

१. पृष्ठभूमि

भूपरिवेष्ठित मूलुक नेपालको समग्र विकासका लागि उत्तर तथा दक्षिण तर्फका सीमा नाकाहरू जोड्ने सडक सन्जालको विकास तथा विस्तार गर्नु अत्यावश्यक देखिन्छ । तराई क्षेत्रको विकासका लागि दक्षिणी नाका तथा हिमाली क्षेत्रको विकासका लागि उत्तर तर्फका नाकाहरू खोली त्यहाँ सम्मको सहज पहुँचमार्ग बनाउनु जरूरी 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।०७।२३ गते बसेको बैठकले रसुवागढी-केरुङ, तातोपानी, जोमसोम-कोरला नाकाहरूको स्थलगत अनुगमन गर्ने निर्णय गरे अनुसार समितिका माननीय सदस्य, कर्मचारी लगायत सरोकारवाला निकायका पदाधिकारीहरूको टोलीले २०७२ साल मंसिर १३ गतेदेखि १७ गतेसम्म नेपाल र चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बतको बिचमा पर्ने ढुङ्गबासेन काउन्टीबिचको मुस्ताङ्गको कोरलापास स्थित नेचुङ्ग-लिजी नाका र पहुँचमार्गको अवस्था र सम्भावना अध्ययन गर्न स्थलगत अवलोकन भ्रमण गरेको थियो । जोमसोम कोरला नाका अवलोकन भ्रमणटोलीमा सहभागी समितिका माननीय सदस्य तथा कर्मचारीहरू:

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 मुस्ताङ्ग जिल्लाबाट प्रतिनिधित्व गर्नु हुने मा० सांसद श्रीमाया थकाली, प्र.जि.अ. गणेश अधिकारी, स्थानीय विकास अधिकारी हरि प्रसाद वास्तोला, डि. एस. पि. अर्जुन श्रेष्ठ, डिभिजन सडक कार्यालय बागलुङ्गका डिभिजन प्रमुख राजेश पौडेल, कान्तिपुर राष्ट्रिय दैनिकका प्रधान संपादक सुधिर शर्मा, स्थानीय राजनीतिक दलका प्रतिनिधिहरू, बुद्धिजीवी, नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरू, सरोकारवाला कर्मचारी तथा पत्रकारहरूको सहभागिता रहेको थियो ।

२. बर्तमान अवस्था

क) कोरलापास, सीमा र भौगोलिक अवस्थिति

- ◆ कोरलापास समुन् 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 पर रहेको 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 ढुङ्गबासेन 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 सहायक स्तरको जनशक्तिको व्यवस्था छ । सीमा सुरक्षाको लागि सशस्त्र प्रहरी बलको सीमा सुरक्षा गुल्म जोमसोममा स्थापना भएको र तत्काल भौतिक संरचनाको ब्यवस्था 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 आर्नै कार्यालय भवन निर्माण भैसकेको अवस्था छ ।
- ◆ जोमसोम जिल्ला प्रशासन र ढुङ्गबासेन काउन्टीकाबिच औपचारिक र 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 करिव 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 कए 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 यसअघि केरुङ र तातोपानी नाकामा पनि काम गरेर आएका रहेछन् ।

ग) पोखरा-बेनी-जोमसोम उपल्लो मुस्ताङ हुँदै कोरलापाससम्मको पहुँचमार्गको अवस्था

- ◆ कोरलापासदेखि तिब्बततर्फ ढुङ्गाबासेनसम्म करिब ३० कि.मि. कच्ची सडक र ढुङ्गाबासेनदेखि सिगात्सेसम्म करिब ६५० कि.मि. पक्की पिच सडक रहेको बुझिन्छ । त्यसैगरी कोरलादेखि नेपालतर्फ जोमसोमसम्म करिव १०० कि.मि स्थानीय सडक ट्रयाक 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, छुसाङ्ग 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 मुस्ताङ जिल्लाभित्र कालिगण्डकी नदी माथि जोमसोम तथा छुसाङ्गको चैलेमा दुई गरी ३ वटा महत्वपूर्ण मोटरवेल पुलहरू निर्माणाधिन अवस्थामा छन् । सो को ठेक्का बमोजिमको काममा ठेकेदारहरूको ढिलासुस्ती र लापर्वाहिका कारण राष्ट्रिय महत्वका उक्त पुलहरू 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 पुलहरूमध्ये जोमसोमको पुल वैदेशिक सहयोगमा मुस्ताङ 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 खोलाहरूमा निर्माण भएको कल्भर्टहरू साना र हलुका सवारी साधनहरू मात्र पास हुन सक्ने गरी डिजाईन र निर्माण गरिएको देखिन्छ ।
- ◆ छुसाङ्को चैले देखि माथि भैँतेसम्मको सडक अत्यन्त जोखिमयुक्त र मोडहरू नमिलेको अवस्थाको देखिन्छ । समर खोलाको भिरमा त थप आवश्यक रोड साईडको चट्टान कटाई एच्यअप अगततप्लन० गरी लेवल मिलाई च्चर्च ढलान गरेको सडक सतह नभएसम्म सामान्य सवारी साधन वारपार गर्न सक्ने अवस्था देखिदैन । चैले माथिको उकालोमा सडकको मोडहरू निकै कम च्चमष्णक का एवं सांघुरा भएकाले सोको न्भयकभतचष्ण सुधार नभएसम्म ठूला र मालबाहक सवारी साधन आवागमन गर्न सक्ने अबस्था देखिदैन ।
- ◆ कागबेनी भैँते खण्डको उक्त सडक खण्ड एशियाली विकास बैंकको सहयोगको च्चक्कम्प एचयवभअत बाट 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 बर्षेनी ८२१० लाख रूपैयाँ खर्चेर बनाउने गरिएको र यसबाट कार्तिक देखि जेठ महिनासम्म ७२८ महिना मालबाहक सवारी साधनहरू आवागमन गर्ने गर्दछन् तर खोला बढ्ने बर्षायामको ४२५ महिना यो मार्ग अबरुद्ध हुने गरेको छ ।
- ◆ पुसदेखि फागुनसम्मको तीन महिना बाक्लो हिउँ पर्ने अबधिमा चराङ्ग लोमान्थाङ्ग छोन्हुप छोसेरमा यातायात सुचारू गर्न कठिन हुने देखिन्छ ।
- ◆ बेनी-जोमसोम सडक खण्ड तर्फ भने चालु आ.ब. 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 म्पच तयार हुँदै गरेको अवस्था रहेको बुझिएको छ । त्यसैगरी कागबेनी भैँते खण्डको सडक स्तरोन्नतिको लागि मुस्ताङ्ग जि.वि.स.मा करिब १ करोडरूपैयाँ संचित रहेको अवस्था छ ।
- ◆ कोरला-भैँते (५८ कि.मि) क्कलनभि ीबलभ सडकको म्पच भएको देखिन्छ ।

- ◆ भैते-जोमसोम (४२ कि.मि.) सडकको म्च तयार भइ नसकेको तर सो को लागि कन्सल्टेण्ट छनौटको प्रकृया अघि बढेको अबस्था रहेको बुझिन्छ ।
- ◆ ल्यचतज(क्यगतज कालिगण्डकी कोरिडोर (गैडाकोट-कोरला ४३५ कि.मि.) सडक निर्माणको काम हाल दक्षिणी भागबाट मात्र भइरहेकोमा अव उत्तरी भागबाट पनि कार्य अगाडि बढाउनु पर्ने देखिन्छ ।
- ◆ जोमसोम-कोरला (१००कि.मि) सडकका केही सकारात्मक पक्षहरू :
 - समरको भीर एक ठाउंमा 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, वालुवा) सडक निर्माण क्षेत्रको वरपर नै उपलब्धता रहेको ।
 - पुलहरूको संख्या तुलनात्मक रूपमा कम हुने भएबाट योजना कार्यको लागत 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 पर्यटकहरूको प्रमुख गन्तव्यस्थलमध्ये एक हो, सो क्षेत्र पनि यो नाकाबाट काठमाडौंबाट 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

करिडोर क्षेत्रले यी महत्वपूर्ण क्षेत्रहरू 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 रूपमा मुस्ताङको कमजोर भू-धरातलका कारण बाढी पहिरोको जोखिम बढी नै रहेको छ । मौसम परिवर्तनको असर पनि देखिदैछ । 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 विदेशीहरूलाई अनुमति लिएरमात्र 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 पनि गत वर्ष डिसेम्बर सम्म ४ हजार विदेशी पर्यटक आएको अन्नपूर्ण प्रकृति संरक्षण क्षेत्रको तथ्याँ 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 ।
- ◆ विगेही तिब्बती वा दलाई लामाका समर्थकहरूको घुसपैठ र चीन बिरोधीहरूको 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 करिव ३ महिना हिमपात हुने यस क्षेत्रमा निर्माण कार्य अवरुद्ध हुने हुँदा त्यस समयमा ठेक्का व्यवस्थामा सम्पूर्ण प्रकृयागत कार्यहरू सम्पन्न गर्नु पर्ने र वाँकी 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 सकस 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 र स्वतन्त्र राष्ट्रिय अर्थतन्त्रको विकासमा योगदान पुग्ने छ ।
- ◆ यसका अतिरिक्त यसबाट यस क्षेत्रको पर्यटकीय क्षेत्रको रूपमा प्रचारप्रसार र पर्यटन प्रबर्धन हुन गई ऐतिहासिक, सांस्कृतिक भौगोलिक एवं अध्ययनका लागि आउने पर्यटकको संख्यामा अभिवृद्धि हुनेछ र 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 चलन कठिन देखिएकोले ठूला मालबाहक ट्रक ट्याँर लगायतका सवारी साधन चलनसक्ने गरी कतिपय स्थानमा नजथबपबच देखि समरसम्मको बाटो हाल ठाडो र बढि उकालो रहेको हुँदा उक्त स्थानमा च्मबञ्जिलभलत गरी सडकको पुनः डिजाईन समेत गरी सडकको सुदृढीकरण एवं स्तरोन्नति गरी ठुला मालबाहक ट्रक ट्याँर लगायतका सवारी साधनहरू बाह्रमास (बर्ष) धमबतजभच) चलनसक्ने बनाउनु पर्दछ । यसका लागि २२३ 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 शुस्वातको रूपमा विकास गर्ने सोचबाट काम हुनु पर्छ ।
- ◆ म्याग्दी बेनीदेखि कोरलासम्मको करीव १७६ कि. मि. सडकलाई कम्तीमा ४ खण्डमा बिभाजन गरी २ वर्षभित्र निर्माण सम्पन्न गर्ने गरी विकास गर्न उच्च प्राथमिकतासाथ सोही सडकका लागि पूर्ण प्रतिबद्ध ९९ममभबतभम० र आवश्यकता अनुसारको बजेट ब्यबस्था 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 गर्नु पर्दछ ।
- ◆ आयात निर्यात हुने वस्तुहरूको सुरक्षित गोदाम सहित भन्सार नाकामा सुख्खा बन्दरगाहाको ब्यवस्था हुनुपर्दछ ।
- ◆ खुल्न बाँकी अध्यागमन कार्यालय, सशस्त्र प्रहरी बल सीमा वोडर आउट पोष्ट 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 ब्यवस्था हुनु पर्दछ सडकमा जम्ने हिउँ सफा गर्नका लागि आवश्यक उपकरण र प्रविधिको ब्यवस्था गरिनुपर्दछ ।
- ◆ ब्यवसायी एवं पर्यटकहरूको आगमन र प्रस्थान हुन दिने गरी ब्यवस्था हुनु पर्दछ । साथै पर्यटकहरूलाई लुम्बिनीदेखि मानसरोबरसम्म भ्रमणमा जानका लागि सहज हुनेगरी यातायात ब्यवस्था हुनु पर्दछ ।
- ◆ 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 संगसंगै प्रबर्द्धन गर्नु पर्छ । गलेश्वर धार्मिक क्षेत्र, तातोपानी, रूम्से छहरा, कालीगण्डकीमा पर्ने विश्वकै गहिरो गल्छी, मुक्तिनाथ क्षेत्र, जोमसोम रक क्लाइम्बिग, दामोदर कुन्छ 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 रूपमा लिई 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 छोन्टुपबाट बग्ने ढिलो खोला लगायतका कतिपय साना खोलाहरूका कल्भर्टहरूको स्तरोन्नति गरी पुनर्निर्माण गर्नु पर्ने आवश्यकता रहेको छ ।
- ◆ सडकको मोडहरू निकै कम च्चमष्क का एवं सांघुरा भएकाले सोको न्भयभतचष्क सुधार एवं टूला र मालबाहक सवारी साधन आवागमन गर्न सक्ने भारवहन क्षमताको हुनेगरी निर्माण गर्नु पर्ने ।
- ◆ कालिगण्डकी करिडोर क्षेत्रको ट्रायाक 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 शुरू गर्नुपर्दछ । कार्य सम्पन्न गर्न समय बाँकी रहेका ठेकेदारसँग तत्काल विस्तृत कार्ययोजना माग गरी सो अनुसार नगर्नेलाई कारवाही हुने ब्यवस्था हुनुपर्दछ ।
- ◆ कागबेनी भैते खण्डको उक्त सडक खण्ड एशियाली विकास बैंकको सहयोगको च्चक्म् एचयवभअत बाट निर्माण भएको र यसका बारेमा उजुरी परेको कारणले निर्माण सम्बन्धी कागजात र सक्कल फाईल अख्तियार दुरूपयोग अनुसन्धान आयोग क्षेत्रीय कार्यालय पोखरामा विचाराधिन रहेको विषयमा तत्काल निर्णय गरिनु पर्ने ।
- ◆ कोरला-भैते (५८ कि.मि) क्लनभि ीबलभ सडकको म्च लाई म्यगदभि ीबलभ स्तरको म्च 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 निर्णयहरू सहजै उपलब्ध गर्ने व्यवस्था हुन पर्ने र आवश्यक पर्दा ऐन कानुनमा 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 मोटररेवल पुलहरूको 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 नाकाहरूबाट आपूर्ति व्यवस्थामा सहजता प्राप्त भए पनि आपूर्ति व्यवस्थालाई सहजीकरण गर्न उत्तरी सीमा नाकाहरूको विकास, स्तरोन्नति र निरन्तर सञ्चालन गर्ने राष्ट्रिय नीति लिनु पर्ने ।
- ♦ पुसदेखि फागुनसम्मको तीन महिना बाक्लो हिउँ पर्ने अबधिमा चराङ्ग, लोमान्थाङ्ग, छोन्हुप, छोसेरमा यातायात सुचारु गर्न विशेष उपकरणहरूको व्यवस्थापन हुनु पर्ने ।
- ♦ त्रिवर्षीय/पञ्चवर्षीय योजनाहरूको फितलो कार्यान्वयनलाई नियन्त्रण गर्दै परिणाम मुखी, यथार्थपरक र देशले वर्तमान अवस्थामा भोगेको संकट समाधान गर्ने उद्देश्यले सडक सञ्जालको विस्तार (विशेष गरी उत्तरी सीमा तर्फका सडकहरू) तत्कालै गर्नु पर्ने ।
- ♦ यो पहिलो नाकावन्दी होइन विगतका नाकावन्दीहरूबाट देशले पाठ सिकेको देखिएन तसर्थ आगामी दिनमा अहिलेको जस्तो अवस्था आउन नदिन तत्कालै छुट्टै योजना बनाउने, यस्तो योजनाहरूलाई कार्यान्वयन गर्दा विद्यमान कानुनी जटिलताहरूलाई सम्बोधन गर्न छुट्टै कानुनको आवश्यक देखिएकोले सो समेत गर्न र तत्कालै कार्यान्वयनमा लैजान आवश्यक देखिएको छ ।
- ♦ सजिलो ठाउँमा त सहजै विकास हुन्छ अप्ठ्यारोमा 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 कोही पनि 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 सिद्धान्त 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 बन्न पुगेको 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 वैकल्पिक मार्गको रूपमा विकास गर्न मुस्ताङ जिल्ला र चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बतको सीमामा पर्ने कोरोलापास, नेचुङ-लिजी भन्सार नाका चीनीया सरकारलाई अनुरोध गरी तत्काल खोल्न पहल गर्नु पर्ने देखिन्छ । वर्तमान समयमा ुत मार्गबाट काम गर्न सकिएमा कोरोलापास सम्मको पहुँचमार्गको न्यूनतालाई ३ महिनाभित्रै सम्बोधन गर्न सकिने 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 हुने गरी विकास गर्न यस सडकलाई क्तबलमबचम दुई लेन चौडाइको एवं ठूला मालबाहक गाडीको चाप र भारवहन क्षमता सहितको हुनेगरी विशेषज्ञ प्राविधिकहरूबाट पुनः डिजाईन गराई निर्माण 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 सुभाष 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)

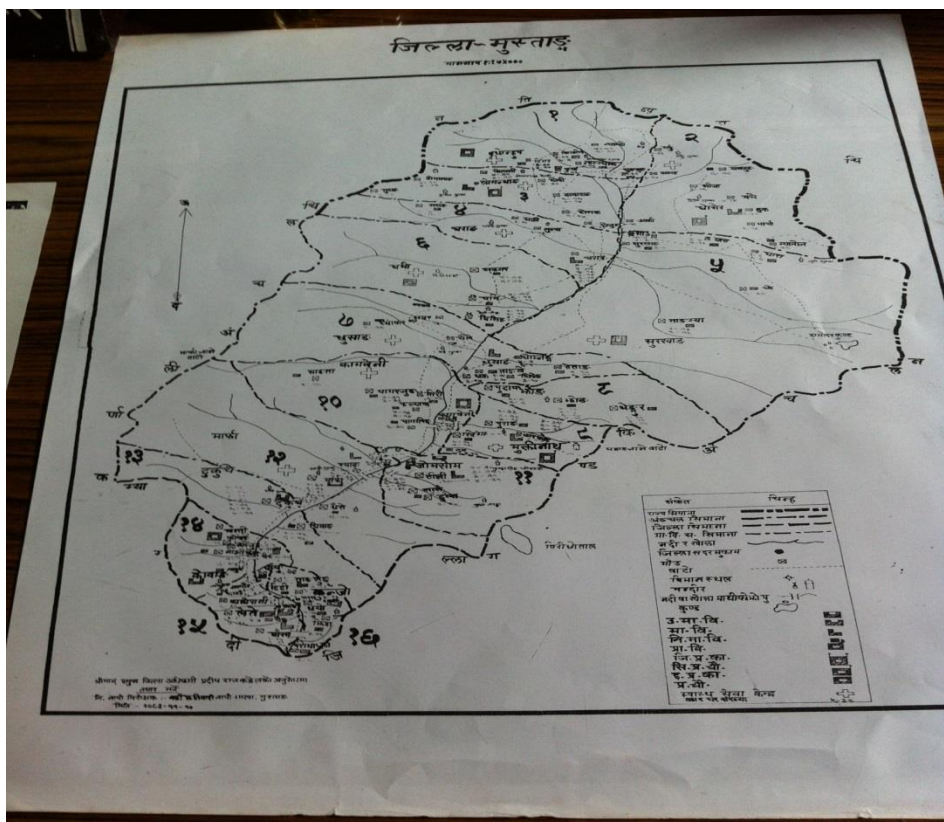
I have further the honour to propose that if the foregoing proposals are acceptable to your Government, this Note and your Note reply shall constitute an agreement between our two Governments, which shall enter into force on the date of your reply.

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)

अनुसूची-२



मुस्ताङ जिल्लाको नक्सा



कोरोला नाका



कोरोला नाकामा रहेको नेपालको सीमा स्तम्भ नं. २४



जोमसोमबाट कोरोला सडक खण्डमा पर्ने समरको भीर