकासम्मको सडक निर्माण कार्यलाई Fast track प्रक्रियामा लैजान साधारण Project को रूपमा नभइकन Special Project को रूपमा One Door Mechanism मार्फत कार्यसम्पादन गर्न गराउन तथा यस सडक मार्गलाई Emergency Road करिडोरको रूपमा घोषणा कार्य गर्न एवं सो को लागि विभिन्न निकायहरुविच समन्वयका साथै चाहिने बजेटको अभाव हुन नदिन, सडक निर्माणमा आवश्यक बन्दोबस्तीका सामानहरु समयमा नै उपलब्ध गराउन, सडक निर्माणका सम्बन्धमा देखिएका तथा आइपर्ने समस्याहरु तत्कालै मन्त्रिपरिषद्ले नै सिधा समाधान गर्ने व्यवस्था मिलाउन र युद्ध स्तरमा कार्य सम्पादन गर्न सो सम्बन्धी विस्तृत कार्य योजनाको जानकारी समेत यस समितिलाई १५ दिनभित्र उपलब्ध गराउन साथै यस कार्यकाल लागि रक्षा मन्त्रालयले अग्रणी भूमिका निर्वाह गर्न समेत समिति गम्भीरतापूर्वक नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, रक्षा मन्त्रालय तथा सम्बद्ध सम्पूर्ण निकायलाई निर्देश गर्दछ ।
३. उत्तरी सीमा नाका जोड्ने सडकहरु तथा पहुँचमार्गहरुको सम्बन्धमा यस समितिले विभिन्न मितिमा गरेको स्थलगत अध्ययन प्रतिवेदन कार्यान्वयनका लागि नेपाल सरकारलाई उपलब्ध गराइएको उल्लेखित प्रतिवेदनहरुको कार्यान्वयनको प्रगतिको विवरण यथाशीघ्र यस समितिलाई उपलब्ध गराइदिन समेत समिति सम्बद्ध मन्त्रालयहरुलाई निर्देश गर्दछ ।
४. गल्छि रसुवागढी सडकमार्गमा रहेका साना घुमाउरा Passing Zone हरु तत्काल विस्तार गर्न, यस सडक मार्ग निर्माण तथा विस्तार कार्यका लागि आवश्यक पर्ने विस्फोटक पदार्थ उर्जा मन्त्रालय अन्तर्गत त्यस क्षेत्रमा निर्माणाधिन रहेका जनविद्युत आयोजनामा स्टकबाट भए पनि उपलब्ध गराउन, अन्य स्थानीय समस्याहरु तत्काल समाधान गर्न समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय र रक्षा मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

५. विकास निर्माणका पूर्वाधार एवं संरचनाहरू निर्माणमा आम नेपाली नागरिकको नेपाली सेना प्रतिको बड्दो आशा तथा अपेक्षा एवं देश, काल, परिस्थिति अनुसार विकास निर्माणका क्षेत्रमा नेपाली सेनाले बहन गर्नु पर्ने थप जिम्मेवारीलाई समेत मध्यनजर गर्दा हाल नेपाली सेना अन्तर्गतको विकास निर्माण निर्देशनालयको संगठन विस्तार र सुदृढीकरण गरी आवश्यक प्राविधिक जनशक्ति, उपकरण, तालिम लगायतका क्षेत्रमा क्षमता अभिवृद्धि गर्नु सान्दर्भिक र अत्यावश्यक देखिएकोले आवश्यक व्यवस्था हुन समिति नेपाल सरकार प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, रक्षा मन्त्रालय तथा नेपाली सेना, सैनिक मुख्यालयलाई समेत निर्देश गर्दछ ।
६. मिति २०७२ पुस ८ गतेको निर्णयानुसार शहरी सार्वजनिक यातायात तथा प्रदुषण व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी बनाउने सम्बन्धमा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय र सकिन्छ भनी विस्तृत अध्ययन गर्नु पर्ने देखिएकोले आगामी समितिको बैठकमा वा कार्यशाला आयोजना गरि विस्तृत छलफल गरिने निर्णय भयो

बैठक संख्या ७५

मिति २०७२।०९।२६

छलफलएवं निर्णय :

समितिको आजको बैठकमा भूकम्प पश्चात्को प्रभावकारी राहत, उद्धार, पुनःस्थापना तथा पुनर्निर्माण सम्बन्धमा हाल सम्म भए गरेका कामकारवाहीहरू तथा भावी कार्यक्रमहरूका सम्बन्धमा सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यू, माननीय उप प्रधान तथा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रीज्यू, माननीय गृह मन्त्रीज्यू, माननीय शहरी विकास राज्यमन्त्रीज्यू, राष्ट्रिय योजना आयोगका माननीय सदस्यहरू, मुख्य सचिव, पुनर्निर्माण प्राधिकरणका कार्यकारी प्रमुख, तथा मन्त्रालयका सचिवहरू लगायत सम्बद्ध पदाधिकारीहरूसँग विस्तृत छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय वमोजिम निर्णय गर्‍यो :

वैशाख १२ को विनासकारी भूकम्प तथा अन्य अपठ्यारा परिस्थितिहरू लगायतका कारणहरूले देश विकासको गतिलाई नकारात्मक असर पुऱ्याएको सर्वविदितै छ । भूकम्प तथा अत्यावश्यक वस्तुहरूको अभावले निम्त्याएको संकटबाट पार पाउन सर्वोत्तम विकल्पहरूको छनोट, उपलब्ध स्रोत र साधनको सहि परिचालन एवं विद्यमान कार्य क्षमताको अधिकतम प्रयोग गरी कार्य गर्नुको विकल्प छैन ।

भूकम्प गएको नौ महिना वितिसकेको छ । यस विचमा भूकम्प पीडितहरूले बाढी, पहिरो एवं वर्षातका दुःखका दिनहरू कटाइसकेका छन । काठ्याडगिने हिउँदका कष्टकर दिनहरूमा समेत राहत र उद्धार एवं आधारभूत पुनर्निर्माणका पर्खाइमा कष्टकर जीवनविताइ रहेका छन् । यस्ता राष्ट्रिय विपदमा राष्ट्रको सम्पूर्ण क्षमता विपद् समाधानतर्फ केन्द्रित भई कार्यसम्पादन गर्नु पर्ने, विपदलाई युद्धस्तरमा सम्बोधन गर्नु पर्ने अवस्थामा समेत अपेक्षितरूपमा कार्य क्षमताको प्रदर्शन गर्दै काम हुन सकेको पाइदैन ।

दुःख भोग्नेहरुका लागि मात्रै वास्तविक दुःखको तीव्रता थाहा हुन्छ साथै आशा र धैर्यताको पनि सीमा हुन्छ । विकास समिति चाहन्छ आशाको सीमा टुट्नु अघि नै पीडितहरुको दुःखको सम्बोधन होस्, दीर्घकालीन सोचका साथ पुनर्निर्माणका कार्यहरु होउन् ।

यिनै विषयहरुलाई विकास समितिले केन्द्रविन्दुमा राखेर विभिन्न मितिमा बैठकहरु बसी (खास गरी २०७२ वैशाख - १५, २५, जेठ - १, २६, असार - १, साउन - १८, मंसिर - ७, लगायतका बैठकहरु, समितिले भूकम्पबाट अति प्रभावित गोर्खा, धादिङ, सिन्धुपाल्चोक, दोलखा, रसुवा र नुवाकोट लगायतका जिल्लाहरुमा स्थलगत अध्ययन भ्रमण गरी राहत, उद्धार कार्यको निरीक्षणका साथै स्थानीय आवश्यकता एवं सम्बन्धित नागरिकहरुको माग सहितको प्रतिवेदन समेत गरी) तत्काल एवं दीर्घकालिन रुपमा गर्नु पर्ने राहत, उद्धार एवं पुनर्निर्माणका सम्बन्धमा आवश्यक कार्यान्वयनका लागि नेपाल सरकारलाई निर्देशनहरु दिइएको थियो । सीमित केही निर्देशनहरु बमोजिम कार्य सम्पादन भएपनि दिइएको निर्देशनहरुको पूर्ण कार्यान्वयन भएको पाइएन । विकास समितिले निर्देशन दिनु पूर्व कार्यपालिकाले उक्त कामहरु गर्न सक्छ वा सक्दैन भनेर समेत सम्बन्धित पदाधिकारीहरूसँग विस्तृत छलफल गरेर नै औचित्यपूर्ण तवरबाट नै निर्देशनहरु दिँदा दिँदै पनि सो अनुरूपको पूर्ण कार्य सम्पादन हुन नसक्नु कार्यपालिकाको कार्यक्षमताको अभाव हो वा प्रवृत्ति हो विश्लेषणको विषय हुन पुगेको छ । यद्यपि छिटोभन्दा छिटो भूकम्पपश्चात् गर्नु पर्ने कामहरु द्रुतगतिमा सम्पादन गर्न विद्यमान संयन्त्रहरुकै परिचालन गर्नुको विकल्प छैन । तसर्थ समितिको आजको बैठक :

१. हालसम्म उपलब्ध गराइसके भनिएका राहतहरु ढिलो नगरिकन समय भित्रै उपलब्ध गराउन तथा हिमपात भएको क्षेत्रमा तत्काल न्यानो कपडा पठाउन तथा चिसोबाट बचाउने कार्यलाई प्राथमिकतामा राखी कार्य गर्न गराउन,
२. पुनःस्थापना तथा पुनर्निर्माण सम्बन्धमा दीर्घकालीन सोच र स्पष्ट कार्ययोजना बमोजिम कार्य सम्पादन गर्न, पुनःस्थापना तथा पुनर्निर्माण कार्य गर्दा सरकारी निकायविच (जस्तै वन तथा भू-संरक्षण मन्त्रालय, जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालय, संस्कृति,पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय आदि) समन्वय गर्न,
३. राहत वितरण, पुनःस्थापना एवं पुनर्निर्माण कार्यमा पारदर्शिता कायम गर्न, भूकम्प प्रभावितहरुको वर्गीकरण गरी वास्तविक क्षतिको तथ्यांकसहित विवरण संकलनमा आधिकारिकता यकिन गर्न र मापदण्ड बनाई सोही बमोजिम राहत एवं पुनःस्थापनाको कार्य गर्न,
४. PDNA प्रतिवेदनपश्चात् पनि विनासकारी भूकम्पका कारण क्षति भएका सार्वजनिक उपयोगका संरचनाहरु, सांस्कृतिक धरोहरहरुको पुनर्निर्माण, मर्मत संभार गर्ने सम्बन्धमा स्पष्ट एवं वस्तुनिष्ठ आधारमा विस्तृत कार्ययोजना बमोजिम तत्काल कार्य प्रारम्भ गर्न,

५. भूकम्पपीडितलाई उपलब्ध गराउने भनिएको ऋण तथा सहूलियत ऋण रकम सरल, छोटो, स्पष्ट प्रक्रियाबाट वास्तविक भूकम्प पीडितले छिटो पाउने कार्यप्रणाली बनाउन, र छिटोभन्दा छिटो उक्त रकम उपलब्ध गराउन,
६. आगामी दिनहरूमा भूकम्प प्रतिरोधी संरचना निर्माण गर्ने सम्बन्धमा स्पष्ट मापदण्ड बनाई कडाइकासाथ तत्कालै लागु गर्न, संरचना निर्माण गर्दा भू-उपयोगी नीति बमोजिम वस्ती विकास गर्न, निर्माण व्यवसायी तथा निर्माण श्रमिकहरूलाई भूकम्प प्रतिरोधी निर्माण सम्बन्धी तालिम दिन तथा निर्माणमा स्थानीय सामग्री प्रयोग गर्न र समयवद्ध कार्यतालिका बनाई कार्य गर्न,
७. भूकम्पपश्चात्को पुनर्निर्माणका लागि अन्तर्राष्ट्रिय दातृ निकायहरूले दिएका एवं दिन प्रतिवद्धता जनाएका रकमको वास्तविक अवस्था, उक्त रकम खर्च गर्ने मोडल, कार्ययोजना, नीतिगतप्रक्रिया सम्बन्धी विस्तृत जानकारी सार्वजनिक गर्न,
८. विपद् उत्थानशील विकास नीति (Disaster Resilience Development Policy) यथाशीघ्र तयार गरी लागु गर्न गराउन,
९. विकास समितिले भूकम्पपश्चात् राहत, उद्धार, पुनःस्थापना, पुनर्निर्माण लागायतका विषयहरूमा विभिन्न मितिका बैठकका निर्देशनहरू (खास गरी माथि उल्लेखित मितिहरूमा दिएका निर्देशनहरू जुन यसैसाथ संलग्न छ) पूर्णताका साथ कार्यान्वयन गर्न गराउन र कार्यान्वयन गर्न गराउन नसकिने भए के कति कारणले कार्यान्वयन गर्न नसकिएको हो सो को जानकारी समितिलाई प्रदान गर्न, समिति नेपाल सरकार, सम्बन्धित मन्त्रालय एवं निकायहरूलाई गम्भीरतापूर्वक निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ७६

मिति : २०७२।१०।०५

छलफल तथा निर्णय :

समितिको आजको बैठकमासमितिले हालसम्म दिएका निर्देशनहरूको कार्यान्वयनको अवस्था एवं सूचना तथा सञ्चार सम्बन्धी समसामयिक विषयहरूका सम्बन्धमा माननीय सूचना तथा सञ्चार मन्त्रीज्यू तथा मन्त्रालयका सचिव, दूर सञ्चार प्राधिकरणका अध्यक्ष, नेपाल दूर सञ्चार कम्पनी लि. का महाप्रबन्धक, N Cell का प्रमुख कार्यकारी अधिकृत, ग्रामीण दूर सञ्चार प्रविधि विज्ञ श्री महावीर पुन लगायत सम्बद्ध पदाधिकारीहरूसँग विस्तृत छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय बमोजिम निर्णय गर्‍यो :

१. अहिलेको आधुनिक समाज सञ्चारका बहुआयामिक सेवा एवं सुविधाहरुमा अन्योन्याश्रित रूपले आवद्ध रहेको एवं समाज विकासको गति समेत सूचना सञ्चारको क्षेत्रमा भएको विकासको गतिले निर्धारण गर्ने, मापन गर्ने मान्यताको विकास भएको छ । समुन्त समाज निर्माण गर्न तथा समाजलाई अग्रगति दिने कार्यक्षेत्र आधारशीलाको रूपमा रहेको सूचना तथा सञ्चार सम्बन्धी मन्त्रालयको कार्यभार समाल्नु भएकोमा विकास समिति माननीय सूचना तथा सञ्चार मन्त्री श्री शेरधन राईज्यूलाई कार्यकालको सफलताको शुभकामना व्यक्त गर्दछ । साथै वहाँको कार्यकालमै सूचना प्रविधि सम्बन्धी आधारभूत सेवाहरु ग्रामीण क्षेत्रमा समेत भरपर्दो, गुणस्तरीय, सस्तो, सर्वसुलभ एवं सहज बनाउन उहाँले सक्रिय योगदान दिई कार्यकाल सफल तुल्याउनु हुनेछ भन्ने कुरामा समेत समिति दृढ आशा एवं विश्वास व्यक्त गर्दछ ।
२. सूचना तथा सञ्चार सम्बन्धमा यस समितिले विभिन्न मितिमा (खास गरी २०७१ कात्तिक-२३, मंसिर-३, मंसिर-२९, माघ-१३, फागुन-२५, चैत-१०, चैत-२०, २०७२ वैशाख-१० आदि मितिमा) दिएका निर्देशनहरु मध्ये केही निर्देशनहरुको कार्यान्वयन/कार्य प्रगति (जस्तै: NTC को हकमा न्यून Recharge मा म्याद थप दिने व्यवस्था, रोयल्टी वितरण सम्बन्धी मापदण्डको निर्माण, Focal Person तोक्ने काम, सूचनाको हक सम्बन्धी कार्यान्वयनको अवस्था, श्रमजीवि पत्रकार सम्बन्धी लगायतका विषयहरुमा केही प्रगति भएकोमा) सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय एवं सम्बन्धित निकाय, पदाधिकारीलाई समिति धन्यवाद व्यक्त गर्दछ ।
३. सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयले नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरणको समन्वयमा नेपाल दूर सञ्चार कम्पनी र अन्य दूर सञ्चार सेवा प्रदायकहरुले प्रदान गर्दै आएका वस्तु तथा सेवाको
 - उपलब्ध प्रकृति, क्षमता, प्राविधिक पक्षहरु, गुणस्तरीय सेवा प्रवाह तथा स्तरोन्नति सम्बन्धी विस्तृत विवरण,
 - भावी कार्ययोजना,
 - Optical Fiber Sharing And Networking गर्ने मापदण्ड र कार्य योजना,
 - Inter connectivity सम्बन्धी योजना,
 - ग्रामीण दूर सञ्चार कोषको सार्थक र प्रयोग प्रतिफल उन्मुख व्यवस्थापन एवं परिचालन सम्बन्धी योजना,
 - उपभोक्ताहरुको हितको लागि Number Portability सम्बन्धी योजना, एवं
 - International Tele Communication Union (ITU) ले उपलब्ध गराउने Satellite Space को प्रयोग सम्बन्धमा भएका प्रगति, यथार्थता र कार्ययोजनाका

सम्बन्धमा भए गरेका काम, भू-उपग्रहको प्रयोग सम्बन्धी निर्धारित लक्ष्य, समस्या र चुनौतिहरू विषयहरूमा

यस समितिलाई स्पष्ट गर्न एवं सो सम्बन्धी अद्यावधिक प्रगति विवरण लिखित रूपमा नै उपलब्ध गराउन समिति नेपाल सरकार, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरण मार्फत दूर सञ्चार सेवा प्रदायहरू Ntc /Ncell लाई निर्देश गर्दछ । (स्पष्ट पार्ने कार्य कार्यशाला गोष्ठी गरेर समेत गर्न सकिने)

४. नेपालका प्रत्येक गाविस, विद्यालय, अस्पतालमा प्रभावकारी इन्टरनेट सेवा पुऱ्याउने मन्त्रालयको प्रतिवद्धता अनुसार अपेक्षित रूपमा काम अगाडि बढेको नदेखिएकोले प्रत्येक गाउँ विद्यालय,हुलाक,हेल्यपोष्ट अस्पताल तथा सार्वजनिक उपभोगका अन्य संरचनाहरूमा समेत प्रभावकारी Internet सेवा पुऱ्याउन तथा उपभोक्ताको पहुँच अभिवृद्धि गर्न र ग्रामीण दूर सञ्चार विकास कोषको समेत प्रयोग गरी १ वर्ष भित्रै कार्य सम्पादन गरिसक्न समिति सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, NTA, तथा सेवा प्रदायकहरूलाई पुनः निर्देश गर्दछ ।
५. शुल्क तिरेपछि गुणस्तरीय सेवा उपभोग गर्न पाउनु उपभोक्ताको अधिकार हो र सेवा शुल्क लिएपछि गुणस्तरीय सेवा दिनु सेवा प्रदायको पहिलो कर्तव्य हो । तसर्थ दूर सञ्चार सेवा प्रदायकहरूले आफूले प्रवाह गर्ने सेवाको शुल्कमा पारदर्शिता कायम गर्न, गुणस्तरीय सेवा दिन, उपभोक्ताको सेवामा दत्तचित्त भई लाग्न, अनावश्यक अदृश्य शुल्कहरू समावेश नगर्न, क्षमता अनुकूलको सेवा विस्तार गर्न एवं जनगुनासाहरूलाई तत्कालै सम्बोधन गर्न र सो सम्बन्धमा प्रभावकारी अनुगमन गर्न सेवा सञ्चालनको लागि आवश्यक इन्धन अभाव हुन नदिन समिति नेपाल सरकार, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरण उपर्युक्त दूर सञ्चार सेवा प्रदायकहरूलाई निर्देश गर्दछ ।
६. नेपाल दूर सञ्चार कम्पनी लिमिटेडको नेटवर्क भित्र खासगरी नमस्ते Prepaid नेटवर्कमा मोबाइल रिचार्ज गर्दा देखिएको समस्याले दुर्गम एवं ग्रामीण क्षेत्रका उपभोक्ताहरू मर्कामा परेकोले सो समस्या तत्काल सुल्झाउन समिति सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरण, नेपाल दूर सञ्चार कम्पनी लिमिटेडलाई निर्देश गर्दछ ।
७. नेपालमा मोबाइल सेवाका उपभोक्ताहरूको संख्या हेर्दा पोष्टपेड भन्दा प्रिपेड सेवा प्रयोग कर्ताको संख्या बढी भएको पाइन्छ । साथ साथै पोष्टपेड सेवा प्रयोगकर्ताले स्वामित्व (नामसारी) गर्न पाउँछ भने प्रिपेड प्रयोग कर्ताले स्वामित्व नामसारी गर्न नपाउने अवस्था छ । प्रिपेड प्रयोगकर्ताले समेत आवश्यक कागजात एवं दस्तुर बुझाई प्रक्रिया पूरा गरी Registration गरेर मात्र सेवा उपभोग गर्ने भएकोले स्वामित्व हस्तान्तरण नामसारी गर्ने व्यवस्था गर्न तथा दूर सञ्चार सेवा

प्रदायकहरूले वितरण गरेका SIM card हरु (SIM card/ प्रयोग कर्ताहरूको) विवरण वास्तविक भन्दा बढी भएको देखिएकोले अधिकारिक अध्यावधिक गर्न, प्रयोगमा नभएका, नरहेका SIM हरुलाई तीन महिनाभित्र खारेज गर्न तथा नियमित रूपमा सो कार्य गर्न गराउन समिति सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय र नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरणलाई निर्देश गर्दछ ।

८. नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय इन्टरनेट व्याण्डविथको अन्तर सञ्जाललाई अभ बढि व्यवस्थित गर्न, अभ सस्तो र सम्भावित सबै विकल्पहरु खुला हुने गरी मित्र राष्ट्र चीनसँगको सीमानाबाट पनि जोड्ने व्यवस्था गर्न समिति नेपाल सरकार, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय तथा नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरणलाई निर्देश गर्दछ ।
९. सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयले तयार गरेको रोयल्टी वितरण सम्बन्धी मापदण्ड, २०७२ लाई तत्काल कार्यान्वयनमा लैजान समिति सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय तथा संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ७७

मिति : २०७२।१०।१२

छलफल तथा निर्णय :

समितिको आजको बैठकमा N Cell को शेयर खरिद बिक्री लगायतका विषयमा सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयका मा.मन्त्रीज्यू तथा सचिव, राष्ट्र बैंकका गभर्नर, आन्तरिक राजश्व विभागका महानिर्देशक, उद्योग विभागका महानिर्देशक, कम्पनी रजिष्टार कार्यालयका रजिष्टार, N Cell का कार्यकारी अधिकृत, लगायत सम्बद्ध पदाधिकारीहरूसँग विस्तृत छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय वमोजिम निर्णय गर्‍यो :

देशको समग्र विकासका लागि पूँजीगत लगानी अभिवृद्धि गर्ने उद्देश्यले नेपालले विगत लामो समयदेखि खुला बजार अर्थनीति तथा विश्वव्यापिकरण सम्बन्धी अवधारणा अवलम्बन गर्दै आइरहेको छ । भनिन्छ, खुला बजार अर्थतन्त्र आफैँ न्यायमुखी हुँदैन र आफैँ नियन्त्रित पनि हुँदैन । समाज कल्याणका लागि खुला बजार अर्थतन्त्रलाई नियमन गर्न राज्यले नीति, नियम, कानून तथा संयन्त्रहरूको निर्माण तथा परिचालन गरेकै हुन्छ । समयको विकास क्रम सँगसँगै परिस्कृत हुँदै गरेको समाजमा राज्यले गर्ने नियमनकारी भूमिका समेत परिमार्जित हुनु अति आवश्यक देखिन्छ । नियमनकारी भूमिका निर्वाह गर्ने सम्बन्धमा कही कतै अप्ठ्यारो देखिएमा न्यायपूर्ण तवरबाट तत्कालै समस्याको समाधान गर्ने गराउने दायित्व पनि सरकारको नै हो ।

दूर सञ्चार नीति कार्यान्वयनका क्रममा दूर सञ्चार सेवाका क्षेत्रमा वैदेशिक लगानी भित्रिन थालेको तथा यस सेवाको उपलब्धता, विविधता, गुणस्तरीयतामा समेत व्यापक वृद्धि भएको पाइन्छ । हाल नेपालमा सरकारी र गैरसरकारी गरी ६ वटा दूर सञ्चार सेवा प्रदायकहरूले सेवा प्रवाह गरिरहेको अवस्था छ । ८० प्रतिशत वैदेशिक लगानीमा सञ्चालित N Cell ले हालै गरेको शेयर खरिद विक्री सम्बन्धमा कानुनी तथा प्रक्रियागत रूपमा केही अस्पष्टताहरू, अन्यौलताहरू देखिएको सन्दर्भमा :-

१. समितिको आजको बैठकमा सम्बद्ध निकाय तथा पदाधिकारिहरूको कुरा सुन्दा विद्यमान कर सम्बन्धी कानुनी व्यवस्था एवं दोहोरो कर मुक्ती सम्भौता तथा वाणिज्य कानून लगायतमा भएका प्रावधानहरू बमोजिम यस्ता प्रकृतिका कारोवार/हक हस्तान्तरणमा कर लाग्छ वा लाग्दैन भन्नेमा नियामक तथा कार्यान्वयन गर्ने निकायहरू र सेवा प्रदायक संस्थामा स्पष्टता, एकरूपता समेत रहेको पाइएन तसर्थ -

- क) N Cell ले नेपालमा व्यवसाय गरेर आर्जन गरेको पूँजीगत लाभमा नेपालको कानून बमोजिम नेपालको कराधारभित्र पर्छ वा पर्दैन, पर्दैन भने कुन देशमा पर्छ ?
- ख) शेयरको हक हस्तान्तरण गर्दा नियामक निकायहरू सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, उद्योग मन्त्रालय, नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरण, कम्पनी राजिष्टारको कार्यालय आदिको वा कानून बमोजिम निर्धारित संस्थाको पूर्व स्वीकृति लिनु पर्छ वा पर्दैन ? कानुनी व्यवस्था नभएको अवस्थामा समेत पूर्व स्वीकृति लिन दिन के अप्ठ्यारो पर्यो ?
- ग) वैदेशिक लगानी भनिएको ८० प्रतिशत शेयर र स्वदेशी लगानी भनिएको २० प्रतिशत को शेयर मूल्य फरक फरक दररेट हुन सक्छ कि सक्दैन ?
- घ) २० प्रतिशत स्वदेशी वा नेपाली नागरिकको लगानीको सुनिश्चितता गर्न वा सुनिश्चितता हुने नहुने विषयमा सम्बन्धित निकायको प्रमाणिकरण, स्वीकृति वा पहिचान चाहिन्छ वा चाहिँदैन ?
- ङ) प्राइभेट कम्पनीको शेयर कतिमा बेच्ने भन्ने कुरा खरिद गर्ने र विक्री गर्ने पक्षमा निहित भएता पनि शेयरको अत्याधिक मूल्य वृद्धि वा न्यूनतम मूल्य कायम गरेको सम्बन्धमा सरकारले हस्तक्षेप गर्न मिल्छ, मिल्दैन, पर्छ पर्दैन ?
- च) २० प्रतिशत शेयर कर्ताले दोहोरो लगानी (Cross Holding) गर्न पाउने नपाउने भन्ने सम्बन्धमा स्पष्टता कायम गर्नु पर्छ वा पर्दैन ?

आदि विषयमा अनिवार्य रूपले यस समितिलाई ७ दिनभित्र स्पष्ट जानकारी लिखित रूपमा उपलब्ध गराउन समिति नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, उद्योग मन्त्रालय, कम्पनी राजिष्टारको कार्यालय, आन्तरिक राजस्व विभाग तथा नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरणलाई निर्देश गर्दछ ।

२. विद्यमान कानुनी व्यवस्था अनुसार N Cell ले गरेको शेयर खरीद विक्रीको पूँजीगत लाभकरमा प्रचलित कानून बमोजिम स्पष्ट कार्यान्वयन गर्न गराउन समिति नेपाल सरकार आन्तरिक राजस्व विभाग, ठूला करदाता कार्यालयलाई निर्देश गर्दछ ।
३. कमजोर नियमनकारी व्यवस्था तथा अपारदर्शी क्रियाकलापलाई तत्काल सम्बोधन गर्न कम्पनी कानून, विदेशी लगानी तथा प्रविधि हस्तान्तरण सम्बन्धी कानून, राष्ट्रवैक सम्बन्धी कानून, दूर सञ्चार सम्बन्धी कानून, कर सम्बन्धी कानूनमा देखिएका अपर्याप्तताहरु तुरुन्तै संशोधन गर्ने प्रक्रियामा लैजान, शेयर खरीद विक्रीका सम्बन्धमा सत्य तथ्य बाहिर ल्याउन समेत समिति नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, उद्योग मन्त्रालय, कम्पनी राजिष्टारको कार्यालय, आन्तरिक राजस्व विभाग तथा नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरणलाई निर्देश गर्दछ ।
४. त्यसैगरी व्यवसायिक स्वच्छता, व्यवसायिक सुशासन एवं पारदर्शीता कायम गरी प्रचलित कानून बमोजिम पूरा गर्नुपर्ने सम्पूर्ण दायित्वहरु पूरा गर्न तथा सरल एवं प्रभावकारी सेवा दिएर 'N Cell - नेपालकै लागि' भन्ने नारा बमोजिम काम गर्दै नेपाल र नेपालीको मन जित्न समेत समिति N Cell लाई आग्रह गर्दछ ।
५. "Ncell – नेपाल कै लागि" भन्ने slogan को औचित्यता यस कम्पनीलाई Public Limited Company मा लैजाँदा अझ बढी पुष्टि हुने भएकोले Ncell लगायत अन्य Telecommunication service provider लाई Public Limited Company मा लैजान NTA को समन्वयमा काम अगाडी बढाउन समेत समिति सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, उद्योग मन्त्रालय, NTA लाई निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ७८

मिति : २०७२।१०।१४

छलफल तथा निर्णय :

स्थानीय निकायको निर्वाचन लगायत संघीयता कार्यान्वयन सम्बन्धमा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयले गरेका काम कार्यवाही, भावी कार्यक्रम एवं रणनीति र समितिले उक्त मन्त्रालय तथा मातहत निकायलाई हालसम्म दिएका निर्देशनहरुको कार्यप्रगति /कार्यान्वयनको सम्बन्धमा जानकारी लिने कार्य सूची रहेको समितिको आजको बैठकमा माननीय उपप्रधानमन्त्री तथा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रीज्यू तथा मन्त्रालयका सचिव लगायत सम्बद्ध पदाधिकारीहरूसँग विस्तृत छलफल भयो । छलफलपश्चात् समितिले देहाय बमोजिम निर्णय गर्‍यो :

१. सर्वप्रथम, यस समितिका पदेन सदस्य समेत रहनु भएका माननीय उपप्रधान तथा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्री श्री कमल थापाज्यूलाई समिति उहाँको कार्यकालको सफलताको शुभकामना व्यक्त गर्दछ ।
२. समितिले हालसम्म संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय एवं मातहत निकायलाई दिएका निर्देशनहरूको कार्यप्रगति/कार्यान्वयनको अवस्था सन्तोषजनक नै भए पनि अझ बढी प्राथमिकताकासाथ समितिले अपेक्षा गरे बमोजिमको स्तरमा भएको नपाइएकोले निर्देशनहरूको गम्भीरतापूर्वक कार्यान्वयन गर्न गराउन समिति संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई पुनः निर्देश गर्दछ ।
३. विगत लामो समयदेखि स्थानीय निकायहरूको निर्वाचन नभई रहेको अवस्थामा आम नागरिकहरूले प्राप्त गर्नु पर्ने सेवा र सुविधा प्रवाहमा कठिनाई पर्नुका साथसाथै स्थानीय जनप्रतिनिधिको अभावमा नियमित विकास निर्माण कार्य, विनासकारी भूकम्प पश्चात्को पुनर्निर्माण, पुनःस्थापना, नवनिर्माण लगायतका कार्यमा अफ्यारो, असहज भएकोले स्थानीय निकायको निर्वाचन आवश्यक एवं अपरिहार्य देखिन्छ । यद्यपि हालै संविधानसभाले जारी गरेको नेपालको संविधानको धारा ५६ बमोजिम स्थानीय तह/निकाय भन्नाले गाउँपालिका, गाउँ कार्यपालिका, नगरपालिका, नगर कार्यपालिका र जिल्लासभालाई बुझाउने भएकोले साथै संघीयताको कार्यान्वयन संविधानको (धारा २९६) बमोजिम नै २०७४ माघ ७ गते सम्ममा गरिसक्नु पर्ने बाध्यात्मक व्यवस्था समेत रहेको छ । साथसाथै संविधानको संक्रमणकालीन व्यवस्थापन अनुसार (धारा ३०३) उपधारा (१), (२) र (३) बमोजिम छोटो समयको लागि (करिव डेढ वर्षका लागि) भए पनि स्थानीय निकायको निर्वाचन गर्ने हो ? वा संघीयता कार्यान्वयनका लागि संविधान बमोजिमका स्थानीय निकायको निर्वाचन गर्ने हो ? स्पष्ट, आधिकारिक निर्णय गर्न तथा सो को जानकारी यस समितिलाई ३० दिनभित्र अनिवार्य रूपले दिन समिति नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रपरिषद्को कार्यालय तथा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
४. संविधानको व्यवस्था बमोजिम स्थानीय तहको निर्वाचन वा संविधान कै संक्रमणकालीन व्यवस्था अनुसारको स्थानीय निकायको निर्वाचन/जुनसुकै निर्वाचनको कार्य सम्पादन गर्नका लागि पनि आवश्यक पर्ने प्रवन्धकीय एवं व्यवस्थापकीय कार्यको पूर्व तयारीलाई आजैबाट थालनी गर्दा स्थानीय निर्वाचन सम्बन्धी कार्य सहज रूपमा सम्पन्न गर्न सकिने देखिएकोले सो तयारी अविलम्ब थालनी गर्न समिति नेपाल सरकार र संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय तथा सम्बन्धित निकायलाई निर्देश गर्दछ ।

५. स्थानीय निकाय पुर्नसंरचना आयोग सकेसम्म छिटो (संविधानले तोकेको/निर्धारण गरेको समयावधिभित्रै रहेर) गठन गरेर संघीयता कार्यान्वयन गर्ने आधारशीला तयार गर्ने कार्यलाई शीघ्रता दिन समेत समिति नेपाल सरकार, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
६. स्थानीय स्वायत्त शासन ऐन, २०५५ (पहिलो संशोधन) विधेयक यस समितिमा विचाराधीन रहेको तथा उक्त विधेयकमाथि प्राप्त केही संशोधनहरूमा समितिमा छलफल समेत भइसकेको अवस्था छ । समितिमा विचाराधीन उक्त विधेयकमाथिको छलफललाई निरन्तरता दिई निष्कर्षमा पुऱ्याउन सम्बन्धित मन्त्रालय संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई विशेष तयारीसाथ समितिसँग आवश्यक सम्पर्क तथा समन्वय गर्न समेत समिति संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ७९

मिति : २०७२।१।१७

छलफल तथा निर्णय :

समितिको आजको बैठकमा N Cell को शेयर खरिद बिक्री लगायतका विषयमा समितिका माननीयज्यूहरूसँग छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय बमोजिम निर्णय गर्‍यो :

१. पूर्व प्रधानमन्त्री, नेपाली कांग्रेसका सभापति तथा नेपाली कांग्रेसका संसदीय दलका नेता एवं संसदका विपक्षी दलका नेता माननीय श्री सुशिल कोइरालाको मिति २०७२/१०/२६ गते असामयिक निधन भएकोमा व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिको यो बैठकले वहाँको निधन प्रति गहिरो शोक तथा समवेदना व्यक्त गर्दछ ।
२. N Cell को शेयर खरिद बिक्री सम्बन्धमा सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, आन्तरिक राजश्व विभाग, उद्योग विभाग, कम्पनी रजिष्टारको कार्यालय, नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरण लगायतका निकायहरूलाई स्पष्ट पार्न भनि समितिको मिति २०७२।१०।१२ गतेको बैठकले दिएका निर्देशनका विषयहरूमा सम्बन्धित निकायबाट लिखित रुपमा प्राप्त धारणा समिति समक्ष प्रस्तुत भई विस्तृत छलफल भयो ।

प्राप्त धारणामा N Cell ले नेपालमा व्यावसाय गरी कमाएको पूँजीगत लाभमा निसन्देह रुपमा नेपालमै कर लाग्दछ भनी सम्बन्धित निकायबाट लेखी प्राप्त भए तापनि हाल सम्म शेयर कारोवारबाट प्राप्त हुने पूँजीगत लाभमा कर लगाउने सम्बन्धमा कुनै निष्कर्षमा पुगी निर्णय भएको/कर लगाउने सम्बन्धमा प्रगति भएको भने देखिएन । साथसाथै कम्पनीको शेयर खरिद बिक्री सम्बन्धमा वैदेशिक लगानी तथा प्रविधि हस्तान्तरण ऐन, २०४९ बमोजिम N Cell ले उद्योग विभागमा सैद्धान्तिक सहमति प्राप्त गर्न खोजेको समेत देखिएन । Cross Holding गर्न

पाउने/नपाउने, शेयरको मूल्यमा देखिएको फरक मूल्यांकनमा हस्तक्षेप गर्न मिल्छ, या मिल्दैन भन्ने सन्दर्भमा समेत उल्लेखित निकायहरूको धारणामा स्पष्टता पाइएन । लामो समयसम्म यस्ता विषयहरूमा अनिर्णित भई बस्दा सम्बन्धित निकायको कार्य क्षमतामाथि प्रश्न उठ्नुको साथसाथै करदातालाई समेत अनिश्चित वातावरण उत्पन्न हुन गएको समेत देखिएकोले सम्बन्धित निकायको कर छल्ने नियत हो वा होइन स्पष्ट भई विद्यमान कानूनमा भएका व्यवस्थाहरूलाई देशको हितको लागि प्रयोग गरी तत्काल निष्कर्षमा पुग्न तथा वैदेशिक लगानीलाई प्रतिकूल असर समेत नपर्ने गरी कार्य सम्पादन गर्न समेत समिति नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय तथा आन्तरिक राजश्व विभागलाई गम्भीरता पूर्वक निर्देश गर्दछ ।

३. N Cell को शेयर खरिद विक्री सम्बन्धमा समितिको मिति २०७२।१०।१२ गतेको बैठकले माथि उल्लेखित निकायहरूलाई शेयर खरिद विक्री सम्बन्धमा धारणा उपलब्ध गराउन भनिएकोमा प्राप्त हुन आएका धारणाहरूमा स्पष्टता नरहेकोले उल्लेखित निकायहरूबिच समन्वय गरी स्पष्ट धारणा बनाउन अविलम्ब उक्त विषयमा स्पष्ट निर्णय गरी समितिलाई जानकारी दिन समिति उल्लेखित निकायहरूलाई निर्देशित गर्दछ ।
४. मिति २०७२।११।१९ र २० गते विकास समितिका माननीय सदस्यहरूको टोलीले (मा० सदस्य, सचिवालयका कर्मचारी र पत्रकार सहित) रक्षा मन्त्रालयसँगको समन्वयमा नेपाली सेनाबाट निर्माण कार्य भइरहेको मैलुङ्ग-स्याफ्रुवेशी सडक खण्डको स्थलगत अवलोकन भ्रमण गर्ने निर्णय गर्‍यो ।

बैठक संख्या ८०

मिति: २०७२/१२/२

छलफल तथा निर्णय

समितिको आजको बैठकमा कलाकारहरूको रोयल्टी, परिचयपत्र लगायत कलाकारवर्गको समस्या र समाधानका सम्बन्धमा सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयका मा.मन्त्री, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद् कार्यालयका सचिव, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयका सचिव, नेपाल दूर सञ्चार प्राधिकरणका अध्यक्ष, NTC र N Cell का कार्यकारी अधिकृत, लगायत सम्बद्ध पदाधिकारीहरूसँग विस्तृत छलफल भयो । छलफलमा सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय र संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई २०७१।०८।०३ को बैठकले दिएको निर्देशन कार्यान्वयनको स्थिति सम्बन्धमा समेत विस्तृत छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय बमोजिम निर्णय गर्‍यो :-

१. रोयल्टी सम्बन्धमा प्रतिलिपि अधिकार ऐन, २०५९ का प्रावधानहरूलाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्न तथा रोयल्टी व्यवस्थापन सम्बन्धी संयन्त्र निर्माण गर्न समितिले ०७।०८।०३ मा सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयलाई निर्देश गरिएकोमा सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयबाट विशेष कार्यदल मार्फत रोयल्टी वितरण सम्बन्धी मापदण्ड २०७२ सम्बन्धी प्रतिवेदन तयार गरी संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा कार्यान्वयनका लागि पठाइएको र उक्त प्रतिवेदन अनुरूप संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयबाट हालसम्म रोयल्टी निर्देशन तथा अनुगमन कमिटी गठन गर्ने कार्य र सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयबाट चलचित्रकर्मी परिचय पत्र जारी गर्न मस्यौदा तयार गर्ने सम्मको कार्य गरेको पाइएको हुँदा गठित निर्देशन तथा अनुगमन समितिलाई सक्रिय एवं प्रभावकारी बनाई उक्त समितिको प्रगति विवरण प्रत्येक महिना यस समितिमा पठाउने र यस सम्बन्धी प्रारम्भिक कार्यलाई प्रभावकारी रूपमा निरन्तरता दिई यस अघिको रोयल्टी वितरण सम्बन्धी मापदण्ड, २०७२ सम्बन्धी सुझाव प्रतिवेदनमा उल्लेख भएका व्यवस्थाहरू कार्यान्वयन गराउने व्यवस्था तत्काल प्रारम्भ गर्न समिति नेपाल सरकार, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय र उक्त कार्यका लागि पर्न सक्ने व्ययभारका लागि आर्थिक अभाव हुन नदिने व्यवस्था मिलाउन समिति अर्थ मन्त्रालयलाई समेत निर्देशन गर्दछ । यस सम्बन्धमा प्रतिलिपि अधिकार ऐन, २०५९ का प्रावधान कार्यान्वयन गर्न प्रभावकारी समन्वय गर्न र ऐन पालन नगर्ने व्यक्ति, संघ, संस्था उपर कडाइका साथ दण्ड जरिवाना वा अन्य कारवाही प्रकृयाको व्यवस्था मिलाउन प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रपरिषद्को कार्यालयलाई समिति विशेष निर्देशन गर्दछ ।
२. कलासष्ट्रा (रचनाकार, संगीतकार, गायक र लेखक) हरूले प्रतिलिपि अधिकार ऐन, २०५९ अनुसार उनीहरूको सृजना प्रयोग भए वापत पाउनु पर्ने रोयल्टी पारिश्रमिक प्रयोगकर्ताबाट उठाई सम्बन्धित सष्ट्राले पाउने व्यवस्था मिलाई सो अनुसारको कामको प्रगति विवरण सम्बन्धित निकाय मार्फत प्रत्येक ३/३ महिनामा यस समितिमा समेत पठाउने व्यवस्था गर्न तथा यसका लागि सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, अन्तर्गतका सम्बन्धित सरकारी तथा गैरसरकारी निकायहरूलाई समेत यस सम्बन्धमा सक्रिय बनाई परिचालन गर्न तथा आवधिक रूपमा विवरण सार्वजनिक गर्न समेत समितिले दिएको निर्देशनको सम्बन्धित सष्ट्रावर्गले अनुभूत गर्ने स्तरमा प्रगति भएको नपाइएकोले यस सम्बन्धी पूर्व निर्देशन एक महिनाभित्र सम्बन्धित वर्गको सहमतिमा पारदर्शी रूपमा कार्यान्वयन गराउन समिति सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय तथा संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई पुनः निर्देशन गर्दछ ।
३. रोयल्टी सङ्कलनका सम्बन्धमा विद्यमान चुनौतिहरूको समीक्षा गर्दै देशका परिचायक/धरोहरका रूपमा रहेका विविध विधाका कलाकारहरूको हक अधिकार संरक्षण गर्दै कलाको विकास एवं संरक्षण गर्न पारदर्शीरूपमा तत्कालै अनुभूत हुने गरी यसको संकलन सम्बन्धमा आवश्यकता अनुसार नवीन

प्रविधिको प्रयोग समेत गर्दै समयानुकूल यथोचित व्यवस्था गर्न एवं रोयल्टीको प्रक्रियामा संलग्न नरहेका/नआएका प्रयोगकर्ताहरूलाई समेत प्रक्रियामा ल्याउन समिति सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय र अन्तरगत निकायहरूलाई निर्देश गर्दछ । साथै प्रभावकारी रूपमा रोयल्टी संकलन भई निर्वाध रूपमा सफ्टवेयर पुर्‍याउने कार्यमा सम्बद्ध सबैले पारदर्शी रूपमा परिचालन हुन आवश्यक सबै व्यवस्था मिलाउन समेत सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयलाई निर्देशन गरिएकोमा सो सम्बन्धमा पारदर्शिताका लागि प्रक्रियागत तथा प्रविधिगत परिवर्तनका लागि गरिएका व्यवस्थाहरूबारे समितिलाई अविलम्ब जानकारी दिनुहुन समिति संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयलाई निर्देशन गर्दछ ।

४. प्रतिलिपि अधिकार ऐन, २०५९ लाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गराउन नेपाल प्रहरी संगठनभित्र एउटा प्रतिलिपि अधिकार प्रहरी इकाई (Copy Right Police Cell) गठन गरी कार्यान्वयनमा ल्याउनका लागि समिति गृह मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
५. प्रतिलिपि अधिकार ऐन, २०५९ कार्यान्वयन गर्ने निकाय नेपाल प्रतिलिपि अधिकार राजिष्टारको कार्यालय भएको साथै यो विषय संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय अन्तर्गत समेत पर्ने भएकोले कलाकारहरूको साथसाथै लेखकहरूले समेत प्राप्त गर्नुपर्ने रोयल्टीलाई समग्र रूपमा व्यवस्थापन गर्न समिति संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र नेपाल प्रतिलिपि अधिकार कम्पनी राजिष्टारको कार्यालयलाई समेत निर्देश गरिएकोमा यस सम्बन्धी अद्यावधिक प्रगति विवरणका साथै सफ्टवेयर, लेखक, कलाकारहरूको सुझाव, सल्लाह/सहमति कार्यान्वयनको क्षेत्रमा भएका नीतिगत र अन्य समस्याहरू समाधानार्थ मन्त्रालयको समयानुकूल सफ्टवेयर तथा कलामैत्री सोच/कार्यक्रमहरू १ महिनाभित्र समिति समक्ष प्रस्तुत गर्न समिति संस्कृति पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
६. नेपालको संविधानको भाग-३, धारा २५ मा सम्पत्तिको हक अन्तर्गत सम्पत्ति भन्नाले बौद्धिक सम्पत्तिलाई समेत जनाउँछ भनि स्पष्ट गरेको र प्रत्येक नागरिकलाई कानूनको अधीनमा रहि सम्पत्तिको भोग गर्ने, बेचबिखन गर्ने, व्यवसायिक लाभ प्राप्त गर्ने र सम्पत्तिको अन्य कारोबार गर्ने मौलिक हक प्रत्याभूत गरेको हुँदा कला सफ्टवेयरको सृजित कला बापत पाउने पर्ने रोयल्टी तथा पारिश्रमिक कडाईकासाथ उठाई सम्बन्धित सफ्टवेयरले पाउने व्यवस्था मिलाउन समिति नेपाल सरकार, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
७. सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयबाट जारी गरिएको चलचित्रकर्मीहरूको परिचय पत्र दोहोरो नपर्ने गरी उपलब्ध गराउन आवश्यक पर्ने मापदण्ड निर्धारण गरी तत्काल कार्यान्वयन गर्ने व्यवस्था मिलाउन समेत समिति नेपाल सरकार, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

८. भूकम्प प्रभावित क्षेत्र गोरखा र धादिङ जिल्लामा DFID को सहयोगमा भएको अनुगमनको प्रतिवेदन अगाडि बैठकमा अध्ययनार्थ पेश भइसकेकोले उक्त प्रतिवेदन आजको बैठकबाट पारित भएको घोषणा गरिन्छ ।

बैठक संख्या ८१

मिति: २०७२/१२/१५

छलफल तथा निर्णय

व्यवस्थापिका संसद विकास समितिको आजको बैठकमा “हुलाकी राजमार्गको वर्तमान अवस्था, प्रस्तावित स्वरूप तथा निर्माण कार्यक्रम सम्बन्धमा” माननीय उपप्रधान मन्त्री एवं भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मा.मन्त्री, सचिव प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद् कार्यलयका सचिव, सडक विभागका निमित्त महानिर्देशक तथा आयोजना प्रमुखसमेतसँग छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय अनुसार निर्णय गर्‍यो :

१. समितिको २०७१।८।२१ को बैठक ले भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई दिएको ३ वटा निर्देशनहरु (निर्णय नं. २, ३ र ४) का कार्यान्वयनका सम्बन्धमा मन्त्रालय तथा अन्तरगतका सम्बन्धित निकायहरुबाट कतिपय कार्य भएतापनि उक्त कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्ने सम्बन्धमा उल्लेखनीय स्थलगत प्रगति हासिल गर्न सकेको नपाइएको हुँदा कार्यान्वयनका क्षेत्रका स्थलगत समस्याहरु समेत समाधान गरी अविलम्ब लक्ष्य प्राप्तितर्फ क्रियाशील भई एक महिनाभित्र समितिमा प्रगति विवरण उपलब्ध गराउन समिति भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सडक विभाग र सम्बद्ध कार्यालयहरुलाई निर्देशन गर्दछ ।
२. नेपालका तराई तथा मधेशमा ऐतिहासिक कालदेखि प्रचलित हुलाकी मार्गलाई समायानुकूल र परिवर्तित समाजको माग अनुसार विकसित गरी आवागमन सहज बनाउने उद्देश्यले हुलाकी राजमार्ग को स्तर उन्नतिको लागि लामो समयदेखि जनस्तरबाट माग भई सरकारी कार्यक्रममा रहदासमेत राज्यस्तरबाट हालसम्म कार्यान्वयन गर्न नसक्नुबाट तराई मधेशको जनजीवन लामो समयदेखि यातायात असुविधा, गरिवी, अशिक्षा र अस्वस्थकर वातावरणयुक्त रहेको साथै यस कार्यले सरकारप्रति स्थानीय जनताको दृष्टिकोणमा गम्भीर प्रभाव पार्ने जस्ता कार्य समेत सिर्जना हुन सक्ने हुँदा विकासको यो मुद्दालाई अविलम्ब गम्भीरतापूर्वक सम्बोधन गर्न समिति प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय,भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय,सडक विभाग र सम्बद्ध कार्यालयहरुलाई निर्देशन गर्दछ ।
३. हुलाकी राजमार्ग योजना स्थलहरुमा ठाउँ ठाउँमा Right of the Way अनुसार Site Clearance का स्थानीय विवाद लगायतका समस्याहरु मुआब्जा, क्षतिपूर्ति, वन क्षेत्र ,राष्ट्रिय निकुन्ज समेतका

विवादहरूले निर्माण कार्यमा अवरोध सिर्जना भएको अवस्था समेत रहेकोले अन्तर मन्त्रालयगत समन्वय मिलाई सबै योजना स्थलका विवादहरू सुल्झाउन सम्बन्धित सबै निकायका जिल्लास्थित निकायहरूबाट आवश्यक सहयोग तदारुकताकासाथ प्राप्त गर्न केन्द्रीय सहजीकरण समन्वय समिति बनाई कार्य प्रारम्भ गर्न समिति भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय , प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय समेतलाई निर्देशन गर्दछ ।

४. हुलाकी राजमार्गको प्रथम चरण अन्तरगत निर्माण सम्पन्न हुन बाँकी रहेका सडकहरूको निर्माण कार्य समयमै सम्पन्न गर्नका लागि १३ अर्ब रुपैया लाग्ने DPR बाट देखिन आएको र भारत सरकारले प्रधानमन्त्रीज्यूको भारत भ्रमणमा स्वीकारेको MOU २०१६ अनुसार रु ८ अर्ब मात्र अनुदान सहयोग प्रदान गर्ने प्रतिबद्धता भएको हुँदा र यो सडक राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा समावेश भएको आयोजना भएको हुँदा बाँकी अपुग रु ५ अर्ब बजेट सुनिश्चित गर्न नेपाल सरकारलाई निर्देशन गर्दछ साथै बाँकी दोश्रो चरण अन्तरगतका ११५२ किलो मिटर सडकको MOU २०१६ मा समावेश नभएको हुँदा यी सडकहरूको समेत स्तरोन्नतिका लागि आवश्यक बजेटको सुनिश्चितताका लागि समिति भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय र नेपाल सरकार प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय लाई निर्देशन गर्दछ ।
५. आगामी २/३ हप्ता भित्र हुलाकी राजमार्गको स्थलगत निरीक्षण गर्न मा.सदस्य कर्मचारी र पत्रकार समेतको २ वटा टोली बनाइ भ्रमणमा जानको लागि आवश्यक व्यवस्थापन गर्ने निर्णय भयो ।

बैठक संख्या ८२

व्यस्थापिका-संसद कृषि तथा जलस्रोत समिति, वातावरण संरक्षण समिति र विकास समितिको संयुक्त
बैठकको निर्णय

२०७२ चैत्र २१

एकातर्फ जनताको विकासप्रतिको तीव्र आकांक्षालाई सम्बोधन गर्नु पर्ने आवश्यकता छ भने अर्कोतर्फ वातावरण संरक्षणका सन्दर्भमा हाम्रा राष्ट्रिय अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धताप्रति सचेत रहँदै विकास र वातावरणलाई सन्तुलनमा राख्नु अत्यावश्यक छ । विकास आयोजना पनि अवरुद्ध नहुने र वातावरणीय सन्तुलनका लागि आवश्यक भू-भागमा वन क्षेत्र कायम रहने तथा वातावरणीय सन्तुलन पनि बिग्रन नदिनेतर्फ पनि उत्तिकै सचेत हुनु आवश्यक छ । दीगो विकासको अवधारणाप्रति प्रतिबद्ध रहँदै र विकास निर्माणका सन्दर्भमा विद्यमान कानूनी र संरचनागत जटिलतालाई सहजीकरण र सरलीकरण गर्नु पर्ने

अपरिहार्यतालाई समेत मध्यनजर गर्दै व्यवस्थापिका संसद, कृषि तथा जलस्रोत समिति, वातावरण संरक्षण समिति र विकास समितिको आजको संयुक्त बैठक निम्न बमोजिमको निर्णय गर्दछ :-

१. वन क्षेत्रको जग्गा सट्टाभर्नाका सन्दर्भमा :

वन क्षेत्रको जग्गा सट्टाभर्नाका सन्दर्भमा तत्कालिन प्राकृतिक स्रोत र साधन समितिको वन संरक्षण समस्या अध्ययन प्रतिवेदन, २०६७ को भाग ६ को बुँदा ६.२.८ मा उल्लिखित “वन क्षेत्रको जग्गा अर्को प्रयोजनका लागि प्रयोग गर्नु पर्ने अवस्थामा वन ऐन क्षतिपूर्ति बापत वन क्षेत्र सट्टाभर्ना गर्ने प्रावधान सहितको दफा राखी सोही बमोजिम मात्र गर्न सक्ने व्यवस्था गर्ने” भन्ने प्रावधानले जलविद्युत आयोजना निर्माणका सन्दर्भमा उठेका जटिलतालाई सहजीकरण गर्नका लागि जलविद्युत आयोजना क्षेत्रभित्र पर्ने वन क्षेत्रको जग्गा प्रयोग गर्ने अवस्थामा वन क्षेत्र नघट्ने र आयोजना निर्माणमा पनि बाधा नहुने अवस्थाको सुनिश्चितताको लागि वन तथा भू-संरक्षण मन्त्रालयलाई निम्नानुसार निर्देश गर्ने :-

- क. जलविद्युत आयोजना बनाउँदा प्रयोग हुने वन क्षेत्रको जग्गाको सन्दर्भमा प्रवर्द्धकले आफ्नो अनुकूलता अनुसार, सरकारद्वारा न्यूनतम मुल्याङ्कनबाट हुन आउने रकम तोकिएको निकायलाई उपलब्ध गराउने अथवा वन तथा भू-संरक्षण मन्त्रालयले तोके बमोजिमको जग्गा उपलब्ध गराउने व्यवस्था गर्ने,
- ख. जलविद्युत आयोजना निर्माण गर्दा मासिएका रुख-बिरुवाको हकमा १ बराबर २ को अनुपातमा वृक्षारोपण गरी हुर्काउनका लागि प्रवर्द्धकले वन क्षेत्रको जग्गा अन्य प्रयोजनको लागि उपलब्ध गराउने सम्बन्धी कार्यविधि, २०६३ अनुसार कायम हुन आउने लागत बराबरको रकम तोकिएको निकायमा जम्मा गर्न लगाउने,
- ग. यसरी जम्मा भएको रकम अन्य क्षेत्रमा खर्च गर्न नपाउने गरी आयोजना निर्माण भएको नजिकको उपयुक्त क्षेत्रमा वन क्षेत्र कायम गर्न जग्गा लिने र वृक्षारोपण गरी हुर्काउनका लागि मात्र प्रयोग गर्न वन तथा भू-संरक्षण मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको निकाय वा आवश्यक परे छुट्टै निकाय निर्माण गरी अगाडि बढाउनका लागि आवश्यक कानूनी तथा संरचनागत व्यवस्था गराउने,
- घ. उपरोक्त निर्देशन कार्यन्वयनका लागि अन्य सरोकारवाला निकायसँग समेत समन्वय गरी १ (एक) महिनाभित्र आवश्यक कार्यविधि तथा निर्देशिका निर्माण एवं परिमार्जन गर्ने ।

२. पूरक प्रारम्भिक वातावरणीय परीक्षण वा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन सम्बन्धमा :

- २.१. पूरक प्रारम्भिक वातावरणीय परीक्षण (Supplementary IEE) वा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन (Supplementary EIA) गर्दा फरक पर्न आउने क्षेत्रफल र रुख-बिरुवाको संख्याका सन्दर्भमा

विद्यमान प्रावधान अनुसार पुनः पूरक अध्ययन वा समायोजना गर्नु पर्ने व्यवस्थामा पुनर्विचार गरी ३ देखि ६ महिनाको समयावधि तोक्यो पूरक वातावरणीय परीक्षण वा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गर्न लगाउने तर यो समयावधिमा आयोजनाको काम अवरुद्ध नगर्न जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालय र वन तथा भू-संरक्षण मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

२.२. आयोजनाको संरचनाले चर्चेको वन क्षेत्रको जग्गाको क्षेत्रफल एवं काटिने रुख-बिरुवाको संख्यामा १०% सम्म थप-घट भएमा पूरक प्रारम्भिक वातावरणीय परीक्षण वा पूरक वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन अध्ययन गर्नु नपर्ने व्यवस्था मिलाउन जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालय र वन तथा भू-संरक्षण मन्त्रालयलाई निर्देशन दिने ।

बैठक संख्या ८३

मिति: २०७३/१/१५

छलफल तथा निर्णय

व्यवस्थापिका संसद विकास समितिको आजको बैठकमा “भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयको आगामी आर्थिक वर्षको बजेट तथा कार्यक्रमका सम्बन्धमा राष्ट्रियोजना आयोगका सदस्य, मन्त्रालयका सचिव सडक विभागका महानिर्देशक लगायत सम्बन्ध पदाधिकारीहरूसँग छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय अनुसार निर्णय गर्‍यो :

१. भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयद्वारा तर्जुमा गरिएको समृद्ध नेपालका लागि सडक, रेल तथा यातायात विकासको ५ वर्षे रणनीतिक योजना, (२०७३-२०७८) नेपाल सरकारले स्वीकृत गरिसकेको सन्दर्भमा त्यसको सफल कार्यान्वयनका लागि प्राथमिकता किटान गर्न एवं समयमा नतिजा प्राप्त हुने गरी कार्यान्वयन गर्न बजेट व्यवस्थापन लगायत अनुगमन संयन्त्रको समेत निर्माण गरी अगाडि बढ्न अर्थ मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग र सम्बन्धित मन्त्रालयलाई समिति निर्देश गर्दछ ।
२. काठमाडौं-निजगढ द्रुतमार्ग (Fast Track) को Asian Highway Standard माप दण्डमा ५ वर्षभित्रै सम्पन्न गर्न समिति नेपाल सरकार, राष्ट्रिय योजना आयोग, अर्थ मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय तथा सम्बन्धित निकायलाई समिति निर्देश गर्दछ ।
३. हुलाकी राजमार्ग निर्माणमा देखिएका समस्या निराकरण गर्न पहिलो चरणमा सम्पन्न गर्ने भनिएको ६०७ कि.मि. सडकमध्ये निर्माण हुन बाँकी रहेको सडक खण्ड समयमा नै सम्पन्न गर्नका लागि यसै आर्थिक वर्षमा आवश्यक बजेट विनियोजन गरी तत्काल कार्यप्रारम्भ गर्न तथा दोस्रो चरणमा पूरा गर्ने भनिएको सडक खण्ड तीन वर्षभित्र पूरा गर्न यसै आर्थिक वर्षदेखि आवश्यक बजेट

विनियोजन गरी कार्य अगाडि बढाउन एवं सोही खण्डमा पर्ने मधेशका जिल्ला सदरमुकामहरु जोड्ने सडकहरुको समेत स्तरोन्नति गर्न समिति नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग लगायत सम्बद्ध मन्त्रालयहरुलाई निर्देश गर्दछ ।

४. नेपालको उत्तर तथा दक्षिण तर्फका नाकाहरु जोड्ने सडकको स्तरोन्नतिको लागि आवश्यक बजेट विनियोजन गरी कार्य प्रारम्भ गर्न समिति नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
५. हाल काठमाडौं उपत्यका लगायत देशका विभिन्न ठाउँ र शहरीक्षेत्रहरुमा रहेको अव्यवस्थित यातायातलाई व्यवस्थित बनाउनका लागि वैज्ञानिक व्यवस्थापन पद्धति अवलम्बन गरी लागू गर्न समिति भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
६. सार्वजनिक खरिद ऐन र नियमका प्रावधानहरुलाई विकास निर्माण कार्यहरुको ठेक्का लगायतका कार्यहरुमा सहजीकरण हुने रुपमा सामयिक सुधार गर्न भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय र राष्ट्रिय योजना आयोगलाई निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ८४

मिति: २०७३/१/१६

छलफल तथा निर्णय

व्यवस्थापिका संसद विकास समितिको आजको बैठकमा “संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयको आगामी आर्थिक वर्षको बजेट तथा कार्यक्रमका सम्बन्धमा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयका माननीय सहायक मन्त्री, राष्ट्रिय योजना आयोगका माननीय सदस्य, मन्त्रालयका सचिव लगायत सम्बन्ध पदाधिकारीहरूसँग छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय अनुसार निर्णय गर्‍यो :

१. आगामी आर्थिक वर्षमा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयबाट आरम्भ गर्न प्रस्तावित तुइन विस्थापन, सडक सञ्जाल नपुगेको गा.वि.स. मा सडक विस्तार, ग्रामिण सडकको स्तरोन्नति तथा नयाँ न.पा.हरुको सुदृढीकरण र पूर्वाधार विकास, सौर्य सडक बत्तीका निमित्त आगामी आ.व.को लागि आवश्यक बजेट उपलब्ध गराउन समिति नेपाल सरकार, राष्ट्रिय योजना आयोग, अर्थ मन्त्रालय र संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
२. नेपालको संविधान, २०७२ को धारा ३०३ अनुसार स्थानीय निकायहरुको निर्वाचन यथाशीघ्र सम्पन्न गर्ने व्यवस्था मिलाउन समिति नेपाल सरकार, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

३. भूकम्प प्रभावित क्षेत्रका जिल्लामा कम्तीमा १।१ वटा नमूना गाउँको निर्माण एवं सबै गा.वि.स. र नगरपालिकाहरुलाई सूचना प्रविधि युक्त बनाउने र, स्थानीय तहका गा.वि.स.हरुलाई अधिकृत मूलक बनाई इन्जिनियर तथा ओभर सियर लगायतका प्राविधिक जनशक्ति उपलब्ध गराउन एवं मन्त्रालयले जि.वि.स. को जिल्ला प्राविधिक कार्यालयमा दरवन्दी अनुसार पदपूर्ति गरी विकास निर्माण कार्यलाई प्रभावकारी बनाउन समिति सङ्घीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
४. राष्ट्रिय योजना आयोगले जिल्ला स्तरीय बजेट सिलिङ सम्बन्धित परिषदबाट स्वीकृत कार्यक्रम अनुसार मन्त्रालयको भाग- २ मा समावेश गर्न राष्ट्रिय योजना आयोग मार्फत विषयगत मन्त्रालयहरुलाई निर्देश गर्दछ ।
५. संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय मातहत सञ्चालन हुने स्थानीय पूर्वाधार विकासका कार्यक्रमहरु निर्धारित कार्यक्रम तोकिएको समयमा निर्धारित गुणस्तरमा समयबद्ध तवरले सम्पादन गर्न विशेष पहल गर्ने । कार्यसम्पादनमा अनुगमन प्रभावकारी बनाउनका साथै कार्य प्रभावकारी रूपमा सम्पादन नगर्ने उपर समयमै कारबाही गरी समयमा नै कार्य सम्पादन गर्ने परिपाटी बसाल्न संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई समिति निर्देश गर्दछ ।

वैठक संख्या ८५

मिति: २०७३/१/१७

छलफल तथा निर्णय

व्यवस्थापिका संसद विकास समितिको आजको वैठकमा “सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयको आगामी आर्थिक वर्षको बजेट तथा कार्यक्रमका सम्बन्धमा मन्त्रालयका सचिव, दूर सञ्चार प्राधिकरणका अध्यक्ष, लगायत अन्य सम्बद्ध पदाधिकारीहरूसँग छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय अनुसार निर्णय गर्‍यो :

- १ ग्रामिण दूर सञ्चार विकास कोष परिचालन गरी पुष्पलाल मध्य पहाडि लोकमागमा Optical Fiber विच्छ्याउने कामलाई छिटो र प्रभावकारी बनाई १८ महिनाभित्र काम सम्पन्न गर्न र हुलाकी राजमार्ग तथा उत्तर-दक्षिण राजमार्गहरुमा Optical Fiber विच्छ्याउने कार्य तत्काल प्रारम्भ गर्न एवं Micro-Wave र Wireless Technolog मार्फत इन्टरनेट (Broad band) सेवा पुऱ्याउने कार्यको लागि ७ वटै संघीय प्रदेशका लागि सेवा प्रदायक छनौट गरी तत्काल काम अगाडि बढाउन एवं भूकम्पले अत्याधिक क्षति पुऱ्याएका क्षेत्रमा छिटो Internet सेवा पुऱ्याउन समिति नेपाल सरकार एवं सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय तथा सम्बद्ध निकायलाई निर्देशन गर्दछ ।

- २ अति दुर्गम हिमाली क्षेत्रका जिल्लाहरूमा Satellite को माध्यमबाट सर्वसुलभ रूपमा दूरसञ्चार तथा इन्टरनेट सेवा प्रदान गर्न एवं Optical Fiber पुऱ्याउन नसकिने ग्रामीण क्षेत्रहरूमा Broad Band Tnernet सेवा पुऱ्याउनको लागि TV White Space प्रविधिमा आधारित Internet सेवाको पूर्वाधार निर्माण तथा विस्तार गर्नको लागि सो TV White Space को 472 MHz-612 MHz मध्येको Frequency मा 560 MHz देखि 590 MHz सम्मको 30 MHz Band निर्धारण गरी सो को प्रयोगको लागि ग्रामीण Internet सेवा प्रदायकहरूलाई निशुल्क र अन्य सेवा प्रदायकहरूलाई सशुल्क Shared तथा Non-Protection Basis मा उपलब्ध गराउने गरी खुला गर्न समिति सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
- ३ सुरक्षा छापाखाना (Security press) को प्रभावकारी व्यवस्थापन, सूचना सम्बन्धी सङ्ग्रहालयको स्थापना, ग्रामीण दूर सञ्चार सेवा विस्तारका लागि पूर्वाधारको विकास, गुणस्तरीय सेवाको सर्वसुलभ रूपमा उपलब्ध हुने व्यवस्था समेत मिलाउन समिति नेपाल सरकार, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
- ४ देशको नीति निर्माण तथा योजना तर्जुमाको लागि आवश्यक पर्ने सबै सूचना तथा तथ्याङ्कहरू एकै स्थानबाट प्राप्त गर्न सकिने गरी Data Centre को स्थापना गर्ने र यसको प्रभावकारी व्यवस्थापन गर्न समिति नेपाल सरकार, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
- ५ सडक सुरक्षा (Road Safty) सम्बन्धी विस्तृत अध्ययन गरी ६ महिनाभित्र समितिमा प्रतिवेदन पेश गर्नेगरी माननीय गणेश पहाडीको संयोजकत्वमा देहायका माननीय सदस्यहरू रहेको पाँच सदस्यीय सडक सुरक्षाउप समिति बनाउने निर्णय गर्‍यो ।
- मा० गणेश पहाडि - संयोजक
 - मा० आड्टावा शेर्पा - सदस्य
 - मा० तुलसा राना - सदस्य
 - मा० प्रकाश शर्मा पौडेल - सदस्य
 - मा० शिवजी यादव - सदस्य

बैठक संख्या ८६

मिति: २०७३/१/२२

छलफल तथा निर्णय

व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिको आजको बैठकमा बजेटमा आगामी आर्थिक वर्ष आ.व. ०७३/०७४ को बजेट तथा कार्यक्रम विशेष गरी जिल्ला स्तरीय वार्षिक विकास कार्यक्रम भाग २ लाई प्रभावकारी

बनाउने सम्बन्धमा राष्ट्रिय योजना आयोगका माननीय सदस्य अर्थ मन्त्रालयका सचिव तथा जिल्लामा सञ्चालन हुने विकास निर्माणसँग सम्बन्धित मन्त्रालयका सचिवहरूसँग छलफल भयो । छलफल पश्चात देहाय अनुसारको निर्णय भयो :

१. जिल्लास्तरीय वार्षिक विकास कार्यक्रम र विनियोजन भाग (२) को प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि जिल्लास्तरीय आयोजनाहरूको छनोट तथा बजेट विनियोजनलाई एक निश्चित मापदण्ड(सुत्र) मा आधारित भएर गर्ने पद्धति स्थापना गर्ने सम्बन्धमा समितिको आगामी बैठकमा राष्ट्रिय योजना आयोग र अर्थ मन्त्रालयलाई आमन्त्रण गरी यस सम्बन्धमा उपयुक्त व्यवस्था मिलाउने निर्णय गर्‍यो ।
२. नेपाली सेनाद्वारा निर्माणाधीन कर्णाली करिडोरको स्थलगत निरीक्षण गर्न यही ०७३ जेठ महिनाभित्र समितिको टोली पठाउने साथै कर्णाली करिडोरको स्थलगत भ्रमणका सम्बन्धमा रक्षा मन्त्रालय मार्फत नेपाली सेनालाई आवश्यक व्यवस्था मिलाउन पत्र पठाउने निर्णय गर्‍यो ।
३. भारत र चीनमा भएको भूकम्पपछिको पुनर्निर्माण र पूर्वाधार विकासको अध्ययन गर्न समेत समितिको टोली त्यसतर्फ जानका लागि परराष्ट्र मन्त्रालयलाई आवश्यक व्यवस्था मिलाउन पत्र पठाउने निर्णय भयो ।

बैठक संख्या ८७

मिति: २०७३/२/१९

छलफल तथा निर्णय

व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिको आजको बैठकमा भूकम्प प्रभावित जिल्लाहरूको पुनर्निर्माणका सम्बन्धमा समितिले पटक-पटक दिएका निर्देशनहरूको कार्यान्वयनको अवस्था, हाल सम्मको कार्यप्रगति, समस्या तथा चुनौतिका सम्बन्धमा पुनर्निर्माण प्राधिकरण, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय, सहरी विकास मन्त्रालय र विद्यालयहरूको पुनर्निर्माणका सम्बन्धमा शिक्षा मन्त्रालयसँग समेत छलफल भयो । छलफल पश्चात देहाय अनुसारको निर्णय भयो :

१. भूकम्प अति प्रभावित जिल्लाहरूमा विस्तृत घरधनी सर्वेक्षण गर्दा वास्तविक पीडित घरधनीहरू पर्नुपर्नेमा नपरेका, केही नपर्नु पर्ने घरधनीहरू परेको भनि व्यापक गुनासो आएको छ । अतः वास्तविक पीडित घरधनीहरूलाई पुनर्निर्माण जिल्ला समन्वय समिति अन्तरगत गुनासो सुनवाई प्रणालीको संयन्त्र बनाई छानविन गरी छुटेकाहरूलाई अनुदान उपलब्ध गराउने कार्य तत्काल अगाडि बढाउन एवं अनुदान सम्झौता सम्पन्न भएका घरधनीहरूलाई सहज र सरलरूपमा बैंकबाट

अनुदान रकम उपलब्ध गराउने कार्य तदारुकताका साथ अगाडि बढाउन समिति राष्ट्रिय पुनर्निर्माण प्राधिकरणलाई निर्देश गर्दछ ।

२. समितिले विगतमा पटक-पटक बैठक बसी भूकम्प प्रभावित जिल्लाहरुका गा.वि.स. सचिवहरुको पूर्ति अनिवार्य गर्न निर्देशन गरेको भए तापनि कतिपय क्षेत्रमा अहिलेसम्म गा.वि.स सचिवहरुको पूर्ति नभएकोमा समितिको गम्भीर ध्यानाकर्षण भएको छ । भूकम्प प्रभावित जिल्लाहरुमा गा.वि.स सचिव लगायत कर्मचारीहरुको अभाव हुन नदिई गा.वि.स. सचिव नभएका स्थानहरुमा प्राविधिक कर्मचारीहरुबाट भूकम्प पछिको पुनर्निर्माण कार्य प्रभावकारी तथा छिटो छरितो रुपमा सम्पादन गर्ने व्यवस्था मिलाउन एवं भूकम्पमा परेका घरहरु सोही ठाउँमा निर्माण गर्न नमिल्ने र अन्यत्र जग्गा पनि नभएका भूकम्प पीडित परिवारहरुको लागि जग्गा उपलब्ध गराउन समिति नेपाल सरकार, गृह मन्त्रालय, सामान्य प्रशासन मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देशन गर्दछ ।
३. भूकम्प प्रभावित क्षेत्रहरुमा क्षतिग्रस्त विद्यालयको विवरण यकिन गरी ठोस कार्यतालिका र कार्ययोजना बनाएर प्राथमिकताको आधारमा विद्यालयको निर्माण कार्य तत्काल प्रारम्भ गर्न तथा यसका लागि बजेटको अभाव हुन नदिन समिति अर्थ मन्त्रालय, शिक्षा मन्त्रालय एवं राष्ट्रिय पुनर्निर्माण प्राधिकरणलाई निर्देश गर्दछ ।
४. भूकम्प प्रभावित जिल्लाहरुको पुनर्निर्माण र पुनस्थापनाको काम सुस्त अवस्थामा रहेको देखिन आएको हुँदा प्राधिकरणले जनचाहना बमोजिम तीव्र रुपमा कार्य अगाडि बढाउन कार्ययोजना सहित एकीकृत तथा सुरक्षित वस्तिविकास गर्न, नमुना गा.वि.स.को विस्तार गर्न, निर्माण सामग्रीको सहज उपलब्धताको सुनिश्चितता गर्न, र प्राविधिक इन्जिनियरहरुको सही व्यवस्थापन गरी प्राविधिक जनशक्तिलाई आवश्यक तालिम तथा सीप अभिवृद्धि गराउन कार्यविधि अनुरूप ठोस योजना बनाई आवश्यक जनशक्ति निर्धारण गरी सीप र दक्षता बढाउने तालिमहरु तत्काल प्रारम्भ गर्न समिति राष्ट्रिय पुनर्निर्माण प्राधिकरणलाई निर्देश गर्दछ ।
५. समितिका माननीय सदस्यहरुद्वारा भूकम्प प्रभावित क्षेत्रमा प्राधिकरणबाट सम्पन्न भइरहेका काम कारवाहीहरुको स्थलगत अवलोकन गर्न प्राधिकरणले अविलम्ब कार्यक्रम तर्जुमा गरी समितिमा जानकारी गराउन समिति राष्ट्रिय पुनर्निर्माण प्राधिकरणलाई निर्देश गर्दछ ।
६. भूकम्प प्रभावित जिल्लाहरुमा भइरहेको कार्य एवं प्रगतिका सम्बन्धमा समितिका माननीय सदस्यहरुलाई सुसूचित गर्न र आवश्यक सहयोग एवं समन्वय गर्नका लागि प्राधिकरणबाट भएका कार्यप्रगतिको विवरण १५/१५ दिनमा यस समितिमा पठाइदिने व्यवस्था हुन समिति राष्ट्रिय पुनर्निर्माण प्राधिकरणलाई निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ८८

मिति : २०७३०२।३२

छलफल तथा निर्णय :

समितिको आजको बैठकमा काठमाडौं उपत्यकाको सडक विस्तार कार्य अन्तर्गत निर्देशित जग्गा विस्तार कार्यक्रम जनसहभागिता क्षतिपूर्ति, मुआब्जा समेतको कार्यप्रणाली र उपत्यकाका चक्रपथ भित्रका सबै सडकहरु स्तरोन्नति गर्ने सम्बन्धमा काठमाडौं उपत्यकाका निर्वाचित माननीयज्यूहरु, सहरी विकास मन्त्रालयका सचिव, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणका प्रमुख आयुक्त, सडक विभागका महानिर्देशक, काठमाडौं महानगरपालिका प्रमुख कार्यकारी अधिकृत र काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण लगायतका पदाधिकारीहरूसँग समितिमा छलफल भयो । छलफलपश्चात् देहाय अनुसारका निर्णय तथा निर्देशनहरु भयो ।

१. नेपाल सरकारको आ.व. २०७३।७४ को नीति तथा कार्यक्रममा काठमाडौं उपत्यकामा भइरहेको सडक विस्तार कार्यलाई तिव्र रुपमा अगाडि बढाइने र उपत्यकामा चक्रपथ भित्रका सबै सडकहरु एक वर्ष भित्र कालोपत्रे गरिनेछ भन्ने घोषित नीति तथा कार्यक्रम अनुसार सडक विस्तार तथा निर्माण सम्बन्धी कार्यक्रम तर्जुमा गरी कार्य अगाडि बढाउन समिति नेपाल सरकार, सहरी विकास मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण, काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजना, का.म.न.पा. तथा सडक विभागलाई समिति निर्देशन गर्दछ ।
२. काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार कार्यक्रम अन्तर्गत कुनै पनि क्षेत्रमा सडक विस्तार गरिदा कुन कुन क्षेत्र कुन निकायको कार्यक्षेत्र भित्र पर्दछन् र ती क्षेत्रहरुमा यस वर्ष भित्र कुन कुन सडकहरु मर्मत तथा विस्तार हुदैछन् ति कुराहरु सम्बन्धित क्षेत्रका उपभोक्ता वा वासिन्दाहरुलाई सूचित गरी जग्गा विकास कार्यक्रम, जनसहभागिता क्षतिपूर्ति समेतको कार्य प्रणाली अनुसार निर्माण कार्य अगाडि बढाउन काठमाडौं उपत्यका विकास गुरुयोजना तयार गरी सो अनुसार कार्यक्रम कार्यतालिका निर्माण गरी समयमा नै सम्पन्न हुने गरी कार्य गर्न समिति सहरी विकास मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण, काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजना र काठमाडौं महानगरपालिकालाई निर्देशन गर्दछ ।
३. उपत्यका चक्रपथ भित्रका भित्री सडकहरु विस्तार तथा निर्माण कार्य समयमा नै सम्पन्न हुन नसक्दा र निर्माण सामग्री अव्यवस्थित रुपमा सडक छेउमा थुपारेर राख्दा आवागमन महिनौं सम्म अवरुद्ध भएको, भत्काइएको बर्षौं सम्म पनि कार्य सम्पन्न नहुँदा सर्वसाधारणले हिलो र धुलोबाट सास्ती बेहोर्नु परिरहेको र धेरै दुर्घटनाहरु समेत हुने गरेको हुँदा यसले विदेशी पर्यटकहरुलाई नकारात्मक सन्देश प्रवाह गर्नुका साथै समग्र काठमाडौं उपत्यकाको सडक सुरक्षा र पूर्वाधार निर्माणका सम्बन्धमा नकारात्मक असर परेको हुँदा

सडक विस्तार तथा निर्माण कार्यको जिम्मा लिने निर्माण व्यवसायीलाई कावु बाहिरको परिस्थितिमा बाहेक समयमा कार्य सम्पन्न नगर्नेलाई कालोसूचीमा राखी कारबाही अगाडि बढाउन र समयमा नै गुणस्तरीय कार्य सम्पन्न गर्ने निर्माण व्यवसायीलाई पुरस्कृत समेत गर्ने व्यवस्था कडाईका सथा अवलम्बन गर्न समिति नेपाल सरकार लगायत सम्बन्धित निकायलाई निर्देशन गर्दछ ।

४. समितिको २०७१।१०।२२ को बैठकले दिएको निर्देशन कार्यान्वयनको प्रगति विवरण अविलम्ब पठाउन समिति काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको ध्यानाकर्षण गर्दछ ।
५. काठमाडौं उपत्यका भित्रका सडक विस्तार सम्बन्धी कार्य तथा सडकको स्तरोन्नति गर्दा धेरै निकायहरूको संलग्नता रहने र यी निकायबाट स्वतन्त्र रूपमा कार्य सम्पादन गर्दा काममा दोहोरोपना सिर्जना हुने, प्रभावकारी रूपमा समयमा कार्य सम्पन्न हुन नसक्ने हुदा उपत्यकाको सडक विस्तार तथा स्तरोन्नतिको कार्य एकिकृत रूपमा सञ्चालन गर्नको लागि संलग्न निकायहरू सहरी विकास मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, उपत्यका विकास प्राधिकरण काठमाण्डौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजना, काठमाडौं महानगरपालिका, जिल्ला विकास समिति, सडक विभाग, काठमाडौं उपत्यका भित्रका जनप्रतिनिधिहरू लगायतका निकायहरू समेत रहेको समन्वयात्मक बैठक प्रत्येक ३३ (तीन) महिनामा आयोजना गरी नीतिगत तथा कार्यगत एकता कायम हुने गरी विकास निर्माण कार्य अगाडि बढाउन र बैठकमा भएको निर्णय विकास समितिमा समेत पठाउन सम्बन्धित निकायहरूलाई समिति निर्देशन गर्दछ ।
६. काठमाडौं उपत्यकाको सडक विस्तार तथा स्तरोन्नति गर्दा खानेपानी, ढल, टेलिफोन, विद्युत सम्बन्धी सम्पूर्ण कार्यहरू एकै ठाउँबाट समन्वय गर्ने संयन्त्रको निर्माण गरी कार्यक्रम अगाडि बढाउन समिति सहरी विकास मन्त्रालयलाई निर्देशन गर्दछ ।
७. जिल्ला विकास एवं पूर्वाधार विकास सम्बन्धमा निर्वाचन क्षेत्र विकास कार्यक्रम र निर्वाचन क्षेत्र पूर्वाधार विशेष कार्यक्रम अन्तर्गत कार्यान्वयनमा रहेका विभिन्न कार्यक्रमहरू /आयोजनाहरूको कार्य प्रगतिको अवस्था, विकास कार्यक्रम सञ्चालनमा देखिएका समस्याहरू साथै विकास निर्माणमा उक्त कार्यक्रमको प्रभावकारिताको यथार्थ विवरण समितिमा उपलब्ध गराउन समितिको मिति २०७२।०८।०६ गतेको निर्णय कार्यान्वयन गर्ने सन्दर्भमा पाँच विकास क्षेत्र अन्तर्गतका जिल्लाहरू छनौट गरी अनुगमन गर्न समितिबाट ५ वटा टोली बनाई यही असार दोस्रो हप्तामा जाने निर्णय गर्‍यो ।

बैठक संख्या ८९

मिति : २०७३।०३।७

छलफल तथा निर्णय :

समितिको आजको बैठकमा आगामी मंसिर महिनामा स्थानीय निकायको निर्वाचन सम्पन्न गर्ने समेतका आधारमा स्थानीय निकायको पुनसंरचना गर्न गाउँपालिका, नगरपालिका तथा विशेष संरक्षित वा स्वायत्त क्षेत्रको संख्या तथा सीमाना निर्धारण आयोगका पदाधिकारी, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय, यस विषयका विज्ञहरु र राजनीतिक दलका स्थानीय निकाय हेर्ने प्रतिनिधिहरूसँग छलफल भयो । छलफल पश्चात समितिले देहाय अनुसार निर्णय गर्‍यो :

- स्थानीय निकायको पुनसंरचना गर्दा जनसंख्या, भूगोल, यातायात तथा अन्य विकास पूर्वाधारको उपलब्धता, प्राकृतिक स्रोतसाधनको समानुपातिक वितरण तथा राजश्व आर्जनको क्षमता आदि विषयहरूलाई केन्द्रविन्दुमा राखी स्थलगत अवस्थितिको अवलोकन समेतका आधारमा यथाशिघ्र नेपाल सरकारमा प्रतिवेदन पेश गर्न समिति गाउँपालिका, नगरपालिका तथा विशेष संरक्षित क्षेत्रको संख्या तथा सीमाना निर्धारण आयोगको ध्यानाकर्षण गर्दछ ।
- आयोगले आजको बैठकमा पेश गरेको आयोगको कार्य शर्त अनुसार गाउँपालिका, नगरपालिका तथा विशेष संरक्षित क्षेत्रको संख्या तथा सीमाना निर्धारण गर्न संकुचित महसुस भएकोले संवैधानिक व्यवस्था प्रतिकूल नहुने गरी सीमाना र क्षेत्र आवश्यकता अनुसार थपघट परिमार्जन, संशोधन र नयाँ निर्धारण गर्न सक्ने कार्यशर्त तोक्न नेपाल सरकारलाई समिति निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ९०

मिति : २०७३।३।२३

छलफल तथा निर्णय:

समितिको आजको बैठकमा निर्वाचन क्षेत्र विकास कार्यक्रम र निर्वाचन क्षेत्र पूर्वाधार विशेष कार्यक्रमको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि कार्यविधिहरूमा आवश्यक परिमार्जन गरी परिष्कृत गर्ने सम्बन्धमा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयबाट प्रस्तुत कार्यक्रमको संशोधन प्रस्तावका सम्बन्धमा समितिमा छलफल भयो । छलफल पश्चात् देहाय अनुसार निर्देशन तथा निर्णय भयो :

१. समितिको आजको बैठकमा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयले प्रस्तुत गरेको संशोधन प्रस्तावका सम्बन्धमा समितिका माननीय सदस्यहरूबाट छलफलमा उठेका सुझाव तथा

जिज्ञासाहरूलाई समेटेरसमितिको आगामी बैठकमा पुन पेश गर्न समिति संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

२. निर्वाचन क्षेत्र विकास कार्यक्रम र निर्वाचन क्षेत्र पूर्वाधार विशेष कार्यक्रमलाई जनताका समस्याहरु सम्बोधन हुने गरी कार्यान्वयन गराउने र यसबाट सञ्चालित कार्यक्रमको गुणस्तरीय परिणाम आउन सक्ने गरी कार्यविधि तर्जुमा गर्न र यी कार्यक्रमको कार्यान्वयन प्रभावकारी भएको छ/छैन भनी अनुगमन गर्न प्रभावकारी संयन्त्रको व्यवस्था गरी र कार्यक्रमको दुरुपयोग भएको स्थितिमा सबैलाई कारावाहीको दायरामा ल्याउने व्यवस्था कार्यक्रम सञ्चालन कार्यविधिमा राख्न समिति संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
३. आयोजना छनौट गर्दा निर्वाचन क्षेत्रभित्रका सबै जनताहरु समानुपातिक तवरबाट स्थानीय आवश्यकतालाई सम्बोधन हुन सक्ने गरी आयोजना छनौट हुन सक्ने व्यवस्था गर्न र विकास निर्माण आयोजनाले दिगो विकासमा जोड दिन सक्ने गरी विभिन्न क्षेत्रहरुमा सुभाब संकलन कार्यक्रमहरु गरी छलफलमा उठेका सुभाबहरुका आधारमा नियमावलीमा संशोधन गर्ने व्यवस्था गर्न समिति संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।

बैठक संख्या ९१

मिति : २०७३।४।१६

छलफल तथा निर्णय:

केही दिनदेखि देशका विभिन्न भागहरुमा भइरहेको अविरल वर्षाको कारण सृजित बाढी पहिरोले मानवीय क्षतिकासाथै सडक, पुल, विविध विकास आयोजना र मानव बसोबास क्षेत्रहरु समेतमा ठूलो क्षति गरेको सम्बन्धमा सम्बन्धित केन्द्रीय तथा स्थानीय निकायहरुबाट उद्धार, राहत लगायत क्षतिको रोकथाम र न्यूनीकरणका लागि भैरहेका काम कारवाहीका सम्बन्धमा नेपाल सरकारका मुख्य सचिव, गृह मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय र भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सचिव लगायतका पदाधिकारीहरूसँग छलफल भयो । छलफल पश्चात देहाय अनुसारका निर्देशन तथा निर्णय भयो

:

१. हालैको अविरल वर्षाको कारणबाट सृजित बाढी पहिरोबाट प्रभावित व्यक्तिहरुको यथार्थ लगत संकलन गरी विस्थापित परिवारको गाँस, बास र खानाको उचित व्यवस्थापन गर्न र आहत परिवारलाई समयानुसारको उपयुक्त राहत रकमका साथै पुनस्थापना व्यवस्था तथा घाइतेहरुको तत्काल उद्धारका लागि विभिन्न क्षेत्रमा हेलिकप्टर समेत तैनाथ अवस्थामा राख्न समिति नेपाल सरकार तथा गृह मन्त्रालयलाई निर्देशन गर्दछ ।

२. वर्षा याममा आउने बाढी पहिरोबाट नेपालको पहाड तथा तराईका जिल्लाहरूमा धेरै जनधनको क्षति हुने गरेको हुँदा बाढी पहिरो जस्ता प्राकृतिक प्रकोपबाट हुने क्षति न्यूनिकरण गर्ने सम्बन्धमा आवश्यक पूर्व सावधानीका सूचकहरूको विकास गरी भूकम्प, बाढी तथा पहिरोका प्रत्यक्ष खतरा रहेका र प्रतिवर्ष वर्षा याममा प्रकोप पीडित भैरहने जस्तो जोखिम पूर्ण स्थानहरूको जानकारी गराउन तथा त्यस्तो क्षेत्रमा बसोबास गर्ने व्यक्तिहरूलाई सामुदायिक एफ एमहरू लगायतका मिडियाहरूबाट मनसुनको पूर्व जानकारी प्रचार प्रसार अभियान सञ्चालन गर्ने र जोखिमपूर्ण स्थानहरूमा रहेका मानव वस्तीहरूलाई सुरक्षित स्थानमा स्थानान्तरण गर्ने कार्य तत्काल प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्न समिति नेपाल सरकार तथा गृह मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
३. बाढी पहिरोबाट स्थानीय स्तरमा भएको तथा थप हुनसक्ने क्षतिको विवरण तत्काल संकलन जिल्ला प्रशासन र जिल्ला विकास समिति अन्तर्गत निकायहरू मार्फत गरी वास्तविकताको आधारमा प्रकोप न्यूनिकरण गर्न तथा राहत उद्धारका कार्य सकृयता साथ आरम्भ गर्न समिति गृह मन्त्रालय र स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देश गर्दछ ।
४. बाढी पहिरोबाट देशको भौतिक संरचना पुल, बाटोघाटो आदिको क्षतिबाट जनजीवनमा पर्न सक्ने कठिनाईलाई तत्काल समाधान गर्न र भविष्यमा हुन सक्ने क्षतिको तत्काल व्यवस्थापन गर्न उपयुक्त स्थानहरूमा आवश्यक मेसिनरी औजार (डोजर, स्काभेटर र बेलीवृज) जस्ता उपकरण तथा विशेष प्रकोप उद्धार मेशिनरी तथा सामाग्रीहरू तयारी अवस्थामा राखी सहज परिचालनको व्यवस्था अविलम्ब मिलाउन समिति भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई निर्देशन गर्दछ ।
५. राष्ट्रिय राजमार्ग, जिल्ला सदरमुकाम तथा गाविसहरूसँगको सम्पर्क सूत्रको रूपमा रहेका आवागमनका प्रमुख मार्गहरू, सडक/पुलमा भएको वर्षातको क्षतिको तत्काल पुनर्निर्माण कार्य सुरु गर्न तथा अन्य आधारभूत सार्वजनिक उपयोगका स्थानीय संरचनाहरूमा बाढी पहिरोबाट भएको क्षति अविलम्ब मर्मत संभार गरी सेवा सुचारु गर्नका लागि स्थानीय निकायहरूलाई परिचालन गरी त्यसको प्रभावकारी अनुगमन गर्न र प्रत्येक नगरपालिकामा विपद् तथा जलवायु जन्य जोखिम सिकाइ केन्द्र स्थापना गरी अविलम्ब कार्य सुचारु गर्न समिति नेपाल सरकार, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयलाई निर्देशन गर्दछ ।
६. प्रकोप व्यवस्थापनमा राज्यका विभिन्न निकायहरूले पूर्व तयारीसाथ आन्तरिक व्यवस्थापन मिलाई आवश्यक नवीनतम उद्धार उपकरण सामाग्री समेत जनशक्ति संयोजन गरी उक्त जनशक्तिलाई प्रत्येक वर्ष समयानुकूल तालिम समेत उपलब्ध गराई देशमा आइपर्ने सबै प्रकारका प्रकोपहरूको सामना गरी परिचालित हुन सक्ने रूपमा तयारी हालतमा राख्ने व्यवस्था मिलाउन समिति नेपाल सरकार, गृह मन्त्रालय र केन्द्रीय दैवी प्रकोप उद्धार समितिलाई निर्देश गर्दछ ।

७. वर्षात तथा प्राकृतिक प्रकोपको समयमा फिल्डमा परिचालित हुने कर्मचारीहरूलाई हाल कायम रहेको ७ दिनको काजमा खटाउने व्यवस्थालाई आवश्यकता अनुसार अवधिका लागि भ्रमण काजमा खटाउन सकिने व्यवस्था मिलाउन समिति प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयलाई निर्देशन गर्दछ ।
८. विकास समितिका माननीय सदस्यहरूको टोलीले पूर्वाधार विकास तथा पुनर्निर्माणका सम्बन्धमा भारतको दिल्ली तथा गुजरात लगायतका क्षेत्रमा २०७३ असार २४ गतेदेखि साउन १ गते सम्म गरेको अध्ययन अवलोकन भ्रमणको प्रतिवेदन समितिमा पेश भयो ।

बैठक संख्या ९२

मिति : २०७३।४।२१

छलफल तथा निर्णय:

समितिको आजको बैठकमा विकास निर्माणसँग सम्बन्धित ठेक्कापट्टा, सम्झौता, निर्माण आदि पक्षहरूमा सुधार गरी समयवद्धता र गुणस्तरीयता ल्याई संरचनात्मक विकासलाई दिगो प्रभावोत्पादक एवं उपलब्धिपूर्ण बनाउने सम्बन्धमा संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, शहरी विकास मन्त्रालयका सचिवहरू, संबद्ध विभागका महानिर्देशकहरू र निर्माण व्यवसायी महासंघ समेतका निर्माण व्यवसायीहरूसँग छलफल भयो । छलफल पश्चात् समितिले देहाय बमोजिम निर्णय तथा निर्देशन गर्‍यो :

१. सार्वजनिक खरिद नियमावलीमा भएका प्रावधानहरूलाई आवश्यकता अनुसार परिमार्जन गरी सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ लाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्न/गराउन समिति प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय र सार्वजनिक खरिद अनुगमनको कार्यालयलाई निर्देशन गर्दछ ।
२. निर्माणाधीन क्षेत्रमा निर्माण व्यवसायीहरूले ठेक्का पाइसकेपछि लामो समयसम्म काम सम्पन्न नगर्ने र सम्पन्न भएका काममा पनि गुणस्तरीय निर्माण नभएका कारण टिकाउ नहुने जस्ता समस्याको समाधान गर्न सार्वजनिक खरिद नियमावलीमा समयानुकूल सुधार गरी निर्माण कार्यको गुणस्तरीयता, समयसीमा तथा प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि निर्माण व्यवसायीहरूको क्षमता अभिवृद्धि गराई कार्य सम्पन्न गर्न/गराउन समिति भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय र निर्माण व्यवसायी महासंघलाई समिति निर्देशन गर्दछ ।
३. सार्वजनिक निर्माण क्षेत्रका जिम्मेवार पक्ष Clint, Contractor, Consultant विच समन्वय कायम गरी विकास निर्माणका कार्यहरूलाई गुणस्तरीय रूपमा समयमा सम्पन्न गर्न निर्माण सामाग्रीको सहज उपलब्धता गराई दण्ड र पुरस्कारको उचित व्यवस्थापन गरी कुनै पनि

आयोजना/परियोजनाको निर्माण अवधिभर जिम्मेवार कर्मचारीहरूको सरुवा नगर्ने व्यवस्था अवलम्बन गर्न समिति सम्बन्धित निकायलाई निर्देशन गर्दछ ।

४. Data base का आधारमा Technical Audit को कार्य प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्न समिति भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय तथा सम्बन्धित निकायहरूलाई निर्देशन गर्दछ ।

बैठक संख्या ९३

मिति : २०७३।४।३२

छलफल तथा निर्णय

समितिको आजको बैठकमा विकास आयोजनाहरूलाई राष्ट्रिय आवश्यकता अनुसार बाधा व्यवधानरहित तवरबाट समयमा नै सम्पन्न गर्ने सम्बन्धमा अर्थ मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयका सचिव लगायत सम्बद्ध पदाधिकारीहरूसँग प्रारम्भिक छलफल भयो । निकट भविष्यमा प्रस्तुत विषयमा बैदेशिक विकास साभेदारहरू तथा दातृ निकायका पदाधिकारीहरू समेतको उपस्थितिमा विस्तृत छलफल भयो एवं सोको समन्वय गर्न अर्थ मन्त्रालयको आर्थिक सहायता समन्वय महाशाखालाई निर्देशन दिने निर्णय भयो ।

बैठक संख्या ९४

मिति : २०७३।५।८

छलफल तथा निर्णय:

समितिको आजको बैठकमा समितिको काम कार्यवाहिको समीक्षा र आ.व. ०७२/०७३ को वार्षिक प्रतिवेदनमाथि छलफल हुनाका साथै प्रतिवेदनमा देखिएका सामान्य त्रुटिहरूको अनुषागिक सुधार गरी छिट्टै सदनमा पेश गर्ने निर्णय भयो ।

अनुसूची-३

प्रतिवेदन अवधिमा समितिबाट भएका स्थलगत अवलोकन भ्रमणका
प्रतिवेदनहरु

व्यवस्थापिका-संसद
विकास समिति
मनोहरा जग्गा एकीकरण आयोजना
निरीक्षण प्रतिवेदन

पृष्ठभूमि :

शहर व्यवस्थित, सुन्दर र सुविधायुक्त बनाउन त्यहाँ न्यूनतम पूर्वाधारको आवश्यकता पर्दछ । न्यूनतम आवश्यकीय पूर्वाधारहरु जस्तै पानी, बत्ती, बिजुली, सडक, स्वास्थ्य चौकी जस्ता आधारभूत संरचनाहरुको निर्माण हुनु कुनै पनि वस्ति विकासको मेरुदण्ड नै मानिन्छ । यसै शीलशीलामा वस्ती विकास गरी समुन्नत देशको निर्माण गर्ने उद्देश्यले वि.सं. २०५९ सालदेखि काठमाडौं महानगरपालिका र मध्यपुर थिमी नगरपालिकाद्वारा सञ्चालन भएको मनोहरा जग्गा एकीकरण आयोजनाको कार्य समयमा सम्पन्न नहुँदा सृजना भएको समस्या नजिकबाट नियाल्ने उद्देश्यले मिति २०७२।०५।१९ गते शनिबार समितिले स्थलगत अवलोकन भ्रमण गर्‍यो । भ्रमणका क्रममा आयोजनाको काम कुनै क्षेत्रमासन्तोष जनक रहेको पाइएता पनि कुनै क्षेत्रमा काम सुरु नै हुन नसकेको अवस्था रहेको पाइयो । जम्मा २२ सय रोपनीमा फैलिएको आयोजना सम्पन्न हुनमा भएको ढिलाई तथा त्यसबाट उपभोक्तामा पर्न गएको असुविधाका सम्बन्धमा समितिमा बैठक बसी आवश्यक निर्देशन दिइसकिएको तथा पटक-पटक अनौपचारिका छलफल समेत गरिएको भएता पनि अपेक्षाकृत रूपमा समस्या समाधान हुन नसकेकोले समितिले स्थलगत अवलोकन गरेको हो ।

वि.सं २०५९ सालमा का.म.न.पा.-३५ र मध्यपुर थिमी न.पा.- १६ र १७ गरी करिव २२ सय रोपनीमा फैलिएको मनोहरा जग्गा एकीकरण आयोजनाले करिव १३ वर्षको अवधिमा अरनिको राजमार्ग दक्षिण, मनोहरा पूर्व करिव ४०० रोपनी जग्गामा काम अन्तिम चरणमा पुऱ्याएको तर अरनिको राजमार्ग उत्तर, मनोहरा पश्चिम करिव १००० रोपनी जग्गामा ज्यादै सुस्त गतिमा कार्य भइरहेको र अरनिको राजमार्ग उत्तर, मनोहरा पूर्व करिव ७०० रोपनी जग्गामा काम सुरु नै हुन नसकेको पाइएको छ । त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलले अधिग्रहण गरेको करिव १५० रोपनी जग्गाको मुआब्जा पनि समयमा वितरण नगरेको कारण समस्या उत्पन्न भएको देखिन्छ ।

अनुगमन निरीक्षणमा सहभागी समितिका माननीय सदस्यहरु तथा सचिवालयका कर्मचारीहरुको नामावली :

१. सभापति मा० रविन्द्र अधिकारी	२. मा० अनिता देवकोटा
--------------------------------	----------------------

३. मा० गणेश पहाडी	४. मा० रञ्जना कुमारी सरकार
५. मा० रामअयोध्या प्रसाद यादव	६. मा० रामचन्द्र पोखरेल
७. मा० लाल बहादुर गुरुङ्ग	८. मा० वैजनाथ चौधरी थारु
९. सचिव हिमलाल सुवेदी	१०. उप सचिव एकराम गिरी
११. शाखा अधिकृत शिवदत्त बराल	१२. क.अ. दिपाकुमारी दुलाल
१३. का.स.काशिराम श्रेष्ठ	१४. का.स. केशव न्यौपाने

परराष्ट्र मन्त्री महेन्द्र पाण्डे, माननीय दीपक कुँइकेल र माननीय रामेश्वर फुयाल पनि सहभागी हुनु भएको थियो ।

आयोजनाको २०७२ बैशाख-अषाढ महिना सम्मको प्रगति विवरण :

- जडिबुटी उत्पादन तथा प्रशोधन कम्पनीसँग समन्वय गरी त्यस स्थानमा रहेको ९ मि. सडकभित्र पर्ने पर्खाल हटाई सडक खोल्ने कार्य सम्पन्न भई Sub Base Material हालने कार्य सम्पन्न भइसकेको ।
- अरनिको राजमार्ग देखि उत्तर का.म.पा. तर्फ पर्ने मनोहरा नदी किनारको ११ मि. सडक खोल्ने कार्य सम्पन्न भई Sub Base Material हालने कार्य भइरहेको ।
- अरनिको राजमार्ग उत्तर तर्फको प्रस्तावित नक्सा संशोधनका लागि का.उ.वि.प्रा. मार्फत शहरी विकास मन्त्रालयमा अनुरोध गरिएकोमा सो प्रस्तावित नक्सा शहरी विकास मन्त्रालयबाट स्वीकृत भई सकेको ।
- आयोजना क्षेत्र अन्तर्गत रहेको ब्लक B र K का सब ब्लक भित्रका उपभोक्ताहरुलाई जग्गा फिर्ता गर्न सार्वजनिक सूचना प्रकाशित गरिएकोमा ब्लक B को सब-ब्लक B6 र B7 बाट ४ वटा अस्थायी जग्गाधनी प्रमाण पुर्जा वितरण भइसकेको र साथै ब्लक K को जग्गाहरु छुट्याउने कार्य सम्पन्न भइसकेको ।
- अरनिको राजमार्ग उत्तर का.म.पा. ३५ तर्फ ढल डिजाइनका लागि आवश्यक कागजपत्र तयार भइरहेको ।

अनुगमनका क्रममा देखिएका समस्याहरु :

- ❖ नदीको बहाव फेरिएको कारण काठमाडौंमा दर्ता भएको जग्गा भक्तपुरमा परेको र भक्तपुरमा दर्ता भएको जग्गा काठमाडौं तर्फ परेर समस्या सिर्जना भएको ।
- ❖ त्यहाँ रहेको डम्पिङ तथा बङ्गुर/सुङ्गुर पालनले त्यहाँको वस्ती तथा खोलालाई नै प्रदुषणयुक्त बनाएको ।

- ❖ Airport को सीमाङ्कन स्पष्ट गरेर एकमुष्ट मुआब्जा दिएर उठाउनु पर्ने उपभोक्ताको माग रहेको तथा बाँकी भागलाई पूर्वाधार विकासमा राख्नु पर्ने ।
- ❖ Airport विस्तारको सीमाना छिटो Declare हुनु पर्ने यस पछि फेरी पनि अधिग्रहण गरिने हो की भन्ने डरले जनतामा स्थायी बसोबासको सुनिश्चितता नभएको ।
- ❖ वडा कार्यालय ३५ नजिक रहेको पाल्पाकोट ड्रेनलाई २१ सालको नापी अनुसार निर्माणमा भएको ढिलाइले वर्षायाममा वस्तीमा समस्या उत्पन्न भएको ।
- ❖ अरनिको Highway देखि उत्तर तर्फ आयोजनाको काम सुचारु नभएकोले समस्या उत्पन्न भएको ।
- ❖ मनोहरा जग्गा एकीकरण आयोजनाको पूर्व सीमानाको सडकको मापदण्ड सम्बन्धमा मध्यपुर थिमी न.पा. ले ८ मि. कायम गरेको तर एकीकरण आयोजनाले ४ मि. को मात्र DPR कायम गरी घरेडी वितरण गरेकोले स्थानीय बासिन्दालाई समस्या परेको ।

समस्या समाधानका उपायहरू :

- ❖ सम्भव भएसम्म २१ सालको नापी अनुसार नदीको बहाव कायम गरिनु पर्ने ।
- ❖ रोक्का गरी राखेको जग्गा अविलम्ब रोक्का गर्दाको उद्देश्य पूरा गरी बाँकी जग्गा उपभोक्तालाई फिर्ता दिनु पर्ने ।
- ❖ पाल्पाकोट ड्रेनलाई २१ सालको नापी अनुसार निर्माण गर्नु पर्ने ।
- ❖ सम्बद्ध सबै निकायसँग समन्वय गरी साविक तथा नयाँ नापी भएका जग्गाहरूको पुर्जा खिंची २०२१ सालको नापी बमोजिम हुनु पर्ने ।
- ❖ वास्तविक सुकुम्बासीको पहिचान गरी तिनीहरूको सही व्यवस्थापन गर्नुपर्ने ।
- ❖ स्थानीय जग्गा धनीहरू उपभोक्ता वा सम्बन्धित जनताको प्रतिनिधिमूलक समूहसँग विस्तृत सम्पर्कमा रही आपसी सरसल्लाह र समन्वय अनुसार सरकार तथा उपभोक्तालाई समेत आघामत नपर्ने गरी आयोजनालाई छिटो छरितो मितव्ययी तथा जनमुखी तुल्याइ सम्पन्न गर्ने वातावरण सबैका तर्फबाट सिर्जना गर्न नियमित सम्पर्क/छलफल गरी सुधार सहज बनाउनु पर्ने ।

निष्कर्ष :

शहरको विकास हुनु भनेको त्यहाँको गाँउ तथा वस्तीको विकास हुनु हो । यसै शीलशीलामा मनोहरा क्षेत्रभित्र भइरहेको यनियन्त्रित र अव्यवस्थित बसोबासलाई नियन्त्रित र व्यवस्थित बनाई वस्ति विकास गरी समुन्नत देशको निर्माण गर्ने उद्देश्यले थालिएको मनोहरा जग्गा एकीकरण आयोजनाले अव्यवस्थित

वस्तीलाई उपयुक्त व्यवस्थापन गर्न अझै धेरै कार्य गर्नु पर्ने आवश्यकता रहेको देखिन्छ । उपभोक्ताहरूको समस्या तथा गुनासाहरू चाडो भन्दा चाडो सम्बोधन गरी आवश्यक पूर्वाधारको निर्माण तथा विमानस्थलले अधिग्रहण गरेको जग्गा आयोजनाको आवश्यकता अनुसार क्षेत्रफल निक्यौलका साथै उचित मूल्याङ्कन गरी मुआब्जा वितरण कार्य तत्काल सुरु गर्नु पर्ने देखिन्छ । **Land Pulling** को हिसावले सबै भन्दा ठूलो **Project** रहेको यस **Project** को सफलताबाट अरुले पनि सिकेर यस्ताखाले **Project** हरूलाई सफल बनाउँदै जाने वातावरण बन्नु पर्छ । जनताको भावना सम्बोधन हुने गरी कार्य गर्नु पर्छ । बन्दै गरेका कार्यहरू चाडो भन्दा चाडो सम्पन्न गर्नु पर्छ । सम्पन्न भइसकेका कार्यहरू हस्तान्तरण गर्दै जानु पर्छ । अरनिको राजमार्गको दक्षिण पट्टी आँखा अस्पताल भएको रोडमा खोला किनारमा गरिएको वृक्ष रोपण तथा बगैचा निर्माणले सुन्दरता बडाएको छ । सभ्य, सुन्दर र राम्रो शहर निर्माणमा आयोजना तथा समितिको क्रियाशीलताको अभूत बढी खाँचो रहेको देखिन्छ ।

व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

गोरखा र धादिङ्ग जिल्लाका भूकम्पबाट बढी प्रभावित केही गाविसहरुको स्थलगत भ्रमणको प्रतिवेदन
२०७२

पृष्ठभूमि :

स्थानीय विकासका साथै विकासका पूर्वाधारहरु नेपालमा सर्वसुलभ र व्यापक बनाउने अभियानमा व्यवस्थापिका संसद, विकास समिति लागि परेकै बेलामा २०७२ बैशाख १२, १३ र २९ गतेको भूकम्पले हामी सबै विकास अपेक्षीहरुको आकांक्षामा तुषारापात गरेको स्थिति रहेको छ । तर राष्ट्र विकासको कमलाई कुनै पनि अवरोधले लामो समयसम्म छेक्न सक्ने विषय भने होइन भन्ने पनि गरिएको छ । विनाश नै पुननिर्माणको अवसर पनि हो । हाम्रा जीर्ण संरचनाहरु नभत्के सम्म हामी अनन्तकालसम्म जोखिमयुक्त स्वरूप मै राखिरहन्थ्यौं होला यस भूकम्पले हामीलाई धराप संरचनाहरूसँग सतर्क हुन सिकाएको छ । अनायास अकल्पनीय प्रकोपमा परी धेरै जनाले मृत्युवरण गर्नु प-यो , हजारौंका संख्यामा हाम्रा स्वजनहरु घाइते बन्नुभयो, कतिपय उपचारपश्चात् पनि सवलाङ्ग बन्न सक्नु भएन होला । ठूलो धनराशीका हाम्रा आवाश, विविध विकास संरचनाहरु, ऐतिहासिक तथा सांस्कृतिक पहिचानका हाम्रा स्वरूप र प्रतीकहरु तहसनहस भएका छन् जुन सम्पूर्ण विश्व सामू हाम्रा परिचयका कालजायी मेरुदण्डको रूपमा समेत परिचित थिए ।

विकास समिति जनताको जीवनयापनलाई सुविधामय तल्याई सुखमय बनाउने मार्गमा रहेका व्यवधानहरुलाई राष्ट्रको विद्यमान क्षमता, वैदेशिक सहयोग र जनताको सहकार्यमा द्रुतगतिमा निराकरण गर्दै जाने परिपाटी जिम्मेवारी सम्हालेका राष्ट्रका प्रत्येक तहहरुबाट स्वस्फूर्त, तदारुकता र प्रतिबद्धताका साथ सम्पन्न गर्ने,गराउने संकल्प बोकेको संसदीय समिति हो । आफ्नो सामर्थ्यानुसार विकास क्रियाकलापलाई एउटा सर्वस्वीकार्य पथमा ल्याउन प्रयाशरत रही सरकारलाई जनअपेक्षित विकासमा लगाउन विविध काम कारवाहीहरु संचालन गरिरहेको अवस्थामा आइपरेको यस महासंकटको घडीमा पनि पीडित समुदायमा राहत उद्धारका साथै पुननिर्माणका विविध कार्यक्रमहरु लगेर उनीहरुको सहज जीवनयापन र विकास आकांक्षालाई सम्बोधन गर्ने माहौल सिर्जना गरी देश विकासको उर्जालाई शीथिल हुन नदिई अझ बढी क्रियाशील तुल्याई पर्गेल्नु पर्दछ भन्ने समितिको मान्यता रहेको छ । यस उद्देश्य परिपूर्तिका लागि २०७२ बैशाख १२ र १३ को महाभूकम्पको लगत्तैपछि नै विभिन्न सरोकारवाला निकायहरुलाई आमन्त्रण गरी तात्कालिक राहत उद्धारको रूपमा हुनुपर्ने विविध काम कारवाहीका लागि विभिन्न निर्देशनहरु दिनुका साथै समितिले भूकम्पको तत्कालै बढी क्षतियुक्त जिल्लाहरुका विभिन्न स्थानहरुको स्थलगत निरीक्षण भ्रमण गर्ने चाहना राखेतापनि संविधान निर्माणको कार्यलाई टुंगोमा पुऱ्याउने दायित्वका कारण सो कार्य थाती रहिरहेको थियो । बेलायती नियोग Department For International Development (DFID) सँगको सहकार्यमा उक्त संस्थाबाट हेलिकप्टर सेवा सोजन्यस्वरूप प्राप्त हुने अवस्था प्राप्त भएकाले एकै दिनमा विभिन्न ठाउँको स्थलगत भ्रमण गरी निरीक्षणका साथै पीडित जनसमुदायहरूसँग साक्षात्कार समेत गर्न सम्भव हुने भएकाले समितिको २०७२।०५।०३ को निर्णय अनुसार भूकम्पबाट बढी क्षतिग्रस्त जिल्लाहरुको बस्तुस्थिति बुझी भूकम्प सिर्जित स्थानीय मानवीय संकटका साथै विकासका कठिनाईहरु अध्ययन गरी समितिमा प्रतिवेदन प्रस्तुत गर्ने उद्देश्यले पहिलो चरणमा २०७२।०५।२९ गते गोरखा जिल्लाका केरौजा, लाप्राक र बारपाक गाविस र धादिङ्ग जिल्लाको तिपलड

गाविसहरुको स्थलगत भ्रमण गरी त्यहाँको क्षति, राहत वितरण कार्य साथै स्थानीय पीडितहरुलाई पुनस्थापना गर्ने सम्बन्धमा स्थानीयहरुको चाहना अनुरूपको कार्यक्रम अध्ययन गरी सम्बन्धित निकायलाई ध्यानाकर्षण गर्ने उद्देश्य समेतबाट यो स्थलगत भ्रमण सम्पन्न गरिरहेको छ । २०७२।०५।२१ को गोरखा र धादिङका भूकम्पबाट क्षतिग्रस्त गाविसहरु स्थलगत निरीक्षण संसदीय भ्रमण टोलीको गठन स्वरूप यस प्रकार रहेको थियो :

- १) माननीय रविन्द्र अधिकारी - संयोजक
- २) माननीय गुरुप्रसाद बुर्लाकोटी - सदस्य
- ३) माननीय रामचन्द्र पोखरेल - सदस्य
- ४) माननीय लाल बहादुर गुरुङ - सदस्य
- ५) समिति सचिव हिमलाल सुवेदी - भ्रमण सचिव

कार्यक्रम :

उक्त स्थलगत भ्रमण कार्यक्रमका लागि बेलायती सहयोग नियोगबाट २०७२।५।२१ गतेका दिन दिनभरिलाई २ वटा हेलिकप्टरहरु उपलब्ध गराएकाले क्रमशः विहानबाटै कार्यक्रम प्रारम्भ गरी साँझ टोली फर्कने कार्यक्रम मिलाइएको थियो जस अनुसार क्रमशः गोरखाको केरौजा धादिङको तिप्लिङ गोरखाको लाप्राक हुदै अन्तमा गोर्खाको बारपाक पुगी स्थलगत भ्रमण कार्यक्रम सम्पन्न गरिएको थियो ।

गोरखाको केरौजा गाविस :

यस गाविसको शीरमा रहेको प्राञ्चेत डाँडामा २०७२।१।१२ को भूकम्पले आकस्मिक रुपमा ठूलो पहिरो सिर्जना गरेकाले गाविसका धेरै वडाहरुमा ठूलो क्षति पुऱ्याएको पाइयो । खासगरी वडा नं. १, २, ३ र ४ मा ४७५ वटा घर नाम निसानै नदेखिने गरी क्षति भएको स्थिति देखियो। गोरखाको आरुघाटबाट हिउँदमा मात्र गाडी चल्ने र सदरमुकाम गोरखाबाट ३ दिनको हिडाइले पुगिने यस उत्तरी गाविसको जनसंख्याका ४६५० र घरसंख्या ८७५ रहेको पाइयो । प्रमुख उत्पादन मकै र कोदो रहेको यस गाविसका प्रायः वासिन्दा घले गुरुङहरु रहेको पाइयो ।

भूकम्पबाट क्षति :

१६ जना स्थानीय वासिन्दाको मृत्यु र करीब १०० जति भेडाको क्षतिका साथै वडा नं १,२,३,४का प्रायःसवै घर पहिरोले सोहरेर घरभन्दा ठूला चट्टानले पुरै क्षेत्र ढाकेकाले सोही स्थानमा पुनःस्थापन गर्ने सम्भावना नै नरहेको । खेती योग्य जमिन पनि क्षतिग्रस्त भै विनाश भएको ।

२०६७ सालदेखि नै एसएलसीमा सहभागी केरौजा मा.वि. लगायत २ नि.मा.वि. र २ प्रा. वि. समेत पहिरोले पुरिएकाले (भूकम्प शनिवार र दिउसो भएकाले धेरै हताहती हुन नपाएको) क्षतिग्रस्त भएको

उक्त ४ वडाका वासिन्दा र विद्यालयहरु समेत अन्य सुरक्षित वडाका व्यक्तिगत खेतीयोग्य जग्गा भाडामा लिई अस्थायी रुपमा बासास्थानका साथै पठनपाठन चलिरहेको पाइयो ।

तत्कालिन उद्धार तथा राहत :

जिल्ला दैवी प्रकोप उद्धार समिति गोरखासँग समन्वय गरी विभिन्न दात्र समूहहरु उद्धार तथा राहत कार्यमा सहभागी भएको पाइयो । यी मध्ये Phase Nepal, Oxfarm आदि संस्थाहरु प्रमुख रुपमा हालसम्म कार्यरतदेखिए । साथी नेपाल लगायतका अन्य संस्थाहरुले लुगाफाटो र प्रति परिवार ३ बोरा चामल (खाद्यान्न) वितरण गरेको जानकारी प्राप्त भयो । Phase Nepal ले प्रति परिवार १ वण्डल जस्ता पाता (८ पाता) वितरण गरेको पाइयो । सहयोगी संस्थाहरुले प्रभावित मानिसहरुलाई लाई अस्थायी बासस्थान बनाउन प्लास्टिक पाल वितरणका साथै अस्थायी विद्यालयहरु बनाई वैज्ञानिक शौचालय निर्माण र सरसफाईमा कार्यरत रहेको देखियो ।

स्थानीय समस्या, माग एवं आवश्यकता :

१. ४ वटा वडाहरुका जग्गा जमीन पहिराले विक्षत भएको र अभै डाडाँमा पहराहरु खतरनाक हालतमा रहेको पाइएकाले करीब ४७५ घर परिवार र ५ वटा विद्यालयहरु पायक पर्दो ठाउँमा स्थानान्तरण गर्नु पर्ने ।

२. स्थानीय जनताको ४६ महिना मात्रको भएपनि छाक टार्ने मकै कोदोको उत्पादन भूकम्पले क्षतिग्रस्त भएको र तात्कालीन राहतस्वरुप प्राप्त खाद्यान्न पनि अगाडि नै सकिइसकेकाले उनीहरुको आफ्नै आय आर्जन नभइन्जेल खाद्यान्न उपलब्ध गराइनुपर्ने ।

३. तात्कालिक उद्धारस्वरुप प्राप्त प्लाष्टिक पालहरु वर्षाले फाटिसकेकाले आउँदो हिउँदको लागि न्याने आवास, कपडाहरु उपलब्ध हुनुपर्ने ।

४. भूकम्पबाट स्थानीय खानेपानी बिजुली तथा बाटाघाटाहरु क्षतिग्रस्त भएकाले राहत सामग्री ढुवानीलाई सहज बनाउन समेतका लागि यी सेवाहरु पुनस्थापित गराउनुपर्ने । आरुघाट देखिको क्षतिग्रस्त मोटरबाटो समेत चालु गराइनुपर्ने ।

५. सहयोगी निकायहरुबाट जस्तापाता दिइएको कार्य सहाहनीय देखिएको तर १ वण्डल (८ पाता) ले बास, खाद्यान्न, वस्तुभाउ आदि सबैलाई ओत्न साह्रै अपर्याप्त भएकाले प्रतिपरिवार थप कम्तिमा २२ वण्डल जस्ता पाता उपलब्ध गराउन सरकारबाट पहल हुनुपर्ने ।

६. हेल्थपोष्ट पुनःस्थापना गरी औषधिहरु ढुवानी गराइनुपर्ने ।

धादिङको तिप्लिङ गाविस

धादिङको उत्तरी गाविस तिप्लिङमा वैशाख महिनाको महाभुकम्पले ठुलो क्षति गरेको थियो । यस गाविसका मुख्यतः १,२,३,४ ठुलोगाउँ वडा नं. ५,६,७ मा फैलिएको लाप्डुङ गाउँ र त्यसको पुछारमा रहेको लाप्डुङ फेदी र ८ र ९ वडाका दुर्वाङ र पुरु गाउँमा मानिस मृत्यु,घाइते पशुपन्छी तथा घरखेत क्षति भएको छ । तिप्लिङ वडा नं ८ र ९ को मच्यात डाँडाको पहिरोले घर तथा जग्गाहरु पुरेको अवस्थाले स्थानीयका वस्ती तथा केही वसोवासहरु स्थानान्तरण गर्नु पर्ने भएको छ । त्यसैगरी तिप्लिङ वडा नं ४ को फेदीगाउँ र वडा नं १ को आदाखोलामा समेत कही पहीरो कहीं जमिन धाँजा फाट्ने जस्ता कार्य भएकोले पूर्ववत अवस्थामा वस्ती पुनःस्थापना गर्न जोखिमपूर्ण देखिएको छ । यसरी यस गाविसमा कुल ६५३ घरहरु क्षति भएकोमा करीब १५० घर परिवारलाई साविक स्थानबाट नयाँ सुरक्षित स्थानमा स्थानान्तरण गरी वसाउन जरुरी देखिएको छ ।

भूकम्पबाट क्षति:

यस गाविसमा भुकम्पबाट ७ जनाको मृत्यु, ११ जना घाइते हुनुको साथै १५/१६ वटा गाई बाखा समेत मरेका थिए । कुल घर क्षति सुरुको टिपोटमा केही कम देखिएता पनि हाल ६५३ घर गोठहरू क्षति भएको विवरण संकलन भएको छ । घर क्षतिमा २५% घरहरू भुकम्पजनीत पहिरोबाट भएको पाइयो । ठाउँ ठाउँमा स्थानीय जनताको सीमित जग्गा पनि ठाउँठाउँमा पहिरो र धाँजालेभग्न परेकाले घर बसोवास छाडी वस्तुभाउ जंगल पठाई स्थायी सरकारी राहात सहयोगको आशामा मानिसहरू यताउति भौतारिरहेको पाइयो । एक माध्यामिक विद्यालय, ४ प्रावि(एक तामाङ भाषालिपि पढाउने समेत)हरू यस गाविस रहेकोमा सबै क्षतिग्रस्त भए ,हाल सहयोगी निकायबाट प्राप्त जस्तापाताबाट अस्थायी टहराको स्वरुप दिई पठनपाठन गरेको पाइयो ।

तत्कालीन राहत तथा उद्धार :

जिल्ला दैवी प्रकोप उद्धार समितिबाट तत्कालीन राहत सहयोग स्वरुप २ खेप ७ हजार र १५ हजार (अस्थायी बास)सहयोग भएको पाइयो । भुकम्प पिडित परिवार हरुलाई जिल्ला दैवी प्रकोप उद्धार समिति ,जिल्ला रेडक्रसको अलवा हिमालयन हेल्थकेयर,फोकस नेपाल ,शान्ति नेपाल save the children र केही क्रिश्चियानिटी संघसंस्थाहरूबाट समेत कम्बल ,जस्तापाता र खाद्यान्न(दालचामल) सहयोग भएको ।

हाल सम्म पनि ती संस्थाहरूबाट प्राप्त दालचामलमै स्थानीय वासिन्दाहरू आश्रित रहेको पाइयो । हाल पनि उक्त क्षेत्रमा Focus Nepal ,शान्ति नेपाल नामका संस्थाहरूले थप जस्तापाता दिई अस्थायी आवास निर्माण र स्वास्थ्यक र शौचालय निर्माणमा सहयोग रहेको पाइयो ।

स्थानीय समस्या तथा माग :

१. जनता स्थानीय सामाग्री प्रयोग गरी घर आफै बनाउँन चाहान्छन् । सरकारबाट रकम र थप जस्तापाता चाहान्छन् ।
२. जोखिममा रहेका घरहरूको लागि सुरक्षित सरकारी जमीनको चाहाना छ ।
३. यातायात सुदृढ नहुँदा महंगी चर्को भएकोले पहिरोले विगारेको बाटो सुधार गरी मोटरबाटो बनाइयोस, भन्ने माग छ ।
४. विद्यालय र घर निर्माणमा सरकारको चाडो ध्यान पुगोस भन्ने छ ।
५. जाडोयाम पूर्वनै आफ्नो घरमा पूर्ववत वस्न पाईयोस भन्ने चाहाना सबैमा छ ।
६. भएको घरवारी खेतियोग्य जमिन नष्ट हुनेहरूलाई वैकल्पिक रोजगारीको अवसर दिई आय आर्जन सुचारु गरियोस भन्ने चाहाना छ ।
७. स्कूल हेल्थपोष्ट चाँडो पुनःस्थापना गरियोस् भन्ने चाहाना छ ।

गोरखाको लाप्राक गाविस :

गोरखाको दुर्गम गाविस लाप्राकमा महाभूकम्पले २४ जनाको ज्यान लिनुका साथै करीब ६५० घरहरू क्षतिग्रस्त भएको पाइयो । वडा नं. ९ का प्रायः सबै घरहरू क्षतिग्रस्त भएकाले त्यहाँका वासिन्दाहरूलाई

तात्कालीन उद्धारस्वरूप वडा नं. ६ स्थित सामुदायिक वनको गुप्सीपाखा भन्ने चरन क्षेत्रको रूपमा रहेको खुला चौरमा लगी अस्थायी बासस्थान (पलाष्टिक पालहरु) बनाई बसोबास गरिएको पाइयो ।

भूकम्पबाट क्षति :

सबैभन्दा ठूलो क्षति गाविसको वार्ड नं. ५ मा भई करीब ५९० घरधुरी क्षतिग्रस्त भएको यस गाविसबाट २४ जनाको मृत्यु हुनाको साथै क्षतिग्रस्त घरहरुको संख्या ६५० देखि ६७५ सम्म पुग्ने जानकारी स्थानीय गाविस सचिवबाट प्राप्त भयो । व्यक्तिगत सम्पत्तिका अलावा सार्वजनिक सेवाहरु, विद्युत, खानेपानी, संचार सुविधा तथा बालुवा भन्ने स्थानबाट चल्ने मोटरबाटो समेत अवरुद्ध भएको स्थिति छ ।

तात्कालिन उद्धार तथा राहत :

स्थानीय जिल्ला दैवी प्रकोप उद्धार समिति र सो निकायसँग सम्बन्धित विभिन्न संघसंस्थाहरुबाट तात्कालिन राहत उद्धार भएको तर अल्पकालिन सो राहत अपर्याप्त भएको देखियो । Oxfam, Care Nepal, IOM लगायत केही अन्य संस्थाहरुले समेत स्थानीय स्वयंसेवी संस्थाहरु समेतलाई परिचालित गरी खानेपानी, सौचालय निर्माण, फोहोर व्यवस्थापन, जनस्वास्थ्य सम्बर्द्धन जस्ता कार्यका साथै कुनैबाट खाद्यान्न वितरण र कुनैबाट त्रिपाल, कम्बल, कपडा, किचनसेट समेत उपलब्ध गराएको बुझियो । बासस्थान निर्माण तथा अन्य क्षेत्रका स्वयंसेवी संस्थाहरुका प्राविधिक तथा प्रतिनिधीहरु हालसम्म स्थानीय रूपमै समुदायमा रहेर सेवा गरिरहेको पनि पाइयो ।

स्थानीय समस्या, माग एवं आवश्यकता :

१. खासगरी वडा नं. ९ लाप्राक ज्यादै क्षतिग्रस्त रहेको र साविकको स्थान बसोबासलाई जोखिमपूर्ण भनिएकाले हाल अस्थायी रूपमा बसोबास गरिरहेको गुप्सीपाखा (वडा नं. ६) को करीब १८.५ हेक्टरको सामुदायिक वन र राष्ट्रिय वनक्षेत्रमा बसोबासका लागि सम्बन्धित इलाका वन कार्यालय समेतको सिफारिसमा कारवाही भैरहेको बुझिएको, सोही सुरक्षित स्थानमा वडा नं. ९ र अन्य केही क्षतिग्रस्त घरवालाहरुलाई बसोबास गराउने स्थानीय गाविसको चाहना रहेको पाइयो ।

२. वर्षायामका कारण तात्कालिन राहतस्वरूप दिएका पलाष्टिक र पालहरु भुर्ना भैसकेको र जाडो याम आउँदै गरेकाले सो समेतलाई दृष्टिगत गरी राहत सामग्रीहरु वितरण हुनुपर्ने ।

३. खेतीबाली नस्ट भएका परिवारहरुको लागि थप खाद्यान्न सहयोग हुनुपर्ने ।

४. लालीगुरास र जडिबुटीले भरिपूर्ण वन जोगाउन गृह सामग्रीहरु उपलब्ध गराई वन जोगाउने कार्यक्रम सञ्चालन गरिनुपर्ने ।

५. बालुवादेखिको गुम्दासम्मको मोटरबाटो चालु गराई यस क्षेत्रको प्राकृतिक सौन्दर्य अवलोकन गर्न आउने पर्यटकका साथै स्थानीय जनतालाई आवागमन तथा ढुवानीमा सहजीकरण गरिनुपर्ने ।

गोरखाको बारपाक गाविस :

२०७२ वैशाख १२ र १३ गतेको ७.९ रेक्टर स्केलको नेपालमा आएको महाभूकम्पको केन्द्रविन्दु (epicenter) गोर्खाको यही बारपाक गाविसमा भएको प्रमाणित भएको छ । गोर्खा जिल्लाको प्रसिद्ध

पर्यटकीय गाउँका साथै विदेशी सेनामा कार्यरत असंख्य लाहुरेहरुको पुख्र्यौली बस्तीको रुपमा रहेको यस पहाडी गाविस वारिपारिका अन्य गाविसहरु भन्दा रहनसहन बसोवास र अन्य सामाजिक, आर्थिक आधारमा अग्रणी रहेको थियो । पहाडी खोंचमा १४४७ घरहरु सहितको भुरूप घना पहाडी बस्तीको रुपमा रहेको यस गाविसमा निर्मित मानवीय संरचनाहरु जुन प्रायशः स्थानीय स्रोत साधन प्रविधिमा बढी आधारित थिए, ती सबै ध्वस्त भएको पाइयो ।

भूकम्पबाट क्षति :

यस गाविसमा भूकम्पबाट ७२ जनाको मृत्यु र सोही अनुसार घाइते भएकाको संख्या ठूलो रहेको छ । २४ वटा पिलर सिस्टमका घरबाहेक कुनै घर सङ्गे देखिदैनन् । २३ वटा पिलर सिस्टममा निर्मित घरहरु पनि पिलर चर्केर मर्मत गरी काम चलाएका देखियो । बस्नै नहुने गरी ५०० घर परिवारका घरहरु भत्किएका देखिए भने सबैजसो घरहरु केही न केही रुपमा क्षतिग्रस्त देखिएका छन् । अग्लो ठाउँबाट हेर्दा पुरानो बारपाक बस्ती जुन जस्ताको रंगिन छानाहरुले चिनिने गर्दथ्यो अहिले राहतस्वरुप प्राप्त नीला हरिया पाल र राहतका जस्ता पाताले बारिएका घरहरुको बस्तीमा परिणत भएको छ । खानेपानी सेवा बन्द छ, जताततै जमीनमा धाँजाहरु फाटेर बाटो घाटाहरु भत्किएका छन् । डाँडाको चौतारी पारि रहेको दलित बस्तीमा भूकम्पले पुरै पाखा लच्छिएकाले त्यहाँ पुनःस्थापना गर्न जोखिमपूर्ण देखिएको छ । टेलिफोन सेवा पनि अवरुद्ध छ, तसर्थ इमेल इन्टरनेट सुविधाबाट वञ्चित हुनुपरेको छ । विद्यालयहरु क्षतिग्रस्त भएकाले जस्ताको पाताले बारबेर गरेर संचालन गरेका छन् । गोरखाबाट सिमजुड गाविसको बालुवासम्म मात्र गाडी चलेको स्थिति छ, अरु सबै सडक भूकम्पले भत्किएको स्थितिले सामग्री ओसारपसार र आवतजावतमा समेत कठिनाई छ ।

तात्कालिक राहत तथा उद्धार कार्य :

महाभूकम्पको इपिसेन्टरको स्थान भएको र बारपाक ब्रिटिश सेनामा VC मेडल प्राप्त प्रसिद्ध गोर्खा सैनिकको गाउँको रुपमा ऐतिहासिक स्थलका साथै पर्यटकीय स्थलको रुपमा समेत स्थापित गाउँ भएकोले नेपालको मात्र नभै सम्पूर्ण विश्वको ध्यान यहाँको विपत्तिमा केन्द्रित भएकै हो । खाद्यान्न, लत्ताकपडा, पाल, जस्ता पाता वितरणका साथै खानेपानी जनस्वास्थ्य र सरसफाईका क्षेत्रहरुमा समेत प्रभावित परिवारहरुलाई सेवा उपलब्ध गराउनुका साथै र गाविस क्षेत्रहरुमा कार्यहरु भएका छन् । तर तात्कालिक राहत बाँडेको लामो समयसम्म पनि दीर्घकालिक सहयोग र पुनःस्थापनामा सरकारी पहल नहुँदा स्थानीय स्तरमा आफ्नै खर्चमा व्यवस्थित हुन चाहने परिवारहरुले समेत आफ्नो बन्दोबस्त गर्न नपाएको स्थिति विद्यमान देखियो । एनआरएन नेपालका अध्यक्ष शेष घलेले घर क्षतिग्रस्त भएका परिवार र विद्यालयहरुलाई जस्तापाता उपलब्ध गराउनुभएको पाइयो ।

स्थानीय समस्या, माग एवं आवश्यकता :

१. चाँडै नै पुनःस्थापनाको कार्य होला भनी वितरित तात्कालिक राहत उद्धार सामग्रीहरु वर्षापछि पनि थप स्थायी व्यवस्था नहुँदा भूकम्प पीडितहरु अरु बढी पीडित तथा अन्यौलग्रस्त बनेका पाइयो ।

२. बालुवादेखि बारपाकसम्म क्षति भएको बाटो समेत मर्मत हुन नसकेकाले आवतजावत तथा दैनिक

आवश्यकताका बस्तुहरुको ढुवानी हुनमा कठिनाई रहेकाले जिल्ला देवी प्रकोप उद्धार समितिले पहल

त्यसतर्फ दिनु पर्ने स्थानीयको माग छ ।

३. पर्यटकीय स्थानका रूपमा विगतमा परिचित यस स्थानमा सरकारले आवश्यकीय क्षतिग्रस्त पूर्वाधारहरुको अविलम्ब पुनःस्थापनामा जोड दिनुपर्ने स्थानीयहरुको सुझाव छ ।
४. खानेपानी, टेलिफोन, विद्यालय भवनको पुनःस्थापनामा सम्बन्धित निकायको लामो समयसम्म ध्यान नपुगेकोमा स्थानीय समुदायको आक्रोस छ ।
५. यहाँका भूकम्प पीडितलाई अन्यत्र आफुखुशी स्थानान्तरित हुँदा समेत भूकम्प पीडितको हैसियतमा पाउने राज्यप्रदत्त सुविधा दिने व्यवस्था होस् भन्ने केही स्थानीयहरुको कामना छ ।
६. स्थानीय भूकम्प पीडितहरुको पुनःस्थापनार्थ भविष्यमा दिइने निर्माण प्रविधि सम्बन्धी डकमी सिकमी तथा स्थानीय निर्माण प्रविधि विषयक तालिम बारपाक क्षेत्रमै सञ्चालन गरेमा स्थानीयबासीले सुविधा हुने अपेक्षा व्यक्त गरेका छन् ।
७. बारपाक डाँडा पछिको दलित बस्तीको पुरै क्षेत्र चर्केकाले त्यो बस्तीका परिवारहरुलाई उपयुक्त स्थानमा स्थानान्तरित गरिनु पर्ने माग स्थानीयहरुको रहेको छ । यसरी विस्थापित हुनेहरुमा अरु वडाहरुका समेत गरी करीब ५०० घर परिवारहरुको बारेमा सम्बन्धित निकायले उपयुक्त विकल्प ल्याउने अपेक्षा गरिएको छ ।
८. सरकारले भूकम्प पीडितलाई दिने भनेका सहूलियत ऋण र अनुदान फञ्फट विहीन तवरले स्थानीय निकायको सिफारिसमा छिटो उपलब्ध गराउने व्यवस्था गरोस् ।
९. बाटो, टेलिफोन, खानेपानी लगायतका पूर्वाधारहरु चाँडो तयार गरी पर्यटन कार्य सुचारु गराउने वातावरण सम्बन्धित निकायहरुबाट हुनुपर्ने माग छ ।

समष्टीगत समस्याहरु :

१. तात्कालिक राहत कार्य उद्धार सँगसँगै कुनै पनि घटना घटेपश्चात् मानिसहरुलाई घटनास्थलबाट निकाल्ने, प्राथमिकता उपचार गरी अस्पताल पुऱ्याउने वा सकुशलै रहेकाहरुलाई सुरक्षित तर अस्थायी आश्रय स्थलमा ल्याई राख्दा त्यहाँ २४ दिन रहनुपर्दा तत्कालका लागि चाहिने मानवीय आवश्यकताका बस्तुहरु जस्तै खाद्य पदार्थ, पानी, सामान्य औषधीय बस्तुहरु, लत्ताकपडा र प्रतिकूल मौसमसँग सामना गर्ने व्यवस्था सहितको बासको प्रबन्धलाई राहत कार्य भनिदै आएको सन्दर्भमा राज्यले लामो समयसम्म दुर्गमका साधन सुविधा विहिन विपन्न परिवारलाई सामान्य राहत दिए पछि व्यवस्थित गराउनेतर्फ वेवास्ता गरेको देखिएको छ । निर्धनता र साधनस्रोतको अभावको कारण भूकम्प पीडित यी गाविसका जनताहरुको स्थिति अत्यन्तै कष्टकर र हृदयविदारक देखिन्छ ।
२. भूकम्प पीडितहरुका सम्बन्धमा सरकारले विभिन्न परिपत्रहरु जारी गरेको तर वास्तविक रूपमा कार्यान्वयनमा ल्याउन नसकेका कारण ती परिपत्रहरुमा उल्लेखित शर्तहरु पूरा गरी सरकारी सहूलियत पाउने आशामा पीडित परिवारहरु लामो समयदेखि आफ्नो तर्फबाट गर्न सकिने व्यवस्थाहरु गर्नबाट समेत रोकिने परेको स्थितिले अर्को समस्या सिर्जना गरेको ।
३. गर्मीयाममा भूकम्प जाँदा २४ दिनका लागि दिइएका राहत सामग्रीले पनि लामो समय व्यतीत भै वर्षा समेत थाम्नुपर्दा जस्ता पाता खाद्यान्न र लत्ता कपडा अपर्याप्त भएको र अब ठण्डी सिजन समेत शुरु भएकाले थप राहत सामग्रीहरु आवश्यकता देखिएको तर सरकारको यसतर्फ कुनै संयन्त्रबाट तयारी

भएको पाइएन । लामो समयसम्म सरकारी उदासिनता रहँदा तात्कालिन उद्धारमा जुटेका देशी विदेशी संघ संस्थाहरु पनि प्रायः घटनास्थलदेखि विदा भैसकेको स्थिति छ ।

४. पुनःस्थापना सम्बन्धमा विभिन्न राष्ट्रिय/अन्तर्राष्ट्रिय संघ संस्थाहरुबाट विभिन्न स्थानीय निर्माण सहयोगका प्रस्तावनाहरु आउँदा समेत ती कार्यक्रमहरु लागु गराउन केन्द्रिय निर्देशन/अनुमति नपाउँदा पाएका भौतिक तथा वस्तुगत सहयोगहरु उपभोग गर्न कठिनाई नपाएको र सदाशयबाट प्राप्त सहयोगी हातहरु पनि पलायन हुन सक्ने खतरा पैदा भएको छ ।
५. स्थान्तरित गर्नुपर्ने बस्तीहरुका सम्बन्धमा विशेषज्ञ सहितका टोली गै निक्क्यौल गर्ने कार्यमा अहिलेसम्म ठोस कार्य हुन नसकेकोले पुनःस्थापना कार्यलाई आउने दिनमा अरु लामो समय लाग्ने देखिएको छ ।
६. केन्द्रमै रहेर पनि गर्न सकिने कार्यहरु जस्तै नमूना घर तथा बस्तीहरुको मार्गचित्र, त्यसमा निर्माणमा लाग्ने लागत, त्यसको पर्याप्तता (स्पेश) लगायतका विषयहरुमा विभिन्न सरोकारवाला निकायहरूसँग छलफल गरी आवश्यक सुधार गरी कार्यान्वयनमा लैजान सकिने गरी तयारी हालतमा राख्ने सम्बन्धमा खासै पहल नभएको । यस्तोमा स्थानीय बासिन्दाको पनि सुझाव लिई स्थानीय स्रोत साधनमा आधारित बनाई कसरी मितव्ययी र मजबुत बनाउन सकिन्छ भन्ने बारे प्रभावित क्षेत्रको राय बुझ्न कुनै प्रयासै नभएको पाइयो ।
७. दुर्गमका विपन्न जनताको विपत्तिमा राज्य संबेदनशील नभै केन्द्रिय राजनीतिक समस्यामै अल्झिरहेको कारण पीडितहरुको पुनःस्थापनामा कामकारवाहीहरु अघि बढ्न नसकेको भन्ने सर्वसाधारणमा पर्न गएको पाइयो ।

सुझावः

१. पुनःस्थापनाका सम्बन्धमा सबदो चाँडो जिम्मेवार निकायको गठन गरी आवश्यक अधिकारसहित प्रथम चरणमा सम्बन्धित जिल्लाका स्रतविहीन निर्धन भूकम्प पीडित परिवारमा केन्द्रित रही आवास तथा बस्ती विकास गर्नुपर्ने ।
२. नेपाल भूकम्प सम्भावनायुक्त भौगोलिक क्षेत्रमा पर्ने भएकाले भविष्यको यो तथ्यलाई समेत दृष्टिगत गरी आवास निर्माण गर्नुपर्ने ।
३. पुनर्निर्माणमा स्थानीय वन जंगललाई क्षति नपुऱ्याई क्षेत्रगत पर्यटकीय सौन्दर्य तथा सांस्कृतिक स्वरूप कायम राखी निर्माण कार्य गराउन सजग रहनु पर्ने ।
४. क्षतिग्रस्त सार्वजनिक संरचनाहरुको पुनःस्थापना गरी सञ्चार, जनस्वास्थ्य, बन्द व्यापार सुसञ्चालन तथा आवागमन एवं निर्माण सामग्री ढुवानी कार्य सहजीकरण गर्नुपर्ने ।
५. पीडित परिवारहरुलाई आय आर्जनका लागि स्थान सुहाउँदो प्राविधिक तालिम गराई आत्मनिर्भर बनाउने सोचले समेत कार्यक्रम लगिनु पर्ने ।
६. आउँदो जाडो समयलाई दृष्टिगत गरी थप केही उपयुक्त राहतको प्रबन्ध थपिनुपर्ने ।
७. ठाउँठाउँमा भूकम्पपश्चात् क्षतिग्रस्त घर र परिवारगत रुपमा राहत तथा अन्य सहयोग पाउने भनिएकाले समुचित रुपमा परिवारको व्यख्या गरी बढेका परिवारको औचित्य हेरी सुविधा दिनुपर्ने ।

परिवार संख्या ठूलो भएका परिवारहरूलाई तत्काल एकासगोलमा एउटा घरमा रहेकै आधारमा पुनःस्थापनार्थ पाउने अन्य सुविधाहरूबाट वंचित नगर्न उपयुक्त हुने देखिन्छ । यसमा अन्तर्राष्ट्रिय रुपमा अंगीकार गरिएको पारीवारीक परिभाषाको समेत सहयोग लिन उपयुक्त हुने देखिन्छ ।

८. भूकम्पपश्चात् स्थान्तरित परिवारलाई आवश्यक प्रमाण कागजात पुऱ्याई अन्य जिल्लाबाट समेत राज्यप्रदत्त सुविधाहरू लिन पाउने गरी सहजीकरण गर्न आवश्यक देखिन्छ ।
९. भूकम्प पुननिर्माणका कार्यहरूमा उपलब्ध भए अनुसार सम्बन्धित गाउँ क्षेत्र र जिल्लाहरू कै स्थानीय युवा तथा वासिन्दाहरूलाई स्वयंसेवक, सिकर्मी, डकर्मी तालिम तथा प्रशिक्षकका रुपमा रोजगारी दिई उपयोग गर्दा कार्याक्रम बढी फलदायी हुने देखिन्छ ॥

निष्कर्ष :

महाभूकम्प २०७२ का कारण भूकम्पपीडित जिल्लाहरू लगायत धेरैजसो जिल्लाहरूको जिल्ला विकास कार्यक्रम प्रभावित बन्न पुगेको छ । जनताको दैनिक जीवनसँग आवद्ध विकास अवरुद्धताले समाजलाई अग्रगामी बन्नमा रोकामा भएको छ साथै राष्ट्रिय गौरवका ठूला स्तरका संरचनागत परिवर्तनका आयोजनाहरू पनि अवरुद्ध भएका छन् । यी सबै खालका विकासमा तब मात्र राष्ट्रले ध्यान दिन पाउँछ जब भूकम्पपीडित क्षेत्रको प्राथमिक आवश्यकता गास बास र कपासको समस्यालाई सबदो चाँडो सम्बोधन गरी समाधान प्राप्त गर्न सकिन्छ ।

समिति समष्टिगत रुपमा देशमा विकासको लहर चली सर्वसाधारण जनताको जीवनस्तरमा बढोत्तरी देख्न चाहन्छ । त्यसका लागि हालैका भूकम्पपीडितहरूको गासवासको समस्यालाई राज्यले द्रुत गतिमा समाधान गरी समाजमा हरेक प्रकारका विकास क्रियाकलापहरू पुऱ्याउने वातावरण सिर्जना गर्न लागि पर्नु पर्दछ ।

विकासका दृष्टिमा हरेक पलको मूल्य हुन्छ । २०७२ वैशाखको भूकम्पपश्चात् राज्यले राष्ट्रिय अन्तर्राष्ट्रिय सहयोगमा तात्कालिक उद्धार र राहत कार्यक्रम सञ्चालन गर्‍यो । पुनःस्थापनाका लागि थुप्रै शुभेच्छुक मित्र राष्ट्रहरूबाट ठूलै धनराशीको सहयोगको बचनबद्धता प्राप्त भैसकेको स्थिति छ । यति हुँदाहुँदै पनि राज्यले पुनःस्थापना र पुनर्निर्माण सम्बन्धी कुनै पनि कार्यक्रम भूकम्पपीडित क्षेत्रमा लान नसक्नु र भूकम्पपीडित परिवारहरूलाई अन्यौलग्रस्त र कार्यक्रमशून्य अवस्थामा राखिरहनुलाई कुनै पनि दृष्टिले उपयुक्त मान्न सकिदैन । जनताको सरकार पीडित जनताप्रति यति लामो समयसम्म असंवेदनशील हुँदा त्यसको परिणाम प्रत्युत्पादक पनि बन्न सक्ने हुँदा समयमै सरकारले आफ्नो सामर्थ्य अनुसार जनअपेक्षित ढंगमा पुनःस्थापनाका कार्यक्रमहरू अबिलम्ब भूकम्प प्रभावित क्षेत्रहरूमा पुऱ्याओस् भनी ध्यानाकर्षणस्वरुप यो स्थलगत भ्रमण प्रतिवेदन प्रस्तुत गरिएको छ ।

- माननीय रविन्द्र अधिकारी
- माननीय गुरुप्रसाद बुर्लाकोटी
- माननीय रामचन्द्र पोखरेल
- माननीय लाल बहादुर गुरुङ
- समिति सचिव हिमलाल सुवेदी



व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

दोलखा, सिन्धुपाल्चोक, रसुवा जिल्लाका भूकम्पबाट बढी प्रभावित केही गाविसहरुको

स्थलगत भ्रमणको प्रतिवेदन २०७२

पृष्ठभूमि :

स्थानीय विकासका साथै विकासका पूर्वाधारहरु नेपालमा सर्वसुलभ र व्यापक बनाउने अभियानमा व्यवस्थापिका संसद, विकास समिति लागि परेकै बेलामा २०७२ बैशाख १२, १३ र २९ गतेको भूकम्पले हामी सबै विकास अपेक्षीहरुको आकांक्षामा तुषारापात गरेको स्थिति रहेको छ । तर राष्ट्र विकासको क्रमलाई कुनै पनि अवरोधले लामो समयसम्म छेक्न सक्ने विषय भने होइन भन्ने पनि गरिएको छ । विनाश नै पुननिर्माणको अवसर पनि हो । हाम्रा जीर्ण संरचनाहरु नभत्के सम्म हामी अनन्तकालसम्म जोखिमयुक्त स्वरूप मै राखिरहन्थ्यौं होला यस भूकम्पले हामीलाई धराप संरचनाहरूसँग सतर्क हुन सिकाएको छ । अनायास अकल्पनीय प्रकोपमा परी धेरै जनाले मृत्युवरण गर्नु प-यो , हजारौंका संख्यामा हाम्रा स्वजनहरु घाइते बन्नुभयो, कतिपय उपचारपश्चात् पनि सवलाङ्ग बन्न सक्नु भएन होला । ठूलो धनराशीका हाम्रा आवाश, विविध विकास संरचनाहरु, ऐतिहासिक तथा सांस्कृतिक पहिचानका हाम्रा स्वरूप र प्रतीकहरु तहसनहस भएका छन् जुन सम्पूर्ण विश्व सामू हाम्रा परिचयका कालजायी मेरुदण्डको रूपमा समेत परिचित थिए ।

विकास समिति जनताको जीवनयापनलाई सुविधामय तुल्याई सुखमय बनाउने मार्गमा रहेका व्यवधानहरुलाई राष्ट्रको विद्यमान क्षमता, वैदेशिक सहयोग र जनताको सहकार्यमा द्रुतगतिमा निराकरण गर्दै जाने परिपाटी जिम्मेवारी सम्हालेका राष्ट्रका प्रत्येक तहहरुबाट स्वस्फूर्त, तदारुकता र प्रतिबद्धताका साथ सम्पन्न गर्ने,गराउने संकल्प बोकेको संसदीय समिति हो । आफ्नो सामर्थ्यानुसार विकास क्रियाकलापलाई एउटा सर्वस्वीकार्य पथमा ल्याउन प्रयाशरत रही सरकारलाई जनअपेक्षित विकासमा लगाउन विविध काम कारबाहीहरु संचालन गरिरहेको अवस्थामा आइपरेको यस महासंकटको घडीमा पनि पीडित समुदायमा राहत उद्धारका साथै पुनर्निर्माणका विविध कार्यक्रमहरु लगेर उनीहरुको सहज जीवनयापन र विकास आकांक्षालाई सम्बोधन गर्ने माहौल सिर्जना गरी देश विकासको उर्जालाई शीथिल हुन नदिई अझ बढी क्रियाशील तुल्याई पर्गेल्नु पर्दछ भन्ने समितिको मान्यता रहेको छ । यस उद्देश्य परिपूर्तिका लागि २०७२ बैशाख १२ १३ र २९को महाभूकम्पको लगत्तैपछि नै विभिन्न सरोकारवाला निकायहरुलाई आमन्त्रण गरी तात्कालिक राहत उद्धारको रूपमा हुनुपर्ने विविध काम कारबाहीका लागि विभिन्न निर्देशनहरु दिनुका साथै समितिले भूकम्पको तत्कालै बढी क्षतियुक्त जिल्लाहरुका विभिन्न स्थानहरुको स्थलगत निरीक्षण भ्रमण गर्ने चाहना राखेतापनि संविधान निर्माणको कार्यलाई टुंगोमा पुऱ्याउने दायित्वका कारण सो कार्य थाती रहिरहेको थियो । बेलायती नियोग Department For International Development (DFID) सँगको सहकार्यमा उक्त संस्थाबाट हेलिकप्टर सेवा सौजन्यस्वरूप प्राप्त हुने अवस्था प्राप्त भएकाले एकै दिनमा विभिन्न ठाउँको स्थलगत भ्रमण गरी निरीक्षणका साथै पीडित जनसमुदायहरूसँग साक्षात्कार समेत गर्न सम्भव हुने भएकाले समितिको २०७२।०५।०३ को निर्णय अनुसार भूकम्पबाट बढी क्षतिग्रस्त जिल्लाहरुको बस्तुस्थिति बुझी भूकम्प सिर्जित स्थानीय मानवीय संकटका साथै विकासका कठिनाईहरु अध्ययन गरी समितिमा प्रतिवेदन प्रस्तुत गर्ने उद्देश्यले पहिलो चरणमा २०७२।०५।२१ गते गोरखा जिल्लाका केरौजा, लाप्राक र बारपाक गाविस र धादिङ जिल्लाको तिर्पलड

गाविसहरुको स्थलगत भ्रमण गरी त्यहाँको क्षति, राहत वितरण कार्य साथै स्थानीय पीडितहरुलाई पुनस्थापना गर्ने सम्बन्धमा स्थानीयहरुको चाहना अनुरूपको कार्यक्रम अध्ययन गरी सम्बन्धित निकायलाई ध्यानाकर्षण गर्ने उद्देश्य समेतबाट यो स्थलगत भ्रमण सम्पन्न गरिरहेको छ । २०७२।०५।२९ को गोरखा र धादिङ्का भूकम्पबाट क्षतिग्रस्त गाविसहरु स्थलगत निरीक्षण संसदीय भ्रमण टोलीको गठन स्वरूप यस प्रकार रहेको थियो र सोही क्रममा भूकम्प बाट अति प्रभावित जिल्ला दोलखा, सिन्धुपाल्चोक र रसुवा जिल्ला छनौट गरी ति जिल्लाको अति प्रभावित स्थान दोलखा जिल्लाको बरुवा सिन्धुपाल्चोक जिल्लाको बरुवा र रसुवा जिल्लाको श्रमथली र कालिकास्थान गरी चार स्थानमा मिति २०७२/६/१३ स्थलगत अवलोकन गर्ने गरी कार्यक्रम निर्धारण भएको थियो ।

१) माननीय जनार्दन ढकाल

२) माननीयक कर्णबहादुर वि.क.

३) माननीय रञ्जना कुमारी सरकार

४) माननीय प्रकाश शर्मा पौडेल

५) शा.अ.शिवदत्त बराल

उक्त भ्रमण कार्यक्रममा नेपाल सरकारका मुख्य सचिव डा.सोमलाल सुवेदी,संघीय मामिला तथा स्थानीय मन्त्रालयका उपसचिव तथा DFID का प्रमुख प्रतिनिधिहरुको पनि सहभागिता समेत रहेको थियो । स्थलगत भ्रमण कार्यक्रमका लागि बेलायती सहयोग नियोगबाट २०७२।६।१३ गतेका दिन दिनभरिलाई २ वटा हेलिकप्टरहरु उपलब्ध गराएकाले क्रमशः विहानबाटै कार्यक्रम प्रारम्भ गरी साँझ टोली फर्कने कार्यक्रम मिलाइएको थियो । जस अनुसार क्रमशः दोलखा जिल्लाको मारवु ,सिन्धुपाल्चोक जिल्लाको बरुवा रसुवा जिल्लाको श्रमथली र कालिकास्थानमा स्थलगत भ्रमण तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गरिएको थियो ।

दोलखा जिल्लाको मारवु गा वि स :

सिन्धुपाल्चोक जिल्लाको बरुवा गा.वि.स. पनि उत्तरी क्षेत्र भएको । यहाँका अधिकांश वा सबैजसो घरहरु भूकम्पले भत्काएको । जमिन धाजा फाटेको र बग्ने अवस्थामा रहेका,विद्यलयहरु पुरै भत्किएका छन्। मानिसहरु अर्केको जग्गामा अस्थायी आवास बनाएर बसेका, पाल र त्रिपालको भएमा बस्नु परेको, जाडो आउने समय भैसकेको हुँदा यहाँका मानिसले छिट्टै घर बनाउने सम्बन्धमा नेपाल सरकारले जमिनको परीक्षण, घरको डिजाइन र राहत तथा अनुदान तत्काल उपलब्ध गराउनु पर्ने माग सबैजसो सम्पन्न व्यक्तिले गाउ छोडी काठमाडौँ तथा जिल्ला सदरमुकाममा बसाई सरी सकेको, यहाँ कमजोर वर्गहरु मात्र रहेको हुँदा त्यहाँ त्यस क्षेत्रको जनजीवन साह्रै नै दयनीय तथा कष्टकर रहेको छ ।

जमिन वगेको,त्यहाँका सबै जनता अर्केको जमिनमा अस्थायी बास बनाएर बसेका छन् । घर कहाँ बनाउने र कस्तो बनाउने भन्ने समस्या रहेको । जाडोको समय आउन लागेको हुँदा त्यस क्षेत्रमा बसोवास गर्ने व्यक्ति वृद्ध, अशक्तहरुलाई समस्या भएको हुँदा घर बनाउने स्थान र सरकारबाट दिइने अनुदान तथा ऋण रकम छिटो भन्दा छिटो उपलब्ध गराउनु पर्ने यहाँका बासिन्दाको माग रहेको छ । यस क्षेत्रको दीर्घकालिन विकासका लागि उत्तरी क्षेत्र तिब्बत सँग नाका सञ्चालन र सडक तथा हाइड्रो पावरको विस्तार प्रमुख रहेको छ ।

सिन्धुपाल्चोक जिल्लाको बरुवा गाविस :

दोलखा जिल्ला मार्वु गा.वि.स. दोलखाको उत्तरीमा रहेको । त्यस गा.वि.स.मा करिब ५६० घरधुरी रहेका । माथिल्लो तामाकोशी यसै क्षेत्र नजिक रहेको । भूकम्पको समयमा तत्कालिन राहत वितरण भएको । भूकम्पबाट २ जनाको मात्र मानवीय क्षति भएको र पशु चौपायाहरु भने पुरिएर मरेको । स्थानीय विकास मन्त्रालयबाट रु ४,५०,००० प्राप्त भएको । शेर्पा बस्ती रहेकोमा शेर्पाहरुको गुम्बा पूर्ण रुपले ध्वस्त भएको । घरहरु पूर्ण रुपमा निर्माण नगरी बस्न हुने अवस्थामा नरहेको । मानिसहरु अर्केको जग्गामा अस्थायी आवास बनाएर बसेका, पाल र त्रिपालको भएमा बस्नु परेको, जाडो आउने समय भैसकेको हुँदा यहाँका मानिसले छिट्टै घर बनाउने सम्बन्धमा नेपाल सरकारले जमिनको परीक्षण, घरको डिजाइन र राहत तथा अनुदान तत्काल उपलब्ध गराउनु पर्ने माग सबैजसो सम्पन्न व्यक्तिले गाउ छोडी काठमाडौं तथा जिल्ला सदरमुकाममा बसाई सरी सकेको, यहाँ कमजोर वर्गहरु मात्र रहेको हुँदा त्यहाँ त्यस क्षेत्रको जनजीवन साह्रै नै दयनीय तथा कष्टकर रहेको छ ।

रसुवा जिल्लाको श्रमथली गाविस :

भूकम्पबाट अति प्रभावित जिल्ला रसुवाको श्रमथलीमा समितिले अनुगमन भ्रमण तथा खन्तरकिया कार्यक्रम गरेको थियो । यस क्षेत्रमा भूकम्पबाट घाईते भएका व्यक्तिहरुको उपचारमा समस्या रहेका धेरैजसो घरहरु भूकम्पले भत्काएको । जमिन धाजा फाटेको र बग्ने अवस्थामा रहेका, विद्यालयहरु पुरै भत्किएको हुँदा पठनपाठनमा समस्या रहेको । मानिसहरु अर्केको जग्गामा अस्थायी आवास बनाएर बसेका, पाल र त्रिपालको भरमा तथा अस्थायी टहराको भरमा बस्नु परेको, जाडो आउने समय भैसकेको हुँदा यहाँका मानिसले छिट्टै घर बनाउने सम्बन्धमा नेपाल सरकारले जमिनको परीक्षण, घरको डिजाइन र राहत तथा अनुदान तत्काल उपलब्ध गराउनु पर्ने माग रहेको धेरै जसो व्यक्तिले गाउ छोडी काठमाडौं तथा जिल्ला सदरमुकाममा बसाई सरी सकेको, यहाँ कमजोर तथा विपन्न वर्गहरु मात्र रहेको हुँदा त्यहाँ त्यस क्षेत्रको जनजीवन साह्रै नै दयनीय तथा कष्टकर रहेको छ । यहाँका जनताले भूकम्पको समयमा मा. जनार्जन ढकालको सक्रियतामा नेपाल सरकारको राहत उपलब्ध भएको र Asia Foundation बाट समेत राहत उपलब्ध भएको ।

रसुवा जिल्लाका कालिकास्थान :

Dfid र माननीय सदस्यहरुको टोलिले रसुवा जिल्लाको कालिकास्थानमा जिल्लाका प्रमुख जिल्ला अधिकारी स्थानीय विकास अधिकारी लगायतका कर्मचारी हरुको सहभागितामा अन्तरकिया कार्यक्रम आयोजना गरीएको थियो ।, माथिको तुलनामा यो क्षेत्रमा घरहरु केही कम भत्कीएको पाईयो । यहाँ पनि माननीय जनार्दन ढकालको सक्रियतामा नेपाल सरकारको राहत उपलब्ध भएको र Asia Foundation बाट समेत राहत उपलब्ध भएको पाईयो । धेरै घरहरु पूर्ण रुपमा निर्माण नगरी बस्न हुने अवस्थामा रहेको । मानिसहरु अर्केको जग्गामा अस्थायी आवास बनाएर बसेका, पाल र त्रिपालको भएमा बस्नु परेको, जाडो आउने समय भैसकेको हुँदा यहाँका मानिसले छिट्टै घर बनाउने सम्बन्धमा नेपाल सरकारले जमिनको परीक्षण, घरको डिजाइन र राहत तथा अनुदान तत्काल उपलब्ध गराउनु पर्ने माग रहेको । धेरै जसो विद्यालयहरु पुरै भत्किएका हुँदा पठन पाठन मा समस्या भएको छ ।

समष्टीगत समस्याहरु :

१. तात्कालिक राहत कार्य उद्धार संगसंगै कुनै पनि घटना घटेपश्चात् मानिसहरुलाई घटनास्थलबाट निकाल्ने, प्राथमिकता उपचार गरी अस्पताल पुऱ्याउने वा सकुशलै रहेकाहरुलाई सुरक्षित तर अस्थायी आश्रय स्थलमा ल्याई राख्दा त्यहाँ २।४ दिन रहनुपर्दा तत्कालका लागि चाहिने मानवीय आवश्यकताका बस्तुहरु जस्तै खाद्य पदार्थ, पानी, सामान्य औषधीय बस्तुहरु, लत्ताकपडा र प्रतिकूल मौसमसंग सामना गर्ने व्यवस्था सहितको बासको प्रबन्धलाई राहत कार्य भनिदै आएको सन्दर्भमा राज्यले लामो समयसम्म दुर्गमका साधन सुविधा विहिन विपन्न परिवारलाई सामान्य राहत दिए पछि व्यवस्थित गराउनेतर्फ वेवास्ता गरेको देखिएको छ । निर्धनता र साधनस्रोतको अभावको कारण भूकम्प पीडित यी गाविसका जनताहरुको स्थिति अत्यन्तै कष्टकर र हृदयविदारक देखिन्छ ।
२. भूकम्प पीडितहरुका सम्बन्धमा सरकारले विभिन्न परिपत्रहरु जारी गरेको तर वास्तविक रूपमा कार्यान्वयनमा ल्याउन नसकेका कारण ती परिपत्रहरुमा उल्लेखित शर्तहरु पूरा गरी सरकारी सहूलियत पाउने आशामा पीडित परिवारहरु लामो समयदेखि आफ्नो तर्फबाट गर्न सकिने व्यवस्थाहरु गर्नबाट समेत रोकिने परेको स्थितिले अर्को समस्या सिर्जना गरेको ।
३. गर्मीयाममा भूकम्प जाँदा २।४ दिनका लागि दिइएका राहत सामग्रीले पनि लामो समय व्यतीतभैवर्षा समेत थाम्नुपर्दा जस्ता पाता खाद्यान्न र लत्ता कपडा अपर्याप्त भएको र अब ठण्डी सिजनसमेत शुरु भएकाले थप राहत सामग्रीहरु आवश्यकता देखिएको तर सरकारको यसतर्फ कुनै संयन्त्रबाट तयारी भएको पाइएन । लामो समयसम्म सरकारी उदासिनता रहँदा तात्कालिन उद्धारमा जुटेका देशी विदेशी संघ संस्थाहरु पनि प्रायः घटनास्थलदेखि विदा भैसकेको स्थिति छ ।
४. पुनःस्थापना सम्बन्धमा विभिन्न राष्ट्रिय/अन्तर्राष्ट्रिय संघ संस्थाहरुबाट विभिन्न स्थानीय निर्माण सहयोगका प्रस्तावनाहरु आउँदा समेत ती कार्यक्रमहरु लागु गराउन केन्द्रिय निर्देशन/अनुमति नपाउँदा पाएका भौतिक तथा बस्तुगत सहयोगहरु उपभोग गर्न कठिनाई नपाएको र सदाशयबाट प्राप्त सहयोगी हातहरु पनि पलायन हुन सक्ने खतरा पैदा भएको छ ।
५. स्थान्तरित गर्नुपर्ने बस्तीहरुका सम्बन्धमा विशेषज्ञ सहितका टोली गै निक्क्यौल गर्ने कार्यमा अहिलेसम्म ठोस कार्य हुन नसकेकोले पुनःस्थापना कार्यलाई आउने दिनमा अरु लामो समय लाग्ने देखिएको छ ।
६. केन्द्रमै रहेर पनि गर्न सकिने कार्यहरु जस्तै नमूना घर तथा बस्तीहरुको मार्गचित्र, त्यसमा निर्माणमा लाग्ने लागत, त्यसको पर्याप्तता (स्पेश) लगायतका विषयहरुमा विभिन्न सरोकारवाला निकायहरूसंग छलफल गरी आवश्यक सुधार गरी कार्यान्वयनमा लैजान सकिने गरी तयारी हालतमा राख्ने सम्बन्धमा खासै पहल नभएको । यस्तोमा स्थानीय बासिन्दाको पनि सुझव लिई स्थानीय स्रोत साधनमा आधारित बनाई कसरी मितव्ययी र मजबुत बनाउन सकिन्छ भन्ने बारे प्रभावित क्षेत्रको राय बुझ्न कुनै प्रयाशै नभएको पाइयो ।
७. दुर्गमका विपन्न जनताको विपत्तिमा राज्य संबेदनशील नभै केन्द्रिय राजनीतिक समस्यामै अल्झिरहेको कारण पीडितहरुको पुनःस्थापनामा कामकारवाहीहरु अघि बढ्न नसकेको भन्ने सर्वसाधारणमा पर्न गएको पाइयो ।

सुझाव:

१. पुनःस्थापनाका सम्बन्धमा सक्दो चाँडो जिम्मेवार निकायको गठन गरी आवश्यक अधिकारसहित प्रथम चरणमा सम्बन्धित जिल्लाका स्रतविहीन निर्धन भूकम्प पीडित परिवारमा केन्द्रित रही आवास तथा बस्ती विकास गर्नुपर्ने ।
२. नेपाल भूकम्प सम्भावनायुक्त भौगोलिक क्षेत्रमा पर्ने भएकाले भविष्यको यो तथ्यलाई समेत दृष्टिगत गरी आवास निर्माण गर्नुपर्ने ।
३. पुनर्निर्माणमा स्थानीय वन जंगललाई क्षति नपुऱ्याई क्षेत्रगत पर्यटकीय सौन्दर्य तथा सांस्कृतिक स्वरूप कायम राखी निर्माण कार्य गराउन सजग रहनु पर्ने ।
४. क्षतिग्रस्त सार्वजनिक संरचनाहरूको पुनःस्थापना गरी सञ्चार, जनस्वास्थ्य, बन्द व्यापार सुसञ्चालन तथा आवागमन एवं निर्माण सामग्री ढुवानी कार्य सहजीकरण गर्नुपर्ने ।
५. पीडित परिवारहरूलाई आय आर्जनका लागि स्थान सुहाउँदो प्राविधिक तालिम गराई आत्मनिर्भर बनाउने सोचले समेत कार्यक्रम लगिनु पर्ने ।
६. आउँदो जाडो समयलाई दृष्टिगत गरी थप केही उपयुक्त राहतको प्रबन्ध थपिनुपर्ने ।
७. ठाउँठाउँमा भूकम्पपश्चात् क्षतिग्रस्त घर र परिवारगत रुपमा राहत तथा अन्य सहयोग पाउने भनिएकाले समुचित रुपमा परिवारको व्यख्या गरी बढेका परिवारको औचित्य हेरी सुविधा दिनुपर्ने । परिवार संख्या ठूलो भएका परिवारहरूलाई तत्काल एकासगोलमा एउटा घरमा रहेकै आधारमा पुनःस्थापनार्थ पाउने अन्य सुविधाहरूबाट वंचित नगर्न उपयुक्त हुने देखिन्छ । यसमा अन्तर्राष्ट्रिय रुपमा अंगीकार गरिएको पारीवारीक परिभाषाको समेत सहयोग लिन उपयुक्त हुने देखिन्छ ।
८. भूकम्पपश्चात् स्थान्तरित परिवारलाई आवश्यक प्रमाण कागजात पुऱ्याई अन्य जिल्लाबाट समेत राज्यप्रदत्त सुविधाहरू लिन पाउने गरी सहजीकरण गर्न आवश्यक देखिन्छ ।
९. भूकम्प पुनर्निर्माणका कार्यहरूमा उपलब्ध भए अनुसार सम्बन्धित गाउँ क्षेत्र र जिल्लाहरू कै स्थानीय युवा तथा वासिन्दाहरूलाई स्वयंसेवक, सिकर्मी, डकर्मी तालिम तथा प्रशिक्षकका रुपमा रोजगारी दिई उपयोग गर्दा कार्याक्रम बढी फलदायी हुने देखिन्छ ॥

निष्कर्ष :

महाभूकम्प २०७२ का कारण भूकम्पपीडित जिल्लाहरू लगायत धेरैजसो जिल्लाहरूको जिल्ला विकास कार्यक्रम प्रभावित बन्न पुगेको छ । जनताको दैनिक जीवनसँग आवद्ध विकास अवरुद्धताले समाजलाई अग्रगामी बन्नमा रोकबाट भएको छ साथै राष्ट्रिय गौरवका ठूला स्तरका संरचनागत परिवर्तनका आयोजनाहरू पनि अवरुद्ध भएका छन् । यी सबै खालका विकासमा तब मात्र राष्ट्रले ध्यान दिन पाउँछ जब भूकम्पपीडित क्षेत्रको प्राथमिक आवश्यकता गास बास र कपासको समस्यालाई सक्दो चाँडो सम्बोधन गरी समाधान प्राप्त गर्न सकिन्छ ।

समिति समष्टिगत रुपमा देशमा विकासको लहर चली सर्वसाधारण जनताको जीवनस्तरमा बढोत्तरी देख्न चाहन्छ । त्यसका लागि हालैका भूकम्पपीडितहरूको गासवासको समस्यालाई राज्यले द्रुत गतिमा समाधान गरी समाजमा हरेक प्रकारका विकास क्रियाकलापहरू पुऱ्याउने वातावरण सिर्जना गर्न लागि पर्नु पर्दछ ।

विकासका दृष्टिमा हरेक पलको मूल्य हुन्छ । २०७२ बैशाखको भूकम्पपश्चात् राज्यले राष्ट्रिय अन्तर्राष्ट्रिय सहयोगमा तात्कालिक उद्धार र राहत कार्यक्रम सञ्चालन गर्‍यो । पुनःस्थापनाका लागि थुप्रै शुभेच्छुक मित्र राष्ट्रहरुबाट ठूलै धनराशीको सहयोगको बचनबद्धता प्राप्त भैसकेको स्थिति छ । यति हुँदाहुँदै पनि राज्यले पुनःस्थापना र पुनर्निर्माण सम्बन्धी कुनै पनि कार्यक्रम भूकम्पपीडित क्षेत्रमा लान नसक्नु र भूकम्पपीडित परिवारहरुलाई अन्यौलग्रस्त र कार्यक्रमशून्य अवस्थामा राखिरहनुलाई कुनै पनि दृष्टिले उपयुक्त मान्न सकिदैन । जनताको सरकार पीडित जनताप्रति यति लामो समयसम्म असंवेदनशील हुँदा त्यसको परिणाम प्रत्युत्पादक पनि बन्न सक्ने हुँदा समयमै सरकारले आफ्नो सामर्थ्य अनुसार जनअपेक्षित ढंगमा पुनःस्थापनाका कार्यक्रमहरु अलिलम्ब भूकम्प प्रभावित क्षेत्रहरुमा पुऱ्याओस् भनी ध्यानाकर्षण स्वरुप यो स्थलगत भ्रमण प्रतिवेदन प्रस्तुत गरिएको छ ।



व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

रसुवागढी (केरुङ) नाका र पहुँच मार्गको स्थलगत अध्ययन भ्रमण

(मिति २०७२।०।८-२०७२।०।९ गते सम्म)

प्रतिवेदन - २०७२

१. पृष्ठभूमि :

देशको समग्र विकास निर्माण समितिको चासो र सरोकारको विषय हो । सम्पूर्ण अवस्थाहरू सहज भएको अवस्थामा समेत विकास निर्माणमा ध्यान दिन नसकेको अवस्थामा हालको जटिल परिस्थितिमा विकासको यथार्थता सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ । पेट्रोलियम पदार्थ लगायतका अत्यावश्यक वस्तुहरूमा नेपाल आफैमा निर्भर छैन । नेपाल जस्तो भूपरिवेष्ठित मुलुकले आफूलाई आवश्यक पर्ने पेट्रोलियम पदार्थ लगायतका आधारभूत वस्तुहरूको आयातमा कुनै एक देशमा मात्रै बढी आश्रित हुदा हाल देशले भोगेको परिस्थिति र नियतिको पुनरावृत्ति नहोला भन्न सकिन्न । यसै सन्दर्भमा देशको विद्यमान परिस्थितिलाई समेत ध्यान दिदै व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिको मिति २०७२।०।२३ गते बसेको बैठकले देशको उत्तरी सीमामा रहेको नाकाहरूको पहुँचको अवस्था एवं त्यहाँको सडकहरूको स्तरोन्नतिका सम्बन्धमा माननीय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री, सचिव, सडक विभागका महानिर्देशक लगायतका पदाधिकारीहरू समेतसँग छलफल गरेको थियो । अघोषित नाकाबन्दीका कारणबाट नागरिकहरूको जनजीवन कष्टकर हुनुको साथसाथै विकास निर्माण लगायत देशको समग्र आर्थिक विकासमा समेतमा नकारात्मक प्रभाव पारेको स्पष्टै छ । यस्ता समस्याहरूबाट पार पाउन देशका लागि अत्यावश्यक वस्तु तथा सेवाको आयात तथा व्यापार विविधिकरणका लागि विभिन्न मुलुकहरूसँग सम्बन्ध विस्तार गर्न तथा आयातका पहुँच विन्दु हरूमा समेत सुविधा अभिवृद्धि गर्न अत्यावश्यक देखिन्छ । तत्कालका लागि विद्यमान समस्याबाट केही हदसम्म भएपनि पार पाउन नेपालको उत्तरी छिमेकी मुलुक चीनसँगका नाकाहरूको वर्तमान अवस्था के कस्तो रहेको छ र कसरी सुदृढीकरण तथा स्तरोन्नति गर्न सकिन्छ भन्ने सम्बन्धमा समितिको निर्णय अनुसार नै देहाय बमोजिमको स्थलगत अध्ययन टोलीले काठमाडौँ रसुवागढी सडक-नाकाबाट आपूर्ति सहजिकरण गर्न सकिने नसकिने सम्बन्धमा मिति २०७२ मंसिर ८ र ९ गते स्थलगत अनुगमन तथा निरीक्षण गरेको थियो । निरीक्षणका क्रममा सदरमुकाम धुन्चे लगायत विभिन्न ठाउँमा नागरिकहरूसँग अन्तरक्रिया पनि भएका थिए ।

रसुवागढी-केरुङ नाका निरीक्षणमा सहभागी माननीय सदस्यहरू तथा कर्मचारीहरू :

१. सभापति मा. रविन्द्र अधिकारी

२. मा. अनिता देवकोटा
३. मा. कर्णबहादुर वि.क.
४. मा. जनार्दन ढकाल
५. मा. रामकुमार भट्टराई
६. मा. रामचन्द्र पोखरेल
७. मा. सीता गिरी ओली
८. मध्यमाञ्चल क्षेत्रीय सडक निर्देशक श्री किशोर नाथ गोङ्गल
९. डिभिजन सडक रसुवा नुवाकोटका डि.ई. रोहित विसुराल
१०. रसुवागढी भन्सार कार्यालयका प्रमुख भन्सार अधिकृत श्री केदार प्रसाद पनेरू
११. व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिका शा.अ.श्री शिवदत्त बराल
१२. व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिका ना.सु.श्री पिताम्बर रिमाल

यसका साथै उक्त अनुगमन निरीक्षण भ्रमणमा रसुवा जिल्लाको प्रमुख जिल्ला अधिकारी, स्थानीय विकास अधिकारी, प्रहरी नायब उपरीक्षक, स्थानीय राजनीतिक दलका प्रतिनिधिहरू, बुद्धिजीवी, नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरू र पत्रकार लगायतको सहभागिता रहेको थियो ।

स्थलगत भ्रमणको क्रममा काठमाडौं-रसुवागढी सडकको निर्माण विभिन्न चरणमा विभिन्न प्रयोजनको लागि भएको पाइयो । काठमाडौं रसुवागढी सडक विभिन्न सडक खण्डहरूको संयोजनबाट हालको अवस्थामा काठमाडौंबाट रसुवागढी जाने सडकहरू निम्न अनुसारका छन् :

१) काठमाडौं-ककनी-त्रिशूली-धुन्चे-स्याब्रुवेशी-रसुवागढी (पासाड ल्हामु मार्ग) F021 : काठमाडौं-त्रिशूली सडक खण्ड त्रिशूली जलविधुत आयोजना निर्माण गर्नको लागि भारत सरकारको सहयोगमा वि.सं. २०३० मा Single lane gravel road standard मा निर्माण भएको हो । त्रिशूली-धुन्चे - स्याब्रुवेशी सडक खण्ड गणेश हिमालको सिसा र जस्ता खानीमा जानको लागि नेपाली सेनाद्वारा त्रिशूली-सोमदाङ सडक आयोजना अन्तरगत Single lane gravel road standard मा निर्माण कार्य गरिएको हो । स्याब्रुवेशी रसुवागढी सडक चीन सरकारको अनुदान सहयोगमा वि.सं. २०७० सालमा Single lane gravel road standard निर्माण भएको हो । रसुवागढी सिमानाको मितेरी पुल चीन सरकारबाट सन् २०१४ को जुलाईमा निर्माण सम्पन्न भई नेपाल सरकारलाई हस्तान्तरण भई संचालनमा आएको हो ।

२) काठमाडौं-गल्छी-त्रिशूली-बेत्रावती-धुन्चे-रसुवागढी सडक अन्तरगत गल्छी-देवीघाट खण्ड F069 सडक विभाग, डिभिजन सडक कार्यालय नुवाकोटबाट क्रमिक रूपमा Single lane gravel road standard निर्माण कार्य सम्पन्न भएको हो । गल्छी-त्रिशूली-बेत्रावती-धुन्चे-स्याब्रुवेशी सडकको स्तरोन्नति गर्ने कार्य ए.डि.वि. को सहयोगमा वि.सं. २०६७ सालमा कालोपत्रे गर्ने कार्य भएको थियो ।

२. काठमाडौं रसुवागढी सडकको विद्यमान अवस्था :

पृथ्वी राजमार्गको गल्लिखदेखि रसुवागढी सम्मको तथा अन्य विभिन्न सडक खण्डहरूको विद्यमान अवस्था देहाय बमोजिम रहेका छन् :

(क) गल्लिखी-त्रिशुली-बेत्रावती खण्ड(३६ कि.मि.)

यो ३६ कि.मि. सडक ५ वर्ष अगाडी सिङ्गललेनको कालोपत्रे (डि.वि.एस.टि.) स्तरमा निर्माण भएको र पुलहरु पनि सिङ्गल लेन नै भएकोले यस खण्डमा सडक र पुल डवल लेन स्तरमा स्तरोन्नती नभएको पाइयो । निर्माणको समयमा चालु सडक सतह (Road Way) सम्म मात्रै जग्गा अधिग्रहण गरिएको हुनाले सडक थप बिस्तार गर्नका लागि सडक सीमा (Right of Way) तोकी आवश्यक जग्गा हालसम्म पनि अधिग्रहण नगरिएको देखिन्छ ।

(ख) बेत्रावती-स्याफ्रुवेशी खण्ड(५४ कि.मि.)

हाल बेत्रावतीबाट रसुवाको सदरमूकाम धुञ्चेहुँदै स्याफ्रुवेशीसम्म पुग्ने यो खण्ड ५६ कि.मि. लम्बाईको छ । बेत्रावती र धुञ्चेको बीचमा राम्चे, मुलखर्क र ग्राड ३ स्थानमा गरी करिव ६ कि.मि. सडक साह्रै Unstable एरियाबाट गएको छ, भने बेत्रावतीबाट धुञ्चेसम्म उकालो र धुञ्चेबाट स्याफ्रुवेशीसम्म ओरालो पर्ने थुप्रै घुम्तीहरु र ठाडो चढाई (Steep gradient) हुँदै जानु पर्ने अवस्था रहेको पाइयो । हाल विभिन्न जलविद्युत आयोजनाबाट बेत्रावतीदेखि त्रिशुलीको किनार मैलुड, हाकुवेशी सम्म तथा नेपाली सेनाले हाकुवेशीदेखि स्याफ्रुवेशी जोड्ने गरी सडक निर्माण कार्य हुँदै गरेको पाइयो । यो Alignment बाट जाँदा बेत्रावतीबाट मैलुड, हाकुवेशी हुँदै स्याफ्रुवेशी पुग्न ३० कि.मी. मध्ये २८ कि.मी. नयाँ Alignment प्रयोग गर्नु पर्ने र २८ कि.मि.मा पुनः धुञ्चे भएर आउने Alignment जोडिएको देखिन्छ ।

बेत्रावतीबाट मैलुडहुँदै स्याफ्रुवेशी २८ कि.मी. नयाँ Alignment मध्ये २० कि.मि. सम्म ट्रायाक खुलेको तर, भूकम्पबाट नराम्ररी क्षति भएको अवस्था छ । त्यसपछि करिव ७ कि.मि. ट्रायाक खुल्ला बाँकी (Vergin) छ भने करिव १ कि.मि. नेपाली सेनाबाट ट्रायाक खोलिएको छ । यस alignment बाट जाँदा बेत्रावतीबाट स्याफ्रुवेशी पुग्न २०/२२ कि.मि. दुरी छोटो पर्ने, सडकको उकालो-ओरालो (Gradient) सहज हुने र राम्चे, मुलखर्क र ग्राडको अस्थिर भू-वनौट छलेर निर्माण गर्न सकिने देखिन्छ ।

मैलुड हुँदै जाने सडक निर्माण नहुञ्जेल सम्मका लागि बेत्रावती-धुञ्चे-स्याफ्रुवेशी सडकको विकल्प नभएको हुनाले यो खण्डको पहिरो जाने भागहरुमा पहिरो हटाउने तथा विभिन्न स्थानमा भूकम्पबाट क्षति भएको भाग मर्मत संभार गर्ने काम भइरहेको तथा Passing zone हरु निर्माण गरी आवागमन सहज बनाउने काम आवश्यक मात्रामा गर्नु पर्ने देखिन्छ ।

(ग) स्याफ्रुवेशी-रसुवागढी खण्ड (१६ कि.मि.)

छिमेकी राष्ट्र चीन सरकारबाट सिङ्गल लेन ग्राभेल स्तरमा यो सडक निर्माण भएको छ, यस सडक खण्ड निर्माणको समयमा सडकको केन्द्र रेखाबाट दुवै तर्फ ७.५/७.५ मिटर गरी जम्मा १५ मिटर जग्गा अधिग्रहण गरिएको हुनाले सडक थप विस्तार गर्ने कार्य शुरु गर्दै गर्न सकिने र पछि सडक सीमा (Right of Way) तोक्री आवश्यक जग्गा अधिग्रहण गर्नु पर्ने अवस्था समेत रहेको देखिन्छ ।

(घ) काठमाडौँ-ककनी-त्रिशूली सडक खण्डको मर्मत सुधारको काम सडक विभाग अन्तर्गत सडक सुधार आयोजनाबाट शुरु भएको छ । त्यस्तै टोखा-गुर्जेभञ्ज्याङ-त्रिशूली सडक खण्डको कालोपत्रे गर्ने कार्य पनि सोही आयोजनाबाट भइरहेको पाइयो ।

ङ) सडक मर्मत र निर्माणका कामहरुको गति सुस्त गतिमा भएको पाइयो ।

३. रसुवागढी नाकासम्मको सहज पहुँचमा देखिएका समस्या तथा चुनौतीहरू :

१. सहायक मार्ग घोषणा गरी केन्द्ररेखाबाट १५/१५मिटर सडक सीमा निर्धारण गरी उक्त सीमा भित्रका जग्गा अधिग्रहण गर्ने कार्य निर्माण कार्यको समानान्तर रुपमा गर्ने गरी निर्माण कार्य शुरु गर्न ।
२. १५/१५ मी सडक सीमा भित्रका घर/टहरा तथा अन्य संरचनाको क्षतिपूर्ति लगायत अन्य विषयको व्यवस्थापन गर्न ।
३. निर्माण कार्यका लागि इन्धन तथा उपकरणको सहज आपूर्तिको व्यवस्था गर्न ।
४. मालपोत तथा नापीबाट हुनुपर्ने कित्ता काट लगायतका कार्य गर्न ।
५. वातावरण संरक्षण नियमावली २०५४, को अनुसूचि-१ ९ई० बमोजिमका प्रावधान अनुसार IEE गर्ने र IEE बाट प्राप्त सिफारिस निर्माणका बखत कार्यान्वयन गर्ने गरी निर्माण कार्य अधि बढाउन ।
६. सडक निर्माण क्षेत्रमा पर्ने रुख काट्ने कार्यको व्यवस्थापन गर्न ।
७. सडक निर्माणको लागि विभिन्न निकायहरूसँग आपसी समन्वय गरी कार्य गर्नु पर्ने हुँदा निर्णयमा समय लाग्न सक्ने(अर्थ मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, वन तथा भूसंरक्षण मन्त्रालय, भूमिसुधार तथा व्यवस्था मन्त्रालय, ऊर्जा मन्त्रालय, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय, नेपाली सेना आदिको समन्वय)
८. यस सडक निर्माणको लागि सडक विभाग अन्तर्गत छुट्टै योजनाको दरबन्दी र संरचना निर्माण गर्न ।
९. निर्माण सामग्रीको सहज उपलब्धता ।
१०. विष्फोटक पदार्थको सहज उपलब्धता ।
११. निर्माण ब्यवसायीबाट समयमा नै कार्य सम्पन्न गर्न ।
१२. सडक क्षेत्रमा बारम्बार गइरहने पहिरोको उचित रोकथाम गर्न ।
१३. साँघुरो बाटोमा गाडीको सहज आवत जावत गर्न passing zone बाटाहरूको निर्माण गर्न ।
१४. dry port को निर्माण गर्ने कार्य ।
१५. सञ्चार प्रविधिको प्रभावकारी विकास गर्न ।

४. रसुवागढी नाकासम्मको सहज पहुँचका लागि तत्काल गर्नुपर्ने कार्य तथा सुझावहरू :

रसुवागढी नाकालाई अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको बनाउनको लागि नेपाल सरकारबाट निम्न अनुसारको निर्णय तथा सहजीकरण कार्य गर्न आवश्यक छ :

क) गल्छी-वेत्रावती खण्ड (३६ कि.मी.)

१. हालको सिंगललेनबाट डबललेन कालोपत्रे स्तरमा विस्तार गर्न द्रुत कार्यविधि बाट परामर्शदाता छनौट गरी

डिजाइन कार्य सम्पन्न गरी तत्काल निर्माणमा जानु पर्ने ।

(ख) वेत्रावती-मैलुङ-स्याफ्रुवेशी खण्ड (२८ कि.मी.)

१. उक्त खण्ड सडक विभागमा हस्तान्तरण भएपछि सो खण्डमा डबललेनमा निर्माण गर्ने गरी द्रुत कार्यविधिबाट परामर्शदाता छनौट गरी डिजाइन कार्य हुनु पर्ने ।

२. हाल विद्युत् आयोजनाबाट निर्माण कार्य भइरहेको सडक खण्ड समेतमा ट्रयाक खोल्न नेपाली सेनालाई हस्तान्तरण भई सेनाबाट १ वर्ष ६ महिना भित्र पूरै २८ कि.मी. मा डबल लेनको ट्रयाक खोली सडक विभागको जिम्मामा आउनु पर्ने तत्पश्चात् सडक विभागले तत्काल स्तरोन्नतिको काम गर्ने । त्यसको पूर्व तयारी अगाडि नै गर्नु पर्ने ।

३. वेत्रावतीदेखि हाकुवेशी सम्म विभिन्न जलविद्युत आयोजनाबाट निर्माण भइरहेको सडक खण्डहरू तथा नेपाली सेनाबाट निर्माण भइरहेको हाकुवेशी-स्याब्रुवेशी सडक खण्ड समेत हाल सडक विभागको स्वामीत्वमा नरहेकोले सडक विभागको स्वामीत्वमा ल्याई सहायक मार्गको रूपमा परिभाषित गर्नु पर्ने ।

(ग) स्याफ्रुवेशी-रसुवागढी खण्ड (२+१६=१८ कि.मि.)

१. हालको सिंगललेनबाट डबललेन कालोपत्रे स्तरमा विस्तार गर्न द्रुत मार्गबाट परामर्शदाता छनौट गरी डिजाइन कार्य सम्पन्न गरी तत्काल निर्माणमा जानु पर्ने ।

(घ) यसै सम्बन्धमा गर्नु पर्ने अन्य निर्णय तथा सहजीकरणका कार्यहरू

जग्गा प्राप्ती ऐनको असाधारण परिस्थिति प्रावधान अन्तर्गत आवश्यक जग्गा प्राप्त गरी सडक विभागबाट निर्माण कार्य शुरु हुनु पर्ने ।

१. वेत्रावती-धुन्चे -रसुवागढी मार्गलाई सहायक मार्ग घोषणा गरी केन्द्ररेखाबाट १५/१५ मिटर सडक सीमा निर्धारण गरी सीमाभित्रका जग्गा अधिग्रहण गर्ने कार्य निर्माण कार्यको साथसाथमा समानान्तर रूपमा गर्ने गरी निर्माण कार्य शुरु पर्ने ।

२. गल्छी-वेत्रावती खण्ड र स्याफ्रुवेशी-रसुवागढी खण्डको डबल लेनमा स्तरोन्नती कार्य सडक विभागबाट तत्काल शुरु गर्नु पर्ने ।

३. वेत्रावती-मैलुङ-स्याफ्रुवेशी सडक डबल लेनमा ट्रयाक खोल्नका लागि नेपाली सेनालाई जिम्मेवारी दिने ।
४. ट्रयाक खोल्नको लागि आवश्यक पर्ने विष्फोटक पदार्थ, ईन्धन तथा अन्य सामग्रीहरूको नेपाली सेनालाई कुनै कमी हुन नहुने ।
५. सडक सीमा भित्रका घर/टहरा तथा अन्य संरचनाको यथार्थ लागत खडा गरी क्षतिपूर्ति दिने गरी हटाई निर्माण क्षेत्र खाली हुनुपर्ने ।
६. इन्धन अभावले निर्माण कार्य रोकिन नहुने र निर्माण व्यवसायीलाई आवश्यक पर्ने इन्धन र अन्य आवश्यक पर्ने सबै सामग्री नेपाल सरकारबाट उपलब्ध हुनु पर्ने ।
७. निर्माण सामग्रीको अभावमा निर्माण कार्य नरोकियोस भन्नका लागि निर्माण व्यवसायीले EIA/IEE को सिफारिस अनुसार प्रतिस्थापन स्थापना गर्ने गरी उपयुक्त स्थानबाट निर्माण सामग्री प्राप्त गर्न पाउनु पर्ने ।
८. वातावरण संरक्षण नियमावली २०५४, को अनुसूची-१ बमोजिमका प्रावधान अनुसार IEE गर्ने र IEE बाट प्राप्त सिफारिस निर्माणका बखत कार्यान्वयन गर्ने गरी निर्माण कार्य अघि बढाउने निर्णय हुनु पर्ने ।
९. रुख काट्ने सम्बन्धमा सडक निर्माणको क्रममा काट्नु पर्ने रुखहरू सडक विभागले सिफारिस गरेको १५ दिन भित्र सम्बन्धित निकायले हटाई दिने व्यवस्था हुनु पर्ने ।
१०. यस सडक निर्माणको लागि सडक विभाग अन्तर्गत छुट्टै योजनाको दरबन्दी र संरचना स्वीकृत हुनु पर्ने ।
११. ठेक्का खरिद प्रकृयाको समय कम गर्न आवश्यक व्यवस्था गर्नु पर्ने ।
१२. यस योजनामा निर्माण कार्य २ वर्षभित्र सम्पन्न गर्ने र प्राकृतिक प्रकोप बाहेकको अवस्थामा म्याद थप नहुने प्रावधान राखी उपयुक्त प्याकेजहरूमा बोलपत्रको माध्यमद्वारा गर्ने । समय भित्र कार्य सम्पन्न नगर्ने निर्माण व्यवसायीलाई कालोसूचिमा राखी कार्यवाही हुने एवं सम्पन्न हुन बाँकी काम अन्य तरिकाबाट गराई सो को लागत त्यसरी सम्पन्न नगर्ने निर्माण व्यवसायीबाट असुलउपर गर्ने प्रावधान हुनु पर्ने ।
१३. यस योजनालाई राष्ट्रिय महत्वको योजनाको रूपमा कार्यान्वयन गर्न आई पर्ने कानूनी, प्रक्रियागत र अन्य कठिनाईहरूको सहजीकरण तथा बाधा अड्काउ फुकाउनको लागि अधिकारसम्पन्न निर्देशक समिति (steering committee) निर्माण गरी बाधा अड्काउ फुकाउने तथा सहजीकरण कार्य हुनु पर्ने ।
१४. व्यापारीहरूलाई मित्रराष्ट्र चिनको प्रवेशमा हाल रहेको one day pass लाई बढाएर कम्तीमा सात दिनको बनाउन परराष्ट्र मन्त्रालयद्वारा तत्काल कूटनीतिक पहल गरी सम्झौता गर्नुपर्ने ।

१५. नेपाल र चीनको सीमानामा नेपालतर्फ नेपाली शैली भएको आधुनिक गेट निर्माण गर्नुपर्ने । रसुवा गढी किल्लालाई पुरातत्व विभागमार्फत तत्काल संरक्षण र निर्माणको काम गर्ने ।
१६. अहिले केरुड जान आउन नेपाली सवारी चालकहरुलाई केही प्राविधिक समयाहरु देखिएका छन् । चालकहरुका लागि अस्थायी पास जारी गर्ने र सहज आवागमनको व्यवस्था गर्ने तर्फ सरकारले कुटनैतिक पहल चाली हाल्नु पर्दछ ।
१७. सीमामा नेपालतर्फको भन्सार, ड्राइपोर्ट अध्यागमन, सुरक्षा लगायतका कार्यालयहरु आधुनिक र स्तरीय बनाउनु पर्ने ।
१८. भविष्यमा चीनको केरुडबाट नेपाल तर्फ व्यापार विस्तार हुने हुदा रसुवागढीमा व्यावसायीक कार्गो, पार्किङ र यात्रुहरुको चेकजाँच गर्ने संयुक्त चेक पोइन्टको अविलम्ब निर्माण गर्नुपर्ने ।
१९. वैशाख १२ गतेको भूकम्पबाट गएको पहिरोको उचित व्यवस्थापन गरी आवश्यक सरकारी संरचनाको निर्माण कार्य तत्काल गर्नुपर्ने ।
२०. रसुवागढी नाकामा टेलिफोन, इन्टरनेट सेवा जस्ता संचार प्रविधिको सहज पहुँचको लागि तत्काल टेलिफोन टावर र आवश्यक संरचनाको निर्माण गर्नुपर्ने ।
२१. Dry Port को निर्माणको लागि स्थानीय रूपमा समन्वय गरी निर्माण कार्यलाई तीब्रता दिनुपर्ने ।
२२. आपूर्ति व्यवस्थालाई दीर्घकालिन रूपमा सरल, मितव्ययी र सहज बनाउनको लागि तथा दीगो विकासका लागि चीनको केरुड लगायत सिगात्से सहर जोड्ने लक्ष्य सहित नेपाली क्षेत्रमा रेलमार्ग निर्माणका लागि सम्भाव्यता अध्ययन समेत प्रारम्भ गर्नुपर्ने ।
२३. काठमाडौं उपत्यकालाई केन्द्रीत गरी देशको इन्धनको मागलाई पूर्ति गर्नको लागि चीनको केरुडबाट पाइपलाइन विछ्याउने कार्य प्रारम्भ गर्न पहल गर्नुपर्ने ।
२४. जिल्लाका माननीय सांसदहरुको सहभागीतामा उक्त सडक खण्डको नियमित अनुगमनलाई प्रभावकारी बनाउन पर्ने ।

ड) वेत्रावती-कालिकास्थान-धुन्चे-स्याफ्रुवेशी सडक (५६कि.मि.) यस पासाडल्हामु राजमार्गलाई सडक चौडा गरी ग्रेड मिलान र स्तरोन्नती गर्नु पर्ने ।

५. निष्कर्ष :

देशले हालसम्म विभिन्न शासन प्रणाली अवलम्बन गर्दै आएतापनि प्रजातान्त्रिक/लोकतान्त्रिक अभ्यास गरेको सात दशक वितिसकेको छ । हालसम्म देशले १३ वटा पञ्चवर्षीय/त्रिवर्षीय आवधिक योजना अवलम्बन गरेको छ । हाल सम्मका पञ्चवर्षीय/त्रिवर्षीय योजनाहरुमा उत्तर दक्षिण सीमा जोड्ने गरी सडक सञ्जाल विस्तार गर्ने योजना नभएका पनि होइनन् । यद्यपी वर्तमानमा हाम्रो अवस्था कस्तो छ व्याख्या गर्नुपर्ने जरुरत नै छैन । यसको अर्थ लेखेर, कुरा गरेर हामी अपेक्षित विकास गर्न सक्दा रहेनछौं,

काम नै गर्नु पर्ने रहेछ । हामीसँग हालसम्म सडक सञ्जाल विकासको तत्कालीन, अल्पकालीन, दीर्घकालीन योजना नभएका होइनन्, योजनाको अभावमा हालको अवस्था सृजना भएको पनि होइन । हालको अवस्था सृजना हुनुमा योजनाको स्पष्ट कार्यान्वयन हुन नसक्नु नै प्रमुख कारण हो ।

नाकाबन्दी मुलुकले बेहोरेको यो प्रथम पटक होइन । २०२७, २०४५, २०७२ सालमा हामीले नाकाबन्दी बेहोरेकै हौं । धेरै अगाडिको कुरा नगरौं २०४५ सालको नाकाबन्दीपश्चात् देशले सिक्नुपर्ने पाठ सिकेर अगाडि बढेको देखिएन । धेरै ढिलो भइसकेको अवस्था छ । गल्ती दोहोर्‍याइरहुनु देशको लागि लाभदायक छैन ।

हालको अभावको बेलामा जनजीवन केही सहज बनाउन सक्ने लाइफलाइनको रूपमा रसुवागढी नाकाको यथार्थ वस्तुस्थिति प्रस्तुत प्रतिवेदनमा संलग्न गरिएको छ । प्रस्तुत प्रतिवेदनमा यस सडकको ऐतिहासिक विकासक्रम, सडकको सहज संचालनमा देखिएका समस्या र चुनौतीहरू तथा तत्कालिन रूपमा गर्नुपर्ने कार्यहरूलाई बुँदागत रूपमा संक्षेपमा प्रस्तुत गरिएको छ । विकास समितिको सरोकार देशको समग्र विकास निर्माणमा रहेको र देशको विद्यमान् समस्याको समाधान गर्न तथा मुलुकको समग्र विकास गर्न व्यवस्थापिका-संसद, विकास समितिले सरोकारवाला निकायहरूसँग छलफल गरी उत्तरी नाकाहरूको सम्भाव्यताको अध्ययन गर्ने क्रममा रसुवागढी नाकाको अध्ययन गर्दा यस सडक खण्डमा केही अफ्ठेराहरू भएता पनि मर्मत सम्भार कार्य तुरुन्त प्रारम्भ गरी यस प्रतिवेदनका सुझावहरूलाई कार्यान्वयन गरी इन्धन लगायत अत्यावश्यक वस्तुहरूको सहज आयात गर्न सकिने तथा भविष्यमा यस सडकको सुदृढीकरणले उत्तर दक्षिणका मित्रराष्ट्रहरुबिच ट्रान्जिटको काम गर्न सक्ने समेत समितिको निश्कर्ष रहेको छ । साथै उक्त सडकको तत्कालै मर्मत तथा स्तरोन्नति गर्न तथा अविलम्ब सो कार्यका लागि प्रक्रियामा लैजान समिति नेपाल सरकार तथा सरोकारवाला निकायलाई ध्यानाकर्षण गर्दछ ।



व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

पोखरा-वेनी-जोमसोम-कोरोला नाका र पहुँच मार्गको स्थलगत अध्ययन भ्रमण

(मिति २०७२।०९।१३-२०७२।०९।१७ गते सम्म)

प्रतिवेदन - २०७२

१. पृष्ठभूमि :

भूपरिवेष्ठित मूलुक नेपालको समग्र विकासका लागि उत्तर तथा दक्षिण तर्फका सीमा नाकाहरु जोड्ने सडक सन्जालको विकास तथा विस्तार गर्नु अत्यावश्यक देखिन्छ । तराई क्षेत्रको विकासका लागि दक्षिणी नाका तथा हिमाली क्षेत्रको विकासका लागि उत्तर तर्फका नाकाहरु खोली त्यहाँ सम्मको सहज पहुँचमार्ग बनाउनु जरुरी छ । उत्तर र दक्षिण तर्फको सहज आवागमनले नेपालको हिमाल, पहाड र तराईको समग्र विकास सम्भव हुने भएकोले दुबै तर्फको नाका जोड्ने प्रमुख मार्ग निर्माण गर्नु प्रभावकारी हुन्छ । यसै सन्दर्भमा व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिको मिति २०७२।०९।२३ गते बसेको बैठकले रसुवागढी-केरुङ, तातोपानी, जोमसोम-कोरला नाकाहरुको स्थलगत अनुगमन गर्ने निर्णय गरे अनुसार समितिका माननीय सदस्य, कर्मचारी लगायत सरोकारवाला निकायका पदाधिकारीहरुको टोलीले २०७२ साल मंसिर १३ गतेदेखि १७ गतेसम्मनेपाल र चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बतको बिचमा पर्ने ढुङ्गवासेन काउन्टीबिचकोमुस्ताङ्गको कोरलापास स्थित नेचुङ्ग-लिजी नाका र पहुँचमार्गको अवस्था र सम्भावना अध्ययन गर्नस्थलगत अवलोकन भ्रमण गरेको थियो ।जोमसोम कोरला नाका अवलोकन भ्रमणटोलीमा सहभागी समितिका माननीय सदस्य तथा कर्मचारीहरु:

१. सभापति मा० रविन्द्र अधिकारी
२. मा० सदस्य गणेश पहाडी
३. मा० सदस्य तुलसा राना
४. मा० सदस्य प्रकाश शर्मा पौडेल
५. शा.अ. शिवदत्त बराल
६. क. अपरेटर दिपाकुमारी दुलाल
७. का.स. केशव न्यौपाने

उक्त भ्रमण टोलीमा मुस्ताङ जिल्लाबाट प्रतिनिधित्व गर्नु हुने मा० सांसदश्रीमाया थकाली, प्र.जि.अ. गणेश अधिकारी, स्थानीय विकास अधिकारी हरि प्रसाद वास्तोला, डि. एस. पि. अर्जुन श्रेष्ठ, डिभिजन सडक कार्यालय बागलुङका डिभिजन प्रमुख राजेश पौडेल, कान्तिपुर राष्ट्रिय दैनिकका प्रधान संपादक सुधिर शर्मा, स्थानीय राजनीतिक दलका प्रतिनिधिहरु, बुद्धिजिवी, नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरु, सरोकारवाला कर्मचारी तथा पत्रकारहरुकोसहभागिता रहेको थियो ।

२. बर्तमान अवस्था :

क) कोरलापास, सीमा र भौगोलिक अवस्थिति

- ♦ कोरलापास समुन्द्र सतह देखि करिब ४,६५० मिटरको उचाईमा तिब्बती मैदानी पठारमा अवस्थित छ ।

- ◆ कोरलापासको तिब्बततर्फको सीमा तारबार सहित बन्द गरिएको र साँचो लगाई बन्द गेटमा सोलार बत्ति तथा सिसि क्यामेरा सहित केही पररहेको चीनीया सैनिकले निरन्तर गस्ती गर्ने गरेको अवस्था छ ।
- ◆ जानिफकारहरूका अनुसार कोरलापास भएर नेचुङ्ग-लिजी नाका (नेपालको छोन्हुप गा.वि.स.को नेचुङ्ग गाउँ र तिब्बतको हुङ्गवासेन काउन्टीको लिजी गाउँ बीचको नाका) खोल्ने सम्बन्धमा ३ डिसेम्बर २००३ मा नेपाल सरकार परराष्ट्र मन्त्रालय र नेपालस्थित चीनीया राजदूतबिच नोट आदानप्रदान भएको र तत्पश्चात सन् २००३ देखि २००६ को बीचमा कोरलापासको उक्त तारबार निर्माण भएको हो । सो भन्दा पहिला उक्त नाकामा स्थानीय बासिन्दाहरूका लागि कुनै बारबन्देज रहेको थिएन । पशु चरनका लागि यताका पशु उता र उताका पशु यता ल्याउने गरिन्थ्यो ।

ख) भन्सार नाका :

- ◆ नेपाल तर्फको भन्सार कार्यालय कोरलापास देखि करिब १२ कि.मि. वर छोन्हुप गा.वि.स.को नेचुङ्गमा स्थापना गरिएको छ । यसका अतिरिक्त यहाँ प्लान्ट क्वारेन्टाइन र प्रहरी चौकी रहेको छ, भने करिब २५ कि.मि. वर लोमान्थाङ्गमा सीमा प्रशासन कार्यालय र सीमा प्रहरी चौकी रहेको छ ।
- ◆ भन्सार कार्यालयमा नायव सुब्बास्तरको कर्मचारीबाट कार्यालय सञ्चालन भई आएको अवस्था छ, भने क्वारेन्टाइन तर्फ प्राविधिक सहायकस्तरको जनशक्तिको व्यवस्था छ । सीमा सुरक्षाको लागि सशस्त्र प्रहरी बलको सीमा सुरक्षा गुल्म जोमसोममा स्थापना भएको र तत्काल भौतिक संरचनाको व्यवस्था गर्न सकिएमा सशस्त्र प्रहरी बल सीमा सुरक्षा गुल्मका साथै नेपाली सेनाको जोमसोमस्थित भिमदल गणको टुकडीलाई समेत उक्त स्थानमा स्थापना गर्न सकिने अवस्था छ ।
- ◆ अध्यागमन कार्यालयको स्थापना हुन सकेको छैन ।
- ◆ नेचुङ्गमा भन्सार कार्यालय र प्लान्ट क्वारेन्टाइनको आफ्नै कार्यालय भवन निर्माण भैसकेको अवस्था छ ।
- ◆ जोमसोम जिल्ला प्रशासन र हुङ्गवासेन काउन्टीकाबिच औपचारिकर अनौपचारिक वार्ता हुने गरेको र वार्ताको क्रममा स्थानियबासीहरूका लागि वर्षको दुईपटक बजार खोल्ने गरी भएको सहमति अनुसार वर्षको दुई पटक बजार बसेको र त्यसबाट यस आ.व.मा करिब १ लाख ५० हजार भन्सार महशुल उठेको देखिन्छ ।
- ◆ २०७२ कार्तिक १९ गते मुस्ताङका प्र.जि.अ. गणेश अधिकारीको चीन तर्फको काउन्टीका चिफ एडमिनिस्ट्रेटर माइभुजुङ र प्रहरीका SP डेन्जीडसँग लोमान्थाङमा अनौपचारिक भेटवार्ता भएको थियो । उक्त भेट वार्तामा माइभुजुङको भनाइ थियो भौगोलिक दृष्टिले मुस्ताङको कोरला नाका तातोपानी र केरुङ नाका भन्दा बढी सम्भावना युक्त रहेको छ । उनी यसअघिकेरुङ र तातोपानी नाकामा पनि काम गरेर आएका रहेछन् ।

ग) पोखरा-बेनी-जोमसोमउपल्लो मुस्ताङ हुँदै कोरलापाससम्मको पहुँचमार्गको अवस्था :

- ◆ कोरलापासदेखि तिब्बततर्फ हुङ्गवासेनसम्म करिब ३० कि.मि. कच्ची सडक र हुङ्गवासेनदेखि सिगात्सेसम्म करिब ६५० कि.मि. पक्की पिच सडक रहेको बुझिन्छ । त्यसैगरी कोरलादेखि नेपालतर्फ जोमसोमसम्म करिब १०० कि.मि.स्थानीय सडक ट्याक खोलेको र जोमसोमदेखि म्याग्दीको बेनीसम्म ७६ कि.मि. कच्ची सडक रहेको छ भने बेनी देखि पोखरा सडक खण्ड ७६ कि.मि कालोपत्रेस्तरको रहेको छ ।
- ◆ उपल्लो मुस्ताङका लागि जाँदा जोमसोम, छुसाङ र समरको (भेनाको) भिरमा गरी ३ स्थानमा सवारी साधन फेर्दै यात्रा गर्नुपर्ने स्थिति छ।

- ◆ नेपाल तर्फको सडकको अवस्था हेर्दा हाल म्याग्दीको रूपसे खोलामा एक र मुस्ताङ्ग जिल्लाभित्र कालिगण्डकी नदी माथि जोमसोम तथा छुसाङ्गको चैलेमा दुईगरी ३ वटा महत्वपूर्ण मोटरेवल पुलहरु निर्माणाधिन अवस्थामा छन् । सो कोठेक्का बमोजिमको काममा ठेकेदारहरुको ढिलासुस्ती र लापर्वाहिका कारण राष्ट्रिय महत्वका उक्त पुलहरु समयमा निर्माण सम्पन्न हुन नसकेको अवस्था रहेछ । त्यसैगरी पान्डा खोलामा निर्माणाधिन अर्को एक महत्वपूर्ण पुलको निर्माण पनि आंशिक (तीन मध्ये एउटा पिलर) मात्रै सक्याई ठेकेदार निर्माण स्थलबाट बेपत्ता रहेको अवस्था छ ।
- ◆ उक्त पुलहरुमध्ये जोमसोमको पुल वैदेशिक सहयोगमा मुस्ताङ्ग जि.वि.स.बाट, पान्डा खोलाको पुल सडक विभाग, कालिगण्डकी कोरिडोर आयोजनाको कार्यक्रमबाट र छुसाङ्ग चैलेको पुल कृषि सडक विभागको कार्यक्रमबाट ठेक्का सम्भौता भै सञ्चालित भएको अवस्था देखिन्छ ।
- ◆ छोन्हुपबाट बग्ने ढिलु खोलालगायतका कतिपय साना खोलाहरुमा निर्माण भएको कल्भर्टहरु साना र हलुका सवारी साधनहरु मात्र पास हुन सक्ने गरी डिजाईन र निर्माण गरिएको देखिन्छ ।
- ◆ छुसाङ्गको चैले देखि माथि भैँतेसम्मको सडक अत्यन्त जोखिमयुक्त र मोडहरु नमिलेको अवस्थाको देखिन्छ । समर खोलाको भिरमा त थप आवश्यक रोड साईडको चट्टानकटाई(Rock cutting) गरी लेवल मिलाई RCC ढलान गरेको सडक सतह नभएसम्म सामान्य सवारी साधन वारपार गर्न सक्ने अवस्था देखिदैन । चैले माथिको उकालोमा सडकको मोडहरु निकै कम Radius का एवं सांघुरा भएकाले सोको Geometric सुधार नभएसम्म ठूला र मालबाहक सवारी साधन आवागमन गर्न सक्ने अवस्था देखिदैन ।
- ◆ कागबेनी भैँते खण्डको उक्त सडक खण्ड एशियाली विकास बैँकको सहयोगको RRRSDP Projectबाट निर्माण भएको र यसका बारेमा उजुरी परेको कारणले निर्माण सम्बन्धी कागजात र सक्कल फाईल अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग क्षेत्रीय कार्यालय पोखरामा विचाराधिन रहेकोले थप काम अगाडि बढ्न नसकेको पाईयो ।
- ◆ छुसाङ्गदेखि भैँते र चराङ्गसम्मको उक्त सडकको विकल्पको रूपमा सञ्चालन हुँदै आएको कालिगण्डकी नदी किनार भएर जाने बाटो वर्षेनी ८/१० लाख रुपैयाँ खर्चेर बनाउने गरिएको र यसबाट कार्तिक देखि जेठ महिनासम्म ७/८ महिना मालबाहक सवारी साधनहरु आवागमन गर्ने गर्दछन् तर खोला बढ्ने वर्षायामको ४/५ महिना यो मार्ग अवरुद्ध हुने गरेको छ ।
- ◆ पुसदेखि फागुनसम्मको तीन महिना बाक्लो हिउँ पर्ने अवधिमा चराङ्ग लोमान्थाङ्ग छोन्हुप छोसेरमा यातायात सुचारु गर्न कठिन हुने देखिन्छ ।
- ◆ बेनी-जोमसोम सडकखण्डतर्फ भने चालु आ.व. मा बेनी तर्फबाट ५/६ किमी सडक कालोपत्रे गर्ने कार्यक्रम रहेको र मुस्ताङ्गको घाँसा देखि जोमसोमसम्मको खण्डमा आंशिकमात्र (ठाउं ठाउंमा मात्र) सडक ग्राभेल गर्ने गरी अतिन्यून बजेट विनियोजन भएको र सो सडकको हाल २ लेनको सडक निर्माणका लागि DPR तयार हुँदै गरेको अवस्था रहेको बुझिएको छ । त्यसैगरी कागबेनी भैँते खण्डको सडक स्तरोन्नतिको लागि मुस्ताङ्ग जि.वि.स.मा करिब १ करोडरुपैयाँ संचित रहेको अवस्था छ ।
- ◆ कोरला-भैँते (५८ कि.मि) Single Lane सडकको DPR भएको देखिन्छ ।
- ◆ भैँते-जोमसोम (४२ कि.मि.) सडकको DPR तयार भइ नसकेको तर सो को लागि कन्सल्टेण्ट छनौटको प्रकृया अघि बढेको अवस्था रहेको बुझिन्छ ।

- ◆ North-South कालिगण्डकी कोरिडोर (गैडाकोट-कोरला ४३५ कि.मि.) सडक निर्माणको काम हाल दक्षिणी भागबाट मात्र भइरहेकोमा अब उत्तरी भागबाट पनि कार्य अगाडि बढाउनु पर्ने देखिन्छ ।
- ◆ जोमसोम-कोरला (१००कि.मि) सडकका केही सकारात्मक पक्षहरु :
 - समरको भीर एक ठाउँमा बाहेक अन्यत्र कडा चट्टानी क्षेत्र नभएको
 - जग्गा प्राप्तीको र मुआब्जाको समस्या अन्य सडकको तुलनामा न्यून रहेको ।
 - स्थानीय विवाद एवं अवरोध नरहेको
 - वन क्षेत्रको समस्या नभएको
 - निर्माण सामाग्री (ढुङ्गा, गिट्टी, बालुवा) सडक निर्माण क्षेत्रको वरपर नै उपलब्धता रहेको ।
 - पुलहरुको संख्या तुलनात्मक रुपमा कम हुने भएबाट योजनाकार्यकोलागत कम हुने र छिटो सम्पन्न गर्न मद्दत पुग्ने देखिन्छ ।

३. तिब्बतको विकास र नेपालको सम्भावना :

- ◆ स्वायत्त क्षेत्र तिब्बतको क्षेत्रफल १२ लाख वर्ग कि.मि. छ । ल्हासाको जनसंख्या करीब ५.६ लाख र सिगात्से शहरको जनसंख्या करीब ७.०३ लाख (सन २०१०) गरी १२.६३ लाख रहेको छ । तर सो क्षेत्रमा आउने जनसंख्या भने करीब १ करोडको हाराहारीमा छ । सिगात्से शहरमा रेल सेवा अइसकेको सन्दर्भमा त्यस क्षेत्रको घुमन्ते जनसंख्या पनि बढ्न सक्ने देखिन्छ । तिब्बतको अर्थतन्त्र करिब ९.६ अर्ब अमेरिकी डलर पुगेको छ र यो तीव्र गतिमा विकास हुने देखिन्छ । यस विकासको अवसरलाई नेपालले पनि लाभ हासिल गर्न सीमा जोड्न आवश्यक छ । यसका साथै तिब्बतमा पर्ने कैलाश पर्वत र मानसरोवर ताल जुन भारतीय पर्यटकहरुको प्रमुख गन्तव्यस्थलमध्ये एक हो, सो क्षेत्र पनि यो नाकाबाट काठमाडौँबाट भन्दा नजिक पर्दछ ।
- ◆ नेपालको सन्दर्भमा कुरा गर्ने हो भने पनि पश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्र नेपालको पर्यटकीय क्षेत्रको रूपमा रहेको क्षेत्र हो । लुम्बिनी, पाल्पा, रिडी, पोखरा, अन्नपूर्ण क्षेत्र, मुक्तीनाथ क्षेत्र, दामोदर कुण्ड, लोमान्थाङको दरवार आदि यस क्षेत्रका प्रमुख गन्तव्य स्थल हुन् । यसै क्षेत्र भएर जाने मध्यपहाडि राजमार्गको पनि ट्रयाक खोल्ने काम छिटै सकिने अवस्थामा छ । प्रस्तावित कालीगण्डकी कोरिडोर क्षेत्रले यी महत्वपूर्ण क्षेत्रहरु जोड्ने भएकोले देश विकासका लागि यस बाटोले महत्वपूर्ण योगदान दिन सक्ने देखिन्छ ।
- ◆ सुनौली देखि पोखराहुँदै जोमसोम र लोमान्थाङबाट कोरला नाका चीन र भारत जोड्ने सबैभन्दा छोटो र कम खर्चिलो नाका हुन सक्छ ।

४. समस्या तथा चुनौती :

- ◆ भौगोलिक रुपमा मुस्ताङको कमजोर भू-धरातलका कारण बाढी पहिरोको जोखिम बढी नै रहेको छ । मौसम परिवर्तनको असर पनि देखिँदैछ । उपल्लो मुस्ताङमा वर्षा भएमा बाढी पहिरोका कारण नदी प्रवाह र प्रणालीमा ठूलो खतरा आउन सक्ने भएको त्यसलाई सम्बोधन गर्ने चुनौती रहेको छ ।
- ◆ नेपाल सरकारले उपल्लो मुस्ताङलाई विदेशीहरुलाई अनुमति लिएर मात्र भ्रमण गर्न सक्ने गरी निषेधित क्षेत्र घोषणा गरेको र दश दिन घुम्नका लागि प्रतिव्यक्ति प्रतिदिन ५० अमेरिकी डलर शुल्क लिएर मात्र अनुमति दिने गरेको छ । यस्तो नियन्त्रात्मक व्यवस्था हुँदा पनिगत वर्ष डिसेम्बर सम्म ४ हजार विदेशी पर्यटक आएको अन्नपूर्ण प्रकृति संरक्षण क्षेत्रको तथ्याङ्क छ । यसै गरी यस क्षेत्रको फिल्मिङका लागि समेत निश्चित शुल्क लिएर मात्र अनुमति दिने गरेको अवस्था छ ।

सरकारको यस क्षेत्रबाट प्राप्त हुने राजश्वको निरन्तरता तथा राजश्व पूर्तिको बिकल्प पहिचान र व्यवस्थापन गर्न चुनौतिपूर्ण रहेको छ ।

- ◆ यस क्षेत्रको विशिष्ट संस्कृति, धार्मिक तथा आध्यात्मिक सम्पदा र धरोहरहरूलाई संरक्षण र सम्बर्धन गर्नु चुनौतिपूर्ण रहेको छ ।
- ◆ विद्रोही तिब्बती वा दलाई लामाका समर्थकहरूको घुसपैठ रचीन विरोधीहरूको प्रभाव विस्तारको आशंका सहितको चीनीया सुरक्षा चिन्ताको सन्दर्भमा विशेष सुरक्षा संरचना र सकृयता बढाउदै चीनको विश्वास आर्जन गर्नु चुनौतीपूर्ण छ ।
- ◆ काम गर्ने प्रशासनिक क्षमता, बजेटको उपलब्धता र ठेकेदारले समयमा काम सम्पन्न गर्ने क्षमता कमजोर रहेको छ ।
- ◆ अति चिसो र करिब ३ महिना हिमपात हुने यस क्षेत्रमा निर्माण कार्य अवरुद्ध हुने हुँदा त्यस समयमा ठेक्का व्यवस्थामा सम्पूर्ण प्रकृयागत कार्यहरू सम्पन्न गर्नु पर्ने र बाँकी समय निर्माण कार्य गर्नु पर्ने देखिन्छ । यसका लागि विद्यमान ऐन कानुनले ठाउँठाउँमा समस्या सृजना गर्ने अवस्था देखिएको ।
- ◆ पूरातात्विक तथा साँस्कृतिक सम्पदाको संरक्षण गर्ने कार्य सूचारु गर्नु पर्ने ।

५. अपेक्षित परिणाम :

- ◆ यस नाकाबाट एकातिर तत्कालको राष्ट्रिय सडक र संकट सामना गर्न केही हदसम्म सहयोग पुग्ने छ भने अर्कोतर्फ व्यापार नाकाको विविधिकरण तथा बस्तु तथा सेवाको व्यापार बृद्धि भई आपूर्ति व्यवस्थापनमा सहजता हुनेछ, रस्वतन्त्र राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको विकासमा योगदान पुग्ने छ ।
- ◆ यसका अतिरिक्त यसबाट यस क्षेत्रको पर्यटकीय क्षेत्रको रूपमा प्रचारप्रसार र पर्यटन प्रबर्धन हुन गई ऐतिहासिक, साँस्कृतिक भौगोलिक एवं अध्ययनका लागि आउने पर्यटकको संख्यामा अभिवृद्धि हुनेछ, यस नाकालाई लुम्बिनीदेखि मानसरोवरसम्मको ट्रान्जिटको रूपमा विकास गराउन सकिनेछ, सो भएमा यो नाका मुस्ताङ्ग र यस क्षेत्रकै विकासको आधार हुने देखिन्छ ।
- ◆ कोरलापासको नेचुङ्ग-लिजी नाका खुलेको अवस्थामा पश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्र खासगरी प्रदेश नं ४, ५ र ६ बढी लाभान्वीत हुने देखिन्छ ।

६. कोरलापास नाका र पहुँचमार्गको सन्दर्भमा तत्काल गर्नुपर्ने कार्यहरू :

- ◆ कोरलापास अर्थात नेचुङ्ग-लिजी नाकाको पहुँचमार्ग रहेको बेनी जोमसोम कोरलापास खण्डमा साघुरो सडक र सानासाना घुम्ती एवं मोडहरू साना सवारी साधनहरूलाई समेत चल कठिन देखिएकोले ठूला मालवाहक ट्रक ट्याङ्गरलगायतका सवारी साधन चलसक्ने गरी कतिपय स्थानमा Ghyakar देखि समरसम्मको बाटो हाल ठाडो र बढि उकालो रहेको हुँदा उक्त स्थानमा Realignment गरी सडकको पुनः डिजाईन समेत गरी सडकको सुदृढीकरण एवं स्तरोन्नति गरी ठूला मालवाहक ट्रक ट्याङ्गरलगायतका सवारी साधनहरू बाह्रैमास (all weather) चलसक्ने बनाउनु पर्दछ । यसका लागि २/३ महिनाभित्र विस्तृत परियोजना विवरण तयार गरी सक्ने गरी काम गर्नु पर्नेछ । विस्तृत परियोजना विवरण तयार गर्दा त्यस क्षेत्रको भौगर्भिक अध्ययन गर्नु पर्ने । सडकको चौडाइ कम्तिमा दुई लेनको हुनु पर्ने, सडकको भारवहन क्षमता राजमार्गस्तरको हुनु पर्ने, सडकको कालोपत्रे मोटाइ, गुणस्तर, नाला, सडक फनिर्चर, मोड सुधार, सतह सुधार जस्ता पक्षमा ठोस गुणस्तर कायम गरी नयाँ नेपालको नयाँ शुरुवातको रूपमा विकास गर्ने सोचबाट काम हुनु पर्छ ।

- ◆ म्याग्दी बेनीदेखि कोरलासम्मको करीव १७६ कि. मि. सडकलाई कम्तीमा ४ खण्डमा विभाजन गरी २ वर्षभित्र निर्माण सम्पन्न गर्ने गरी विकास गर्न उच्च प्राथमिकतासाथ सोही सडकका लागि पूर्ण प्रतिबद्ध(Dedicated) र आवश्यकता अनुसारको बजेट व्यवस्था गरीनु पर्दछ। सडक निर्माणमा सडक विभाग, नेपाली सेना, स्थानीय निकाय(जि.वि.स.) लाई आवश्यकता अनुसार काममा लगाउन सकिनेछ।
- ◆ आयात हुने र निर्यात हुने वस्तुहरू र बजार विन्दुहरूको पहिचान गर्दै यस कार्यमा आपूर्तिसँग सम्बन्धित सार्वजनिक संस्थानका अलवा निजी क्षेत्रको सहयोग र सहभागिता प्रवर्द्धन गर्नुपर्दछ।
- ◆ आयात निर्यात हुने वस्तुहरूको सुरक्षित गोदाम सहित भन्सार नाकामा सुख्खा बन्दरगाहाको व्यवस्था हुनुपर्दछ।
- ◆ खुल्न बाँकी अध्यागमन कार्यालय, सशस्त्र प्रहरी बल सीमा बोर्डर आउटपोस्ट तथा पशु क्वारेन्टाईन लगायतका कार्यालयको स्थापना गर्नुपर्दछ।
- ◆ अत्यन्त चिसो र करिब चार महिना हिउँले ढाकिने क्षेत्र भएकोले कार्यालय, कर्मचारी एवं सुरक्षा निकायका लागि वातानुकूलित कार्यस्थल एवं आवास गृहको व्यवस्था हुनुपर्दछ। सडकमा जम्ने हिउँ सफा गर्नका लागि आवश्यक उपकरण र प्रविधिको व्यवस्था गरिनुपर्दछ।
- ◆ व्यवसायी एवं पर्यटकहरूको आगमन र प्रस्थान हुन दिने गरी व्यवस्था हुनुपर्दछ। साथै पर्यटकहरूलाई लुम्बिनीदेखि मानसरोवरसम्म भ्रमणमा जानका लागि सहज हुनेगरी यातायात व्यवस्था हुनुपर्दछ।
- ◆ नेपालको तर्फबाट भौतिक पूर्वधार विकास गर्दै जाने र सो बिचमा नेपाल सरकारले चीन सरकारलाई नाका खोल्न कुटनीतिक पहल तत्काल गरिनु पर्दछ।
- ◆ सडक आसपासका महत्वपूर्ण क्षेत्रको विकासलाई पनि संगसगै प्रवर्द्धन गर्नु पर्छ। गलेश्वर धार्मिक क्षेत्र, तातोपानी, रूप्से छहरा, कालीगण्डकीमा पर्ने विश्वकै गहिरो गल्छी, मुक्तिनाथ क्षेत्र, जोमसोम रक क्लाइम्बिग, दामोदर कुन्ड जस्ता क्षेत्रको पनि विकास हुन जरूरी छ।
- ◆ माथिल्लो मुस्ताङ्ग क्षेत्रमा सञ्चारको सुविधा कमजोर भएको हुँदा त्यसलाई समाधान गर्न टेलिफोन टावर लगायतका सञ्चार संरचनाहरू निर्माण गरी सेवा सञ्चालन गर्न अति आवश्यक देखिन्छ।
- ◆ पर्यटन प्रवर्द्धनको लागि पूरातात्विक तथा सांस्कृतिक सम्पदाहरूको संरक्षणको लागि उचित पहल गर्नु पर्ने देखिन्छ।
- ◆ उत्तरी सीमा जोड्ने पोखरा-वेनी-जोमसोम-कोरोला सडकलाई राष्ट्रिय प्राथमिकता आयोजनाको रूपमालिई सिघ्रातिसिघ्र कार्य सम्पादन गर्नु पर्ने छ।
- ◆ सीमा सुरक्षालाई भरपर्दो रूपमा व्यवस्थित गर्ने जोमसोमस्थित नेपाली सेनाको भिमदल गणको टुकडीलाई समेत उक्त स्थानमा स्थापना गर्नु पर्ने छ।
- ◆ अध्यागमन कार्यालयको तत्कालै स्थापना गर्नु पर्ने देखिन्छ।
- ◆ हलुका सवारी साधनहरू मात्र पास हुन सक्ने गरी डिजाईन र निर्माण गरिएका छोन्हुपबाट बग्ने ढिलो खोला लगायतका कतिपय साना खोलाहरूका कल्भर्टहरूको स्तरोन्नति गरी पुनर्निर्माण गर्नु पर्ने आवश्यकता रहेको छ।
- ◆ सडकको मोडहरू निकै कम Radius का एवं साँघुरा भएकाले सोको Geometric सुधार एवं ठूला र मालबाहक सवारी साधन आवागमन गर्न सक्ने भारवहन क्षमताको हुनेगरी निर्माण गर्नु पर्ने।
- ◆ कालिगण्डकी करिडोर क्षेत्रको ट्रयाक खोल्ने कार्य चाडो सक्ने गरी काम शुरू गर्नु पर्नेछ। यस सडकमा निर्माणाधीन पुलहरूको काममा भैरहेको ढिलाइ हटाइ यथाशीघ्र सम्पन्न हुने व्यवस्था गर्नु

पर्ने छ । ठेक्का सम्पन्न गर्ने अवधी नाघेका ठेकेदारका ठेक्का सम्भौता तत्काल रद्द गरी पुनः अर्को ठेक्का प्रकृया शुरु गर्नुपर्दछ । कार्य सम्पन्न गर्न समय बाँकी रहेका ठेकेदारसँग तत्काल विस्तृत कार्ययोजना माग गरी सो अनुसार नगर्नेलाई कारवाही हुने व्यवस्था हुनुपर्दछ ।

- ◆ कागबेनी भैते खण्डको उक्त सडक खण्ड एशियाली विकास बैंकको सहयोगको RRRSDP Projectबाट निर्माण भएको र यसका बारेमा उजुरी परेको कारणले निर्माण सम्बन्धी कागजात र सक्कल फाईल अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोग क्षेत्रीय कार्यालय पोखरामा विचाराधिन रहेको विषयमा तत्काल निर्णय गरिनु पर्ने ।
- ◆ कोरला-भैते (५८ कि.मि) Single LaneसडककोDPRलाई Double Lane स्तरको DPR तयार गर्नु पर्ने ।
- ◆ नयाँ काम छिटो गराउन र भइरहेका कार्य सुचारु राखी समयमा योजना कार्य सम्पन्न गर्न आवश्यक पर्ने विशेष कानुनी छुटको व्यवस्था हुने गरी एवं अन्य आवश्यक सहयोगी निर्णयहरु सहजै उपलब्ध गर्ने व्यवस्थाहुन पर्ने र आवश्यक पर्दा ऐन कानूनमा संशोधन समेत गर्नु पर्ने ।
- ◆ पोखरा-वेनी-जोमसोम-कोरोला सडकलाई बहुआयामिक र बहुउपयोगी बनाउन त्यस क्षेत्रको पर्यटन प्रवर्धन ऐतिहासिक, सांस्कृतिक, पुरातात्विक तथा प्राकृतिक सम्पदाको संरक्षण र विकासका लागि वृहत कार्ययोजना निर्माण गरी कार्यान्वयन गर्नु पर्दछ ।
- ◆ म्याग्दीको रूपसे खोलामा एक र मुस्ताङ्ग जिल्लाभित्र कालिगण्डकी नदी माथि जोमसोम तथा छुसाङ्गको चैलेमा दुई गरी ३ वटा महत्वपूर्ण निर्माणाधिन मोटरेवल पुलहरुको यथासिघ्र सम्पन्न गर्नु पर्ने ।
- ◆ उपल्लो मुस्ताङ्गका लागि जाँदा जोमसोम, छुसाङ्ग र समरको (भेनाको) भिरमा गरी ३ स्थानमा सवारी साधन फेर्दै यात्रा गर्नुपर्ने स्थितिको अन्त्य गर्न आवश्यक सडक संरचना निर्माण गर्नु पर्ने ।
- ◆ निकट भविष्यमा दक्षिणी सीमा नाकाहरुबाट आपूर्ति व्यवस्थामा सहजता प्राप्त भए पनि आपूर्ति व्यवस्थालाई सहजीकरण गर्न उत्तरी सीमा नाकाहरुको विकास, स्तरोन्नति र निरन्तर सञ्चालन गर्ने राष्ट्रिय नीति लिनु पर्ने ।
- ◆ पुसदेखि फागुनसम्मको तीन महिना बाक्लो हिउँ पर्ने अवधिमा चराङ्ग, लोमान्थाङ्ग, छोन्हुप, छोसेरमा यातायात सुचारु गर्नविशेष उपकरणहरुको व्यवस्थापन हुनु पर्ने ।
- ◆ त्रिवर्षीय/पञ्चवर्षीय योजनाहरुको फितलो कार्यान्वयनलाई नियन्त्रण गर्दै परिणाम मुखी, यथार्थपरक र देशले वर्तमान अवस्थामा भोगेको संकट समाधान गर्ने उद्देश्यले सडक सञ्जालको विस्तार (विशेष गरी उत्तरी सीमा तर्फका सडकहरु) तत्कालै गर्नु पर्ने ।
- ◆ यो पहिलो नाकावन्दी होइन विगतका नाकावन्दीहरुबाट देशले पाठ सिकेको देखिएन तसर्थ आगामी दिनमा अहिलेको जस्तो अवस्था आउन नदिन तत्कालै छुट्टै योजना बनाउने, यस्तो योजनाहरुलाई कार्यान्वयन गर्दा विद्यमान कानुनी जटिलताहरुलाई सम्बोधन गर्न छुट्टै कानूनको आवश्यक देखिएकोले सो समेत गर्न र तत्कालै कार्यान्वयनमा लैजान आवश्यक देखिएको छ ।
- ◆ सजिलो ठाउँमा त सहजै विकास हुन्छ, अफ्यारोमा गरिने विकासको गरिमा र महत्व दीर्घकालिन र ऐतिहासिक हुन्छ । यस्तो दीर्घकालिन महत्वको कार्य सम्पादन गर्ने समय समेत नाकावन्दीले प्रदान गरेको छ ।

७. निष्कर्ष :

देशको वर्तमान परिस्थितिसँग कोहीपनि अनभिज्ञ छैन । जे जस्तो कारणबाट भएपनि सृजित यस परिस्थितबाट तात्कालीन एवं दीर्घकालिन रूपमा पार पाउन तत्कालै परिणाममुखी कदम चाल्न आवश्यक

देखिन्छ । विश्वव्यापिकरणको विद्यमान समयमा वस्तु तथा सेवाको आपूर्तिमा कुनै अमुक एक देशमा भर पर्नु पर्ने आवश्यकता छैन । आयात तथा निर्यातमा विविधिकरण गर्नु, समसामयीक बजार शास्त्रको शिद्धान्त नै हो । वस्तुगत रूपमा पनि उक्त सिद्धान्त कार्यान्वयन गर्नु पर्ने अवस्था देखिएको छ ।

वस्तु तथा सेवा लगायत अत्यावश्यक आधारभूत आवश्यकताका वस्तुहरूको विद्यमान अभाव को कारण नेपाली जनताको जीवन अत्यन्त कष्टपूर्ण बन्नपुगेको अवस्थामा जनतालाई अत्यावश्यक वस्तुहरूको बैकल्पिक आपूर्तिको व्यवस्था गरी राहत दिन जनस्तरबाट आवाज उठिरहेको परिप्रेक्ष्यमा र उत्तर दक्षिण जोड्ने सडकलाई प्राथमिकता दिई भारत नेपाल चीनबिच व्यापार विस्तार गर्ने मुख्य बैकल्पिक मार्गको रूपमा विकास गर्न मुस्ताङ जिल्ला र चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बतको सीमामा पर्नेकोरोलापास, नेचुङ्ग-लिजी भन्सार नाका चीनीया सरकारलाई अनुरोध गरी तत्काल खोल्न पहल गर्नु पर्ने देखिन्छ । वर्तमान समयमा द्रुत मार्गबाट काम गर्न सकिएमा कोरोलापाससम्मको पहुँचमार्गको न्यूनतालाई ३ महिनाभित्रै सम्बोधन गर्नसकिने र नाका खोल्न चीनीया सरकारको तर्फबाट आवश्यक व्यवस्था भएमा यो नाका चाडै नै संचालन हुन सक्दछ । विगतमा यस क्षेत्रमा भएको खम्पा विद्रोहको कारणबाट तिब्बतको सुरक्षाको विषयमा चीन सरकारको चिन्ता र चासो सम्बोधन गर्न एक चीन नीतिप्रति प्रतिबद्ध हुँदै चीन सरकारलाई उक्त क्षेत्रको सुरक्षामा विश्वास दिलाइ नाका खोल्न पहल गर्नु पर्दछ । यस पहुँचमार्ग दीर्घकालसम्म हुनेगरी विकास गर्न यस सडकलाई Standard दुई लेन चौडाइको एवं ठूला मालबाहक गाडीको चाप र भारवहन क्षमता सहितको हुनेगरी विशेषज्ञ प्राविधिकहरूबाट पुनः डिजाईन गराईनिर्माण हुनु अनिवार्य छ । नाका खोल्न र पूर्वाधार विकास गर्न आवश्यक बजेट व्यवस्था, प्राविधिक सहयोग एवं कुटनीतिक पहल तत्काल प्रारम्भ गर्न समिति नेपाल सरकारलाई आग्रह गर्दछ । यस प्रतिवेदनमा तत्कालै गर्नु पर्ने कार्यहरूको रूपमा सुझाव गरिएका विषय वस्तुलाई प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन गर्दा जनअपेक्षाको सम्बोधन हुनुका साथै उत्तरी सीमा तर्फको एक नाकाबाट आयात निर्यातमा सहजता आउने विकास समितिको निष्कर्ष रहेको छ ।



अनुसुची-१

नेपाल सरकार र चीन सरकार विचमा भएको सहमति पत्र

Foreign Secretary
His Majesty's Government
Kathmandu, Nepal

Kathmandu, December 3, 2003

Excellency,

I have the honour to refer to Article VII of the Trade and Payments Agreement between His Majesty's Government of Nepal and the Government of the People's Republic of China of 22nd November 1981 as well as the Exchange of Notes relating thereto, and propose on behalf of His Majesty's Government of Nepal the following:

In order to further develop trade between the two countries, His Majesty's Government of Nepal and the Government of the People's Republic of China agree to utilize the following additional trading points along their frontier including the Kodari/Nielamu, Rasuwa/Jilong, Yari/Pulan; and Olangchunggola/Riwu trading points as provided for in the existing agreements:

Kimathanka (Nepal)-Riwu (China)

Nechung (Nepal) - Lizi (China)

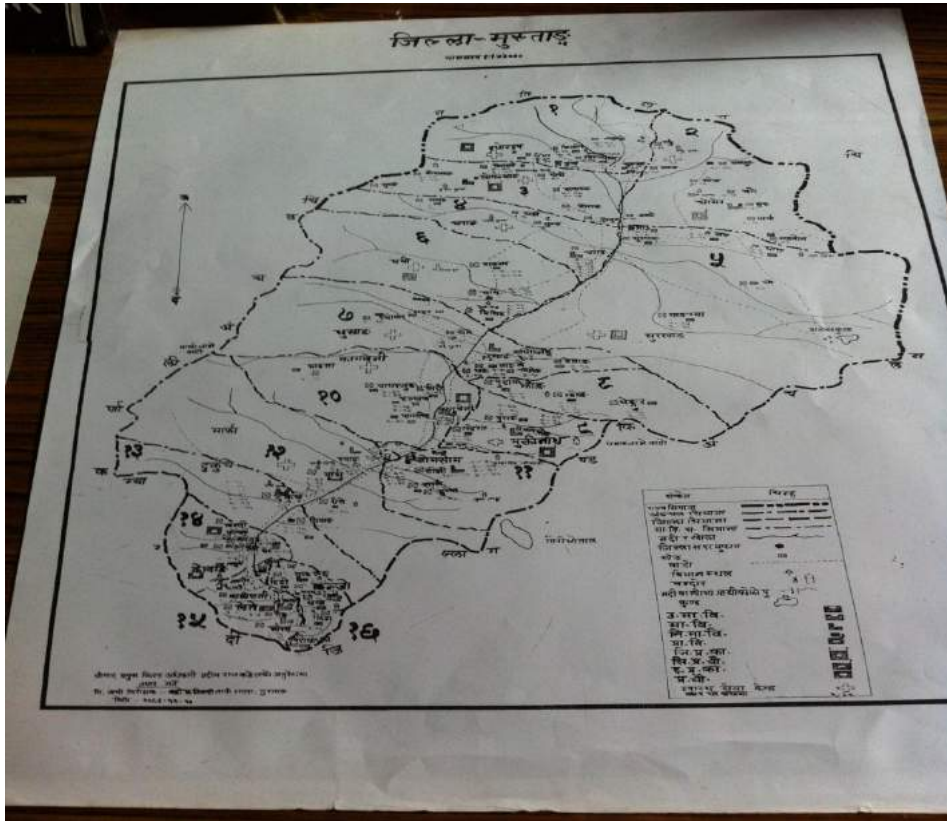
I have further the honour to propose that if the foregoing proposals are acceptable to your Government, this Note and your Note reply shall constitute an agreement between our two Governments, which shall enter into force on the date of your reply.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.

His Excellency Mr. Sun Heping
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the People's Republic of China
to the Kingdom of Nepal

Sd.
(Madhu Raman Acharya)

अनुसुची-२



मुस्ताङ जिल्लाको नक्सा



कोरोला नाका



कोरोला नाकामा रहेको नेपालको सीमा स्तम्भ नं. २४



जोमसोमवाट कोरोलासडक खण्डमा पर्ने समरको भीर

व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

तातोपानी नाका र अरनिको राजमार्गको स्थलगत अध्ययन भ्रमण

(मिति २०७२।०२।२५-२६ गते सम्म)

प्रतिवेदन - २०७२

१. पृष्ठभूमि :

नेपालको उत्तरतर्फको सीमामा चीन र अरु तीनै दिशातर्फ भारत रहेको स्थिति छ। एशियाका यी दुई राष्ट्र क्षेत्रफलमा विशाल हुनुको साथसाथै वैज्ञानिक प्रगति, जनसंख्या र आर्थिक दृष्टिले समेत अग्रणी राष्ट्रका रूपमा चर्चित छन्। यस्ता महत्वपूर्ण दुई राष्ट्र बीच Buffer State को रूपमा रहनु हाम्रो देशको लागि एउटा महत्वपूर्ण अवसर पनि हो। विश्वको हालको परिवेश हातहतियारको प्रदर्शन जस्ता सैन्यीकरणका गतिविधि छाडेर नवीनतम वैज्ञानिक आविष्कार र विश्व बजारमा प्रभुत्व जमाउने गतिविधिबाट प्रेरित हुँदै आएको र कम लागतमा गुणस्तरीय बस्तु र सेवा दिने राष्ट्रले सदैव विश्व बजार कब्जा गरी देशमा आर्थिक समुन्नति स्थापित गर्न सफल हुने गरेको देखिँदै आएको सन्दर्भमा यी दुई राष्ट्रहरू बीच पनि थुप्रै व्यापारिक विनिमयको काम कारवाहीहरू भैरहेका छन् र भविष्यमा अझ बढी सघन रूपमा हुन सक्ने परिप्रेक्ष्यमा ती क्रियाकलाप नेपाल भूमि हुँदै हुवानी गर्न सहजीकरण गर्न सकिएमा हाम्रा दुवै छिमेकीहरू समेत लाभान्वित हुने हुँदा त्यस्ता कार्यले हाम्रो क्षेत्रको स्थलमार्ग स्वभावतः चल्तीका मार्गको रूपमा परिणत हुन सक्ने छन्।

यति ठूलो भविष्यको व्यापारिक ट्रान्जिटको सम्भावनायुक्त हाम्रो देशमा अहिले यी दुई राष्ट्रमध्ये भारतमा २९ र चीनमा ९ स्थानमा नाका खोल्न सकिने प्रचुर सम्भावना हुँदा हुँदै पनि उत्तर चीनतर्फ तातोपानी र भारततर्फ वीरगंजपछि नेपालगंज लगायत ४/५ ठाउँमा मात्र कामचलाउ रूपका नाकाहरू खोली व्यवहार चलाइ रहेको अवस्था छ। यी कामचलाउ नाकाहरूमध्ये पनि उत्तरतर्फको एक मात्र अलि केही व्यवस्थित जस्तो तातोपानी नाका यही २०७२ वैशाखको भूकम्पले पहुँचमार्गको रूपमा रहेको अरनिको राजमार्ग र नाकास्थित भन्सार र सिमाबजार समेतका भौतिक संरचनालाई पुन्याएको क्षतिको कारणले चीन सरकारले ८ महिनादेखि एकतर्फी रूपमा निस्कृय राखेको अवस्था छ भने अर्कातर्फ यही अवस्थामा नेपालको संविधानसभाले नयाँ संविधान निर्माण गरेपश्चात असहमतिको रूपमा मधेशका केही दलहरूले चलाएको आन्दोलनसँगै भारतले आफ्ना नाकाहरूमा नाकाबन्दी गरेको अवस्था रहेको छ। यसरी नेपाल हाल उत्तरतर्फ चीन सरकारबाट एकतर्फी किसिमले चालु तातोपानी नाका निष्कृय राखेको अवस्थामा छ भने अर्कोतर्फ भारतीय नाकाहरू भारतीय सरकारको कडा नियन्त्रण स्वरूप कहीं नगण्य रूपमा त कहीं ठप्पै

बन्द रहेका स्थितिमा रहेका छन् । उत्तर तथा दक्षिण दुवै तर्फका व्यापारिक नाकाहरूको यस प्रकारको बन्द स्थितिले हाल देशको जनजीवन अत्यन्त अभावग्रस्त र कष्टप्रद भई देशमा भयावह स्थिति सृजना भएको अवस्था छ । यो अवस्थाको परिणामस्वरूप जनताको दैनिक जीवनयापन अत्यन्त दयनीय भै सम्पूर्ण आय आर्जन गतिविधिहरू र विकास क्रियाकलापहरू ठप्पै बन्द हुन गई समाजमा खाद्यान्न, औषधि समेत अभाव हुन गई चरम मानवीय संकट उत्पन्न हुन गएको स्थिति सिर्जना भएको छ । यस्तो संकटापन्न अवस्थामा जनताका प्रतिनिधिहरूको संस्था निष्कृत्य रहन सक्दैन । तसर्थ सम्पूर्ण नेपाली समाजमा आइपरेको यो संकटबाट मुलुकलाई मुक्त तुल्याउन सम्भव सबै उपायहरूको खोजी गरी सरकारलाई उपयुक्त सुझाव दिने उद्देश्यले मिति २०७२।७।२३ मा बसेको विकास समितिको बैठकले उत्तरतर्फका रसुवागढी-केरुङ, जोमसोम-कोरला र तातोपानी(सिन्धुपाल्चोक) नाकाहरूको स्थलगत भ्रमण गर्ने निर्णय गरेको थियो । उक्त निर्णयानुसार समितिले रसुवागढी र कोरला नाकाहरूको भ्रमण गरी यस अघि नै प्रतिवेदन सम्बन्धित निकायहरूमा दिइसकेको अवस्था छ, भने मिति २०७२।८।२५ र २६ गते तातोपानी नाकाको समेत स्थलगत भ्रमण गरी यो प्रतिवेदन तयार गरिएको छ । यो संसदीय भ्रमण टोलीको गठन यस प्रकार रहेको छ :

१. मा. सभापति श्री रविन्द्र अधिकारी	-	संयोजक
२. मा. अमर सिंह पुन	-	सदस्य
३. मा. कल्पना चौधरी	-	सदस्य
४. मा. राजेश्वरी दवी	-	सदस्य
५. मा. अमृत कुमार बोहोरा	-	सदस्य
६. मा. शेरबहादुर तामाङ	-	सदस्य
७. श्री हिमलाल सुवेदी	-	समिति सचिव

उक्त भ्रमणमा समिति सचिवालयबाट शाखा अधिकृत श्री शिवदत्त बराल र कार्यालय सहयोगी श्री केशव न्यौपाने उपस्थित हुनुहुन्थ्यो । तातोपानी नाकालाई व्यवस्थित रूपमा संचालन गर्न महत्वपूर्ण भूमिका खेले केन्द्रीय तथा स्थानीय निकायका प्रमुख तथा अन्य कर्मचारीहरू पनि यस टोलीमा सम्मिलित हुनुहुन्थ्यो । भ्रमणमा सडक विभागका उपमहानिर्देशक श्री केशव शर्मा, भन्सार विभागका उपमहानिर्देशक श्री दामोदर रेग्मी, तातोपानीस्थित निर्माणाधीन सुख्खा बन्दरगाहका कार्यकारी निर्देशक लक्ष्मण बस्नेत, सडक डिभिजन कार्यालय दोलखा-सिन्धुपाल्चोकका डि.ई. रामहरि पोखरेल, सडक डिभिजन कार्यालय भक्तपुर-काभ्रेका डि.ई. श्री देवेन्द्र प्रसाद साह, तातोपानी भन्सार कार्यालयका प्रमुख भन्सार अधिकृत श्री दिव्यराज पोखरेल, नि. प्रमुख जिल्ला अधिकारी र नेपाल प्रहरी तथा सशस्त्र प्रहरीका जिल्ला स्थित प्रमुखहरू समेत सम्मिलित हुनुहुन्थ्यो । यसका अलावा भ्रमणमा काठमाडौंदेखि जानुभएका महत्वपूर्ण संचार माध्यमहरूका पत्रकार टोली, धुलिखेलका पत्रकारबन्धुहरू, सम्बन्धित राजनैतिक दलका प्रतिनिधिहरू, ट्रक तथा कन्टेनर व्यवसायी, स्थानीय होटल लज व्यवसायीहरू, नेपाल हिमालपार व्यापार संघ, स्थानीय व्यापार संघ आदि संघ संस्थाका

प्रतिनिधिहरु तथा स्थानीय बुद्धिजीवि तथा नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरु हुनुहुन्थ्यो । वहाँहरु सबैको उपस्थितिमा तातोपानीमा सम्बन्धित निकायहरुको स्थलगत निरीक्षण गरिनुका साथै ठूलो संख्यामा उपस्थित सर्वसाधारणको भेलामा भ्रमण टोलीले सबै वर्गसँग अन्तरक्रिया समेत गरी जानकारी प्राप्त गर्ने कार्य गरेको थियो ।

२. अरनिको राजमार्गको :

क. वर्तमान अवस्था :

२०२० सालमा चीन सरकारको सहयोगले निर्मित माइतीघरदेखि कोदारीसम्म ११४ किमि लम्बाई रहेको अरनिको राजमार्ग सिन्धुपाल्चोक काभ्रेपलाञ्चोक र भक्तपुर जिल्लाका वासिन्दाहरुको जनजीवन उकास्ने जीवन आधार मात्र नभै देशकै दोस्रो छिमेकी मित्रराष्ट्रसँगको आदानप्रदानको प्रमुख सम्पर्क माध्यम बनेको छ । २०७२ वैशाखको महाभूकम्पले सिन्धुपाल्चोक जिल्लामा अत्याधिक मानवीय तथा भौतिक क्षति भए अनुसार वि.सं. २०२० मा निर्मित यस राजमार्ग पनि क्षतिग्रस्त रहेकाले केही समय सवारी आवागमन समेत अवरुद्ध रह्यो । २०७२ आश्विन २४ देखि आंशिक रूपमा खुलाएको यो मार्गमा अझै पनि सार्वजनिक सवारी सेवा र ढुवानी कार्य सञ्चालन पूर्ववत् हुन नसकेको अवस्था छ । यसै सन्दर्भमा समितिको निर्णयानुसार बाटो मर्मत सुधार गरी तातोपानीनाका पूर्ववत् सञ्चालनमा ल्याउने सम्बन्धमा अध्ययन गर्न यस संसदीय टोलीले सडक विभागका सम्बद्ध पदाधिकारीहरूसँग समन्वय गरी वहाँहरुलाई काठमाडौँदेखि नै साथ लिई काठमाडौँदेखि तातोपानी सम्मका विभिन्न ठाउँमा विग्रे भत्केका सडकहरुको अवस्था र मर्मतको व्यवस्थाबारे जानकारी/सुझाव आदानप्रदान गर्दै यस राजमार्गको स्थलगत अवलोकन तथा निरीक्षण कार्य गरेको थियो । धुलिखेलदेखि तातोपानीसम्मको सडक पुरै दुई लेनको समेत नभई त्यो भन्दा एक ग्रेड कम अर्थात् इन्टरमिडियट लेन (एकपटकमा एकातर्फबाट एउटा कार र अर्कोतर्फबाट ट्रक वा बस मात्र पास हुनसक्ने) स्वरूपमा रहेको पाइयो । अरनिको राजमार्गको पहिलो खण्ड तीनकुनेदेखि सूर्यविनायक सम्म ९ कि.मि. जापान सरकारको सहयोगमा ६ लेनमा विस्तार गरी सकिएको छ । सूर्यविनायकदेखि धुलिखेल सम्मको खण्ड ४ लेनमा विस्तार गर्ने डिजाइन तथा लागत अनुमान पनि भइसकेको र जापान सरकारको सहयोगमा निर्माण अगाडि बढाइन लागेको छ । वैशाख १२ को विनासकारी भूकम्पपछि धुलिखेलदेखि बाह्रविसे सम्मको खण्डमध्ये सुनकोशी बाँधसम्म ४ लेनमा र त्यसपछि बाह्रविसे सम्म २ लेनमा विस्तार गर्नको लागि चाइना रेलवे र सडक विभाग बिच Memorandum of Understanding (MOU) भई हाल विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तयार हुँदै गरेको छ, जसको निर्माण गर्न चीन सरकारले इच्छा गरेको छ । बाह्रविसेदेखि मितेरी साघुँसम्मको खण्ड भने चीनिया प्राविधिक टोलीले पुनर्निर्माण वा सुधारको लागि सर्वेक्षण गरिसकेको बुझिएको छ । यस्तो मापदण्डमा निर्मित यस मर्मतयोग्य सडकमा गत महाभूकम्प र त्यसपछिको वर्षायाममा सिर्जित पहिरोले पुरेकोले ठाउँ ठाउँमा सडक एक लेनमा सीमित रहेको पाइयो ।

कहींकहीं पहिरो खत्बलिने डरले सडकसम्म भरेको पहिरो नउठाइएका कारण एक लेनकै सडक कायम राखेको पनि पाइयो । तातोपानीदेखि काठमाडौं आउने क्रममा दुई तीन ठाउँमा पहिरो तथा मोडहरुमा सडक साघुरिइ बोटल नेक(घाँटी) बन्न पुगेको, कहीं आधा आधि कल्बर्ट पुल बगाएकोले त्यसैबाट काम चलाउ यातायात संचालन गरेको पाइयो । २०७२ असोज २४ बाट सडक अवरोध मोटामोटी हटाई काम चलाउ यातायात संचालनको स्थितिमा ल्याएको जानकारी पाइयो तसर्थ केही सुधारहरु तत्काल गरेर सावधानीपूर्वक बस ट्रक तथा कन्टेनरलाई सुचारु गर्न सकिने तर इन्धन बोक्ने बुलेट संचालन गर्न दइ चार ठाउँमा सुधार गर्ने पर्ने रुपमा यो सडक रहेको देखियो । तत्कालै सुधारयोग्य केही स्थानहरु यस प्रकार देखिन्छन्:

तत्कालै सुधारयोग्य केही स्थानहरु:

- ◆ बलेफी अगाडि स्थानीयले अटेर गरी ढुङ्गा खानी चलाएकाले ५०/६० मिटर सडकमा मसिना ढुङ्गा पहिराका कारण सडक जोखिमपूर्ण भई एक लेन मात्र कायम रहेको ।
- ◆ बलेफी पछाडि (कोसे बजार पुग्न २ कि.मि. बाँकीमा) नदी किनारमा पीच भासिएकाले साँघुरो तथा जोखिमपूर्ण भएको ।
- ◆ खाडिचौरको तल पनि सडक केही भासिएको रुपमा रहेको ।
- ◆ कोठे बजार पूर्व २०४४ मा गएको भीमकाय पहिरोको कारणले सडक साँघुरिइ एक लेन भई सवारीले पालो पर्खिनुपर्ने ।
- ◆ हिउँद भएकोले जुरेको पहिरो सक्रिय नदेखिएको, हाल नदी बगरबाटसवारी साधन गुड्नसक्ने सम्मको धुलाम्मे सडक चलेको तर नदी पारि दाबी खोलाको दोभान परेकोले नदी सतह कुनै पनि वेला उक्सन सक्ने भएकाले सदैव सुरक्षा खतरा रहेको ।
- ◆ नयाँ पुल (बन्जी जम्प स्थल नेर) अगाडि पछाडि दुवै तर्फ केही सडक क्षेत्र पहिरोले एक लेनमा सिमित पारेको ।
- ◆ नयाँ पुलतल भ्याले भीरमा रहेको साँघुरो धुले सडकमा भूकम्प पराकम्पनबाट सिर्जित साना ठूला भुण्डिरहेका चिरा फाटेका पहिरोहरु (Hanging Cliffs) ले सडकमा अति जोखिम सिर्जना गरेको ।
- ◆ बाह्रबिसेदेखि मितेरी पुलसम्मको खण्ड प्राय एक लेन मात्र चौडा रहेकाले दुवैतर्फ गाडी चलाउन गाह्रो पर्ने अवस्था रहेको । साथै सोही खण्ड भूप्राविधिक दृष्टिकोणले कमजोर (Fragile) भूबनौटयुक्त क्षेत्र रहेकाले भूक्षय, पहिरो र कटानको सम्भावना अत्यधिक रहेको ।

ख. काठमाडौं- कोदारी (अरनिको) राजमार्गको अपरिहार्यता :

यो राजमार्ग २०२० सालदेखि निर्माण भै हालसम्म यस राजमार्गले मित्रराष्ट्र चीनसँग थुप्रै महत्वपूर्ण व्यापारिक आदानप्रदानको अनुभव हासिल गरिसकेको अवस्था छ । राजधानीबाट नजिक भएता पनि भौगोलिक विकटता र भौगर्भिक विषमता बोकेका काभ्रेपलाञ्चोक र सिन्धुपाल्चोक जिल्लाका असंख्य गाउँ बस्तीहरूलाई यस मार्गले सहज रूपमा राजधानीसँग आवद्ध गर्नुका साथै ठूलो जनसंख्यालाई रोजगारी दिइरहेको अवस्था छ । यस राजमार्गमार्फत हुने व्यापारिक क्रियाकलापले धेरैलाई रोजगारीका साथै उपार्जन पनि दिएकाले र जनस्तरमा यस भेगका जनताले यही मार्गस्थित नाकाबाट हुने काम कारबाहीहरूलाई लक्ष्य गरी बन्द व्यापार, ट्रक कन्टेनर बस व्यवसाय सञ्चालन र भन्सार एजेन्सी जस्ता कार्यमा ठूलो लगानी लगाइरहेको स्थिति छ । यो राजमार्ग र यसको अन्तिम गन्तव्य तातोपानी नाकास्थित आयातनिर्यात गतिविधिले ठूलो लगानी लगाउनेबाहेकका ससाना रोजगार (जस्तै फुटपाथे होटल, पसल, ड्राइभर, लोडर मोटर वर्कसप, भोलेपोके व्यापार) बाटसमेत काभ्रेपलाञ्चोक र सिन्धुपाल्चोकका ठूलै जनसमूह लाभान्वित भैरहेको अवस्था २०७२ बैशाख १२ सम्म कायम थियो । अहिले त्यहाँको आर्थिक कृयाकलाप ठप्प हुँदा जनताका आयआर्जन कार्य शून्य हुँदा सम्पूर्ण विकास गतिविधिहरू हराएर गएको, बन्द भएको स्थितिले जनमानसमा एउटा उदासी बेचैनी र नैराश्रयता छाएको अवस्था छ, विकास निर्माण र आय आर्जनमा लामो समय अभ्यस्त यो जनसमूहले आफ्ना पूर्ववत रोजगारी र आमदानी लामो समय गर्न नपाउँदा राज्यउपर यो असन्तोष कुनै पनि बेला विस्फोट भै घातक परिणाम ल्याउन सक्ने सम्भावना प्रति समयमै सचेत रहनु आवश्यक छ ।

राज्यसत्ताले जहिले पनि बृहत्तर जनसमुहको कल्याण गरी उनीहरूको साथ सहयोगको अपेक्षा राखेको हुन्छ । भौगोलिक र भौगर्भिक विकटता र विषमताले उत्तरी क्षेत्रहरूमा नयाँ नाका खोल्न खर्चिलो र साथै कार्य सम्पन्न गर्न ठूलो समयसमेत लाग्दछ । उदाहरणार्थ करिब ट्रयाक सम्म खोलिएको रसुवागढी नाकालाई पनि यो तातोपानी राजमार्गको स्वरूपमा ल्याउन खर्च खर्च गर्दा पनि कम्तिमा ३४ वर्ष लाग्ने देखिन्छ । तसर्थ रसुवागढी वा अन्य नाकाहरू तर्फ पनि आयात निर्यात कार्य जारी राख्दै यो आधारभूत संरचना बनिसकेको नाकालाई आवश्यक सुधार गरी सम्बन्धित गर्न सबै दृष्टिले श्रेयस्कर छ । अर्को कुरा नाकाको राजधानीतर्फ दूरीको दृष्टिले पनि यो नाका सबै नाका भन्दा छोटो दूरी ११४ किमी मात्र भै अनावश्यक घुम्ती विहिन छ । घुम्तिविहीन भै घुमाउरो नहुँदा स्वभावतः सवारी साधन सञ्चालनमा समय कम लाग्ने तथ्य अर्को सकारात्मक पक्षको रूपमा देखापर्दछ ।

परम्परादेखि भारतीय नाका बजारमा मात्र आधारित नेपाली आपूर्ति व्यवस्थामा चीनको तातोपानीनाका खुलेपछि भएको आयात निर्यातले भारतीय बजारको एकाधिकार निस्तेज पारी ठूलो मात्रामा नेपाली समाजलाई तुलनात्मक रूपमा कम लागतमा दैनिक आवश्यकताका वस्तुहरू उपलब्ध गराई सुविधा प्रदान

गरिरहेको अवस्था एकातर्फ थियो भने यस नाका मार्फत वर्षेनी करीब १५० देखि १६० अर्बको व्यापारिक कारोबार सञ्चालन भै देशलाई वार्षिक करीब ६।७ अर्बको राजस्व उपलब्ध गराई रहेको स्थिति थियो ।

यी सम्पूर्ण व्यापारिक क्रियाकलाप परिचालनमा आश्रित आयआर्जन तथा रोजगारी प्राप्तिबाट राज्यलाई भएको प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष योगदानको गम्भिर मूल्यांकनको पाटो पनि कहिल्यै बिसन नहुने स्तरको रहेको छ । सामान्य अवस्थामा व्यापारिक कारोबार (turnover) मा दक्षिणको वीरगंज नाकापछिको व्यस्त र राजस्व उती हुने नाका भएकाले र भारतबाहेक अर्को राष्ट्र चीनसँग जोडिएको नाका भएकाले व्यावसायमा देशगत विविधीकरण र भारतसँग प्रतिस्पर्धी रूपमा कारोबार गर्न सक्ने सम्भावना बोकेको संरचनायुक्त नाका मात्र नभई पर्यटकीय दृष्टिले कैलाश मानसरोवर र ल्हासासम्म जाने महत्वपूर्ण मार्ग हुनुको साथै तातोपानी धारा जस्ता सांस्कृतिक महत्वको क्षेत्र समेत भएकाले यसलाई यसरी निस्कृय हैन अरु बढी सुविधायुक्त बनाई व्यापारिक गतिविधिहरू बढाउन जरुरी छ ।

लामो समयदेखि तातोपानी क्षेत्रका जनताले चीनिया स्थानीय संस्था व्यापारीहरूसँग कारोबार र संगतबाट व्यापारिक कलाकौशलहरू आर्जन गरी आर्जन गरेका अनुभवहरूलाई देशमा व्यापारिक लाभ सुनिश्चित गराउन पनि यो नाकाको निरन्तरता जरुरी छ ।

भौगर्भिक कमजोरीयुक्त क्षेत्रमा महाभूकम्पको असर स्वरूप ठाउँठाउँमा पहिरो तथा साँघुरा पहरायुक्त ठाउँहरूबाट ठूलूला चट्टान खसेकाले अरनिको राजमार्ग ठाउँठाउँमा साँघुरो भै हाल जोखिमयुक्त भएको भएता पनि नयाँ ट्रयाक खोल्नु भन्दा यी पहिराहरू उठाउन कम स्रोत तथा समय लाग्ने तथ्यलाई उपेक्षा गर्न सकिदैन । तसर्थ सामान्य खर्च र प्रयाशबाट यो राजमार्गलाई पूर्ववत ढुवानी धान्न सक्ने अवस्थामा पुऱ्याउन सकिने अवस्था छ तर आउँदा दिनहरूको आवगमनको माग बहन गर्न सक्ने रूपमा यस मार्गलाई लैजान कम्तिमा चीनिया ग्यास बुलेटहरू सहजै आवतजावत गर्न सकिने रूपमा विकसित गर्न जरुरी छ । पुरानो आधारभूत संरचनायुक्त यो मार्गलाई कम्तिमा चार लेनको स्वरूपमा लैजान पर्दा पनि हालको मार्गले ट्रयाकको रूपमा सघाउ पुऱ्याउन स्तरोन्नति तथा निर्माणमा श्रोत र समयको मनग्य बचत हुन सम्भव हुनेछ । त्यतीमात्र नभै अरनिको राजमार्ग केरुङको तुलनामा दूरीको हिसाबले पनि छोटो पर्न आउँछ ।

३.तातोपानी गाविसको लार्चामा निर्माणाधीन सुख्खा बन्दरगाह :

नेपालको उत्तरी नाका तातोपानी गा.वि.स.को लार्चामा चीन सरकारको आर्थिक तथा प्राविधिक सहयोगमा चीनिया युआन ८.६२ करोडको लागतमा सुख्खा बन्दरगाह निर्माणको लागि नेपाल सरकार र चीन सरकार बीच मिति १० सेप्टेम्बर, २००९ मा करीब २६ महिना भित्र निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने गरी सम्झौता सम्पन्न भएको । नेपालको राजश्व संकलनको प्रमुख स्थान ओगट्ने उत्तरी सीमावर्ती मित्रराष्ट्र चीनसँग जोडिएको व्यापारिक नाका तातोपानीमा भौतिक पूर्वाधारको अभावको कारणले चीन तथा तेस्रो मुलुकबाट आयात हुने मालवाहक सवारी साधनहरूको यथोचित पार्किङ्ग गर्न विद्यमान भन्सार कार्यालयको पार्किङ्ग

क्षेत्रमा स्थान अभावले भइरहेको असुविधा तथा जाँचपासको लागि पर्याप्त सेड बनाउने उपयुक्त जमीनको अभावको कारणले भन्सार जाँचपासमा भैरहेको अवरोध लगायतका समस्याहरूलाई दृष्टिगत गरी सिन्धुपाल्चोक जिल्लाको तातोपानी गा.वि.स.को लार्चामा नेपाल सरकार र चीन सरकार बीच मिति १० सेप्टेम्बर, २००९ भएको सम्झौता बमोजिम मित्रराष्ट्र चीन सरकारको आर्थिक तथा प्राविधिक सहयोगमा निर्माण हुने सुख्खा बन्दरगाह चिनीया पक्षबाट छनौट गरिएको सुख्खा बन्दरगाह निर्माण कम्पनी (वेइजिङ्ग रियल स्टेट (ग्रुप) कम्पनि लि.) र नेपाल सरकारको तर्फबाट नेपाल इन्टरमोडल यातायात समिति बीच १७ मे २०१२ मा सम्झौता सम्पन्न भएको रहेछ । चीन सरकारको अनुदान सहयोग कूल लागत चिनीया युआन ८.६२ करोड रहेको उक्त सुख्खा बन्दरगाहको कुल क्षेत्रफल ४.२ हेक्टर (४१,८९७ व.मि. अर्थात करीब २५० रोपनी) रहेको छ । कुल क्षेत्रफल मध्ये ६३४६ व.मि. क्षेत्रफलमा निर्माण हुने संरचनाहरूमा प्रशासनिक भवन, सीमा जाँचपास भवन, गोदाम, जाँचपास कक्ष, आवास भवन, खानेपानी आपूर्ति, विद्युत गृह लगायतका संरचनाहरू र १५८ वटा ठूला सवारी साधन र २३ वटा कार पार्किङ्ग गर्न सकिने पाकिङ्ग क्षेत्र साथै लिपिङ्गबाट निर्माणस्थल सम्म ७ मिटर चौडा र ६.५ कि.मि. सडक स्तरोन्नती लगायत सुख्खा बन्दरगाह प्रवेश गर्न नदी माथि (हाल भन्सार रहेको मितेरी पुल क्षेत्र) पार गर्नु पर्ने भएकोले भोटेकोशी नदीमा ११२ मिटर लामो नयाँ पक्की पुल निर्माण गर्ने प्रावधान भएको ।

क .सुख्खा बन्दरगाहको वर्तमान अवस्था :

चीन सरकारको आर्थिक तथा प्राविधिक सहयोगमा निर्माणाधीन तातोपानी सुख्खा बन्दरगाहको लागि नेपाल इन्टरमोडल यातायात समिति र निर्माण कम्पनी वेइजिङ्ग रियल स्टेट (ग्रुप) क.लि. बीच १७ मे, २०१२ मा सम्पन्न सम्झौता बमोजिम कार्य प्रारम्भ भएको २६ महिना भित्र निर्माण कार्य सम्पन्न हुने प्रावधान रहेको । सम्झौता बमोजिम सुख्खा बन्दरगाहको निर्माण कार्य करीब ८० प्रतिशत पुरा भएको भनिएकोमा गएको वर्षातको समयमा आयोजना क्षेत्रमा गएको बाढी र पहिरोका कारणबाट आयोजना अवधिमा निर्माणकार्य सम्पन्न हुन नसक्ने स्थिति देखिएको हुँदा आयोजना अवधि थप हुन चिनीयाँ दुतावासबाट मिति अप्रिल ५, २०१५ मा नेपाल सरकारसमक्ष आवश्यक निर्णयका लागि अनुरोध गरेकोमा उक्त परियोजनाको समयावधि नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालयबाट १९ फेब्रुअरी २०१६ सम्म (१ वर्ष) को लागि थप हुन चिनीयाँ पक्षलाई अनुरोध गरिएको । मिति २०७२ वैशाख १२ र २९ गते आएको शक्तिशाली भूकम्पका कारण उक्त बन्दरगाह निर्माणस्थल डाँडामाथिको पहिरो खसेर नराम्ररी प्रभावित भएको । यसै सन्दर्भमा निर्माण कम्पनीबाट महाभूकम्पका कारण उक्त परियोजनाको निर्माण कार्य हाललाई स्थगित गरी निर्माण कार्यमा संलग्न चिनीया टोली स्वदेश फर्किएको साथै चिनीया दुतावासबाट मे २१, २०१५ मा म्याद थप तथा भावी योजना सम्बन्धमा दुवै पक्ष बीच विस्तृत छलफल गर्ने सम्बन्धी पत्र प्राप्त भएको । निर्माण स्थलको उत्तर तर्फ रहेको खहरे खोला हाल विस्तारित भई ठूलो भएको जसको कारण ९ नं. मिसिनरीवालमा समेत असरपरी ९ र ३ नं.मसीनरीवाल बीचको बाटो ठूलै नालीमा परिणत भएको जसले गर्दा निर्माणाधीन

आवास भवन उच्च जोखिममा रहेको । निर्माणाधीन स्थलको पूर्वपट्टी सुख्खा बन्दरगाहको सुरक्षाको लागि भोटेकोशी नदी पिलरसँगै पुलनेर साइडमा लगाइएको रिटेनिङ्गवाल क्षतिग्रस्त भएको जसको कारण वर्षातको समयमा नदीमा पानीको सतह बढ्न गई निर्माणस्थल प्रभावित हुन सक्ने देखिएको । साथै, भूकम्पका कारण निर्माणस्थलसँगैको पश्चिम क्षेत्रमा रहेको पहाडमा पहिरो गई ठूला-ठूला ढुङ्गाहरु खसी निर्माणाधीन संरचनाहरुलाई नै क्षति पुऱ्याएको र पुग्ने अवस्था रहेको । भोटेकोशीमा निर्माणाधीन पुल वाढीले बगाउँदा सुख्खा बन्दरगाह निर्माणस्थल सम्म निर्माण सामाग्रीहरु पुऱ्याउनमा अवरोध सृजना भएको । साथै, पुलको पूर्वपट्टी पहिरोको कारण पुलको रुपरेखा, आवास गृह लगायतमा क्षति पुगेको । निर्माणाधीन सुख्खा बन्दरगाहको सुरक्षाको लागि १३० मि. लामो रिटेनिङ्ग वाल तथा सशस्त्र सुरक्षा प्रहरीका लागि आवास तथा पहुँच मार्गको व्यवस्था हुन बाँकी रहेको ।

ख.तातोपानी नाकाको सुख्खा बन्दरगाह निर्माण सम्पन्न गर्नका लागि देखिएका समस्या तथा चुनौतीहरु

- ◆ सुख्खा बन्दरगाह निर्माण स्थलको आवास भवन नजिक रहेको खोलाले बन्दरगाहमा पुऱ्याउने थप नोक्सानको वर्षात शुरु हुनुभन्दा अगाडि नै रोकथाम गर्ने कार्य ।
- ◆ आयोजना स्थलमा निर्माण सामाग्रीहरु पुऱ्याउन तथा आवत जावत गर्न भोटेकोशी नदीमा निर्माण भैरहेको पुलको निर्माण सम्पन्न गर्ने कार्य ।
- ◆ भोटेकोशी नदीमा निर्माण भैरहेको पुल सम्पन्न नहुन्जेलका लागि बेलिब्रिजको प्रबन्ध गर्ने कार्य ।
- ◆ सुख्खा बन्दरगाहको सुरक्षाको लागि पूर्वी भाग भोटेकोशीमा तत्काल Retaining wall को निर्माण तथा सशस्त्र सुरक्षा प्रहरीका लागि आवासको व्यवस्था गर्ने कार्य सम्पन्न गर्न ।
- ◆ करीव ८० प्रतिशत निर्माण कार्य पुरा भई सकेको उक्त आयोजनाको निर्माण कार्यलाई निरन्तरता दिनु पर्ने भएकोले नेपाल सरकारबाट चिनीया पक्षसंग कुटनैतिक पहल गरी कार्य प्रारम्भ गर्ने ।
- ◆ आयोजना स्थलमा प्रस्ताव गरिएको पार्किङ्ग क्षेत्र अपर्याप्त देखिएको हुँदा आयोजना स्थल भन्दा केही माथि रहेको खुल्ला ठाउँ (स्याउ राख्ने स्थान) मा दुवै तर्फ पार्किङ्ग क्षेत्रको निर्माण कार्य ।

४. भन्सार कार्यालय :

तातोपानी गा.वि.स. प्रवेश भै तातोपानी बजार शुरु भएपछि मितेरी पुल(सीमा) तर्फ बहदा बजारको अन्तमा लिपिड भन्सार कार्यालयको आफ्नै मुख्य भवन रहेको र सो भवनको तल भोटेकोशी नदी किनारमा भन्सारले करिब ३०० कन्टेनरहरु पार्क गरी राख्न बनाएको जाँचपास पार्किङ तथा चेकिङ क्षेत्रमा महाभूकम्पका कारण कामै नलाग्ने गरी पार्किङ लेनका ठूला कन्क्रिट स्लेटहरु फुटेर तहसनहस भएकाले केही मर्मत सुधार नगरी भन्सार सोही स्थानमा पूर्ववत सहज सञ्चालन हुन कठिन स्थिति देखिएको ।

चार तले मुख्य भन्सार कार्यालय भवन ठाउँ ठाउँमा चिरिएको अवस्थामा छ तर भग्न भने देखिदैन । चिनियाँहरूको आफ्नो भव्य भन्सार रहेको छ । सामान्य चर्काइबाट तर्सैकाले चीनियाँ सरकारले खाली गराएको स्थिति छ । हाल त्यहाँ विधिवत सामान तथा गाडी आउने गरेको देखिएन । यदाकदा असंगठित तवरले आएका खुद्राखुद्री सामान बाहेक भन्सारले काम पाएको स्थिति देखिएन ।

पुरानो मितेरी पुल भग्न भै त्यसैमाथि बेलिब्रिज राखेर दुई राष्ट्रबीचको आवागमन चलाइएको स्थिति छ । त्यसै माथि Concrete नयाँ पुल बनाउन वारिपारी पिलर गाडेको स्थिति छ तर नेपाली भन्सार अगाडिको तातोपानी मूलसडकमा अझै पनि ठूला ठूला ढुंगाहरू र किचिएका गाडीहरू नहटाइएको स्थिति छ, सामान्य आवागमनका लागि भने बाटो खुलेको छ, व्यक्ति विशेषका घरलाई किचेका ठूला ढुंगाहरू यथावत देखिदा स्थिति भयावह नै छ । सँगैको सडकको यो स्थितिले भन्सारका कर्मचारीहरूलाई कार्यालयभित्र बसी काम गर्दा संत्रास छाउने स्थिति देखियो ।

लिपिडस्थित हालको मुख्य भन्सारको भवनमा हाल नेपालतर्फको विजुली सेवा नरहेकाले चीनियाँ सहयोगको विजुली सेवा प्रयोग गरिएको अवस्था रहेको छ । यसका साथै सोलारबाट समेत कम्प्युटरहरूको Back Up सेवा लिइएको अवस्था रहेको । भूकम्प पश्चात् तातोपानी लिपिडमा हालसम्म नेपाल टेलिकमको सेवा जडान नभएको । एनसेलको सेवा रहेको र सो सञ्चालानार्थ भन्सार कार्यालयले चीनियाँ पक्षबाट खरिद गरिएको विद्युत सेवा उपलब्ध गराएको स्थिति रहेको । नेपाल टेलिकमको सेवा निकट भविष्यमै प्राप्त हुने भनिएको छ । भन्सार प्रयोजनार्थ बैंक काउन्टर भन्सार भवनमै स्थान उपलब्ध गराई राखिएको छ ।

हाल भन्सार कार्यालय तल किनारामा भोटेकोशी नदी बगेको स्थिति छ । सो नदीको चिनिया क्षेत्रतिर पक्की कंक्रीट पर्खाल लगाई आफ्नो पट्टीको भवन तथा सडकहरूको सुरक्षा गरेको पाइन्छ, भने नेपालपट्टी भन्सार तलतीर ठाउँठाउँमा सामान्य खालको बाहेक अरु व्यवस्था छैन । तसर्थ तत्कालिन रुपमा नसकिएर पनि दीर्घकालिन रुपमा पक्की कंक्रीट पर्खालको व्यवस्था गरी भन्सार र लिपिड बजारको सुरक्षा गर्नु अति आवश्यक देखिन्छ ।

अध्यागमन कार्यालय (भिन्दै भवनलाई) समेत भन्सारलाई जस्तै चीनियाँ पक्षले विद्युत सेवा उपलब्ध गराउदै आएको । २०७२ वैशाखको भूकम्पको परिणामस्वरुप कार्यालय तहसनहस भई अव्यवस्थित भएको खाद्य, पशु तथा प्लान्ट क्वारेन्टाइन कार्यालयलाई भन्सार कार्यालय पुनःस्थापना पश्चात् भएका काम कारवाही बारे जानकारी प्राप्त भयो । सो अनुसार उक्त कार्यालयबाट समेत काम सुचारु गर्ने सम्बन्धमा सकारात्मक जानकारी प्राप्त भएको बुझियो ।

हुनुपर्ने सुख्खा बन्दरगाह तथा भन्सार क्षेत्र, लार्चा (निर्माणाधिन) र लिपिड (हाल कार्यरत क्षेत्र) मा महाभूकम्प सिर्जित पहिरो तथा क्षतिहरू हटाउन वर्तमान इन्धन अभावका कारण जनाउँदै आयल निगमले इन्धन उपलब्ध नगराएको कारण डोजर आदि मेशिनरीहरू प्रयोग गर्न नसकिएको जानकारी भन्सार

कार्यालयबाट प्राप्त भयो । यी कार्यहरू हुन नसक्दा पनि हाल सामान्य मानवीय स्तरबाट हुन सक्ने कार्य गरी भन्सार र यससँग अन्योन्याश्रित अन्य निकायका कार्यको हुन सक्ने स्तर पूर्वतयारी भएको पाइयो ।

महाभूकम्पबाट तातोपानी भन्सार कार्यालयमा भएको क्षति सम्बन्धमा सहरी विकास तथा भवन निर्माण कार्यालय धुलिखेल/चरिकोटका प्राविधिकबाट गरिएको परीक्षण कार्यको प्रतिवेदन प्राप्त नभएकाले तत्सम्बन्धी तथ्यको प्रतिवेदन जिल्ला दैवी प्रकोप समिति र अन्य सम्बद्ध निकायमा दिन नसकिएको स्थिति देखियो ।

तातोपानी नाका सञ्चालनको लागि सम्बन्धित केन्द्रित निकायहरूबाट कुनै निरीक्षण/निर्देशन नभएको र हालसम्म स्थानीय भन्सार कार्यालय स्तरबाटै उपर्युक्त कार्यहरू भएको पाइयो ।

भन्सारले नेपाल टेलिकमसँग VSAT टेलिफोन सञ्चालन गर्न सम्झौता गरी Web मा आधारित प्रविधिमा भन्सार सञ्चालन गर्न सकिने रूपमा रहेको पाइयो ।

भन्सारको प्रत्यक्ष कमाण्ड रहने गरी खटिएका सशस्त्र प्रहरी/राजस्व गस्तीलाई अँधेरी चेकपोष्ट र लिपिड दुइ ठाउँमा आवश्यकतानुसार तैनाथी राखी कार्य सञ्चालन व्यवस्था मिलाएको पाइयो ।

भन्सार कार्यालय तातोपानीको पहलमा चीनियाँ तथा नेपालको भन्सारका उच्चस्तरीय प्रतिनिधिहरूको गत नोभेम्बरमा भएको बैठकमा यो नाका सञ्चालन र अन्य सम्भाव्य नाकाहरूका बारेमा अध्ययन गर्ने सहमति भएको जानकारी भन्सार कार्यालयबाट पाइयो ।

यसका साथै प्रमुख जिल्ला अधिकारीसँग चीनिया समकक्षीहरूको सीमा सुरक्षा सम्बन्धी बैठकमा पनि भन्सार प्रमुखबाट नेपाली व्यवसायीहरूको खासामा वेयरहाउस रहेको सामान पठाइदिन तथा नाकालाई पूर्ववत् सञ्चालन गर्न अनुरोध गरेको जानकारी प्राप्त भयो । यी सबै क्रियाकलापहरूको बाबजुद पनि चीनिया पक्षबाट भन्सार नखोली बन्दै राखेको स्थिति छ । यसबारे स्थानीय स्तरबाट जिज्ञासा राख्दा चीनिया समकक्षीहरूले भूकम्पपछि सिर्जित आन्तरिक समस्या भन्दै आएको भन्ने मात्र बुझिन आयो । थप स्पष्ट जानकारी स्थानीय स्तरबाट प्राप्त हुन सक्ने अवस्था नरहेको पाइयो । यसरी भन्सार बन्द भएको अहिले ८ महिना भैसकेको स्थिति छ । यस भन्सार सञ्चालन हुँदा यसमा विभिन्न कामकारवाहीमा संलग्न ठूलो संख्याका व्यवसायीहरू र तिनको लगानी निष्कृत रहन गै यसको परिणामस्वरूप विविध समस्याहरू सिर्जना हुन जाने स्थिति देखापरेको भन्ने स्थानीय भन्सार कार्यालयको भनाइ रहेको पाइयो ।

लिपिडस्थित भन्सार कार्यालयको हातामा हाल ४० गाडीहरू पार्किङ गरी जाँच गर्न सकिने र भन्सार चालु भएमा सबै भन्सार परीक्षण कार्य हाल मौजुदा दरबन्दीबाटै गर्न सकिने अवस्था रहेको पाइयो ।

कर्मचारी, स्थानीय जनता, स्थानीय सामाजिक संघ संस्थाहरू, व्यापारी तथा विविध व्यवसायीहरू यातायात ढुवानी व्यवसायी, लोडर ज्यामीहरू व्यग्रता साथ भन्सार खुल्ने दिनको प्रतिक्रिया रहेको पाइयो ।

५. तातोपानी नाका सहज सञ्चालनका लागि देखिएका समस्या तथा चुनौतीहरु :

- ◆ अधिकांश राजमार्गस्थल कमजोर भू-धरातल भएको कारणले ठाउँ ठाउँमा बाढी पहिरो नियन्त्रण गर्ने कार्य जोखिमपूर्ण रहेको ।
- ◆ सडक विभागबाट निर्धारण भएको मापदण्ड अनुसार सडकको दुबै तर्फ १५।१५ मिटर जग्गा छुट्टयाउने कार्य कतै नदी कतै पहराका जस्ता भौगोलिक अवस्थाका कारणले सहज नरहेको ।
- ◆ सडकको स्तरोन्नति गरी सबै ठाउँमा डबल लेनमा संचालन गर्ने कार्यमा सबै ठाउँमा space नहुनु ।
- ◆ अग्ला पहराका कारण पहिरो नियन्त्रणका लागि Retaining Wall को निर्माण गर्ने कार्य ।
- ◆ भूकम्पबाट क्षति भएका सरकारी कार्यालय लगायतका भौतिक संरचनाहरुको पुनर्निर्माण गर्ने कार्य हालसम्म प्रारम्भ नभएकाले चुनौतीपूर्ण रहेको ।
- ◆ वर्षातको समयमा भूकम्पको कारणले Unstable बनेका र भत्केका Slope हरुको मर्मत गर्ने कार्य अनगिन्ती रहेकाले कठिनाईपूर्ण रहेको ।
- ◆ जुरे कोठे भन्ने ठाउँमा माथिको बस्तीबाट पानी छिरेर सडक तलबाट पानी निस्कने हुनाले सडक निरन्तर लचिकने अवस्था रहेको ।
- ◆ बाह्रबिसे-कोदारी खण्डका धेरै स्थानमा जस्तै भ्याले पहरु, घण्टे खोला तथा लिपिड क्षतिग्रस्त भएको हुँदा यस खण्डमा यातायात सञ्चालन गर्न समस्या भएको ।
- ◆ भूकम्पपछि तिब्बतको खासामा बन्द रहेको व्यापारलाई पुनः सुचारु गराउने कार्यमा चीन सरकारको ध्यानाकर्षण गराउने ।
- ◆ भूकम्पपछि बन्द मोबाइल तथा Landline टेलिफोनहरुको जडान गरी सहज सञ्चार सुविधा उपलब्ध गराउने कार्य ।
- ◆ भूकम्पबाट गएको पहिरोको कारणबाट लार्चामा निर्माणाधीन अवस्थामा रहेको सुख्खा बन्दरगाहको पुनः निर्माण कार्य गरी सम्पन्न गर्ने र सोही स्थानमा भोटेकोशी नदीमा निर्माणाधीन अवस्थामा रहेको पुलको निर्माण सम्पन्न गर्ने कार्य ।
- ◆ घण्टे खोलामा बेलिवृज जडान गर्ने कार्यका सम्बन्धमा डिभिजन सडक कार्यालय, चरिकोटबाट प्रविधिक नापजाँच समेत गरी सडक विभाग पठाइएकोमा सडक विभागबाट जडान हुने/नहुने निक्यौल तथा सो सम्बन्धी महसुस हुने गरी कुनै प्रगति नदेखिएको ।
- ◆ ड्राइपोर्ट/ भन्सार क्षेत्र लार्चा तथा लिपिङको सफाई गर्न नेपाल आयल निगमलाई इन्धन उपलब्ध गराईदिन अनुरोध गरिएको भएतापनि आयल निगमबाट हालसम्म इन्धन उपलब्ध नभएको ।

- ♦ तातोपानी नाका सञ्चालन तथा सडकको स्तरोन्नति गर्ने सम्बन्धमा हालसम्म तालुक निकायबाट निरीक्षण, निर्देशन तथा आवश्यक पहल गरेको नपाइएको ।
- ♦ तातोपानी नाका सञ्चालन तथा चीन सरकारबाट सर्वेक्षण भईसकेको सडकको निर्माण गर्ने सम्बन्धमा उच्च स्तरीय कुटनीतिक पहल गरेको नपाइएको ।
- ♦ तातोपानी क्षेत्रमा भूकम्प पछि क्षतविक्षत भएका खानेपानी, बिजुली बत्ती, विद्यालय भवन, गाविस भवन, हेल्थ पोष्ट भवन, ग्रामीण सडक, मठ मन्दिर, गुम्बा आदिको पुनर्निर्माण गर्ने कार्य ।

६.तातोपानी नाका सहज सञ्चालनको लागि तत्काल गर्नुपर्ने कार्य तथा सुभावहरु :

क. सडक तथा भन्सार सम्बन्धी :

- ♦ भूकम्पका कारण गएको बाढी पहिरोबाट ठाउँ ठाउँमा भत्किएको सडकको सडक विभाग, सडक डिभिजन कार्यालय भक्तपुर-काभ्रे तथा सिन्धुपाल्चोक-दोलखा डिभिजनले कुनै एक स्थानमा उपकरण सहितको तैनाथी राखी तत्कालै मर्मत सम्भार गर्ने प्रबन्ध अविलम्ब मिलाउनुपर्ने । जहिले पनि आवश्यक पर्दा ठेकेदारको डोजर आदि माग्नु पर्ने स्थितिबाट मुक्त रही सरकारी निकाय आवश्यकतानुसार परिचालित हुन सक्ने स्थितिमा रहन आवश्यक छ । ठाउँ ठाउँमा अझै पनि सडकबाट भूकम्प तथा वर्षातको पहिरो नभिकिकनै सिंगल लेनमा काम चलाइएको स्थितिले सरकारी निकायको उपस्थिति देखिएन ।
- ♦ २०७२ वैशाखको महाभूकम्पको लगत्तैदेखि बन्दप्रायः रहेको तातोपानीस्थित चीनिया भन्सार र सो स्थानमाथिको चीनिया सीमा बजार (खासा) चिनिया पक्षको आन्तरिक व्यवस्थापन असहजताको कारण निर्जन र निष्कृत्य रही अबौंको आर्थिक कारोबार हुने नाका सुनसान क्षेत्रमा परिणत गराई राखिएको करिब ८ महिनाको लामो समय बितिसक्दा पनि परराष्ट्र मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय जस्ता जिम्मेवार निकायहरुले ठोस कुटनीतिक र सार्थक प्रयास गरेको नपाइएकोले तत्काल यसतर्फ सबैले पहल गर्नुपर्ने ।
- ♦ भन्सार परिसर, अध्यागमन, क्वारेन्टाइन र सुरक्षा निकाय जस्ता सीमा नाकामा सदैब सक्रिय रहनु पर्ने निकायहरुका भूकम्प र वर्षातको बाढीबाट भएको क्षतिको तत्कालै मर्मत सम्भार गरी चालु हालतमा राख्नु सम्बन्धित तालुक मन्त्रालयले उच्च प्राथमिकता दिई बजेट निकाशा गराउन कार्य प्रारम्भ गर्नु पर्ने । यस सन्दर्भमा साविक भन्सार कार्यालयको आवश्यक भौतिक परीक्षण गरी क्षतिग्रस्त चेकिङ यार्ड सफाई गरी तत्काल त्यहीबाट भन्सार प्रारम्भ गरी Dry Port तयार भएपछि सिलबन्दी गाडिहरु Dry Port र साना मझौला सवारी र सामान्य भन्सार कार्य साविक भन्सार स्थलबाटै गर्ने गरी दई स्थानबाट कार्य गर्ने व्यवस्था गर्न आवश्यक व्यवस्थापन मिलाउन अर्थ मन्त्रालय परिचालित हुनुपर्ने ।

- ◆ तातोपानी स्थित अध्यागमन कार्यालय भन्सार नाकामै रहनु पर्ने निकाय भएकाले कार्यालयको क्षतिको गम्भीरतालाई मूल्यांकन गरी नाकामा उपर्युक्त छरितो इकाई राख्न र अन्यत्र सुविधाजनक स्थानमा डिटेन्सन कक्ष सहितको संगठनात्मक स्वरूप आवश्यकतानुसारको भवनमा व्यवस्थापन गर्न उपयुक्त हुने देखिन्छ । नाका चालु हुँदा यस निकायले नाका सुख्खा बन्दरगाह र मुख्य कार्यालय समेत ३ ठाउँमा कार्यरत हुनुपर्ने हुँदा काठमाडौं त्रिभुवन अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलमा रहने कर्मचारी भन्दा कम नहुने गरी प्रोत्साहन सुविधा दिई आवश्यक भवन, उपकरण र उपयुक्त तालिमहरु सहित भुमिका बहन गर्न अन्तराष्ट्रिय स्तरको स्वरूपमा लैजाने कार्ययोजनासहित कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्नुपर्ने देखिन्छ ।
- ◆ भारतीय व्यापारको एकाधिकारलाई केही हदसम्म मत्थर गराई, अन्तराष्ट्रिय आयातमा देशगत तथा बस्तुगत विविधता दिइरहेको यो नाका तत्काल प्रारम्भ नभएमा चीनतर्फ अर्को नाका विकास गर्न लाग्ने समयमा पुनः भारतीय व्यापारिक एकाधिकार कायम भै नेपाली जनताले सस्तो सुलभ चीनिया उत्पादन प्राप्त गरी राखेको उपलब्धि गुम्न जाने र नेपाली समाजले अग्रगमनको सद्दा प्रतिगमन भोग्न पर्ने स्थिति हुने भएकाले यसतर्फ अब विलम्ब नगरी नाका सञ्चालनमा चीन सरकारसँग स्पष्ट उच्चस्तरीय वार्ता गरी उनीहरुका कुनै समस्या भए ती समेत समाधान गर्ने गरी तत्कालै सुल्झाई अघि बढ्न नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद नै अग्रसर भई परिचालित हुन जरुरी छ ।
- ◆ तातोपानी नाकाको पहुँच मार्गको रूपमा रहेको अरनिको राजमार्ग समयको आवश्यकतानुसार चौडा गरी स्तरोन्नति गरिनु पर्नेमा सडक सम्बन्धी निकाय वर्षेनी भर्ने पहिरो सफाई गरी साविक सडक चौडाई समेत बचाइराख्न सफल नभएको स्थिति ठाउँठाउँमा देखियो । जुने पहिरो सडक विभागको काबु बाहिर भएको स्थितिमा पनि जुन रूपमा सडक विभाग कार्यरत रत्यो त्यो सहानीय कार्यको रूपमा लिन पाइए जस्तै विभिन्न ठाउँहरुमा देखिएका साना ठूला मर्मत तथा सरसफाईमा जनमानसमा अनुभूत हुने किसिमका कार्यहरु नभएको पाइयो । नियमित रूपमा तत्कालै परिचालित हुन सक्ने उपकरण सहितको सडकका टोलीहरुको उपस्थिति यस महत्वपूर्ण सडक खण्डमा अपेक्षित छ त्यसका लागि नीतिगत बाधा छ भने सो समेत फुकाई आवश्यक उपकरण र दरबन्दी थप गर्नुपर्ने देखिन्छ । (बषौं भुण्डिइरहेका पहिरायुक्त र ठाउँठाउँमा साँघुरिइ एक लेन भएको सडकमा अन्तराष्ट्रिय व्यापारिक गतिविधि शोभनिय हुँदैनन् ।
- ◆ महाभूकम्प गएको ८ महिना पुगिसक्दा पनि तातोपानी लिपिड मितेरी पुलको मुख नजिकैको राजमार्गमा अझै पनि ठूलूला चट्टानहरु यत्रतत्र यथावत छन् । यी पहिराहरु भन्सारमुखबाट अहिलेसम्म नहटाउदा चिनिया पक्षलाई भन्सार खुलाउन लगाउन नैतिक रूपले सबल हुन अप्ठेरो

पर्न सक्ने भएकाले खासगरी अरनिको राजमार्गको लिपिड क्षेत्रबाट सम्पूर्ण भूकम्पका debris हरु हटाउन सडक विभाग सक्रिय हुन अत्यावश्यक छ ।

- ♦ खासा वा मितेरी पुलबाट चीनिया भन्सार सञ्चालन गर्न असम्भव भए चीनको कुती (नेलम) वा सिगात्सेबाट सिलबन्दी कन्टेनर पठाउने गरी पनि भन्सार सञ्चालन गर्न सकिने नेपाली भन्सारका स्थानीय अधिकारीहरुको भनाई छ । यसरी पठाइएको सिलबन्दी कन्टेनर हाल साविकको भन्सार कार्यालयको यार्ड चालु गराई मितेरी पुलस्थित भन्सारबाट र पछि dry port मा बेलिब्रिज राखेपछि त्यहीँबाट सिलबन्दी कन्टेनरहरु जाँचपास गर्न सकिने गरी चीनिया पक्षसँगको वार्तामा विकल्प दिन सकिन्छ ।
- ♦ तत्काल गर्नुपर्ने यी कार्यका साथसाथै सरकारले र सम्बन्धित मन्त्रालय, विभाग र निकायहरुले मध्यकालीन कार्यहरु जस्तै सुर्यविनायकदेखि धुलिखेल सम्म स्थायी ४ लेनमा विस्तार गर्न जापान सरकारसँग पहल गरी निर्माण गर्नुका साथै चीन सरकारको सहयोगबाट धुलिखेलबाट सुनकोशी बाँधसम्म स्थायी ४ लेनमा विस्तार र बाह्रबिसेसम्म स्थायी २ लेनमा विस्तार गर्नुका साथै बाह्रबिसेदेखि मितेरीपुलसम्म पनि भूप्राविधिक दृष्टिले सम्भव भएसम्म २ लेनमा विस्तार गर्न उपयुक्त देखिन्छ ।
- ♦ ल्हासादेखि बाह्रबिसेसम्म ४ लेनको सडक निर्माण गर्ने नेपाल सरकार र चीन सरकारबीच सम्झौता भएकोले निर्माण कार्य प्रारम्भ गर्ने सम्बन्धमा अविलम्ब पहल गर्नुपर्ने ।

ख. सुख्खा बन्दरगाह सम्बन्धी :

- ♦ सुख्खा बन्दरगाह निर्माण स्थलको आवास भवन नजिक रहेको खोलाले बन्दरगाहमा पुऱ्याउने नोक्सानको रोकथाम वर्षात शुरु हुनु भन्दा पहिले नै गर्नु पर्ने ।
- ♦ आयोजना स्थलमा निर्माण सामग्रीहरु पुऱ्याउन तथा आवत जावत गर्न भोटेकोशी नदीमा निर्माण भैरहेको पुलको निर्माण कार्य तत्काल शुरु गर्नु पर्ने ।
- ♦ पुल निर्माण पहिले वेली ब्रिजको व्यवस्था हुनु पर्ने ।
- ♦ सुख्खा बन्दरगाहको सुरक्षाको लागि पूर्वी भाग भोटेकोशीमा तत्काल Retaining wall को निर्माण तथा सशस्त्र सुरक्षा प्रहरीका लागि आवासको व्यवस्था गर्नु पर्ने ।
- ♦ ८०% निर्माण पूरा भएको भनिएको सुख्खा बन्दरगाह भूकम्प र बाढी पहिरोको असर स्वरुप ज्यादै प्रभावित भएकाले त्यहाँ अब गर्नु पर्ने काम थपिएको छ । हालसम्म बनाइ सकिएको संरचना नै ठाउँ ठाउँमा क्षतविक्षत भएकाले मर्मत नगरी नहुने भएको छ, भने पहिलेको सर्वेक्षण मै नपरेका कार्यहरु अब नगरी नहुने रुपमा देखापरेका विषयहरु समेत समावेश गरी संरचना तयार गर्न चिनिया सरकार ठेकेदार पक्षहरु समेतसँग निरन्तर वार्ता विचार विमर्श गरी चाँडो निकाश

पहिल्याई कार्यान्वयन तर्फ लाग्नु पर्ने देखिन्छ । बेलिब्रिज नभै भूकम्पले गराएका क्षतिहरु मर्मत गर्न समेत कठिन हुने हुँदा सुख्खा बन्दरगाह लार्चामा तत्काल बेलिब्रिज राख्ने व्यवस्था गर्न सुझाव गरिन्छ । यसका साथै उच्च स्तरीय कुटनीतिक पहल गर्नुपर्ने ।

- ♦ आयोजना स्थलमा प्रस्ताव गरिएको पार्किङ्ग क्षेत्र अपर्याप्त देखिएको हुँदा आयोजना स्थल भन्दा केही माथि रहेको खुल्ला ठाउँ (स्याउ राख्ने स्थान) मा दुवै तर्फ पार्किङ्ग क्षेत्र निर्माण गरिनु पर्ने

ग. विविध :

- ♦ चौबिसै घण्टा नाकामा परिचालित हुनुपर्ने सुरक्षा निकायलाई व्यारेक, कार्यालय र चेकपोष्टहरुका लागि उपयुक्त सुरक्षित स्थानमा जग्गा उपलब्ध गराई स्थायी बन्दोबस्तीतर्फ उन्मुख गराई उच्च मनोबलका साथ काम गराउने वातावरण तयार गर्न सम्बन्धित निकाय गृह मन्त्रालय तथा अर्थ मन्त्रालयलाई सुझाव गरिन्छ ।
- ♦ दैनिक करोडौंको राजस्व उठ्ने, वार्षिक करीब १६० अर्बको आर्थिक कारोबार हुने, हजारौं स्थानीय व्यापारी, सवारीधनी तथा सवारी पेशाकर्मी, होटल पर्यटन व्यावसायीहरुलाई रोजगारी दिनुका साथै सम्पूर्ण नेपालीहरुलाई सस्तो र सुलभ दैनिक जीवनका आवश्यकीय बस्तुहरु उपलब्ध गराई रहेको उत्तरी सीमास्थित चालु अवस्थाको यो चीनिया सीमा नाका एकाएक ८ महिना जति बन्दप्रायः रहँदा यसमा आश्रित सबै व्यवसायीहरु, कामदारहरु र दोस्रो चरणमा सबै नेपालीहरु मर्माहत छन् । तसर्थ सरकारका सम्बन्धित निकाय अब पनि महाभूकम्पको नाम लिई निस्कृय बन्न मिल्दैन, अकारण लामो समय नाका बन्द रहँदा र राष्ट्रिय प्रयास नहुँदा स्थानीय जनताका साथै सम्पूर्ण नेपाली जनमानसले प्रश्न उठाउन सक्ने हुँदा राज्यले यसलाई उच्च प्राथमिकता दिई समाधानतर्फ लाग्नु पर्ने देखिन्छ ।
- ♦ नेपाली व्यापारीहरुले चीनबाट ल्याइएका करीब ३५० ट्रक बराबरको सामानहरु चीनिया क्षेत्रतर्फ अड्केकाले साको भन्सार क्लियर गरी अविजम्ब नेपाल भित्र्याउनका साथै भन्सार खुलाउन पहल गर्नुपर्ने ।

७. निष्कर्ष :

नेपालको राजधानी काडमाडौंलाई चीनको सीमासम्म जोड्ने सडकहरुमध्ये चीनको तिब्बतको व्यापारिक केन्द्र सिगात्सेसम्म पुग्ने सवैभन्दा कम दूरी बढी भरपर्दो सडक अरनिको राजमार्ग नै हो । बाह्रबिसेदेखि तातोपानीसम्मको क्षेत्रको भौगर्भिक/भौगोलिक कारणले प्रायः **Unstable** मोटो ढुङ्गाका कारण हुने र बिग्रिरहने गरेको यो सडक खण्ड २०७२ बैशाख १२ गतेको भूकम्प र त्यसपछिका पराकम्पहरुबाट समेत नराम्ररी क्षतिग्रस्त हुन पुगेको पाइयो । सडक बिभागले मेशिन औजार प्रयोग गरी वर्षात् अगाडि यातायात चालु गरी वर्षात् अगाडि चीनतर्फ अड्किएका थुप्रै

मालवाहक सवारीसाधनहरु नेपाल भित्र्याए पश्चात् वर्षातको समयमा भूकम्पको कारणले **Unstable** बनेका **Slope** हरु भत्कन गई पुनः सडक अवरुद्ध हुन पुग्यो । पहिरो र भूकम्प सिर्जित कारणबाट यो साल भरी खुल्ने र बन्द भैरहेको यो सडक २०७२ आश्विन २४ गतेबाट भने अहिलेको रुपमा सञ्चालनमा रहेको पाईयो । हालको अवस्थामा अरनिको राजमार्गको काठमाडौं-दोलालघाट खण्डमा खासै समस्या छैन तर दोलालघाट-बाह्रबिसे खण्डमा केही ठाँउमा सडक भासिएको एवं कोठे, जुरे भन्ने स्थानमा सडकमा क्षति भई ठाउँ ठाउँमा एक लेनमा चलु परेता पनि ती स्थानमा पनि सडक सञ्चालनमा हाल ठूलो समस्या नभएतापनि दोहोरो साधन र भारी सवारी सञ्चालनमा बाधा पर्ने अवस्था देखिन्छ । बाह्रबिसे-कोदारी खण्ड धेरै स्थानमा जस्तो कि भ्याले पहरो, घण्टे खोला तथा लिपिड क्षतिग्रस्त भएको हुँदा यस खण्डमा सूचारु रूपले यातायात सञ्चालन गर्न समस्यायुक्त नै छ । अहिलेको जस्तो सामान्य रूपको आवागमनका लागि वर्षात् अगाडीसम्म **Fair weather** मा यो सडक सञ्चालन हुन सक्ने अवस्थामा रहेको छ । यस सडकको कोठे देखी बाह्रबिसेसम्म मर्मत संभार तथा बाह्रबिसे देखी कोदारी सम्म पुनःस्थापनाका लागि गत वर्ष नै चीन सरकारसंग नेपाल सरकारले चीन सरकारसंग अनुरोध गरेका भन्ने पाईयो र चीन सरकारको तर्फबाट संभाव्यता अध्ययन सञ्चालन भएको अवस्था भएको तथा हालै मात्र नेपाल सरकार र चीन सरकारबीच यस सम्बन्धी समझदारी भइसकेकोले उक्त कार्य छिटो हुनका लागि चीन सरकारसंग निरन्तर सम्पर्कमा रही सहकार्य गर्दै बृहत स्तरोन्नति कार्य शुरु नहुञ्जेल सडक विभागबाट सघन निगरानीमा आवश्यक मर्मत संभार गरी सडक सञ्चालन सुचारु गर्ने कार्यलाई प्राथमिकतामा राखी उच्च स्तरीय निरीक्षण भैरहन आवश्यक छ ।

यो सडक खण्डमा आवश्यक मर्मत संभारमा आवश्यक बजेट र उपकरणहरु समेत प्राविधिक जनशक्तिको निरन्तर तैनाथी गरी सडकको कुनै पनि क्षेत्रमा फिल्ड केन्द्र राखी तत्कालै परिचालित हुन सक्ने स्वरूपमा कार्य सञ्चालन हुन सकेमा मात्र नाका खुले पछिको सघन सवारी परिचालनमा सहयोग पुग्न सक्छ । बसेको पहिरो चल्छ भनि सडकको पहिरो नउठाई एक लेनमा सडक सञ्चालन गरिरहेको अवस्था छ । नाका खुलेपछि अहिले भैँ ठाउँ ठाउँमा एक लेनको सडकले काम नचल्न सक्छ । यसतर्फ सम्बन्धित विभाग सचेत रहन आवश्यक छ । ठाउँ ठाउँमा **hanging cliffs prone to landslides spots** छन् । यसमा सडकको मर्मत सम्बन्धी बजेट पुग्दैन भने व्यवस्था गर्न तर्फ लाग्न जरुरी छ । यसको जिम्मेवार निकाय सडक विभाग नै हो । अहिले नाका बन्द भएको अवस्थाको सञ्चालनको स्थिति र सुविधाले सघन यातायात चल्दा नपुग हुन आउने सुविधाको स्तरलाई अहिल्यै नै आंकलन गरी कार्यक्रम बनाउन सम्बन्धित निकायलाई ध्यानाकर्षण गरिन्छ । दक्षिणको विरगंज नाकापछिको सारगर्मित र राष्ट्रिय महत्वको

राजधानी केन्द्रीत नाका भएकोले यो नाका सञ्चालनलाई जनताले सरकारको सामर्थ्यको परीक्षणको रूपमा हेर्ने भएको हुँदा यसमा सम्बद्ध सबै निकायहरू सक्रिय रूपमा लाग्न ढिला भैसकेको स्थिति छ ।

समिति नेपालको दीर्घकालिन विकासलाई दृष्टिगत गरी कार्यरत रहने गरेको छ । उत्तर र दक्षिणका नाकाहरू तथा यी नाकाहरूका पहुँच मार्गहरू सुविधायुक्त हुन सकेमा नै व्यापारिक कार्य बढी भन्दा बढी भै विकास क्रियाकलापहरू फस्टाउन गई जनता लाभान्वित बन्न सक्छन् । सडक मार्ग नै हरेक विकासको मेरुदण्ड हो । यही मान्यतामा सरकारले हरेक वर्ष भौतिक पूर्वाधारमा महत्वपूर्ण धनराशी विनियोजन गर्दै आएको छ । यो धनराशीलाई राष्ट्रको मेरुदण्डका सडक पूर्वाधारमा सदुपयोग हुँदा मात्र जनतामा यो रकमको खर्चको औचित्य पुष्टि गर्न सकिनेछ । अन्तर्राष्ट्रिय आयात र पर्यटकीय आवागमनको दृष्टिले महत्वपूर्ण स्थितिमा रहेको तातोपानी नाका अविलम्ब सञ्चालनमा ल्याउन दुबै सरकारका उच्चस्तरका निकायबीच अविलम्ब वार्ता गरियोस, यसको पहुँच मार्ग अरनिको राजमार्ग बाह्रै महिना निर्वाध सञ्चालन हुने स्थितिमा राखियोस् र सक्दो चाँडो यो राजमार्गको स्तरोन्नति गरी सम्भव ठाउँहरूमा ४ लेन र कम्तिमा २ लेनको फराकिलो सडक बनाई अन्तर्राष्ट्रिय आयात निर्यात सहजीकरण गर्ने स्तरको सुविधायुक्त बनाइयोस् भन्ने सरोकारवाला समूहहरूको सामूहिक माग सहित सम्बन्धित निकायहरूको ध्यानाकर्षण गर्न यो प्रतिवेदन प्रस्तुत गरिएको छ ।



अनुसूची



चीनतर्फको भंसार अध्यागमन कार्यालय



अरनिको राजमार्गको चाकु स्थित भ्याले भिर



लार्चा स्थित तातोपानी भसारको सुख्खा बन्दरगाहको अवलोकन गर्दै



चीन सरकारद्वारा निर्मित लार्चा स्थित सुख्खा बन्दरगाह



भूकम्पकले क्षत विक्षत भएको लिपिड बजार



तातोपानी भंसार



क्षति भएको भंसारको आँगन

व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

हुलाकी राजमार्ग स्थलगतअध्ययनअवलोकन भ्रमण

प्रतिवेदन - २०७३

(२०७३ वैशाख ५ गतेदेखि ७ गतेसम्म)

पृष्ठभूमि :

सडक सञ्जालको विस्तार विकासको पूर्वशर्त हो । राणाकालीन समयदेखि नै चिठ्ठी पत्र आदान प्रदान गर्न मधेशको वस्ती हुँदै पूर्व मेचीदेखि पश्चिम महाकालीसम्म हुलाकी हिंडने भनेर निर्माण गरिएको सडक हुलाकी राजमार्गको रूपमा परिचित छ । हुलाकी राजमार्गको विस्तारसँगै करिब २० देखि ३० कि.मि. उत्तर तर्फ पर्ने गरी पूर्व-पश्चिम राजमार्गको पनि विस्तार गरियो जुन समयमा नै सम्पन्न भयो तर हुलाकी राजमार्गले भने अहिलेसम्म पनि पूर्णता पाउन सकेको छैन । पूर्व मेचीदेखि पश्चिम महाकालीसम्म पूर्व-पश्चिम राजमार्गको समानान्तर सीमा क्षेत्रको नजिकबाट तराईका सबै २० वटा जिल्ला भएर जाने हुलाकी राजमार्गको लम्बाई करिब १७९२ कि.मि. रहेको छ । पूर्व-पश्चिम राजमार्गबाट तराईको सदरमुकाम जोड्ने सहायक मार्गहरु पनि हुलाकी मार्ग अन्तर्गत नै पर्दछन् ।

हुलाकी राजमार्गको निर्माण कार्यमा भारत सरकारले सहयोग गर्ने भनी भारतीय प्रधानमन्त्री चन्द्रशेखरले २०४७ सालमा नेपाल भ्रमणकै क्रममा प्रतिवद्धता व्यक्त गरेका थिए । त्यसको २५ वर्ष वितिसक्दा पनि निर्माण कार्य द्विदेशीय सम्झौताको जालोमा घेरिएर अगाडि बढ्न सकेको छैन । भारतीय सहयोगको सैद्धान्तिक सहमति चाँही २०६१ सालमा भएको पाइन्छ । सरकारले आफ्नै स्रोत साधनबाट निर्माणकार्य नथालेर भारतको मुख ताक्नुले पनि सडक निर्माणमा एक पछि अर्को समस्या थपिँदै यसले प्रभावकारीरूपमा गति लिन सकेको देखिँदैन । सबैभन्दा पुरानो राजमार्गको रूपमा रहेको हुलाकी राजमार्गको निर्माण कार्यमा नेपाल सरकार तथा भारत सरकारको चासो र चिन्ता उत्तिकै रहेको देखिए तापनि निर्माण कार्य सहज रूपमा अगाडि बढ्न नसक्दा राजमार्ग अलपत्र अवस्थामा रहेको जनगुनासो बढेपछि विकास समितिले बैठक बोलाई त्यसका सम्बन्धमा छलफल अगाडि बढाएको हो ।

अवलोकन भ्रमण टोलीको गठन र परिचय :

सदियौँदेखि चर्चामा रहेको तर निर्माण प्रक्रिया अगाडि बढ्न नसकेको राजमार्गको वर्तमान अवस्था बुझी त्यहाँ भइरहेको ढिलाइका सम्बन्धमा सत्य तथ्य पत्ता लगाउन समितिको मिति २०७२ चैत १५ गते बसेको बैठकले हुलाकी राजमार्गको स्थलगत अवलोकन भ्रमण गर्ने निर्णय गर्‍यो । जस अनुसार २०७३ वैशाख ५ गतेदेखि ७ गतेसम्म नेपालको पूर्व भूपादेखि जनकपुरसम्मको हुलाकी राजमार्गको स्थलगत

अवलोकन भ्रमण गरी त्यहाँको वास्तविक अवस्थाको बारेमा जानकारी लिने कार्य सम्पन्न गरियो । भ्रमण टोलीमा समितिका माननीय सदस्यहरु तथा सचिवालयका कर्मचारीहरु समेतको संलग्नता रहेको थियो ।

माननीय सदस्यहरु :

१. मा० रविन्द्र अधिकारी - सभापति
२. मा० केशवकुमार बुढाथोकी - सदस्य
३. मा० दिनेशप्रसाद शाह - सदस्य
४. मा० महेन्द्र यादव - सदस्य
५. मा० मोहमद जाकिर हुसैन - सदस्य
६. मा० रामकुमार भट्टराई - सदस्य
७. मा० राम अयोध्याप्रसाद यादव - सदस्य

सचिवालयका कर्मचारीहरु :

१. शाखा अधिकृत शिवदत्त बराल
२. क.अ. दिपाकुमारी दुलाल
३. का.स. काशीराम श्रेष्ठ

यसका साथै उक्त स्थलगत अवलोकन भ्रमणमा हुलाकी राजमार्ग योजनाका प्रमुख, हुलाकी राजमार्ग आयोजना प्रमुख, प्रमुख जिल्ला अधिकारी, स्थानीय विकास अधिकारी, स्थानीय राजनीतिक दलका प्रतिनिधिहरु, बुद्धिजीवि, नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरु र पत्रकार तथा स्थानीय बासी लगायतको सहभागिता रहेको थियो ।

स्थलगत भ्रमणको उद्देश्य :

हुलाकी राजमार्गको स्थलगत अवलोकन गरी राजमार्गको वर्तमान अवस्था र कार्यप्रक्रियामा भएको ढिलाइका सम्बन्धमा अध्ययन गरी समितिमा प्रतिवेदन पेश गर्ने ।

हुलाकी राजमार्गको महत्व र आवश्यकता :

सडकको दूरावस्ताका कारण पञ्चायतकालमै नगर घोषित गरिएका मधेशका जिल्ला सदरमुकाम सहितका पुराना बजारहरुको चहल पहल अहिले सामान्य अवस्थामा रहेको देखिन्छ भने कतिपय ठाउँमा पहिला

चलितमा रहेका बजारहरु पनि उजाड भएका देखिन्छन् । यसको मुख्य कारण हुलाकी राजमार्ग निर्माणमा देखिएको उदासिनता नै हो । यसको महत्व र आवश्यकता यस प्रकार रहेको छ :

- ♦ तराईका पूर्व पश्चिम राजमार्ग जोडी मधेशमा आर्थिक वृद्धि, सम्मुन्नति तथा विकासकार्यलाई गति दिन,
- ♦ तराई क्षेत्रको यातायात सर्वसुलभ हुँदा त्यहाँका वासिन्दाहरुको शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगारीमा वृद्धि हुन गई कृषि, व्यापार, उद्योग र पर्यटनको विकास भई जीवनस्तरमा सुधार ल्याउन,
- ♦ तराई मधेशका ग्रामीण भेग सम्म सडक सञ्जाल विस्तार गरि कृषि उपजको बजारीकरण गर्न सघाउ पुऱ्याई गरिबी निवारणमा सहयोग पुऱ्याउन,
- ♦ सडक सञ्जालको विकासबाट रोजगारीको अबसर श्रृजना गरी जनताको जीवनस्तर उकास्न,
- ♦ समग्र क्षेत्रको विकासलाई गतिदिई स्थानीय जनताको जीवनस्तरमा सुधार ल्याउन ।

हुलाकी राजमार्ग विस्तारका सम्बन्धमा भएका प्रयास :

हुलाकी राजमार्ग निर्माण सम्बन्धी अनेकौ चर्चा परिचर्चा भएतापनि यसको निर्माण कार्यमा देखिएको सुस्तताले सरकार त्यसकार्यमा अनभिज्ञ रहेको छ कि भन्ने आशंका समेत त्यहाँका नागरिकमा रहेको देखिन्छ तर पनि निर्माण प्रक्रियालाई अगाडि बढाउन सरकारले विभिन्न चरणमा कार्यसम्पादन गर्दै आएको छ ।

- ♦ यसको निर्माणका सम्बन्धमा ७ मे २००४ मा नेपाल र भारत सरकार बीच तराईको विभिन्न Link roads स्तरोन्नती गर्नका लागि preliminary survey गर्ने समझदारी भएको,
- ♦ २७ जुन २००६ मा भारत सरकारले तराईमा सडक निर्माण गर्न Detailed Engineering surveyand design को लागि नेपाल र भारत सरकार बीच समझदारीपत्रमा हस्ताक्षर भएको,
- ♦ समझदारी अनुसार भारत सरकारले नेपाल सरकारबाट छनोट भएका १४४० कि.मी. सडकहरुको डिजाईन, सुपरिवेक्षण र निर्माण तीन चरणमा गर्ने गरी सम्पन्न गर्ने र सो बापत लाग्ने सम्पूर्ण खर्च ब्यहोर्ने भन्ने प्रावधान रहेको ।
- ♦ जग्गा अधिग्रहण, Utility Relocation, रुखहरु हटाउने, सडकमा आवश्यक सम्पूर्ण पुलहरुको निर्माण नेपाल सरकारले आफ्नो श्रोतबाट गर्नुपर्ने प्रावधान रहेको
- ♦ १५ जनवरी २०१० मा पहिलो चरणमा २ वटा हुलाकी र १७ वटा सहायक मार्गहरु गरी १९ वटा ६०७ कि.मी. सडकहरु निर्माण गर्न नेपाल सरकार र भारत सरकार बीच बिस्तृत संझौता भएको थियो । यस सम्झौता अनुसार भारत सरकारले आयोजनाका सडकहरुको बिस्तृत योजना प्रतिवेदन

तैयार गर्ने, निर्माण वा स्तरोन्नती गर्ने र निर्माण सुपरिवेक्षण गर्ने कार्यका लागि लाग्ने सम्पूर्ण खर्च भारत सरकारले ब्यहोर्ने भनिएको,

- ◆ निर्माण सुपरिवेक्षण गर्न भारत सरकारले परामर्शदाता राइट्स लिमिटेडलाई खटाउने र निजलाई भारत सरकारले सोभै भुक्तानी गर्ने प्राबधान पनि सोही सम्झौतामा रहेको,
- ◆ यस समझदारी अनुसार तीन चरणमा निर्माण गर्ने भनिएका सडकहरु दुई चरणमा गर्ने भनिएको,
- ◆ नेपाल सरकारले निर्माणमा लाग्ने सम्पूर्ण निर्माण सामग्रीहरुको कर, रोयल्टी, स्थानीय करहरु र अन्य कुनै पनि करहरु छुट गर्ने प्राबधान समेत समझदारीमा रहेको पाइएको ।

हुलाकी राजमार्गको विद्यमान अवस्था:

- ◆ नेपाल सरकार (मन्त्रीस्तर) को मिति २०६९।०२।२४ को निर्णयबाट तोकिएको हुलाकी राजमार्गको रेखांकन अनुसार कुल लम्बाई १७९२.४२ कि. मी. रहेको ,
- ◆ हालसम्ममा ६७.८४ कि. मी. कालोपत्रे अवस्थामा र बाँकी सडक खण्ड ग्राभेल र माटे स्तरमा रहेको,
- ◆ हाल २ वटा सडकहरु मा स्तरोन्नति कार्य चालु रहेकोमा (लम्की टिकापुर र धनगढी सती सडक) ६७.८४ कि. मी. सडक कालोपत्रेमा स्तरोन्नति भई सकेको, प्रथम चरणका बाँकी अन्य सडकहरुको ठेक्का Terminate भइसकेकोले पुनः टेण्डर प्रक्रियामा रहेको साथै Utility Relocation र जग्गाअधिग्रहण कार्य जारी रहेको ।

पुल निर्माण:

भारत सरकारसँगको समझदारी अनुसार भारत सरकारले निर्माण गर्ने सबै सडकहरुमा पर्ने सबै पुलहरुको निर्माण नेपाल सरकारले आफ्नो श्रोतबाट गर्नुपर्ने प्राबधान अनुसार प्रथम चरणका सडकहरुमा आवश्यक पुलहरु र केही दोश्रो चरणमा परेका केही ठूला पुलहरुको निर्माण थालनी गरिसकिएको छ । यस आयोजना अन्तर्गतका सडकहरुमा साना ठूला गरी करीब १५० भन्दा बढी पुलहरुको आवश्यकता पर्ने देखिएको छ ।

हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गतका पुलहरुको समीक्षा:

	प्रथम चरणका पुलहरु	दोस्रो चरणका पुलहरु	जम्मा
कुल जम्मा पुलहरुको संख्या	65	84	149
आ व २०७१ ७२ सम्ममा सम्पन्न पुलहरुको संख्या	36	9	45
निर्माणाधिन पुलहरुको संख्या	26	32	58

चालु आ व मा टेण्डर गरिने पुलको संख्या	3	15	18
बांकी पुलहरूको संख्या	-	28	28

प्रथम चरण अन्तर्गत बांकी रहेका सडकहरू:

सि नं.	सडकको नाम	अनुमानित लम्बाई
१	विरगंज ठोरी सडक,पर्सा	५९ कि मि
२	सती भजनी धनगढी सडक (बसन्ता जंगल सेक्सन),कैलाली	१६ कि मि
३	तामागढी सिमरौनगढ सडक,बारा	३९.३१ कि मि
४	कानेपोखरी रंगेली सडक,मोरङ	२५.३७ कि मि
५	कल्याणपुर बर्साइन सुर्वणपटी सडक,सप्तरी	१७.२९ कि मि
६	लमही कोइलाबास सडक, दाङ	३४ कि मि
७	जलेश्वर हर्दी सडक, महोत्तरी	२७.२० कि मि
८	माइस्थान गौशालाबजार शम्सी सडक, महोत्तरी	२६.९० कि मि
	कुल जम्मा	२४५.०७ कि मि

ठेक्का प्रक्रिया भएका सडकहरू:

सि नं.	सडकको नाम	अनुमानित लम्बाई
१	जनकपुर—भिठ्ठामोड सडक	१८.७५ कि.मि
२	नवलपुर-मलंगवा सडक	२६.५९ कि.मि
३	जितपुर—तौलिहवा सडक	२०.८० कि.मि
४	भुरीगाउँ—गुलरीया —मुर्तिया सडक	३६ कि.मि

५	नेपालगंज—बघौडा सडक	४४ कि.मि
६	चारआली—केचना सडक	४० कि.मि
७	जनकपुर (कदमचोक)— कपटौल— तिनकौरिया सडक	२१ कि.मि
८	जनकपुर—यदुकोहा सडक	१७ कि.मि
९	मानमत (म.रा.मा)- कलैया -मटीअर्वा सडक	२७ कि.मि
१०	बिरेन्द्रवजार-यदुकोहा-महिनापुर सडक	३२.३५ कि.मि
११	नयाँरोड (बरहवा)-मधुवनी सडक	४० .३१ कि.मि
१२	वरियारपुर पर्तेवा अरुवा सडक, बारा, रौटहट	१५.९८ कि मि
१३	भद्रपुर राजगढ सडक, भगापा	२० कि मि
	कुल जम्मा	३६०.२८ कि मि

समस्या तथा चुनौतिहरू :

नेपालका तराई तथा मधेशमा ऐतिहासिक कालदेखि प्रचलित रहेको हुलाकी राजमार्गलाई समायानुकूल र परिवर्तित समयको माग अनुसार विकसित गरी आवागमन सहज बनाउन जनस्तरबाट माग हुँदै आएको छ तर पनि त्यसतर्फ राज्यस्तरबाट देखिएको उदासिनताका कारण मधेशको जनजीवन लामो समयदेखि यातायात असुविधा, गरिबी, अशिक्षा र अस्वस्थकर वातावरणयुक्त रहेको साथै यस कार्यले सरकारप्रति स्थानीय जनताको दृष्टिकोणमा समेत गम्भीर प्रभाव पारेको सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ ।

- ♦ प्रथम चरणका सडकहरू अन्तर्गत प्याकेज १ बाहेकका ठेक्काहरू Terminate भइसकेकोले भारत सरकारबाट सोधभर्ना हुने गरी बाँकी सडकहरूको टेण्डर भई सम्भौता गर्ने चरणमा रहेको । तर प्रथम चरणको स्तरोन्नतीका लागि कुल १३ अर्ब ६८ करोड आवश्यक रहेकोमा ने. रु. ८ अर्बको मात्र MOU 2016 मा समझदारी भएकोले अपुग रकमको वजेट सुनिश्चिता नभएको ।

- ◆ दोश्रो चरणका सडकहरु सम्बन्धमा MOU 2016 मा समावेश नभएकोले उक्त सडकहरु स्तरोन्नतीका लागि बजेटको अन्यौलता कायमै रहेको ।
- ◆ MOU 2016 को article 1.4 अनुसार निर्माण व्यवसायीलाई टेण्डर award गर्नु अघि Right of way (१५ मिटर सडकको centreline दुबै साइडमा) कम्तिमा ९० प्रतिशत जग्गा अधिग्रहण गरिसकेको हुनुपर्ने भनी उल्लेख भएको छ । लगत कट्टा/लालपुर्जा प्राप्त गर्न नापी र मालपोत कार्यालयहरुबाट यथोचित सहयोग प्राप्त नभएको । लगत कट्टा गर्नका लागि अमिन तथा अन्य जनशक्तिको अभाव रहेको । उक्त जनशक्तिको आवश्यकता पूर्तिको लागि मन्त्रालय स्तरबाट भूमी सुधार मन्त्रालयमा पत्राचार समेत भइसकेको तर हालसम्म जनशक्ति व्यवस्थापन हुन सकेको ।
- ◆ राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा बन्धु जन्तु संरक्षण (चौथो संशोधन, २०४९) ऐन, २०२९ को दफा ५ र वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ को दफा १० अनुसार पनि निकुञ्जभित्र स्वीकृति बेगर बातावरणीय प्रभाव अध्ययन गर्न समेत कठिनाई देखिएको । वीरगंज ठोरी हुलाकी सडकको कि.मि. ३३+००० देखि कि. मी. ५२+००० सम्म मध्यवर्ति क्षेत्रमा परेकोले सो क्षेत्रमा पर्ने सडक तथा पुल निर्माण कार्य रोकिएको अवस्था रहेको ।
- ◆ राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा बन्धु जन्तु संरक्षण विभाग को मिति २०७२।०२।२६ को पत्रानुसार विरगञ्ज ठोरी सडक सुदृढीकरण र सो मा पर्ने पुलहरुको निर्माण कार्य गर्न अनुमति दिन नसक्ने व्यहोरा उल्लेख भएको ।
- ◆ Utility Relocation गर्नका लागि विभिन्न सरकारी निकायबाट ठेक्का गरिएको तर समयमा काम सम्पन्न नभएको ।
- ◆ ढुङ्गा, गिट्टी, बालुवा जस्ता निर्माण सामग्रीहरु स्थानीय निकाय र वन कार्यालयको नियन्त्रणमा रहने भएकोले सो को पर्याप्त उपलब्धतामा कठिनाई भई निर्माण कार्यमा समस्या रहेको ।

विकास समितिले हुलाकी राजमार्गको निर्माण तथा स्तरोन्नतिका सम्बन्धमा खेलेको भूमिका:

यस समितिले विभिन्न मितिमा देशको राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु समयमा नै सम्पन्न गर्ने र यस्तो आयोजनाहरुमा भएको कठिनाई तथा समस्याको निराकरण गर्ने सम्बन्धमा छलफल गर्न प्रधानमन्त्रीको समुपस्थितिमा समेत बैठक बसी सरकारलाई आवश्यक निर्देशन तथा सुझाव दिएको थियो । समितिले खास गरी हुलाकी राजमार्गको विकास र विस्तारका सम्बन्धमा मिति २०७१।०८।२१ र मिति २०७२।१२।१५ मा बैठक बसी हुलाकी राजमार्ग स्थलहरुमा ठाउँ ठाउँमा Right of Way अनुसार Site Clearance का स्थानीय विवाद लगायतका समस्याहरु मुआब्जा, क्षतिपूर्ति, वन क्षेत्र, राष्ट्रिय निकुञ्ज समेतका विवादहरुले निर्माण कार्यमा अवरोध सिर्जना भएको अवस्था समेत रहेकोले अन्तर मन्त्रालयगत समन्वय मिलाई सवै

योजना स्थलका विवादहरु सुल्झाउन सम्बन्धित सबै निकायका जिल्लास्थित निकायहरुबाट आवश्यक सहयोग तदारुकताकासाथ प्राप्त गर्न केन्द्रीय सहजीकरण समन्वय समिति बनाई कार्य प्रारम्भ गर्न निर्देश गरेको थियो ।

हुलाकी राजमार्गको प्रथम चरण अन्तरगत निर्माण सम्पन्न हुन बाँकी रहेका सडकहरुको निर्माण कार्य समयमा नै सम्पन्न गर्नका लागि १३ अर्ब रुपैया लाग्ने DPR बाट देखिन आएको र भारत सरकारले प्रधानमन्त्रीज्यूको भारत भ्रमणमा स्वीकारेको MOU २०१६ अनुसार रु ८ अर्ब मात्र अनुदान सहयोग प्रदान गर्ने प्रतिबद्धता भएको हुँदा र यो सडक राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा समावेश भएको आयोजना भएको हुँदा बाँकी अपुग रु ५ अर्ब बजेट सुनिश्चित गर्न नेपाल सरकारलाई निर्देशन गरेको थियो । बाँकी दोश्रो चरण अन्तरगतका ११५२ कि.मि. सडकको MOU २०१६ मा समावेश नभएको हुँदा यी सडकहरुको समेत स्तरोन्नतिका लागि आवश्यक बजेटको सुनिश्चितताका लागि समेत सरकारलाई निर्देशन दिएको थियो ।

समितिको स्थलगत रिपोर्ट :

स्थलगत अवलोकनका क्रममा समितिका सभापतिको संयोजकत्वमा माननीय सदस्यहरु सहित टोलीले वैशाख ५ गते भ्वापा जिल्लाको भद्रपुर जिविसमा अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गर्‍यो । जसमा त्यस क्षेत्रका सांसदज्यूहरु, राजनीतिक दलका प्रतिनिधि, हुलाकी राजमार्ग आयोजनाका प्रमुख, कार्यालय प्रमुख, बुद्धिजीवि, नागरिक समाज लगायत स्थानीय बासिन्दाहरुको समेत उपस्थिति रहेको थियो । भ्वापाको सन्दर्भमा हुलाकी राजमार्गमा देखिएका समस्याहरु :

- हुलाकी राजमार्ग अहिलेसम्म अलपत्र अवस्थामा रहेको स्थानीय जनगुनासो व्यापक रुपमा रहेको,
- अघिल्लो आर्थिक वर्षमा सम्पन्न गर्नु पर्ने कार्य अहिले सम्म पनि अगाडि बढ्न नसकेको,
- चारआली-केचना सडक निर्माण हुनुको सट्टा धुलो उडेर स्थानीय बासिन्दाको जनजीवन प्रभावित भएको,
- भ्वापा जिल्लाको कतिपय स्थानमा हुलाकी राजमार्गको रेखांकन समेत स्पष्ट नभएकोले सोके चाँडोभन्दा चाडो यकिन गरी चाडोभन्दा चाडो कार्य अगाडि बढाउन स्थानीय बासिन्दाको माग रहेको,
- मेची पुलको निर्माणकार्य यथाशिघ्र गर्नुपर्ने, ठेकेदारबाट निर्माण कार्यमा भएको ढिलाइका सम्बन्धमा छानविन हुनु पर्ने, तथा चारआली-केचना सडकको निर्माण भारतको मुख नताकी नेपाल सरकारले नै समयमा सम्पन्न गर्नु पर्ने स्थानीय बासिन्दाको माग रहेको थियो ।

त्यसपछि भ्रमण टोलीले मेची पुलको स्थलगत अवलोकन गर्‍यो । त्यहाँबाट भद्रपुरको भापा चोक रङ्गेडाँडा हुँदै देवनिया पुलको निरीक्षण गर्‍यो । त्यहाँबाट हुलाकी सडक हुँदै जलथल बोडावारी चारकोशे भाडीको किनारै किनार हुँदै राजगढ पुग्यो । राजगढमा छोटो समयको अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गरी त्यहाँबाट हुलाकी सडक हुँदै विरिङ्ग पुलको निरीक्षण गर्‍यो । त्यहाँबाट पन्तपाँडा हुँदै भापाको ऐतिहासिक सदरमुकाम पुमरखोदको भापा बजार हुँदै सानुमाई कन्काई पुलको अवलोकन गर्‍यो । कन्काई पुल निर्माणको समयावधि समाप्त भए पनि अहिलेसम्म जम्मा तीनवटा पिलरमात्र निर्माण भएको सम्बन्धमा त्यस कार्यमा खटिएका इन्जिनियर, चौकिदार तथा स्थानीय बसिन्दासँग भ्रमणदलका माननीय सदस्यहरुले चासो राख्नु भएको थियो ।

यसैगरी वैशाख ६ गते विराटनगरबाट हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गत पर्ने केशलिया-चिमडी-हरिनगरा-लौकही-कोशीव्यारेज-भारदह हुँदै सप्तरीको राजविराजमा अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गरियो । सप्तरीमा हुलाकी राजमार्गलाई सप्तरी-सिरहा मार्गको रूपमा पनि चिनिने गरेको पाइयो । त्यहाँका स्थानीय बासिले राजविराज-कनौली सडकलाई पनि हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गत राख्न ध्यानाकर्षण गरेका थिए । किनकि यसबाट भारतको सीमाना जोड्न सकिने र सप्तरीबासीका लागि ठूलो उपलब्धी हुने उनिहरुको विश्वास थियो । सम्झौता सम्पन्न भए पनि निर्माणकार्य सम्पन्न हुने अवधि थाहा नभएको जनगुनासो रहेको पाइयो । भ्रमण टोली त्यहाँबाट जनकपुरको लागि प्रस्थान गर्‍यो । सोही क्रममा धनुषाको महेन्द्रनगर स्थित शान्तिपुरमा औरही पुलको निर्माण कार्यमा भएको ढिलाईका सम्बन्धमा स्थानीय बासीसँग छलफल गरी निर्माण कार्यका लागि डन्डी लगायत आवश्यक सामग्रीको सुलभता हुने विश्वास दिलाई निर्माण कार्य समयमा नै सम्पन्न गर्नु पर्ने सुझाव दियो । त्यहाँबाट जनकपुर-जलेश्वर-भिठ्ठामोड सडकको समेत आवश्यक अवलोकन गर्ने कार्य सम्पन्न गर्‍यो ।

वैशाख ७ गते विहान जनकपुरमा अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गर्‍यो । त्यहाँका स्थानीय बासिन्दाले मधेशको विकासमा काठमाडौं (केन्द्र) को राम्रो दृष्टिकोण नभएको आरोप समेत लगाएका थिए ।

- विकासको काम पारदर्शी हुनु पर्ने,
- निर्माणकार्यको जानकारी आम जनतालाई हुनु पर्ने,
- आयोजनामा एक अर्कालाई दोषारोपण गर्ने कार्यको अन्त्य हुनु पर्ने ,
- तराईको आर्थिक अवस्था सुदृढ गर्न हुलाकी राजमार्ग छिटो भन्दा छिटो सम्पन्न हुनु पर्ने स्थानीय बासिको माग रहेको थियो ।

सुझाव :

- ◆ हुलाकी सडक अन्तर्गत पर्ने बाँकी रहेका सडकहरुको Detail Engineering Survey, Design गरी Detail Project report (DPR) तयार गर्नेतर्फ आवश्यक प्रक्रिया अगाडि बढाउनु पर्ने,

- ♦ हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गतका सडकहरु व्यवस्थित नभएका कारण आवागमनमा कठिनाई व्यहोर्नु परिरहेको छ । यसको मर्मत सुधारका लागि आवश्यक बजेट व्यवस्थापन गर्नु जरुरी देखिएको,
- ♦ समयमा योजना सम्पन्न गर्नको लागि अर्थ मन्त्रालय, वन मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय तथा अन्य सम्बन्धित मन्त्रालयसँग आवश्यक समन्वय गरी निर्माणकार्यमा देखिएका समस्या समाधानका लागि समन्वय हुनु जरुरी देखिएको,
- ♦ कन्काई नदीमा निर्माणाधिन ७२३ मि. लामो पुल ठेकेदारले काम विचैमा छाडेको हुनाले विगत १ वर्षदेखि निर्माणकार्य ठप्प रहेको छ । त्यहाँ कार्यरत चौकिदारले समेत केही समयदेखि पारिश्रमिक नपाएको तथा कतिपय सामाग्रीहरुको भुक्तानी समेत नभएको हुँदा उक्त ठेकेदारलाई तुरुन्त कानुन अनुसार कारवाही गरी तत्काल निर्माणकार्यको थालनी गर्नु पर्ने,
- ♦ हुलाकी राजमार्गले दक्षिण तराईका अधिकांश जनतालाई यसमार्गबाट आवतजावत गर्न तथा वैदेशिक व्यापार प्रवर्द्धन गर्न एवं यस अन्तर्गतका साहायक मार्गहरुबाट नेपालको तराई-पाहाडबिच आवत जावत वृद्धि भई देशको सन्तुलित विकास भई राष्ट्रिय एकताको सम्बर्द्धन गर्न महत्वपूर्ण हुने,
- ♦ निर्माण सामाग्रीको सहज उपलब्धताको लागि नेपाल सरकारबाट सुनिश्चितता हुनुपर्ने ।

निष्कर्ष :

समृद्ध राष्ट्रको प्रमुख आधार त्यस देशमा विस्तार भएको व्यवस्थित सडक सञ्जाल नै हो । देशकै पुरानो र मधेशको 'लाइफ लाइन' को रूपमा रहेको हुलाकी सडक निर्माणमा भएको ढिलाईबाट राज्यको विकास प्रतिको वेवास्ता पूर्ण रूपमा झल्किएको देखिन्छ । हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गत पर्ने पूर्वदेखि पश्चिमसम्मको सडक ९७५ कि.मि. रहेको छ भने पूर्व पश्चिम राजमार्गबाट मधेशको सदरमुकामसम्म जोड्ने करिव ३२ वटा सडकहरु ८१७ कि.मि. गरी जम्मा १७९२ कि.मि. रहेको छ ।

हुलाकी सडकलाई विभिन्न प्याकेज बनाई एकै चरणमा राखेर कार्य सम्पन्न गर्न सकिने देखिन्छ । पहिलो चरणमा बनाउने भनिएको ६०७ कि.मि. सडक भारत सरकारले निर्माण गर्ने भनेकोमा ६७ कि.मि. सडक निर्माण भई सकेको छ । यसको निर्माण सम्पन्न गर्न १३ अर्ब रुपैया लाग्ने DPR बाट देखिन आएको भए तापनि भारत सरकारले ८ अर्ब मात्र अनुदान सहयोग प्रदान गर्ने भएको हुँदा नेपाल सरकारले ५ अर्ब बजेट सुनिश्चित गरी निर्माण कार्यलाई अगाडि बढाउनु पर्ने देखिन्छ । दोस्रो चरणमा बाँकी रहेको ११५२ कि.मि. सडकहरुको निर्माणका लागि नेपाल सरकारले नै DPR तयार गरी आफ्नै स्रोतबाट कार्य सम्पन्न गर्नु पर्नेछ । यसका लागि यसै आर्थिक वर्षमा आवश्यक रकम छुट्याएर तीन वर्षभित्र सम्पन्न गर्ने गरी काम अगाडि बडाउनु पर्दछ । सडक आयोजना अन्तर्गत पर्ने केही पुलहरु निर्माण सम्पन्न भइसकेको

छ, भने बाँकी रहेका पुलहरुमा टेन्डर भइसकेको, निर्माण कार्य पूरा नभई समय सिद्धिएको, ठेकेदारले कामलाई तिब्रता नदिई विभिन्न बहाना बनाई छोडेको जस्ता समस्या देखिएका छन् ।

राजमार्गका सम्बन्धमा करिब २० देखि २५ कि.मि. सम्मको सडक खण्डलाई विभिन्न प्याकेजमा विभाजन गरी निर्माण गर्नु उपयुक्त देखिन्छ । अझै पनि कतिपय ठाउँमा सडकको Alignment परिवर्तन भएको, Right of Way Clear नभएको, मुआब्जा वितरणमा समस्या रहेको देखिएको छ । निर्माणकार्य द्रुत गतिमा सञ्चालन नहुनुमा नाकावन्दीको प्रभावका कारण कच्चा पदार्थ, इन्धन लगायत अत्यावश्यक वस्तु सर्वसुलभ रूपमा प्राप्त गर्न कठिनाई रहेको देखिन्छ । यसैगरी ठेकेदारको लापरवाही तथा निर्माण व्यवसायको प्रभावकारिता कमजोर रहेको कारण पनि समस्या भएको देखिन्छ ।

यसको निराकरणका लागि सबै भन्दा पहिले राजमार्गको Alignment र Right of Way Clear गर्नु पर्ने हुन्छ । यसको लागि सम्बन्धित मन्त्रालयसँग समन्वय गरी प्रक्रिया अगाडि बडाउनु आवश्यक रहेको छ । यसैगरी मुआब्जा वितरणमा भएको समस्या छिटो भन्दा छिटो सुल्झाउन स्थानीय जिल्ला प्रशासन कार्यालय मार्फत काम अगाडि बडाउनु पर्ने देखिन्छ । ठेकेदार तथा निर्माण व्यवसायीको प्रभावकारीतामा वृद्धि गरी निर्माण कार्यसँग सम्बन्धित अत्यावस्यकीय निर्माण सामग्री र वस्तुहरुको सहज उपलब्धता सुनिश्चित गरिनु पर्दछ ।

तराईका जिल्लाका अधिकांश सदरमुकाम जोडेर ग्रामीण भेग हुँदै जाने हुलाकी सडक निर्माण सम्पन्न हुँदा मधेसको जीवनस्तरमा सुधार हुने प्रायः निश्चित देखिन्छ । विकास पाउनु नागरिकको अधिकार हो । यसलाई चरितार्थ गर्न हुलाकी राजमार्गको निर्माण गरी विकास प्रक्रियालाई द्रुत रूपमा अगाडि बडाउनु आजको मुख्य आवश्यकता रहेको छ ।



अनुसूची

भापा जिल्लामा भएको अन्तरक्रिया कार्यक्रम



मेचीपुलको स्थलगत अवलोकनका क्रममा



सप्तरीको राजविराजमा भएको अन्तरक्रिया कार्यक्रम



धनुषाको महेन्द्रनगर स्थित शान्तिपुरमा औरही पुलको निरीक्षणका क्रममा



जनकपुरमा भएको अन्तरक्रिया कार्यक्रम



व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

हुलाकी राजमार्ग स्थलगत अध्ययन अवलोकन भ्रमण

प्रतिवेदन - २०७३

(२०७३ जेठ १० देखि १२ गतेसम्म)

पृष्ठभूमि :

हुलाकी राजमार्ग राणा प्रधानमन्त्री पद्म शम्शेरको पालामा नै सुरु भएकोले पदम रोड पनि भनिन्छ । राणाकालीन समयदेखि नै चिठीपत्र आदान प्रदान गर्न मधेशका वस्ती हुँदै पूर्व मेचीदेखि पश्चिम महाकालीसम्म हुलाकी हिड्न भनेर निर्माण गरिएको सडक हुलाकी राजमार्गको रूपमा परिचित छ । पूर्वपश्चिम राजमार्गदेखि ३०-४० कि.मि. दक्षिणसम्म फैलिएको यो राजमार्ग निर्माणले मुख्यतया तराई क्षेत्रका वासिन्दाहरुको यातायात सर्वसुलभ बनाउने र त्यस मार्फत शिक्षा, स्वास्थ्यमा जनताको पहुँच पुऱ्याई कृषि, व्यापार, उद्योग र पर्यटनको विकास लगायतका क्रियाकलापमा बृद्धि भई यस क्षेत्रका जनताको जीवनस्तर उकास्न महत्वपूर्ण टेवा दिई समग्र देशको आर्थिक विकास गर्न भरपर्दो भूमिका खेल्ने देखिन्छ । यो राजमार्ग लामो समय सम्म निर्माण नहुँदा तराई मधेशका जनताले अनेकन समस्या भैल्लु परेको छ । पूर्व मेचीदेखि पश्चिम महाकालीसम्म पूर्व-पश्चिम राजमार्गको समानान्तर सीमा क्षेत्रको नजिकबाट तराईका सबै २० वटा जिल्ला भएर जाने हुलाकी राजमार्गको लम्बाई करिब १७९२ कि.मि. रहेको छ । पूर्व-पश्चिम राजमार्गबाट तराईको सदरमुकाम जोड्ने र अन्य सहायक मार्गहरु पनि हुलाकी मार्ग अन्तर्गत नै पर्दछन् । यस राजमार्ग सम्पन्न नहुँदा तराई मधेशका जनताहरुले आफूहरुलाई विकासमा पछाडि पारी भेदभाव गरेको भन्ने व्यापक जनगुनासो बढेको हुँदा सन्तुलित विकास र राष्ट्रिय एकताको लागि पनि उक्त मार्गको निर्माण हुनु अपरिहार्य छ ।

हुलाकी राजमार्गको निर्माण कार्यमा भारत सरकारले सहयोग गर्ने भनी भारतीय प्रधानमन्त्री चन्द्रशेखरले २०४७ सालमा नेपाल भ्रमणकै क्रममा प्रतिवद्धता व्यक्त गरेका थिए । त्यसको २५ वर्ष वितिसक्दा पनि निर्माण कार्य द्विदेशीय सम्झौताको जालोमा घेरिएर अगाडि बढ्न सकेको छैन । भारतीय सहयोगको सैद्धान्तिक सहमति चाँही २०६१ सालमा भएको पाइन्छ । सरकारले आफ्नै स्रोत साधनबाट निर्माणकार्य नथालेर भारतको मुख ताक्नुले पनि सडक निर्माणमा एक पछि अर्को समस्या थपिँदै गई यसले प्रभावकारीरूपमा गति लिन नसकेको देखिन्छ । सबैभन्दा पुरानो राजमार्गको रूपमा रहेको हुलाकी राजमार्गको निर्माण कार्यमा नेपाल सरकार तथा भारत सरकारको चासो र चिन्ता उत्तिकै रहेको देखिए तापनि विविध कारणबाट निर्माण कार्य सहज रूपमा अगाडि बढ्न नसक्दा राजमार्ग अलपत्र अवस्थामा रहेको जनगुनासो बढेपछि विकास समितिले विशेष चासोका साथ तराईको विकासको मेरुदण्डको रूपमा रहेको हुलाकी राजमार्गको सम्बन्धमा छलफल अगाडि बढाएको हो ।

समितिको स्थलगत भ्रमण कार्यक्रम :

व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिले देशको राष्ट्रिय गौरवको आयोजना हुलाकी राजमार्ग निर्माणमा रहेका समस्याहरुको निराकरण गरी समयमै कार्य सम्पन्न गर्ने सम्बन्धमा समितिको गठनपश्चात् मिति २०७१/०८/२१ मा आयोजनासँग सम्बन्धित सबै पक्षहरुलाई समितिमा आमन्त्रण गरी आयोजनाको विद्यमान अवस्थाको सम्बन्धमा छलफल भएको थियो । यसै क्रममा समितिले सम्बन्धित निकायहरूसँग व्यापक छलफल गरी भारत सरकारसँग भएको सम्झौता अनुसार निर्माण कार्यको जिम्मा लिने Contractor बाट निर्माण कार्य सम्पन्न नभएको हुँदा उक्त करार रद्द गर्न लगाई नयाँ सम्झौता अनुसार निर्माण प्रक्रिया अगाडि बढाउन गरेको पहल तथा निर्देशन अनुसार कार्य भएको थियो । पहिलो चरणमा

ठेक्का लिएका भारतीय निर्माण कम्पनीले नेपालमा निर्माण सामग्रीहरू समयमा उपलब्ध हुन नसकेको, मुआब्जा, Right of way : वन जङ्गल, विद्युत पोल, वातावरण सम्बन्धी समस्या, सम्बन्धित सरकारी निकायहरूसँग आवश्यक समन्वय गर्ने कार्य नभएको, स्थानीयहरूको बाधा अवरोध रहेको इत्यादि कारण जनाई निर्माण कार्य हुन नसकेको जनाएको थियो । उक्त समस्या पुनः दोहोरिन नदिन समितिले मिति २०७२/१२/१५ मा बैठक बसी हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गतका विभिन्न ठाउँमा Right of Way अनुसार Site Clearance का स्थानीय विवाद लगायतका समस्याहरू मुआब्जा, क्षतिपूर्ति, वन क्षेत्र, राष्ट्रिय निकुञ्ज समेतका विवादहरूले निर्माण कार्यमा अवरोध सिर्जना भएको अवस्था समेत रहेकोले अन्तर मन्त्रालयगत समन्वय मिलाई सबै योजना स्थलका विवादहरू सुल्झाउन सम्बन्धित सबै निकायका जिल्लास्थित निकायहरूबाट आवश्यक सहयोग तदारुकताकासाथ प्राप्त गर्न केन्द्रीय सहजीकरण समन्वय समिति बनाई कार्य प्रारम्भ गर्न निर्देश गरेको थियो । राजमार्गको निर्माणको तत्कालिन अवस्थाको सम्बन्धमा विस्तृत जानकारी लिने सम्बन्धमा समितिले मिति २०७२ वैशाख १३ देखि १६ गतेसम्म पूर्व भापादेखि मध्य तराईको विरगञ्जसम्म निर्माणाधीन हुलाकी सडकको स्थलगत अवलोकन भ्रमण तय भएकोमा मिति २०७२ साल वैशाख १२ गतेको विनाशकारी भूकम्पका कारणबाट भ्रमण कार्यक्रम स्थगित भएको थियो । समितिको मिति २०७२/१२/१५ गते बसेको बैठकले पूर्व मेचीदेखि पश्चिम महाकाली सम्मको हुलाकी सडकको अवलोकन दुई चरणमा गर्ने निर्णय गरी सोही अनुसार प्रथम चरण अन्तर्गत मिति २०७३ वैशाख ५, ६ र ७ गते भापादेखि जनकपुर सम्मको हुलाकी सडकहरूको विद्यमान अवस्था, स्थलगत समस्या तथा चुनौतिहरू निराकरणका सम्बन्धमा आवश्यक सुझाव तथा निर्देशन सहितको प्रतिवेदन सम्माननीय सभामुख समक्ष पेश गरी कार्यान्वयनका लागि नेपाल सरकार लगायत सम्बन्धित निकायमा निर्देशन भइसकेको छ । प्रथम चरण अन्तर्गतकै बाँकी बारा, पर्सा, रौतहट र सर्लाही जिल्लाहरू अन्तर्गत पर्ने हुलाकी सडकखण्ड तथा पुलहरू निर्माणको अवस्था, सडक तथा पुलहरू समयमा सम्पन्न हुन नसक्नुका कारणहरू समेतका विषयहरूको बारेमा सबै जिल्लाहरूका सरोकारवाला निकायहरूसँग अन्तरक्रिया कार्यक्रमका साथै स्थलगत निरीक्षण अवलोकन गर्ने कार्य मिति २०७३ जेठ १०, ११ र १२ गते सम्पन्न गरियो । उक्त भ्रमण कार्यक्रममा हुलाकी राजमार्ग निरीक्षणका साथै समितिको मिति २०७२/०८/१० गतेको निर्णय अनुसार ती जिल्लाहरूको निर्वाचन क्षेत्र पूर्वाधार विकास कार्यक्रम, निर्वाचन क्षेत्र विकास कार्यक्रम र स्थानीय निकायहरूबाट भएका पूर्वाधार विकास कार्यक्रमहरूको अवस्था, कार्यप्रगति, समस्या, जन सरोकारका विषयहरू आदिको बारेमा समेत निरीक्षण गर्ने कार्य सम्पन्न भयो । यस स्थलगत अनुगमन निरीक्षण भ्रमण टोलीमा समितिका देहाय अनुसारका माननीय सदस्य तथा कर्मचारीहरूको सहभागिता रहेको थियो :-

सभापति मा. रविन्द्र अधिकारी -संयोजक

मा. राम अयोध्याप्रसाद यादव-सदस्य

मा. रामकुमार भट्टराई-सदस्य

मा. रामचन्द्र पोखरेल-सदस्य

मा. रञ्जना कुमारी सरकार-सदस्य

मा. राजेश्वरी देवी-सदस्य

शा.अ. शिवदत्त बराल

ना.सु. पिताम्बर रिमाल

यसका साथै उक्त स्थलगत अवलोकन भ्रमणमा सम्बन्धित जिल्लाका व्यवस्थापिका-संसदका माननीय सदस्यहरू, प्रमुख जिल्ला अधिकारी, सुरक्षा निकायका प्रमुखहरू, स्थानीय विकास अधिकारी, हुलाकीराजमार्ग आयोजनाका डिभिजनल ईन्जिनियरहरू, जिल्लास्थित राजनीतिक दलका पदाधिकारीहरू, विभिन्न सरकारी कार्यालयका प्रमुखहरू, बुद्धिजीवी, नागरिक समाजका प्रतिनिधि, स्थानीय सर्वसाधारण नागरिक, पत्रकार लगायत सरोकारवाला पक्षहरूको समेत सहभागिता रहेको थियो ।

निरीक्षण अनुगमन कार्यक्रम :

समितिको सर्लाही, रौतहट, बारा र पर्सा जिल्ला अन्तर्गत पर्ने हुलाकी राजमार्ग र सो अन्तर्गतका पुलहरूको निर्माण, निर्वाचन क्षेत्र पूर्वाधार विकास कार्यक्रम लगायतका विकास निर्माण कार्यक्रमहरूको देहाय अनसार निरीक्षण अनुगमन गरेको थियो :-

सर्लाही जिल्ला - २०७३ जेठ १० गते

समितिको भ्रमण टोली बिहान ९:०० बजे बुद्ध एयरबाट सिमराको लागि प्रस्थान गरी ९:३० बजे सिमराबाट हुलाकी सडक खण्डहरूको निरीक्षण अनुगमन गर्दै सर्लाहीको मंगलवाको लागि प्रस्थान गर्‍यो । विभिन्न स्थानहरूमा राजनीतिक दलका प्रतिनिधि, सरकारी कार्यालयका प्रमुख तथा प्रतिनिधिहरू, नागरिक समाज, बुद्धिजीवी, स्थानीय नागरिक, पत्रकार लगायतका सरोकारवाला सबै पक्षहरूसँग छलफल गरी हुलाकी राजमार्गको विद्यमान अवस्था, निर्माण कार्य, यसबाट स्थानीयबासीहरूलाई परेको वास्तविक समस्या, उक्त सडक निर्माणले त्यस क्षेत्र र समग्र देशलाई पुऱ्याउने लाभ आदिका बारेमा निरीक्षण अनुगमन गर्दै ३:०० बजे सर्लाही पुगी जिल्ला जनस्वास्थ्य कार्यालयमा उल्लिखित सम्पूर्ण पक्षहरूसँग व्यापक अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न गरियो । विशेष गरी सर्लाहीको नवलपुरदेखि सदरमुकाम मंगलवा जाने हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गतको सडकमा पूर्व पश्चिम राजमार्ग जत्तिकै सवारी चाप रहेको तर उक्त सडक हालसम्म पनि कालोपत्रे हुन नसक्दा बाटो धुलाम्मे भई वरिपरिका वासिन्दाहरूको जीवनयापन धुलो, धुवाँ र हिलोको कारणले अति नै दयनीय स्थिति रहेको सन्दर्भमा सो को बारेमा त्यस क्षेत्रका वासिन्दाहरूसँग जानकारी लिनका लागि समितिले नवलपुर र हरिपुरमा अन्तरक्रिया कार्यक्रम आयोजना गर्दा समितिलाई अवगत गराइएको तथ्य ज्यादै मार्मिक थियो । सो अन्तरक्रिया कार्यक्रम माफत समितिले नवलपुर मंगलवा सडक खण्ड (लम्बाई २९.१९ कि.मि.) को दुरावस्थाका कारण दुर्घटना निम्तिने गरेको, विद्यार्थी लगायत स्थानीय नागरिकलाई दैनिक कार्य गर्ने क्रममा यात्रा गर्दा कठिनाई भएको, वातावरण प्रदुषित हुँदा स्थानीय समुदायको स्वास्थ्यमा समेत नकारात्मक असर परेको पाइयो । समितिको भ्रमण टोली सोही सडक हुँदै मंगलवा पुग्दा यथार्थ अनुभूत भएको थियो । सर्लाही जिल्लामा पर्ने हुलाकी मार्ग अन्तर्गतका सडकहरूमा १) बाँके-संग्रामपुर(२२ कि.मि.), २) बयलवास-त्रिभूवननगर(२४ कि.मि.), ३) नारोड-बरहथवा-मधुवनी सडक(४०.३१) हुन् । समितिले त्यसपछि छिमेकी राष्ट्र भारतको बिहार राज्यको सीमामा निर्माण भएको चार लेनको भव्य सडकको निरीक्षण समेत गरेको थियो । त्यसपछि भ्रमण हुलाकी सडक तथा पुलहरूको निरीक्षण गर्दै रौतहटको चन्द्रनिगाहापुरमा आई सो दिनको भ्रमण सम्पन्न भयो ।

रौतहट र बारा जिल्ला - २०७३ जेठ ११ गते

समितिको भ्रमण टोली बिहान ८:०० बजे हुलाकी मार्गको निरीक्षण गर्दै रौतहटको गौरका लागि प्रस्थान गर्‍यो । यस क्रममा रौतहट जिल्लाको बागमती पुलको अवलोकन गर्‍यो । पुल निर्माणका सम्बन्धमा भएको प्राविधिक त्रुटी, नदीको बहाव परिवर्तन, Re-design गर्नुपर्ने आदि समस्याहरूका बारेमा त्याहाँका स्थानीय नागरिक, जिल्लास्थित कार्यालय प्रमुख तथा पदाधिकारीहरू र प्राविधिकहरूसँग पुल निर्माणमा रहेका समस्या र ठेकेदारबाट निर्माण कार्यमा ढिलाई हुनुका कारणहरू आदिका सम्बन्धमा जानकारी लिने कार्य गर्‍यो । ६२४ मि. लम्बाई रहेको उक्त पुल निर्माणमा भेस्वा एण्ड कम्पनीको ठेक्का रहेको उक्त पुलको उचाई र लम्बाई बढाउनु पर्ने, नदी र पुलको Location नभिलेको जस्ता विषयमा जानकारी लिएको थियो । त्यस क्षेत्रमा रहेको हुलाकी सडकको निरीक्षण गर्दै समितिले ९:३० बजे गौर जिल्ला विकास समितिको कार्यालयमा सर्वपक्षीय भेला गरी अन्तरक्रिया कार्यक्रम आयोजना गर्‍यो । उक्त कार्यक्रममा हुलाकी सडक, निर्वाचन क्षेत्र पूर्वाधार विकास कार्यक्रम र विकास निर्माण सम्बन्धी जिल्लाका स्थानीय समस्याका सम्बन्धमा व्यापक छलफल गरी जानकारी लिने कार्य भयो । अन्तरक्रिया कार्यक्रमका सिलसिलामा हुलाकी

राजमार्ग लगायतका अन्य विकास निर्माणमा राज्यले तराई मधेस क्षेत्रलाई उपेक्षा गरेको भनी केही जनआक्रोस र विरोधहरू पनि देखिए । समितिले विकास सम्बन्धी उठेका उक्त आवाज, विरोध, गुनासा एवं सुभावाहरूलाई राम्रोसँग मनन गर्‍यो र समस्या समाधान गर्न अग्रसरता देखाउने बाचा समेत गर्‍यो । त्यसपछि हुलाकी सडक हुँदै बाराको कलैयाका लागि जाने क्रममा बारा जिल्लाको क्षेत्र नं. १ को कचौरवामा राजनीतिक दल, स्थानीय नागरिक लगायत अन्य सरोकारवाला सबै पक्षहरूसँग अन्तरक्रिया गरी निर्वाचन क्षेत्र विकास कार्यक्रम, हुलाकी सडकको अवस्थाका साथै स्थानीय विकास निर्माणका सम्बन्धमा यथार्थ जानकारी लिने कार्य भयो । सो क्रममा हुलाकी मार्गको बारा जिल्लामा पर्ने अरुवा खोलाको पुल, जमुनी, थलही, टियर लगायतका पुलहरूको अवस्थाका बारेमा जानकारी लिइएको थियो जसमा जमुनी र टियर खोलाको पुलको निर्माण कार्य करिब सम्पन्न हुन थालेको छ भने अरुवा र थलही खोलाको पुलको काम सुरुवात नै नभएको पाइयो । समितिले विभिन्न छलफल र अन्तरक्रिया कार्यक्रममा यो आयोजनामा पर्ने पुलहरूको लागि बजेट अभाव हुन नदिन पहल तथा निर्देशन गर्ने उद्घोष गरेको थियो । हुलाकी सडक हुँदै ३:३० बजे बाराको जिल्ला प्रशासन कार्यालय कलैयामा उल्लेखित सम्पूर्ण पक्षहरूसँग उक्त विषयहरूका सम्बन्धमा अन्तरक्रिया गरी समितिले हुलाकी सडक लगायतका विकास निर्माणका सम्बन्धमा विभिन्न निकायहरूसँग समन्वय गरी निर्माण कार्य तत्काल अगाडि बढाउन आवश्यक रहेको यथार्थता महशुस गर्‍यो । त्यसपछि भ्रमण टोली ६:३० बजे वीरगंजतर्फ प्रस्थान गर्‍यो ।

पर्सा जिल्ला - २०७३ जेठ १२ गते

विहान ८:०० बजे विकास समितिको टोलीले पर्सा जिल्लाका माननीय सदस्यहरू, प्रमुख जिल्ला अधिकारी, सुरक्षा निकायका प्रमुखहरू, स्थानीय विकास अधिकारी लगायत अन्य कार्यालयका प्रमुख तथा प्रतिनिधिहरू, राजनीतिक दलका प्रतिनिधि, नागरिक समाज, विभिन्न संघ संस्थाका प्रतिनिधि, स्थानीय नागरिक, पत्रकार लगायतको उपस्थितिमा जिल्ला विकास समितिको हलमा अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न भयो । यस कार्यक्रममा हुलाकी मार्गको अवस्था, निर्वाचन क्षेत्र विकास कार्यक्रम, उपमहानगरपालिकाको बजेट तथा विकास निर्माणका कार्यक्रम कार्यान्वयनको अवस्थाका सम्बन्धमा स्थानीय नागरिकहरूका साथै सरोकारवाला पक्षहरूसँग छलफल गरी वास्तविक अवस्थाको जानकारी लिने कार्य गर्‍यो । समितिले जिल्लाका विकास निर्माण र सेवा प्रवाहका लागि प्रमुख जिल्ला अधिकारीको समन्वयकारी भूमिका हुनुपर्ने र आयोजनाका कर्मचारीको स्थायीत्व, प्रोत्साहन र दबावरहित काम गर्ने वातावरण हुनुपर्नेमा जोड दिएको थियो । निर्माण व्यवसायीबाट गरिने ढिलासुस्ती, लापरवाहीका साथै राजनीतिक हस्तक्षेपलाई निरुत्साहित गरिनुपर्ने जस्ता विषयहरू पनि छलफलमा व्यक्त भएका थिए । त्यसपछि १:३० बजेदेखि २:३० बजेसम्म वीरगंज उपमहानगरपालिकाको बजेट अभाव, नगरपालिकाका स्थानीय कर्मचारीहरूको बहुवा सम्बन्धी समस्या, बाइपास सडकको निर्माण, उपमहानगरपालिकामा निर्माणाधीन ढलको स्थलगत अवलोकन गरी जानकारी लिने कार्य भयो । २:४५ बजे भ्रमणको सम्पूर्ण कार्यक्रम समापन गरी भ्रमण टोली काठाडौं प्रस्थान गर्‍यो । उक्त निरीक्षण र अन्तरक्रिया कार्यक्रमहरूमा सम्पूर्ण सरोकारवालाहरूबाट व्यक्त भएका समस्या तथा सुभावाहरू तल उल्लेख गरिएको छ ।

हुलाकी राजमार्गको महत्व :

राणा कालदेखि नै परिकल्पना गरिएको पूर्व मेचीदेखि पश्चिम महाकाली सम्म हुलाकी सडकले तराईका वासिन्दाहरूको जीवनस्तरमा आमूल सुधार ल्याउने एक महत्वपूर्ण राष्ट्रिय राजमार्ग हो । यस राजमार्गमा रहेका सहायक मार्गहरूबाट उद्योग, व्यापार, कृषि लगायत समग्र क्षेत्रहरूको विकास गर्न र मधेस र पहाडबीच व्यापारिक, सामाजिक, सांस्कृतिक सम्बन्ध स्थापित गराई राष्ट्रिय एकताको प्रबर्द्धनमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दछ । वर्षौंदेखि यो सडक निर्माण नहुँदा अहिले त्यस क्षेत्रका वासिन्दाहरूले राज्य पक्षले

तराईलाई उपेक्षा गरेको जनगुनासो बढेको छ । यी लगायत देहाय अनुसार महत्वका कारण हुलाकी राजमार्गलाई राष्ट्रिय प्राथमिकतामा राखी हाल देखिएका समस्या समाधान गरी निर्माण कार्य तत्काल अगाडि बढाउन आवश्यक छ :

- ◆ तराईका पूर्व पश्चिम राजमार्गसँग सडक सञ्जाल जोडी मधेशमा आर्थिक वृद्धि, सम्मुन्नति तथा विकास कार्यलाई गति दिन,
- ◆ तराई क्षेत्रको यातायात सर्वसुलभ हुँदा त्यहाँका वासिन्दाहरुको जनजीवनमा शान्ति सुरक्षा बृद्धि भै शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगारीमा वृद्धि हुन गई कृषि, व्यापार, उद्योग र पर्यटनको विकास भई जीवनस्तरमा सुधार ल्याउन,
- ◆ मधेसका ग्रामीण भेग सम्म सडक सञ्जाल विस्तार गरि कृषि उपजको बजारीकरण गर्न सघाउ पुऱ्याई गरिवी निवारणमा सहयोग पुऱ्याउन,
- ◆ सडक सञ्जालको विकासबाट रोजगारीको अवसर श्रृजना गरी जनताको जीवनस्तर उकास्न,
- ◆ समग्र क्षेत्रको विकासलाई गति दिई स्थानीय जनताको जीवनस्तरमा सुधार ल्याउन ।

समस्या तथा चुनौतीहरु :

नेपालका तराई तथा मधेशमा ऐतिहासिक कालदेखि प्रचलित रहेको हुलाकी राजमार्गलाई समायानुकूल र परिवर्तित समयको माग अनुसार विकसित गरी आवागमन सहज बनाउन जनस्तरबाट माग हुँदै आएको भएतापनि त्यसतर्फ राज्यस्तरबाट देखिएको उदासीनताका कारणबाट मधेश तथा त्यस क्षेत्रका वासिन्दाको जनजीवन लामो समयदेखि यातायात असुविधा, गरिवी, अशिक्षा र अस्वस्थकर वातावरणयुक्त रहेको साथै यस कार्यले सरकारप्रति स्थानीय जनताको दृष्टिकोणमा समेत गम्भीर प्रभाव पारेको सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ ।

- ◆ प्रथम चरणका सडकहरु अन्तर्गत प्याकेज १ बाहेकका ठेक्काहरु Terminate भइसकेकोले भारत सरकारबाट सोधभर्ना हुने गरी बाँकी सडकहरुको टेण्डर भई सम्भौता गर्ने चरणमा रहेको । तर प्रथम चरणको स्तरोन्नतीका लागि कुल १३ अर्ब ६८ करोड आवश्यक रहेकोमा ने. रु. ८ अर्बको मात्र भारतसँग MOU 2016 मा समझदारी भएकोले अपुग रकमको वजेट सुनिश्चिता नभएको ।
- ◆ दोश्रो चरणका सडकहरु सम्बन्धमा MOU 2016 मा समावेश नभएकोले उक्त सडकहरु स्तरोन्नतीका लागि वजेटको अन्याूलता कायमै रहेको ।
- ◆ राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा बन्धु जन्तु संरक्षण (चौथो संशोधन, २०४९) ऐन, २०२९ को दफा ५ र वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ को दफा १० अनुसार पनि निकुञ्जभित्र स्वीकृति बेगर वातावरणीय प्रभाव अध्ययन गर्न समेत कठिनाई देखिएको । वीरगंज ठोरी हुलाकी सडकको कि.मि. ३३+००० देखि कि. मी. ५२+००० सम्म मध्यवर्ती क्षेत्रमा परेकोले सो क्षेत्रमा पर्ने सडक तथा पुल निर्माण कार्य रोकिएको अवस्था रहेको ।
- ◆ राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा बन्धु जन्तु संरक्षण विभाग को मिति २०७२।०२।२६ को पत्रानुसार वीरगञ्ज ठोरी सडक सुदृढीकरण र सो मा पर्ने पुलहरुको निर्माण कार्य गर्न अनुमति दिन नसक्ने व्यहोरा उल्लेख भएको ।
- ◆ खानेपानी, विद्युत, टेलिफोन आदि Utility Relocation गर्नका लागि विभिन्न सरकारी निकायबाट ठेक्का गरिएको तर समयमा काम सम्पन्न नभएको ।
- ◆ ढुङ्गा, गिट्टी, बालुवा जस्ता निर्माण सामग्रीहरु स्थानीय निकाय र वन कार्यालयको नियन्त्रणमा रहने भएकोले सो को पर्याप्त उपलब्धतामा कठिनाई भई निर्माण कार्यमा समस्या रहेको ।
- ◆ हुलाकी सडक पहिलो ठेक्काको टर्मिनेशन गरी नयाँ ठेक्का गरे पनि भारत सरकारको तर्फबाट consultant नियुक्ति हुने हुँदा अब पनि सम्भौता अनुसार निर्माण सहज सम्पन्न हुने कुरामा ढुक्क हुन नसकिएको ।

- ◆ बारा पर्सा जिल्ला अन्तर्गत पर्ने हुलाकी सडक खण्ड र खास गरी पुलहरुको निर्माणको जिम्मा लिएका ठेकेदार कम्पनीहरु जस्तै Pappu Construction लगायतका निर्माण व्यवसायीहरुको लापरवाही र गैरजिम्मेवारीका कारण निर्माण कार्यले गति लिन नसकेको अवस्था रहेको छ ।
- ◆ नवलपुर-मंलगवा सडक खण्ड जिल्ला सदरमुकाम जाने सवारी चाप बढी भएको सडक भएता पनि हाल सम्म यस सडकको स्तरोन्नति हुन नसकेको ।
- ◆ हुलाकी सडक निर्माणमा भारत सरकारबाट दिइने रकम भन्दा थप धेरै रकमको आवश्यकता पर्ने हुँदा नेपाल सरकारको तर्फबाट रकम व्यवस्था गरी निर्माण कार्य अगाडि बढाई दोश्रो चरण अन्तर्गतका निर्माण कार्य अगाडि बढाउने चुनौति रहेको छ ।
- ◆ कतिपय ठाउँहरुमा बाटोको Right of Way Clear नभएको, जग्गा विवाद, मुआब्जा र वन तथा वातावरणीय समस्या, स्थानीय अवरोध आदिको समस्या समाधान गरी निर्माण सम्पन्न गराउने चुनौति रहेको ।
- ◆ पुलहरुका सम्बन्धमा कतिपय बाग्मती, अरुवा, कन्काई लगायतका पुलको ठेक्का जिम्मा लिएकोमा सुरुवात मात्र भै हाल निर्माण कार्य नै बन्द भएको हुँदा उक्त कम्पनीलाई कार्य सुचारु गराउन, ठेक्का termination गरी पुन निर्माण कार्यको जिम्मा अर्कै ठेकेदारलाई दिई कार्य सम्पन्न गराउन ।
- ◆ तराई क्षेत्रको स्थानीय बासिन्दाहरु वा उपभोक्ता समितिहरुबाट निर्माण हुने विकास आयोजनाहरु नक्कली तथा कागजी उपभोक्ता समिति बनेका कारणले समयमा नै सम्पन्न नहुने देखिएको हुँदा उपभोक्ता समितिमा विकास निर्माण प्रति ऐक्यबद्धता कायम गराई विकास निर्माण कार्य अगाडि बढाउने चुनौति रहेको छ ।
- ◆ सर्लाही जिल्लाको सदरमुकाम नवलपुरबाट मंलगवा पुग्ने सडक हुलाकी राजमार्गमा रहेको र उक्त सडक तत्काल निर्माण हुनुपर्ने देखिएको हुँदा उक्त सडकको निर्माण कार्य तत्काल अगाडि बढाउने चुनौति रहेको छ ।
- ◆ बाग्मती पुलको प्राविधिक त्रुटि भएको, नदीले बहाव परिवर्तन गरेको हुँदा उक्त पुलको पुनपरीक्षण गरी खोलाको बहाव अनुसार यथास्थानमा परिवर्तन गर्न ।
- ◆ हाल तराइमा देखिएको समस्या राजनीतिकका साथै विकासमा तराई क्षेत्र पछाडी परेको कारण जनताको आक्रोश बढेको हुँदा राष्ट्रिय एकताको लागि तराई मधेश क्षेत्रको सन्तुलित विकास गर्ने र काठमाडौं तराई मधेश fast track र निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल समेतको निर्माण सम्पन्न गराउने चुनौति ।

सुझाव :

- नवलपुर मंलगवा सडक हुलाकी राजमार्गमा समावेश भई निर्माण तथा सुदृढिकरण कार्य तत्काल हुन नसक्दा त्यस सडक वरिपरीका बासिन्दाहरु धुलो र हिलोको कारणबाट घरमा बस्नै नसक्ने र सडकमा यात्रा गर्न पनि नसक्ने अवस्था रहेको छ । त्यसै गरी नवलपुरबाट दैनिक कामका लागि सदरमुकाम जाने सिलसिलामा मंलगवा जाने यात्रुले कष्टकर अवस्थामा यात्रा गर्नु परेको हुँदा उक्त सडक हुलाकी मार्ग अन्तर्गत निर्माण कार्य तत्काल अगाडि बढ्न नसक्ने हो भने हुलाकी राजमार्गबाट भिकी छुट्टै योजनाको रूपमा निर्माण गर्नुपर्दछ ।
- सर्लाही जिल्ला सदरमुकाम अन्तर्गतका सडकहरु कुनै पनि पिच भएको नहुदा त्यहाँको वातावरण अति नै प्रदूषित हुन गई जनजीवनमा नकारात्मक असर परेको छ भने भारतको विहारमा भारत सरकारले सीमा क्षेत्रमा निर्माण गरेको चार लेनको भव्य सडक हाम्रो सीमा सम्म जोडिएको अवस्था रहेको छ । जसले गर्दा त्यस सीमा क्षेत्रमा बस्ने मानिसहरुमा अति नै आत्मग्लानी महशुस हुने गरेको हुदा सर्लाही, वीरगञ्ज जस्ता महत्वपूर्ण तराई जिल्लाका सीमा क्षेत्रका सडक र बजारहरुलाई व्यवस्थित बनाउनेतर्फ नेपाल सरकारबाट योजना बनाई कार्य प्रारम्भ गर्नु पर्दछ ।

- हुलाकी सडक अन्तर्गतका मेची, कन्काई, बाग्मती, अरुवा लगायतका पुलहरूको निर्माणको जिम्मा भेस्वा एण्ड कम्पनीले लिएको, निर्माणकार्य प्रगति नभएको र हाल कार्य सुचारु पनि नभएको हुँदा उक्त निर्माण कार्य तत्काल निरन्तरता दिन नसकिने हो भने उक्त ठेक्का रद्द गरी नयाँ ठेक्का लगाउने कार्य तत्काल आरम्भ गर्नु पर्दछ । त्यसै गरी बाग्मती नदीको पुल निर्माणमा प्राविधिक समस्या समेत देखिएको हुँदा उक्त पुलको पुनः परीक्षण गरी कार्य थालनी गर्नुपर्दछ।
- विभिन्न कारण निर्माण हुन नसकेका पुलहरूका सम्बन्धमा सरोकारवाला पक्षहरूसँग छलफल गरी कार्य अगाडि बढाउन पहल गर्ने तथा गैर जिम्मेवार भई लापरवाही गरी निर्माण कार्य अवरुद्ध पार्ने निर्माण व्यवसायीलाई तत्काल कालोसूचीमा राखी आवश्यक कारवाही गर्नुपर्ने ।
- निर्वाचन क्षेत्र पूर्वाधार विकास कार्यक्रम अन्तर्गतका विकास निर्माण कार्यहरू समितिले अनुगमन गर्दा कतिपय स्थानमा प्रभावकारी हुन नसकेको भनी जनगुनासो समेत रहेको पाइयो । कतिपय निर्वाचन क्षेत्रमा भने कार्य सन्तोषजनक भएको पाइए पनि निर्वाचन क्षेत्र पूर्वाधार विकास कार्यक्रमको सञ्चालन निश्चित मापदण्ड बनाई विकास कार्यक्रम प्राथमिकताका आधारमा छनौट गरी प्रभावकारी रूपमा सञ्चालन गरिनु पर्दछ ।
- हुलाकी राजमार्गमा पर्ने सदरमुकाम सहित अन्य पुराना बजारहरू उजाड र चहलपहल कम हुँदै गएको र सहरीकरणको लागि आवश्यक पुल, पुलेसा, सडक, दुरसञ्चार, ढल, खानेपानी जस्ता पूर्वाधारहरूको अवस्था साह्रै कमजोर हुँदै गएकोले यस्ता विशेष ऐतिहासिक तथा सांस्कृतिक महत्व भएका बजारहरूलाई आधुनिक बजारमा रूपान्तरण गर्नको लागि आवश्यक व्यवस्था गर्ने।
- जिल्लाका विकास निर्माण क्रियाकलाप सञ्चालन, विभिन्न निकायहरूबाट उपभोक्ता समिति जिल्ला विकास समिति र नगरपालिका लगायतबाट विभिन्न किसिमका विकास निर्माण सम्बन्धी कार्यक्रमहरू सञ्चालन हुँदा कामको दोहोरोपना, स्थानीय अवरोध आदिका कारणबाट समयमा नै योजना सम्पन्न हुन नसकेकोले जिल्लास्थित विकास निर्माणका क्रियाकलापको सञ्चालनमा प्रमुख जिल्ला अधिकारीबाट समन्वय र सहजीकरणको भूमिका निर्वाह गरी कार्य अगाडि बढाउनु पर्ने ।
- उपमहानगरपालिका अन्तर्गतका स्थानीय कर्मचारीहरूको वृत्ति विकासको अवसर रोकिदा मनोबल कमजोर हुन गएको छ, त्यसैले स्थानीय निकायका कर्मचारीहरूको वृत्ति विकासका लागि नियमावली संशोधन गरी वृत्ति विकासको मार्ग सुनिश्चित गर्नुपर्दछ ।
- वीरगञ्ज उपमहानगरपालिका नेपालको आर्थिक नगरी हो । यहाँको अधिकांश सडकहरू धुलाम्मे रहेको र विरगञ्जबाट रक्सौल जाने सडक हाल सम्म दुई लेनको मात्र भएको र सीमा क्षेत्रमा आउने ठूला सवारी साधनहरू र उच्च सवारी चापका कारणले बाटो अति जाम हुने गरेको छ । उक्त सडक ६ लेनको बनाउने नेपाल सरकारको निर्णय समेत भएकोमा सडक वरिपरीका घना बस्तीको कारणले उक्त सडक विस्तार गर्ने कार्यको सुरुवात हुन नसकेको हुँदा त्यस स्थानमा वैकल्पिक बाटो निर्माण गरिनु पर्ने वा बाटो फराकिले गर्ने कार्य तत्काल अगाडि बढाउनु पर्ने।
- वीरगञ्ज उपमहानगरपालिकाको विकास निर्माण कामका लागि Matching Fund बाट रकम प्राप्त हुन नसकेको हुँदा उक्त Matching Fund को रकम निकास नभएर विकास निर्माण कार्य हुन सकेको छैन । वीरगञ्जले जति राजस्व सरकारलाई बुझाउछ त्यही अनुपातमा वीरगञ्जले अत्यन्त न्यून अनुदान प्राप्त गर्ने विद्यमान अवस्थाले आर्थिक केन्द्रको रूपमा चिनिएको वीरगञ्जमा पूर्वाधारको विकास हुन नसकी आधुनिक सहरको रूपमा विकसित हुन नसकेको हुँदा वीरगञ्जको विकासका लागि सरकारले आवश्यक बजेट व्यवस्था गर्नुपर्दछ ।

निष्कर्ष :

देशकै पुरानो र मधेशको 'लाइफ लाइन' को रूपमा रहेको हुलाकी सडक निर्माणमा भएको ढिलाईबाट राज्यको विकास प्रतिको वेवास्ता गरेको भन्ने कुरा पूर्ण रूपमा भल्किएको देखिन्छ । यो राजमार्गको निर्माणले तराई क्षेत्रका जनताहरूको जीवनस्तर सुदृढ, आय आर्जन, रोजगारीमा वृद्धि, गरिबी निवारण, आर्थिक विकास लगायत राष्ट्रिय एकताको प्रबर्द्धनमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दछ । अझै पनि कतिपय ठाउँमा सडकको Alignment परिवर्तन भएको, Right of Way Clear नभएको, स्थानीय अवरोध, मुआब्जा

वितरण, जग्गा प्राप्ती, निर्माण सामग्रीको प्राप्ती, वन जंगल तथा अन्य वातावरणीय समस्या, ठेकेदारको लापरवाही जस्ता कारणहरु मुख्य समस्याको रुपमा रहेका छन् ।

व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिले देशको सन्तुलित विकासको लागि राष्ट्रिय गौरव लगायतका सडक सञ्जालको समयमा नै निर्माण सम्पन्न गराउने र निर्माण कार्यको थालनी नै नभएका आयोजनाहरुको पनि तत्काल कार्य अगाडि बढाउन लगाउने उद्देश्यले हुलाकी राजमार्ग, मध्य पहाडी लोकमार्ग, तराई मधेश द्रुतमार्ग आदिको निर्माणमा समितिले बारम्बार पहल गर्‍यो । हुलाकी राजमार्ग आयोजना सञ्चालनमा देखिएका उल्लेखित समस्याहरु समाधानको लागि समितिले विभिन्न निकायहरुलाई आमन्त्रण गरी त्यस्ता समस्या समाधान गर्न पहल गरे अनुसार अधिल्लो ठेक्का तोडी नयाँ ठेक्कालगाउने लगायतका धेरै समस्याहरु समाधान पनि भए ।

देशमा लामो समयदेखिको आन्तरिक द्वन्द्व, सशस्त्र युद्ध, लम्बिदो राजनीतिक संक्रमणको अवस्था र राजनीतिक स्थिरताको अभावमा देशका विकास निर्माण कार्य द्रुत गतिमा अगाडि बढ्न सकेको छैन । त्यसमा पनि मिति २०७२ बैशाख १२ गतेको विनाशकारी भुकम्प, तराई मधेश आन्दोलन र सीमा क्षेत्रमा देखिएको अवरोध आदि कारणबाट देश शीथिल परी विकासमा धेरै नै पछाडि परेको छ । अब विकास निर्माण कार्य गर्न ढिलो भै सकेको छ । हामीले समयमा नै सोचेर स्पष्ट दृष्टिकोण सहित विकास र सम्वृद्धिका लागि अगाडि नबढ्ने हो भने देशले प्राप्त गरेको विविध उपलब्धी नै गुम्न गई हामी ठूलो दुर्घटनामा पर्न सक्ने खतरा हुन सक्दछ । त्यसैले अब तराई क्षेत्रमा देखिएको समस्या राजनीतिक दलहरुले बार्ता कै माध्यमबाट समाधान गरी राष्ट्रिय महत्वका आयोजनाहरुको निर्माण तथा समुन्नत नेपालका लागि दीर्घकालिन सोचकासाथ कार्य अगाडि बढाउनुको विकल्प छैन । अब राज्यका सबै शक्तिहरु: राजनीतिक दल, प्रशासन, उद्योगपति, नागरिक समाज, लगायतका सरोकारवाला सबै समुदायले सकारात्मक सोचका साथ अगाडि बढ्नु नितान्त आवश्यक छ ।



अनुसूची-१

	Road	contract amount	Construction company	Remarks	
1	Thute khola Bridge	Birgunj-Thori Road	69,721,000.00	Amar/Mritsanjibani JV	Construction Stopped by Chitwan National Park
2	Nala 1 Bridge	Birgunj-Thori Road	8,625,031.00	BT/Taudaha Shivram JV	
3	Nala 2 Bridge	Birgunj-Thori Road	12,785,099.00	Pappu/Ranjan JV	
4	Nala 3 Bridge	Birgunj-Thori Road	11,981,158.00	BT/Taudaha Shivram JV	
5	Santitol Bridge	Birgunj-Thori Road	14,600,000.00	Pappu/Mona JV	will complete this year
6	Tilabe Bridge	Birgunj-Thori Road		Pappu Construction	is under design phase
7	Gangol Bridge	Birgunj-Thori Road	16,032,661.00	Bhairab/Dharmendra JV	is under Design review
8	Bakari river protection	Birgunj-Thori Road	2,840,255.00	Banasakti nirman sewa	running
9	Thalahi Bridge	kalaiya-Bagmati Road	24,776,283.00	Taudaha/Ajambar JV	running
10	Tear Bridge	kalaiya-Bagmati Road	64,579,939.00	Pappu/Mona JV	running
11	Jamuni Bridge	kalaiya-Bagmati Road	48,647,600.00	Hirachan/Amar/Akela JV	running
12	Tutahi Bridge	Tamagarhi-Simraungarh Road	16,339,290.00	DS Mona JV	running
13	Nahar Crossing Bridge	Tamagarhi-Simraungarh Road	24,954,264.00	Elite construction	will complete this year
14	Bagmati Bridge		358,909,474.00	Lumbini Builders	is under Design review
15	Tamagarhi-Simraungarh Road Maintenance	Tamagarhi-Simraungarh Road		Sagar nirman sewa	running
16	Birgunj-Thori Road Maintenance			Ankit construction	running
17	Manmat-matiyarba Road Maintenance	Manmat-Matiyarba Road		Kishor Construction	running
18	Bharatpur-Madi-Thori Road Maintenance			Banasakti nirman sewa	running
19	Bariwarpur Paterwa-Aruwa Road construction	kalaiya-Bagmati Road		Raman/Lokbir JV	running, 16 Km

Hulaki Road Section in Rauthat, Bara, Parsa districts				
1	Bagmati-Kalaiya-Birgunj Road			
2	Birgunj-Thori Road	52.9		
3	(Mahendra Rajmarg) Tamagarhi-Simraungarh Road	39.2		
4	(Mahendra Rajmarg) Manmat-Kalaiya-Matiyarba Road	26.7		

Bridges of Sarlahi District

S.N.	Bridges	Contractor	Remarks
1.	Sothikhola bridge		completed
2.	Naharkhola bridge		completed
3.	Harkatwa Dhankaula bridge	Bhairab construction	work stopped due to design problem

हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गतका पुलहरु :

	प्रथम चरणका पुलहरु	दोस्रो चरणका पुलहरु	जम्मा
कुल जम्मा पुलहरुको संख्या	65	84	149
आ व २०७१ ७२ सम्ममा सम्पन्न पुलहरुको संख्या	36	9	45
निर्माणाधिन पुलहरुको संख्या	26	32	58
चालु आ व मा टेण्डर गरिने पुलको संख्या	3	15	18
बांकी पुलहरुको संख्या	-	28	28

अनुसूची-२



रौतहट र सर्लाही जिल्लालाई जोड्ने बाग्मती पुलको स्थलगत निरीक्षण गर्ने क्रममा विकास समिति



बारा जिल्लाको निर्वाचन क्षेत्र नं. १ को कचौरवामा सञ्चालित अन्तरक्रिया कार्यक्रम



हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गत पर्ने निर्माणाधीन बाग्मती पुल, रौतहट ।



विरगंज जिल्ला विकास समितिमा सञ्चालित अन्तरक्रिया कार्यक्रम ।



सर्लाहीको हरिपुरमा स्थानीय नागरिकहरूसँगको छलफल तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम



सर्लाही जिल्लाको मंलगवामा सञ्चालित अन्तरक्रिया कार्यक्रम



सर्लाहीको नवलपुरबाट सदरमुकाम मंलगवा जाने हुलाकी राजमार्ग अन्तरगत पर्ने सडक

व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

कर्णाली करिडोर र जाजरकोट डोल्पा (दुनै) सडक खण्डको

स्थलगत अवलोकन भ्रमण, प्रतिवेदन - २०७३

(२०७३ जेठ २३ र २४ गते)

पृष्ठभूमि :

नेपालको क्षेत्रीय वर्गीकरण अनुसार मध्यपश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्रमा पर्ने कर्णाली अञ्चल पाँच जिल्लाहरूमा विभाजित रहेको छ । मुलुकको कूल भूभाग मध्ये १४.५ प्रतिशत भूभाग ओगटेको सबैभन्दा ठूलो अञ्चल कर्णालीमा देशको २ प्रतिशत भन्दा कम जनसंख्या बसोबास गर्दछन् । जैविक विविधता र पर्यटन विकासको प्रचुर सम्भावना भएको कर्णालीका हुम्ला र डोल्पाका दुई जिल्ला सदरमुकामहरू अहिलेसम्म पनि सडक सञ्जालले नजोडिनु विडम्बना नै मान्नु पर्छ । कर्णाली राजमार्गको सम्भाव्यता सम्बन्धमा २०४२ सालमा तत्कालीन निर्माण तथा यातायात मन्त्री हरिश्चन्द्र महतको प्रयासमा अध्ययन गरिएको भए तापनि राजमार्गको निर्माण सिलान्यास तत्कालीन प्रधानमन्त्री गिरिजाप्रसाद कोइरालाले २०४८ सालमा गरेका थिए । पर्याप्त बजेटको अभाव फितलो कार्यान्वयन अवस्था, राजनीतिक इच्छा शक्तिको कमी, सशस्त्र द्वन्द्व इत्यादि लगायतका कारण सडक विस्तारमा ढिलाई भएको सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ । करिव २२ वर्ष अगाडिदेखि कर्णालीलाई सडक सञ्जालमा जोड्ने भनेर बजेट योजनामा पार्न थालिएको भए तापनि २०६३ सालमा मात्र जुम्लामा गाडी पुगेको हो ।

व्यवस्थापिका संसदको विकास समितिले आफ्नो कार्यकालको थालनीसँगै २०७१ साल कत्तिक ११ र ३० गते सम्बन्धित मन्त्रालय र अन्तरगतका निकायहरूलाई समितिको बैठकमा आमन्त्रण गरी कर्णाली अञ्चलको समग्र विकासका सम्बन्धमा छलफल गरेको थियो । बैठकले मन्त्रालयहरूलाई आ-आफ्नो कार्यक्षेत्रभित्रका कार्यक्रमहरू २ वर्षभित्र ठोस उपलब्धी प्राप्त हुने गरी विशेष प्राथमिकताकासाथ कार्यान्वयन गर्न र यसको लागि राज्यका तर्फबाट दिइनु पर्ने नीतिगत तथा स्रोतसाधन सम्बन्धी पक्षहरूमा सकारात्मक सोचका साथ सहयोग पुऱ्याउन निर्देशन दिएको थियो । साथै समितिको उक्त बैठकले कर्णाली क्षेत्रको विद्यमान समस्या र सम्भाव्यताहरूको पहिचान गरी यस क्षेत्रमा पूर्वाधार समेतको सर्वाङ्गीण विकास गर्न र स्थानीय वासिन्दाको जीवनस्तर उकास्नुका साथै यस क्षेत्रका उपलब्धिबाट राष्ट्रले राजस्वका साथै अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रमा प्रतिष्ठा आर्जन गर्न सक्ने अवस्था सिर्जना गर्ने तर्फ सबै निकायहरूले गर्नुपर्ने कार्यहरूका सम्बन्धमा अध्ययन गरी प्रतिवेदन पेश गर्न समितिका माननीय सदस्य जीवन बहादुर शाहीको संयोजकत्वमा एक उप समिति गठन गरेको थियो । उक्त उपसमितिले अध्ययन गरी समिति समक्ष प्रारम्भिक प्रतिवेदन समेत पेश गरी सकेको छ ।

समितिले कर्णाली अञ्चलका पाँचवटै जिल्लाहरुमा सडक सञ्जाल पुऱ्याउन प्रस्तावित सबै सडकहरु तदारुकताका साथ यसै आर्थिक वर्षभित्र सम्पन्न गर्न तथा ती सडकखण्डमा पर्ने पुल पुलेसा, भिर पहिरो सुदृढीकरण, घुम्तीहरुको व्यवस्थापन समेत सडक निर्माणसँगै सम्पन्न गर्न सम्बन्धित निकायलाई निर्देशन दिइसकेको छ । साथै उप समितिको प्रतिवेदनको आधारमा विगत १० वर्षदेखि सडक विभागले काम थालेको रणनीतिक महत्वको कर्णाली करिडोर (खुलालु-लैफु-सिमिकोट) सडक खण्डको निर्माणकार्यमा अपेक्षित रूपमा कामले तिब्रता नपाउँदा स्थानीय जनगुनासो बढेको पाइएकोले छिटो छरितो रूपमा कार्यसम्पन्न गर्नका लागि नेपाली सेनालाई निर्माणको जिम्मा दिन नेपाल सरकारलाई निर्देशन दिएको थियो । सोही अनुरूप नेपाल सरकारले २०७१ चैत ५ गतेको मन्त्रिस्तरीय निर्णयबाट खुलालु-लैफु-सिमिकोटलाई विशेष परिस्थितिको सडकको रूपमा परिभाषित गरी नेपाली सेनालाई जिम्मा दिने निर्णय गर्‍यो । नेपाली सेनाको संलग्नतामा २०६४ सालमा छिन्चु-जाजरकोट सडक सम्पन्न गरी जाजरकोट मोटरबाटो पुऱ्याउने काम सम्पन्न भए पश्चात् त्यसैको निरन्तरतामा २०६५ सालबाट जाजरकोट पासागाड देखि रुकुम त्रिवेणी हुँदै डोल्पा सदरमुकाम जोड्ने जाजरकोट डोल्पा (दुनै) सडक (भेरी करिडोर) को निर्माण कार्य नेपाली सेनाबाट तदारुकताका साथ भइरहेको छ ।

अवलोकन भ्रमण कार्यक्रम

कर्णालीको समग्र विकासका सम्बन्धमा समितिमा व्यापक छलफल भएको भए तापनि प्रभावकारी कार्यान्वयन हुन नसकेको तथा अहिलेसम्म पनि सडकको पहुँच नभएको हुम्ला र डोल्पाका स्थानीय बासिन्दाको जनजीवन अत्यन्त कष्टकर रहेको गुनासो त्यस क्षेत्रका माननीय सदस्यहरुले समितिको बैठकमा राख्दै आउनु भएको हुँदा समितिको मिति २०७३ वैशाख २२ गते बसेको बैठकले नेपाली सेनाद्वारा निर्मित कर्णाली करिडोर अन्तर्गतको खुलालु-लैफु-सिमिकोट र जाजरकोट-डोल्पा-दुनै सडकको ट्रयाक खोल्ने कार्य भइरहेको अवस्थाको स्थलगत अवलोकन गर्ने निर्णय गर्‍यो । सो अनुरूप जेठ २३ र २४ गते समितिका सभापति मा० रविन्द्र अधिकारीको संयोजकत्वमा ९ जना माननीय सदस्यहरु र समिति सचिवसहित २ जना सचिवालयका कर्मचारीहरु रहेको एक संसदीय टोली गठन गरिएको थियो जसले हुम्ला र डोल्पामा निर्माणाधीन उक्त सडक खण्डहरुको स्थलगत अवलोकन गर्ने कार्य सम्पन्न गर्‍यो ।

भ्रमण टोलीमा सहभागी माननीय सदस्यहरु :

१. मा० रविन्द्र अधिकारी - सभापति
२. मा० कर्ण बहादुर वि.क. - सदस्य
३. मा० जानकी कुमारी साउद रावल- सदस्य
४. मा० जीवन बहादुर शाही - (संयोजक कर्णाली क्षेत्रको समग्र विकास उप समिति)
५. मा० मोहन बानीयाँ - सदस्य
६. मा० ललित जंग शाही - सदस्य
७. मा० सीता गिरी ओली - सदस्य

८. मा० यज्ञ वहादुर थापा - सदस्य
 ९. मा० रामकुमार राई - सदस्य (अनुपस्थित)

सचिवालयका कर्मचारीहरु :

१. समिति सचिव श्री हिमलाल सुवेदी
 २. क. अ. श्री दिपाकुमारी दुलाल

यसका साथै उक्त स्थलगत अवलोकन भ्रमणमा नेपाली सेना विकास निर्माण निर्देशनालयका सहायक रथी उद्धव विष्ट, सडक निर्माण कार्यदलका प्रमुख सेनानीहरु क्रमशः इन्द्रवर गुरुङ्ग र विश्वबन्धु पहाडी, राष्ट्रिय योजना आयोगका सह-सचिव जयनारायण आचार्य, रक्षा मन्त्रालयका सह-सचिव तोयनाथ अधिकारी, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सह-सचिव देवेन्द्र कार्की, अर्थ मन्त्रालयका सह-सचिव रामशरण पुडासैनी, सडक विभागका सु.ई. गोपाल प्रसाद सिग्देल लगायत बरिष्ठ पत्रकारहरुको समेत सहभागिता रहेको थियो ।

स्थलगत भ्रमणको उद्देश्य :

नेपाली सेनाद्वारा निर्माणाधीन सडक खण्डहरुको स्थलगत अवलोकन गरी त्यहाँको वर्तमान अवस्था, कार्य प्रगती, समस्या तथा चुनौति र सम्भावनाका सम्बन्धमा अध्ययन गरी समितिमा प्रतिवेदन पेश गर्ने ।

कर्णाली करिडोरको आवश्यकता र महत्त्व :

राष्ट्रको सर्वाङ्गीण विकासको पहिलो खुडकिलो सडक नै हो । कर्णाली एवं भेरी करिडोर कर्णाली अञ्चलको समग्र विकासको मुख्य मेरुदण्डको रूपमा रहेको सर्वविदितै छ । सडक सञ्जालको विस्तारबाट नै अन्य विकासका पूर्वाधारहरुले गति लिने हुँदा सडक निर्माण कार्य सर्वोपरी रूपमा अपरिहार्य हुन्छ । भरपर्दो सडक सुविधा उपलब्ध हुँदा गाउँमा शिक्षा, स्वास्थ्य, सञ्चार आदि विस्तारका लागि भौतिक पूर्वाधारहरु सजिलै उपलब्ध हुन्छन् । सधैं खाद्यान्नको जोहो गर्न मात्र केन्द्रित रहेका कर्णालीबासी त्यसबाट मुक्त भएर शिक्षा, स्वास्थ्य, विकास निर्माण, विज्ञान प्रविधिजस्ता अन्य विधातर्फ आकर्षित हुने सम्भावना देखिन्छ । सिङ्गे नेपालको अभिन्न अंगको रूपमा रहेको कर्णाली क्षेत्रले यतिका समयसम्म राज्यबाट न्यूनतम सडक सुविधा नपाई बहुसंख्यक विपन्न जनसमुदायलाई अहिलेको विश्वमा उपलब्ध यातायात र सञ्चार सुविधाहरुबाट बन्चित गराई राखिएको यथार्थता कुनै पनि दृष्टिले न्यायपूर्ण ठहर्दैन । यो राष्ट्रिय भेदभावलाई कम्तिमा पनि अहिलेको प्रजातान्त्रिक शासन व्यवस्थाले नजर अन्दाज गरी लामो समयसम्म यथास्थितिमा राख्दा क्षेत्रीय असन्तुलन बढ्न गई परिणाममा राजनीतिक अस्थिरता लाई नै बढावा मिल्ने हुन्छ । तसर्थ सक्दो चाडो सडक सन्जाल प्राप्त गर्न पाउनु यस क्षेत्रको हकलाई राष्ट्रिय अभियानको रूपमा अविलम्ब सम्पन्न गर्न समिति नेपाल सरकारको ध्यानाकर्षण गर्दछ ।

नेपाली समाजको साँस्कृतिक र धार्मिक उद्गमको केन्द्रको साथै विश्वमै दुर्लभ जडिबुटी, वन, बन्धुजन्तु, पर्वतीय सौन्दर्य खाद्यान्न वाली फलफूल, हुने यस क्षेत्रमा सडक पुऱ्याउँदा यसले पर्याप्त आन्तरिक तथा बाह्य पर्यटक भित्र्याउन र स्थानीय जनताको आय आर्जन बढाई अहिले राज्यको बजेटबाट पालित यस

क्षेत्रले राज्यलाई नै ठूलो टेवा दिन सक्ने अवस्था सिर्जना हुने देखिन्छ । नर्थ-साउथ ग्रोथ एक्सिसको रूपमा रहेका यी दुई सडक खण्डले क्रमशः नेपालको उत्तरी सिमानामा रहेको हिल्सा र मरिडलाई दक्षिणी सिमानामा रहेको रुपेडियासँग सिधा सम्पर्क स्थापना गर्न सहज भूमिका खेल्छ । प्रचुर प्राकृतिक सम्पदा भएको कर्णाली क्षेत्र त्यसको उत्खनन र उपभोगले स्थिर जनजीविका प्रगति पथमा चलायमान हुन्छ । स्थानीय स्तरमा उत्पादित आवश्यक वस्तु तथा सेवालालाई आयात तथा निर्यात गर्न सहज हुन्छ । यसले समग्र कर्णालीका जिल्लाहरूमा Link स्थापना गर्नुका साथै पर्यटन प्रवर्धनमा सहयोग पुऱ्याउँछ । सिमिकोटबाट हिल्सा हुँदै धार्मिक तिर्थस्थल कैलाशको मानसरोवरमा जाने तिर्थ यात्रीहरूको उल्लेख्य वृद्धि भई पर्यटन व्यवसाय फस्टाउने भएकोले यो मार्ग मुलुकको समग्र विकासको मेरुदण्ड नै सावित हुने देखिन्छ । कर्णाली करिडोर अन्तरगत सडकको निर्माण नेपाली सेनाबाट २०७१ साल चैत ५ गतेदेखि निम्न दुई खण्डमा विभाजन गरी निर्माण कार्यको थालनी भएको हो ।

कर्णाली करिडोर (खुलालु-लैफु-सिमिकोट सडक खण्ड)

परिचय :

विगत लामो समयदेखि सडक विभाग लगायत जि.वि.स. तथा अन्य संस्थाहरू सडक निर्माणकार्यमा संलग्न रहेको यस खण्डमा बाजुरा जिल्लामा पर्ने अर्थङ्गोचौरसम्म सजिलो भूबनोट भएको खण्डहरूमा आंशिक रूपमा ट्रयाक खोलिएको भएता पनि बस्ति तथा कडा चट्टानयुक्त इलाकामा काम अगाडि बढ्न सकेको थिएन साथै आंशिक रूपमा खोलिएका ट्रयाहरूमा समेत मोड तथा ग्रेड सुधार हुनु पर्ने र कतिपय खण्डहरूको रेखाङ्कन परिवर्तन गर्नु पर्ने देखिएको छ । २०७१ साल चैत ९ गतेबाट निर्माण कार्य सुरु गरेको नेपाली सेनाले कूल लम्बाई १९७ कि.मि. रहेको यस सडक खण्डलाई तिन भागमा विभाजन गरी निर्माण कार्य सुरु गरेको छ । जसमा कालिकोट-४० कि.मि., बाजुरा - ४३ कि.मि. र हुम्ला ११४ कि.मि. रहेको छ । काम सुरु गरेको विन्दु कालिकोट जिल्लाको लालु गा.वि.स.मा पर्ने खुलालु हो भने अन्तिम विन्दु हुम्ला जिल्लाको सदरमुकाम सिमिकोट रहेको छ ।

कार्य प्रगति :

कालिकोट जिल्लाको लालिघाटमा बेश क्याम्प बनाई निर्माण प्रारम्भ गरेको नेपाली सेनाले कोटवाडा गाविसको जितेगरा देखि रकु गाविसको शान्तिघाट इलाका सम्म ६ मिटर चौडाई भएको सडक निर्माण कार्य सम्पन्न गरिसकेको छ । सोही खण्डभित्र पर्ने कठिन भूबनोट भएको इलाका गेजभिरको करिव २०० मि., खमारीपाखा मलेवा भिरको करिव ४ सय मि. र आमतडा भिरमा करिव ५०० मि. क्षेत्रमा औसत ७ मि. चौडाई भएको ट्रयाक निर्माण सम्पन्न भएको छ । पाँच वर्षभित्र सम्पन्न गर्ने गरी नेपाली सेनाले जिम्मा लिएको उक्त सडकखण्ड लालिघाटबाट सान्निघाटसम्म पर्ने १५ कि.मि. सडकमा हलुका सवारी साधन सञ्चालन गर्न योग्य भइसकेको छ । साथै कालिकोट तथा बाजुरा जिल्लाभित्र पर्ने करिव ५३ कि.मि. सडक खण्डमा आंशिक ट्रयाक खोल्ने कार्य पुरा भएको छ । बाँकी १२८ कि.मि. सडक निर्माण ४ वर्षमा

पूरा गर्ने योजना रहेको छ । यद्यपी पर्याप्त बजेट र आवश्यक स्रोत साधन र हवाई सपोर्ट जुटाइदिने हो भने चार वर्ष लाग्ने भनिएको बाटो २ वर्षभित्रै तयार गर्न पनि सकिने सम्भाव्यता रहेको सडक निर्माण कार्यदल प्रमुखको भनाई रहेको छ । यसको लागि कालिकोटको खुलालुवाट मात्र नभई विभिन्न स्थान (जस्तै: कवाडि, सल्लिसल्ला र खार्पुनाथ) मा क्याम्प खडा गरी सबै ठाउँबाट सडक निर्माणकार्य अगाडि बडाउँदा सडकबाट हुम्लाको सिमिकोट पुग्ने लक्ष्य तोकिएको समयमा पूरा हुने देखिन्छ ।

आर्थिक विवरण :

कर्णाली करिडोर निर्माण कार्यमा सडक विभागबाट ०७१ साल पौष मसान्त सम्म २३ करोड ६२ लाख ८७ हजार खर्च भइसकेको तथ्याङ्क छ । अन्य निकाय (ड्रिल्य, जि.वि.स.) बाट भएको यकिन तथ्याङ्क पाउन नसकिए तापनि आ.व. ०७२।०७३ मा नेपाली सेनाबाट भएको खर्च रु. ३ करोड हो । अहिले नेपाल सरकारले यसको निर्माणका लागि १९ करोड विनियोजन गरेको छ ।

जाजरकोट-डोल्पा-दुनै

परिचय :

सडक पहुँच नपुगेको सबै जिल्ला सदरमुकामलाई राष्ट्रिय सडक सञ्जालसँग जोड्ने सरकारको नीति अनुरूप विकट दुर्गम भेरी-कर्णाली क्षेत्रको रणनीतिक महत्वको रुपमा रहेको जाजरकोट-डोल्पा सडक निर्माणको जिम्मा सरकारले २०६५ सालमा नेपाली सेनालाई दिएको थियो । २०६५ वैशाख २० गतेबाट जाजरकोट, खलङ्गा(पासागाड)लाई सुरु विन्दु मानी भेरी नदीको किनारै किनार रुकुमहुँदै डोल्पा सदरमुकाम दुनै जोड्ने गरी जाजरकोट-डोल्पा (दुनै) सडक आयोजनाको निर्माणकार्य नेपाली सेनाबाट सुरु भएको हो । कूल लम्बाई ११८ कि.मि. रहेको उक्त सडक खण्डमा जाजरकोट र रुकुमका स्थानीय विचको रेखांकन विवादका कारण सुरुको २ वर्ष निर्माण कार्य अवरुद्ध भएको थियो । विवाद सुल्झिएर सडक रेखाङ्कन निर्धारण भएपछि २०६७ सालबाट मात्र आयोजना सुरु भएको हो । आयोजनाको उक्त सडक खण्ड जाजरकोट-४६ कि.मि., रुकुम-३१ कि.मि. र डोल्पा-४१ कि.मि. गरी तीन खण्डमा विभाजित रहेको छ । यसप्रकार यो सडकले जाजरकोट-खलङ्गा (पासागाड) देखि रुकुम हुँदै भेरी नदीको दायाँ बायाँ किनारै किनार, अत्यन्त कडा चट्टान भिर पहरा हुँदै डोल्पा सदरमुकाम दुनै जोड्दछ ।

कार्यप्रगति :

निर्माण कार्यलाई प्रभावकारी रुपमा सम्पादन गर्न Fast Track Approach अनुरूप कार्ययोजना तय गरी जाजरकोटको मनमई, तल्लु, रुकुमको मन्काबगर, डोल्पाको त्रिवेणी, खदाङ् लगायत ६ स्थानमा सुरक्षा वेसक्याम्प राखेर निर्माण सुरु गरिहेको नेपाली सेनाले अहिलेसम्म जाजरकोट र रुकुम खण्डको काम पूर्ण रुपमा समाप्त गरिसकेको छ भने डोल्पा खण्डमा २६ कि.मि. ट्रयाक खोल्ने कार्य सम्पन्न भइसकेको छ । यसरी हेर्दा १ सय २ कि.मि. ट्रयाक खोल्ने कार्य पूरा भएको देखिन्छ भने ७४ कि.मि. सडकमा यातायात सञ्चालन समेत भइसकेको पाइयो । अब जम्मा १६ कि.मि. (जस अन्तर्गत ८ लाख ९७ हजार ६ सय १८

घन मि. इस्टिमेटेड रक कटिड) पहरायुक्त क्षेत्रमा मात्र ट्रयाक खोल्न बाँकी रहेको जाजरकोट-डोल्पा-दुनै सडक खण्डमा विभिन्न स्थानमा २२ वटा ठूला कठिन चट्टानी भिर पहराहरु रहेकोले केही समय लाग्ने स्थिति रहेको देखिन्छ ।

सरकारले लिएको लक्ष्य र डोल्पाली जनताको अपेक्षा बमोजिम नेपाली सेनाले निर्माणकार्यलाई द्रुत गतिमा अगाडि बढाउँदै आएको छ । हाल त्रिवेणीमा नयाँ क्याम्प खोलेर त्यस इलाकाको भिरमा ट्रयाक खेल्ने काम भइरहेको छ । आगामी आ.व.मा डोल्पा खण्डको सिगडिनी इलाकामा विस्फोटनद्वारा भिरपहराहरु फुटाई सडक निर्माण प्रभाकारी बनाउन थप क्याम्प राख्ने योजना रहेको पाइयो । यसै असार सम्ममा त्रिवेणीको भिर छिचोलेर डोल्पा जिल्ला प्रवेश गरी डोल्पालाई सडक सञ्जालसँग जोड्ने निर्माण कार्यमा संलग्न कार्यदल प्रमुखको भनाई रहेको छ । सदरमुकाम दुनै पुग्न भने भौगोलिक कठिनाई र चट्टानी भिर पहराहरु रहेकाले भौगोलिक जटिलताको कारण अझै करिब २ वर्ष लाग्ने देखिन्छ ।

आर्थिक विवरण :

जाजरकोट डोल्पा (दुनै) सडक निर्माण कार्यमा गत आ.व. ०७१।०७२ मा ८० करोड २१ लाख खर्च भइसकेको तथ्याङ्क रहेको पाइयो । चालु आ.व. ०७२।०७३ को वार्षिक स्वीकृत बजेट १५ करोड ४९ लाख ८० हजार रहेको छ भने नेपाल सरकारले आ.व. ०७३।०७४ मा यस सडक खण्डको निर्माणका लागि ७ करोड ५० लाख विनियोजन गरेको छ ।

समस्या तथा चुनौती :

सडक सम्पर्क नभएको दुई जिल्ला मध्ये एक हुम्लाको सदरमुकाम सिमिकोट पुग्न भन्डै १ सय २८ कि.मि. सडक विस्तार गर्न बाँकी छ भने जाजरकोटबाट डोल्पाको दुनै पुग्न १६ कि.मि. सडक निर्माण गर्नु पर्ने देखिन्छ । सडक विस्तारका क्रममा देखिएका समस्या तथा चुनौति यस प्रकार रहेका छन् :

- हरेक आर्थिक वर्षमा बजेट व्यवस्थापन गर्दा एक मुष्ट (कर्णाली, कालिगण्डकी, कोशी करिडोर नाम दिएर) रुपमा बजेट विनियोज गर्ने गरिएकोले निर्माण कार्य अगाडि बढाउन कठिनाई देखिएको । थप बजेट वा आ.व.को अन्त्यमा अन्यत्रको बचत बजेट पठाउँदा वार्षिक कार्यक्रम मिलाउन कठिनाई हुने (जस्तो, थप क्याम्प खडा गर्ने, जनशक्ति व्यवस्थापन, निर्माण सामग्रीको खरिद लगायत) हुनेहुँदा यसले समग्रमा निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने लक्ष्यमा समेत ढिलाइ हुने समस्या रहेको । बजेट पर्याप्त नहुने र विनियोजित बजेट पनि समयमै निकास नहुने जस्ता समस्या रहेको ।
- सडक रेखाङ्कनमा रहेका वस्तीहरुको सही व्यवस्थापन (क्षतिपूर्ति, मुआब्जा वितरण लगायत) नहुँदा स्थानीय विवाद बढ्न गई निर्माण कार्य अगाडि बढाउन समस्या देखिएको ।
- सडकको Alignment गर्दा त्यहाँको बस्तुस्थिति विचार गरी पूर्व सम्भाव्यता अध्ययन(Pree Feasibility Study), भूधरातल अनुसार Viable रुपमा गरिनु पर्ने । कतिपय Track Open गरिसकेको सडक खण्डहरुमा गरिएको Alignment उपयुक्त नभएकोले परिवर्तन गर्नु पर्ने अवस्था

रहेको । साथै सडक निर्माणसँगै सडक किनारामा बस्ती बसाल्ने, पसल राख्ने जस्ता कार्यबाट सडकको Right of Way समेत अतिक्रमण भएको देखिएको ।

- हिउँदे सिजनका लागि कर्णाली नदी तर्न जितेमा सडक विभागले फेरी (एक प्रकारको पुल) जडान गरे पनि वर्षामा निर्माण सामाग्री तार्न कठिनाई हुने, पत्रे चट्टान खस्ने, पहिरो जाने, खहरेले सडक विगाने जस्ता समस्या रहेको । यसर्थ कर्णाली करिडोर सडकको सुरु विन्दुमा पर्ने खुलालुमा निर्माणाधीन पक्की पुल निर्माण कार्यलाई तीब्रता दिनु पर्ने ।
- सम्बन्धित सडक विभागको वार्षिक कार्यक्रममा उक्त दुई सडकमा पर्ने मुख्य नदीहरु कर्णाली र भेरी नदीमा आवश्यक पर्ने पक्की पुलहरु पनि सडकको विस्तार सँगसँगै निर्माण गर्नु पर्ने आवश्यक देखिएको ।

सुझाव तथा निर्देशन :

कठिन भूगोल रहे पनि प्राकृतिक सुन्दरता र जैविक विविधताले भरिपूर्ण रहेको कर्णालीमा सडकको पहुँचले समृद्धिको ढोका खोल्ने कुरामा दुई मत छैन । नेपाली सेनाबाट निर्माणाधीन कर्णाली करिडोर र भेरी करिडोर (उत्तर-दक्षिण लोकमार्ग) निर्माण सम्पन्न भए पश्चात् नेपालका सबै जिल्ला सदरमुकामहरु सडक सञ्जालसँग जोडिएका हुनेछन् । अत्यार लागदा भिर र पहरामा गोरेटो बाटो बनाई गुजारा चलाएका कर्णालीबासीहरु भिरको बाटोबाट लडेर मृत्यूवरण गर्नु परेको यथार्थ हाम्रा सामु छर्लङ्गै छ । त्यस्तो कठिन परिवेसमा नेपाली सेनाबाट निर्माणाधीन करिडोरको स्थलगत अवलोकन गर्न विकास समितिको संसदीय टोली त्यहाँ पुगेको थियो । स्थलगत अवलोकन पश्चात् देखिएका समस्याहरुको समाधानका लागि संसदीय टोली नेपाल सरकारलाई देहाय बमोजिम सुझाव तथा निर्देशन गर्दछ :

- राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरुलाई कुनै पनि अवस्थामा बजेट अभाव हुन नदिई सम्बद्ध निकायहरुबाट त्यसको अनुगमन निरन्तर रुपमा गरिनु पर्ने ।
- विभिन्न स्थानमा निर्माणाधीन करिडोरहरुको बजेट व्यवस्थापन गर्दा एकमुष्ट रुपमा नगरी छुट्टाछुट्टै रुपमा बजेट व्यवस्थापन गरिनु पर्ने । बजेट व्यवस्थापन रातो कित्ताबमा नै स्पष्ट रुपमा उल्लेख गरिनु पर्ने ।
- निर्माणाधीन करिडोर (कर्णाली करिडोर तथा भेरी करिडोर) हरु अत्याधिक विकट भूबनोटमा रहेको हुँदा यसको अनुगमन र स्तरोन्नति गर्ने काम निरन्तर सम्बन्धित निकायले गर्नु पर्ने ।
- नेपाली सेनालाई दिइने आयोजनाहरु राष्ट्रिय रणनीतिक महत्वको आयोजनाहरु हुनेहुँदा यस्ता आयोजनाहरु समयमा नै प्रभावकारी ढंगले सम्पन्न गर्न आवश्यकीय साधनस्रोतहरु प्राथमिकता पूर्वक सहूलियत खर्चमा उपलब्ध गराउन आवश्यक देखिएको ।

- नेपाली सेना तथा अन्य विभागहरुबाट सडक निर्माण गर्दा स्थानीय जनशक्तिको प्रयोग गरी उनीहरुलाई आवश्यक तालिम उपलब्ध गराउनु पर्ने तथा महिला कामदारहरुलाई सीप मुलक तालिम दिई काम गर्न प्रोत्साहित गर्नु आवश्यक देखिएको ।
- निर्माण कार्यमा द्रुतता ल्याउन र इन्धन, विस्फोटक पदार्थ लगायत उपकरणहरुको ढुवानी गरिरहनु पर्ने हुँदा कर्णाली तथा भेरी करिडोर निर्माणका लागि Arial Support सुलभ तुल्याउन जरुरी भएकाले यी र यस्ता राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त दुर्गम क्षेत्रको सडक निर्माणमा हवाई ढुवानीलाई इन्धन खर्चमात्र व्यहोर्ने गरी ढुवानी गर्ने व्यवस्था गर्न सैनिक हवाई सेवा महानिर्देशनालयलाई निर्देशन हुन सम्बन्धित निकायहरुलाई निर्देशन गरिएको ।
- कर्णाली राजमार्गलाई मृत्युमार्ग भनी विगतमा परिभाषित गरिएको हुँदा सडक निर्माण गर्दा सुरमै घुम्ती उकालो मिलाई कम्तिमा पनि ६ मि. चौडा बनाई हरेक १०० देखि १५० मि. मा Easy Passing Zone राख्नु पर्ने । अब निर्माण गरिने सडक खण्डहरु २ लेनको बनाउनु पर्ने आवश्यक देखिएको ।
- सडक विभागबाट जारी भएको सडक सम्बन्धी Right of Way भौगोलिक विकटता र भूबनोट अनुसार सबै स्थानहरुमा कार्यान्वयन गर्न कठिनाई हुने भएकोले हिमाल, पहाड र तराईको लागि छुट्टाछुट्टै Right of Way Standard मा परिमार्जन गरिनु पर्ने ।
- उत्तर-दक्षिण सडक विस्तारको साथसाथै अव्यवस्थित रुपमा हुने बस्ती विकास (Ribbon Development) लाई व्यवस्थित सहरी बस्ती विकास गर्नु पर्ने देखिन्छ । यसर्थ जोखिममा रहेका गाउँबस्तिहरुलाई र सडक रेखांकन भित्र अव्यवस्थित रुपमा विकास हुने बस्तीहरु (Infomal Settlement) लाई व्यवस्थित गर्न सहरी बस्ती विकास आयोजनाहरुसँग समन्वय गरी समानान्तर रुपमा बस्ती विकास कार्यक्रमहरु अगाडि बढाउनु पर्ने देखिन्छ ।
- सडक निर्माणसँगै त्यहाँ निर्माण गर्नु पर्ने पुल-पुलेसाहरुको निर्माण पनि संगसँगै गरिनु पर्ने । पक्की पुल ठेकेदार मार्फत बनाउँदा लामो समय लाग्ने गरेको विगतको परम्पराले स्थानीय जनसमुदायले सडकको प्रयोग निर्बाध रुपमा गर्न नपाउने अवस्था देखिएको हुँदा पक्की पुल नबनिन्जेलका लागि आवश्यक स्थानहरुमा बेलीब्रिज लगाउने व्यवस्था हुनु पर्ने । छिन्चु जाजरकोट सडकको छेडेगाडामा निर्मित बेलीब्रिज जिल्लाको पहिलो पुल भएकोले र सडक निर्माणमा यसको बहुआयामिक उपयोगिता कायमै रहेकाले यो पुललाई यथावत कायम राख्नु पर्ने देखिएको । कन्काई नेपाल प्रगति जेभीसँग २०६९ असार २८ गते निर्माण सम्भौता भएको खुलालु पुलको निर्माण कार्यमा ठेकेदारबाट गरिएको ढिलाईका सम्बन्धमा आवश्यक छानबिन गरी म्याद गुजिसकेको ठेक्का प्रक्रिया रद्द गरिनु पर्ने तथा त्यस्तो ठेकेदारलाई कालो सूचिमा राखी कारवाही प्रकृया अगाडि बढाउन आवश्यक देखिएको ।

- नेपाली सेनाको विकास निर्माण हेर्ने निकायको कार्यक्षेत्र बढ्दै गएको, Work Volume, कामको प्रकृति थपिएको, अवस्थामा पुरानो संरचनाले कार्य सम्पन्न गर्न कठिनाई देखिएको हुँदा कार्य क्षमतामा अभिवृद्धि गर्न संगठनात्मक संरचनामा विस्तार एवं स्तरोन्नति गरी प्राविधिक जनशक्ति, आवश्यक Equipment, लगायत निर्माणकार्यका लागि आवश्यक सम्पूर्ण सामग्रीहरूको सही व्यवस्थापन हुनु पर्ने । सडक निर्माणमा संलग्न नेपाली सेनाको मनोबल बढाउन प्रोत्साहन भत्ता समय सापेक्ष रूपमा वृद्धि गरी हालको जिम्मेवारी बहन गर्न प्रोत्साहित गरि सडक निर्माण कार्य तिव्रगतिमा अगाडि बढाउन आवश्यक छ ।

निष्कर्ष :

यातायात पूर्वाधार आर्थिक र सामाजिक विकासको साँचो हो जसले अन्य पूर्वाधार विकास र विस्तारको ढोका खोल्छ । भौगोलिक विकटतासँगै अभाव र अशिक्षाको पर्याय बनेको कर्णाली यातायातको निकटतासँग जोडिएपछि सम्भावनाका चौतर्फी ढोका खुलेका छन् । कर्णाली विकासको मेरुदण्ड मानिएको राजमार्गले यहाँको कलिकोट, जुम्ला र मुगु जिल्लालाई छोईसकेको छ भने बाँकी रहेका दुई जिल्लामा सडक विस्तार कार्य द्रुत गतिमा भएकोले चाँडै नै नेपालका सबै जिल्ला सदरमुकामहरू सडक सञ्जालसँग जोडिने कुरामा विश्वस्त हुन सकिने अवस्था देखिन्छ । भौगोलिक विकटता, मौसमी प्रतिकूलता, विषम सामाजिक तथा राजनीतिक परिस्थिति कडा चट्टानयुक्त भूबनोट भएको यस क्षेत्रमा सामान्य अवस्थाबाट काम सम्पन्न हुन नसक्ने देखिए पछि सरकारले यी सडक खण्डहरूको विस्तारकार्य नेपाली सेनालाई सुम्पिएको हो । सडक विभागले निर्माण गर्दा ढिलाई हुनुको प्रमुख कारण ठेक्का प्रक्रिया हो । आर्थिक वर्षको आधा समय टेन्डर प्रक्रियामा वित्ने र ठेकेदारले विभिन्न कारण देखाएर ढिलासुस्ती गर्ने भएकोले सडक विभागबाट सडक निर्माण गर्दा ढिलाइ हुने भएको हो । सरकारले नेपाली सेनालाई निर्माणको जिम्मा दिनुमा विष्फोटक पदार्थको सुरक्षा र निर्माणमा तिव्रता नै हो । नेपाली सेनाले निर्माणको जिम्मा लिएपछि राष्ट्रिय दायित्व बोध गर्ने र स्थानीय श्रमशक्तिको प्रयोग गरेर निर्माणकार्य गर्ने भएको हुनाले निर्धारित समयमा नै स्तरीय काम सम्पन्न गर्न सक्नेमा स्थानीय बासी ढुक्क देखिएका हुन् ।

सरकारले यसै आर्थिक वर्षमा हुम्लाको सदरमुकाम सिमीकोटलाई उत्तरी नाका हिल्सासँग जोड्ने सडक निर्माण सम्पन्न गर्न तथा डोल्पा सदरमुकामलाई एक वर्षभित्र र हुम्ला सदरमुकामलाई दुई वर्षभित्र सडक सञ्जालमा जोडिने निश्चितता पनि बजेट बक्तव्य मार्फत जनाइसकेको अवस्था रहेको छ ।

आफ्नो जन्मस्थलमा आफ्नै पालामा अत्यास लाग्दा भिर छिचोलेर चार पाङ्ग्रे गाडी आफ्नै घर अगाडि गुड्नु भन्ने सोच पनि नसकेका कर्णालीवासी घर अगाडि गाडी गुडेको देख्दा ज्यादै हर्षित देखिएका थिए । सरकारी प्रतिवद्धता र राजनीतिक इच्छा शक्ति जागृत हुने हो भने कुनै पनि कार्य असम्भव छैन । कर्णाली करिडोर र जाजरकोट-डोल्पा (दुनै) सडक विस्तारमा नेपाली सेनाबाट भएको उत्साहजनक कार्य प्रगतिको उच्च मूल्याङ्कन हुनै पर्दछ । नेपाली सेनाबाट भइरहेको यस निर्माण कार्यलाई निरन्तर अनुगमन र

पृष्ठपोषण समेत गरी कुनै पनि बाधा व्यवधान आउन नदिई समयमा नै सडक निर्माण सम्पन्न गर्न प्रोत्साहित गर्नु आजको प्रमुख आवश्यकता हो र राज्यको दायित्व पनि हो ।

अनुसूची

व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिबाट स्थलगत अनुगमन गर्दा देखिएका नेपाली सेनाबाट निर्माणाधीन कर्णाली करिडोरका केही दृश्यहरु







हुम्लाको सिमिकोटमा भएको अन्तरक्रिया कार्यक्रम





जाजरकोट-डोल्पा (दुनै) रुकुमबाट डोल्पा जाने बाटो





डोल्पाको सदर मुकाम दुनैमा गरिएको अन्तरक्रिया कार्यक्रम





व्यवस्थापिका-संसद

विकास समिति

भारतको दिल्ली, गुजरात अवलोकन भ्रमण सम्बन्धी प्रतिवेदन

(मिति २०७३।३।२४-२०७३।४।१ गते सम्म)

पृष्ठभूमि :

व्यवस्थापिका-संसद, विकास समितिमा देशको पूर्वाधार विकास, सडक सञ्जालको विस्तार, राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाहरूको निर्माण र मिति २०७२ साल वैशाख १२ गतेको विनासकारी भूकम्प पछिको उद्धार, राहत तथा पुनर्निर्माण गर्ने सम्बन्धमा सरोकारवाला निकायहरूसँग समय समयमा छलफल भएको थियो । यसै क्रममा यस विषयका विज्ञहरूलाई समितिमा आमन्त्रण गरी छलफल तथा परामर्शका आधारमा सम्बन्धित निकायमा आवश्यक सुझाव तथा निर्देशनहरू दिने कार्य पनि भएका थिए । देशको विकासलाई योजनावद्ध तवरबाट सञ्चालन गर्ने र पुनर्निर्माण कार्यलाई प्रभावकारी बनाउने सम्बन्धमा भारत सरकारबाट भारतमा भएको पूर्वाधार विकास र सन् २००१ को गुजरातमा गएको भूकम्प पछिको पुनर्स्थापना र पुनर्निर्माण अध्ययन तथा अवलोकन गर्न समितिका माननीय सदस्यहरू रहेको एक टोली भ्रमणमा जाने कार्यक्रम तय भए अनुसार समितिको मिति २०७३ वैशाख २२ गतेको निर्णयले भारतको भ्रमणमा जाने निर्णय गरेको थियो । समितिको निर्णय तथा भारत सरकारले गरेको कार्यक्रमको तय अनुसार मिति २०७३ साल असार २४ गतेदेखि १ गते (8-16 July, 2016) सम्म भारतको दिल्ली हुँदै अहमेदावादमा भएको भूकम्प पछिको पुनर्निर्माणको वास्तविक अवस्थाको अध्ययन अवलोकन गर्ने कार्य गयो ।

भारतमा भएको भौतिक पूर्वाधारको विकास, दिल्ली-आग्रा खण्डमा निर्माण भएको यमुना एक्सप्रेस रोड, मेट्रो रेल सेवा, गुजरातको भुजमा भूकम्पबाट क्षति भएको बस्ती तथा भौतिक संरचनाहरूको पुनर्निर्माणहरूको अध्ययन अवलोकन गरेको थियो । दुई देशविचको राजनीतिक, आर्थिक अवस्था, नेपाल भारतविच सुमधुर सम्बन्ध कायम गरी भारतमा भएको विकास निर्माणका सम्भावनाहरूलाई नेपालमा कसरी अवलम्बन गर्न सकिन्छ भन्ने विषयमा छलफल केन्द्रीत भएको थियो । भ्रमण कार्यक्रममा भारतका विदेश मन्त्री सुशमा स्वराज लगायतका मन्त्रीहरू, पूर्व राजदूत श्याम शरण, राकेश सुद, शिवशंकर मुखर्जी, पूर्वाधार विकास तथा पुनर्निर्माण आदि विषयका विशेषज्ञहरूसँग नेपाल-भारतको विकास निर्माण, राजनैतिक मामिला, दुई देशीय सम्बन्ध, नेपालमा निर्माणाधीन अवस्थामा रहेका हुलाकी राजमार्ग, निजगढ-काठमाडौं द्रुतमार्ग, हाइड्रो पावरहरूको निर्माण लगायतका महत्वपूर्ण विकास निर्माणका आयोजनाहरूका विषयमा छलफल भएको थियो ।

भ्रमणमा सहभागी माननीय सदस्य तथा कर्मचारीहरूको नामवली :

माननीय सदस्य :

- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| १. मा० रविन्द्र अधिकारी - सभापति | २. मा० अजय शंकर नायक |
| ३. मा० कर्ण बहादुर वि.क. | ४. मा० जीवन बहादुर शाही |
| ५. मा० दिनेश प्रसाद शाह | ६. मा० प्रेम बहादुर आले |
| ७. मा० महेन्द्र यादव | ८. मा० वैजनाथ चौधरी थारु |
| ९. मा० रञ्जना कुमारी सरकार | |

सचिवालयका कर्मचारी :

१. उप सचिव श्री घनिन्द्रराज चिमौरिया

२. शाखा अधिकृत श्री शिवदत्त बराल
३. कम्प्युटर अपरेटर श्री दिपाकुमारी दुलाल

भ्रमणको उद्देश्य :

विकास समितिको भारतमा भएको ९ दिने भ्रमण कार्यमा मुख्यतया देहायका विषयहरूमा केन्द्रीत रहेको थियो ।

- भारतमा भएको पूर्वाधार विकासको अध्ययन अवलोकन गर्ने ।
- सन् २००१ मा भारतको गुजरात विशेष गरी (भुज) मा गएको भूकम्प पछिको पुनर्निर्माणको अवलोकन गरी नेपालमा भूकम्पबाट भएको क्षतिको पुनर्निर्माणमा सहयोग पुर्याउने ।
- भारतमा केन्द्रीय र प्रान्तीय संसद, त्यहाँका समितिहरू, तिनीहरूको कार्य प्रणाली र समितिको प्रभावकारिता आदि विषयमा अध्ययन अवलोकन गर्ने ।
- नेपाल भारतको संसदीय गतिविधि, समसामयिक विषयवस्तु र राजनीतिक छलफल तथा परामर्श गरी दुई देशीय सम्बन्ध सुमधुर बनाई नेपालको विकास निर्माणमा सहयोग पुर्याउने ।

भ्रमण कार्यक्रम :

विकास समितिको भारत भ्रमण कार्यक्रम मिति २०७३ साल असार २४ गतेदेखि श्रावण १ गते (July 8 to 16 2016) सम्मको रहेको थियो । २४ गते Indian Airline बाट Delhi प्रस्थान भै सोही दिन भारतको अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग परिषद् (ARSP) द्वारा आयोजना भएको कार्यक्रममा नेपाल भारत दुई देशीय सम्बन्ध, आर्थिक सामाजिक क्षेत्र र विकास निर्माणका समसामयिक विषयमा छलफल भयो । असार २५ गते दिल्ली-आग्रा जोड्ने यमुना Express को अवलोकन गरी आग्रा ताजमहलको अनुगमन गर्ने कार्य सम्पन्न भयो । त्यसैगरी वैशाख २६ गते New Delhi का State Minister सँग भेट वार्ता गरी नेपालको समसामयिक विषय विकास निर्माण र पञ्चेश्वर परियोजना आदिसँग सम्बन्धित विकास निर्माणको विषयमा छलफल भयो । त्यसै गरी RIS (Research and Information System for Developments) सँग पूर्व राजदूत श्याम शरण, शिवशंकर मुखर्जी, राकेश सुद लगायत Diplomats हरूसँग छलफल भएको थियो ।

त्यसपछि दिल्ली को चर्चित अक्षरधाम मन्दिरको भ्रमण तथा अवलोकन भयो र त्यही दिन बेलुका ८:०० बजे Air India बाट समितिको भ्रमण टोली गुजरातको लागि प्रस्थान गर्‍यो । सन् २००१ मा भारतको गुजरात प्रान्तमा भूकम्पबाट भएको क्षती तथा त्यसको पुनर्निर्माणको अवलोकन गर्ने क्रममा Seismological Center मा Earthquake बाट भएको क्षति Earth Quake को पूर्व जानकारी प्राप्त गर्न सकिने Control Room को बारेमा अवलोकन गर्ने कार्य भयो । असार २८ र २९ गते भुजमा भएको भूकम्प प्रभावित क्षेत्रको अवलोकन, त्यहाँ भएको पुनर्निर्माण सम्बन्धमा जानकारी लिने कार्य लगायत Reconstruction Area को अनुगमन तथा सम्बन्धित व्यक्तिहरूसँग समेत सोधपुछ गरी त्यहाँको वास्तविक अवस्थाको बारेमा जानकारी लिने कार्य भयो । त्यसै क्रममा India House, Museum आदिको अवलोकन गर्ने कार्य सम्पन्न भयो । असार ३० गते गुजरातको विधान सभाको अवलोकन तथा त्यहाँको Secretary सँग छलफल गरी त्यहाँको राज्यसभामा रहेको व्यवस्था बारे जानकारी लिने कार्य भयो ।

सोही दिन बेलुका ८:०० बजे Air India बाट दिल्लीका लागि प्रस्थान गरियो । ३१ गते नयाँ दिल्लीमा Metro Rail सेवा सञ्चालन सम्बन्धमा छलफल तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम र Metro Rail Riding / Metro Rail सेवा सञ्चालनसँग सम्बन्धित Museum visit गर्ने कार्य गरियो । त्यसै गरी दिल्लीमा रहेको SAARC Asia University, New Delhi मा President Dr. Kabita A Sharma द्वारा आयोजित कार्यक्रममा Dr. A K Mallik, Amb Shashank, पूर्व राजदूतहरू, प्राध्यापक, विद्यार्थीहरूको सहभागीतामा विश्वविद्यालयको समसामयिक विषय राजनीतिक तथा आर्थिक, सामाजिक र नेपाल-भारत सम्बन्ध आदि विषयहरूमा चर्चा भएको थियो । त्यसै क्रममा

त्यहाँ भएका नेपाली शिक्षक विद्यार्थी लगायत प्रभुद्ध वर्गसँग पनि औपचारिक तथा अनौपचारिक छलफल तथा भेटवार्ता सम्पन्न भएको थियो । यसरी विकास समितिको भ्रमण अवधिभर भारत सरकारद्वारा निर्धारित व्यस्त कार्यक्रम तालिका अनुसारको कार्यक्रममा सहभागी भै भ्रमण कार्यक्रमको उद्देश्य अनुसार त्यहाँको विकास निर्माण, राजनीति, सामाजिक, आर्थिक क्षेत्र तथा भूकम्प पछिको पुनर्निर्माण, पुनर्स्थापना लगायत समसामयिक विषयमा जानकारी तथा अवलोकन गरी समितिको भ्रमण टोली मिति २०७३ साल श्रावण १ गते Delhi Airline बाट ५ बजे काठमाडौं आईपुगेको थियो ।

भ्रमणबाट प्राप्त उपलब्धी :

नेपाल-भारत दुई छिमेकी देश हुन नेपालको भूगोल रहन सहन, भाषा संस्कृति आदि अवस्थाहरूले गर्दा पनि नेपालको विकास निर्माणसँग सम्बन्धित अधिकांस कुराहरू भारतसँग नै सम्बन्धित रहेको पाइयो । पूर्वाधार विकासको सन्दर्भमा भारतको राजधानी दिल्लीमा सडक सञ्जालको विकास रेल तथा मेट्रो रेल सेवा अति प्रभावकारी रूपमा विकास भएको पाइयो । दिल्ली सहरमा ट्राफिक जामलाई कम गर्नको लागि ठाउँ ठाउँमा सुरुङ मार्ग र Flying Over रोडको व्यवस्था व्यवस्थित सहरी विकासको अवधारणा अनुसार योजनाबद्ध तवरबाट निर्माण गरेको पाइयो । शहर प्रदुषण नियन्त्रण गर्नको लागि सडकका छेउछाउ र खाली ठाउँहरूमा वृक्षा रोपण गरी सहरलाई हरियाली बनाएको पाइयो जुन हाम्रो काठमाडौं लगायत ठूला सहरहरूमा पनि अनुसरण गर्नु पर्ने देखियो । दिल्ली-आग्रा सडक निर्माण RCC प्रविधिबाट गरेको सडक ८ लेनको रहेको र सडक वरीपरी पनि पर्याप्त ठाउँ राखी Planning गरेको पाइयो जसले गर्दा भविष्यमा हुनसक्ने Traffic चाप समेतलाई ध्यानमा राखी निर्माण गरेको पाइयो । सडक निर्माण गर्दा हरेक ठाउँमा गुणस्तरीय प्रविधिको प्रयोग गरी निर्माण भएको पाइयो जुन निर्माण भएको धेरै समय सम्म पनि सडकको गुणस्तरमा कुनै खराबी नआएको देखिएको हुँदा सडक तथा अन्य पूर्वाधार निर्माण गर्दा दिगो विकासको अवधारणालाई आत्मसात गरेको देखियो । भारतको गुजरात शहर तथा अन्य क्षेत्रमा रहेको सडक तथा पूर्वाधार विकास पनि व्यवस्थित रहेको पाइयो । गुजरातको भुज शहरमा भएको भूकम्प पछिको पुनर्निर्माण भएका सरकारी भवन व्यक्तिको सामुहिक आवास तथा वस्ती विकास अतिनै प्रभावकारी रहेको पाइयो ।

भूकम्पबाट प्रभावित भएका व्यक्तिहरूलाई स्थानान्तरण गरी सामुहिक वस्ती विकास गरी व्यवस्थित रूपमा पुनर्निर्माण कार्य सम्पन्न गरेको देखियो । भूकम्प पछि निर्माण भएका घरहरू भूकम्प प्रतिरोधी प्रविधिबाट गरिएका छन् । सरकारको तर्फबाट उपलब्ध गराइएको अनुदान क्षतिको अवस्था र परिस्थिति अनुसार व्यवस्थित कानुनको निर्माण गरी ३ देखि ५ किस्तामा सहयोग रकम उपलब्ध गराएको पाइयो । सरकारी तथा सार्वजनिक भवन, अस्पताल जस्ता संरचनाहरूको निर्माण कार्य पनि भूकम्प प्रतिरोधी प्रविधिबाटै समयमानै सम्पन्न भएको पाइयो । पुनर्निर्माण कार्य गर्दा गुजरातको भुजमा नै Authority act निर्माण गरी सबै अधिकारहरू त्यही बाट नै प्रयोग गरी कार्य गरेको देखियो भने पुनर्निर्माण कार्य गर्दा सबै क्षेत्रका व्यक्तिहरू समर्पित भावबाट कार्यगरी पुनर्निर्माण कार्य गरेका र क्षतिको सर्वेक्षण गर्दा सामान्य त्रुटीहरू भएपनि त्यसलाई सुधार गर्दै लगी साठे ३ वर्षमा नै निर्माण कार्य सम्पन्न भएको पाइयो । जसबाट नेपालले पनि त्यसको अनुसरण गरी पुनर्निर्माण कार्य अगाडि बढाउनु पर्ने देखिन्छ । भ्रमण कार्यक्रममा नेपाल भारत विचको दुई देशको सम्बन्ध, राजनीतिक आर्थिक समसामयिक मामिला आदि विषयमा भारतका प्रमुख व्यक्तित्वहरूसँगको भेटवार्तामा नेपाल-भारतको सम्बन्ध र विकास निर्माणका कार्यहरू नयाँ आयामका आधारमा सञ्चालन गर्नु पर्ने कुरामा भ्रमणको छलफल केन्द्रीत रहेको थियो । भारतको गुजरातको भुजमा गएको भूकम्प पछिको पुनर्निर्माण सम्बन्धी महत्वपूर्ण जानकारीहरू अनुसूची - १ मा राखिएको छ ।

निष्कर्ष :

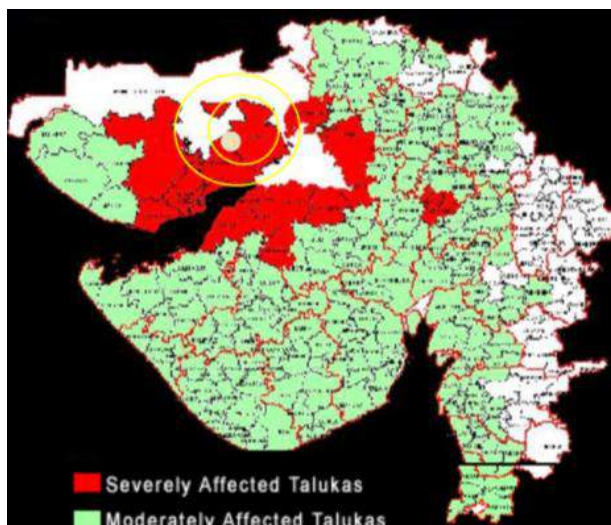
व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिको मिति २०७३ आस २४ गते देखि श्रावण १ गतेसम्म भारतको भ्रमण सम्पन्न भयो । भ्रमणको क्रममा भारतमा भएको भौतिक पूर्वाधार विकास खासगरी सडक, विजुली, रेल सेवा, शहरी विकास मेट्रो रेल सेवा, तथा गुजरातमा भएको भूकम्प पछिको पुनर्निर्माण कार्यको अध्ययन अवलोकन गरेको

थियो । समितिको भ्रमण कार्यक्रममा दिल्ली तथा गुजरातको पूर्वाधार विकास तथा पुनर्निर्माणको विषयका अतिरिक्त नेपाल भारतको सम्बन्ध समसामयिक राजनीतिक विषयमा पनि व्यापक छलफल भएको थियो । भ्रमणका क्रममा भारतमा भएको विकास निर्माण कार्य व्यवस्थित तथा योजनाबद्ध तवरबाट अगाडि बढेको पाइयो । नेपालको विकासको तुलनामा भारतको विकास निर्माण कार्य अति नै व्यवस्थित, प्रभावकारी तथा योजनाबद्ध तवरबाट गुणस्तरीयकार्य योजना अवधिमा नै सम्पन्न हुने गरेको पाइयो । नेपालले पनि अब देश विकासको लागि छिमेकी राष्ट्र भारतको विकास प्रकृतिलाई अनुशरण तथा अवलम्बन गरी योजनाबद्ध तवरबाट विकास निर्माणका आयोजनाहरु छनोट गरी समयमानै सम्पन्न गर्ने गरी विकास निर्माण सम्बन्धी कार्य अगाडि बढ्नु पर्ने देखिन्छ ।



अनुसूची-१

भारतको गुजरात प्रान्तमा सन् २००१ मा गएको भुकम्पबाट भएको क्षति र पुनर्निर्माण सम्बन्धी संक्षिप्त विवरण :



Gujarat Earthquake - 26 January 2001

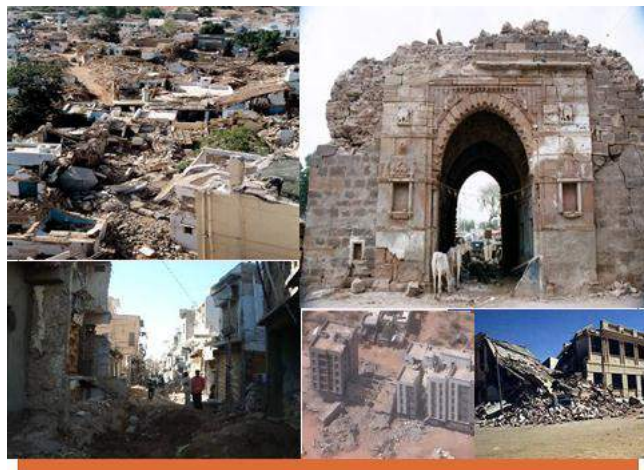


Earthquake of Magnitude 6.9 on Richter Scale

Epicenter - Chaubari Village, North of Bhachau, Kutch

- One of the Worst Earthquakes in the last 180 years - 21 out of 25 District Affected
- Over 10 Million People Affected
- 7,633 Villages Adversely Affected, 450 Villages Flattened Totally
- Reported Lives Lost 13,805
- 167,000 Persons Suffered Injury
- Over 2,22,035 Houses Completely Destroyed and 9,17,158 Houses Damaged
- Over 300 Hospitals Destroyed
- Over 10,000 Small and Medium Industrial Units went out of production
- 50,000 Artisans lost their Livelihood
- Around 5 million people needed to be given Immediate Relief all over the State

...that too in the wake of two consecutive years of Drought.



Emergency Response



- 28 Senior IAS Officers along with 107 Other Administrative Officers supported by 3,000 Police Staff, 12 Companies of SRP and 2,500 Home Guards deployed in the Affected Areas
- A Police Officer and a Revenue Officer posted at every cremation ground for identifying dead bodies
- 2,104 Technical Personnel, 6,213 Non Technical & 13,355 Labourers were deployed in the affected areas
- 1,152 JCBs Cranes, 543 Bull Dozers, 2,853 Dumpers and Trucks and 901 Gas Cutters deployed in affected areas
- 1,67,000 Injured Cases treated of which 19,000 were of serious nature. Surgeries Performed in Makeshift Arrangements
- Serious Cases Airlifted from Bhuj for special treatment to Mumbai, Pune and Other Centres
- 46 specialist with 183 Medical Teams operationalized in 24 hours for Medical Assistance in Bhuj



अनुसुची-२

भारत भ्रमणसँग सम्बन्धित केही तस्वीरहरू



भारतीय विदेशमन्त्री सुशमा स्वराजसँगको भेट







गुजरातको भुजमा गएको भूकम्पबाट भएको क्षति तथा पुनर्निर्माण सम्बन्धी ब्रिफिङ कार्यक्रम



भूकम्प प्रभावित बालाबालीकाको लागि पुनर्निर्माण गरिएको विद्यालयको अवलोकन

