

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 वस्तु 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 ढुवानी गर्न सहजीकरण गर्न सकिँएमा 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 पुऱ्याएको क्षतिको कारणले चीन सरकारले ८ महिनादेखि एकतर्फी रूपमा निष्कृत राखेको अवस्था छ, भने अर्कोतर्फ 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 निष्कृत 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 निष्कृत रहन सक्दैन । तसर्थ सम्पूर्ण नेपाली समाजमा आइपरेको यो संकटबाट मुलुकलाई मुक्त तुल्याउन सम्भव सबै उपायहरूको खोजी गरी सरकारलाई उपयुक्त सुझाव दिने उद्देश्यले मिति २०७२।१२।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।१२।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 खेल्ने 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

काठमाडौँदेखि जानुभएका महत्वपूर्ण संचार माध्यमहरूका पत्रकार टोली, धुलिखेलका पत्रकारबन्धुहरु, सम्बन्धित राजनैतिक दलका प्रतिनिधिहरु, ट्रक तथा कन्टेनर व्यवसायी, स्थानीय होटल लज व्यवसायीहरु, 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 बाह्रबिसे सम्मको खण्डमध्ये सुनकोशी बाँधसम्म ४ लेनमा र त्यसपछि बाह्रबिसे 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 । बाह्रबिसेदेखि 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 खल्बलिने डरले सडकसम्म भरेको पहिरो नउठाइएका कारण एक लेनकै सडक कायम राखेको पनि पाइयो । तातोपानीदेखि काठमाडौँ 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 रूपमा यो सडक रहेको देखियो । तत्कालै सुधारयोग्य केही स्थानहरु यस प्रकार देखिन्छन:

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 रूपमा 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 बेला 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 भुण्डरहेका 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. काठमाडौँ- 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 बस्तीहरुलाई यस मार्गले सहज रुपमा 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 कारवाहीहरुलाई 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 गतिविधिहरु हराएर गएको, बन्द भएको स्थितिले जनमानसमा एउटा उदासी बेचैनी र नैराशयता छाएको अवस्था छ, विकास निर्माण र आय आर्जनमा लामो समय अभ्यस्त यो जनसमूहले आफ्ना पूर्ववत रोजगारी र आम्दानी 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 जनसमूहको कल्याण गरी उनीहरुको साथ सहयोगको अपेक्षा राखेको हुन्छ । भौगोलिक र भौगर्भिक विकटता र विषमताले उत्तरी क्षेत्रहरुमा नयाँ नाका खोल्न खर्चिलो र साथै कार्य सम्पन्न गर्न ठूलो समयसमेत लाग्दछ । उदाहरणार्थ करिब ट्रायाक सम्म खोलिएको रसुवागढी नाकालाई पनि यो तातोपानी राजमार्गको स्वरुपमा ल्याउन खर्च खर्च गर्दा पनि कम्तिमा ३४ वर्ष लाग्ने देखिन्छ । तसर्थ रसुवागढी वा अन्य नाकाहरु तर्फ पनि आयात निर्यात कार्य जारी राख्दै यो आधारभूत संरचना बनिस्केको 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 रुपमा 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 रुपमा कम लागतमा दैनिक आवश्यकताका बस्तुहरु 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 ६७ अर्बको राजस्व उपलब्ध गराई रहेको स्थिति थियो ।

यी सम्पूर्ण व्यापारिक क्रियाकलाप परिचालनमा आश्रित आयआर्जन तथा रोजगारी प्राप्तिबाट राज्यलाई भएको प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष योगदानको गर्भिर 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 रुपमा 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 गतिविधिहरु 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 पूर्ववत् हुवानी 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 करीव २६ महिना भित्र निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने गरी सम्झौता सम्पन्न भएको । नेपालको राजश्व संकलनको प्रमुख स्थान ओगट्ने उत्तरी सीमावर्ती मित्रराष्ट्र चीनसंग 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 (४९,८९७ व.मि. अर्थात करीव 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 पार्किङ्ग 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 करीव 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 २९, 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. मेसिनरीवालमा 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 ढुङ्गाहरू खसी निर्माणाधीन संरचनाहरूलाई नै क्षति पुऱ्याएको र पुग्ने अवस्था रहेको । भोटेकोशीमा निर्माणाधीन पुल बाढीले बगाउँदा सुख्खा बन्दरगाह निर्माणस्थल सम्म निर्माण सामाग्रीहरू 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 चुनौतीहरू

- ♦ सुख्खा बन्दरगाह निर्माण स्थलको आवास भवन नजिक रहेको खोलाले बन्दरगाहमा पुऱ्याउने थप नोक्सानको वर्षात शुरु हुनुभन्दा अगाडि नै रोकथाम गर्ने कार्य ।
- ♦ आयोजना स्थलमा निर्माण सामाग्रीहरू 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 पूरा 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 बढ्दा बजारको अन्तमा लिपिड भन्सार कार्यालयको आफ्नै मुख्य भवन रहेको र सो भवनको तल भोटेकोशी नदी किनारमा भन्सारले करिव ३०० कन्टेनरहरू पार्क गरी राख्न बनाएको जाँचपास पार्किङ तथा चेकिङ क्षेत्रमा महाभूकम्पका कारण कामै नलाग्ने गरी पार्किङ लेनका ठूला कन्क्रिट स्लेटहरू फुटेर तहसनहस भएकाले केही मर्मत सुधार नगरी भन्सार सोही स्थानमा पूर्ववत् सहज सञ्चालन हुन कठिन स्थिति देखिएको ।

चार तले मुख्य भन्सार कार्यालय भवन ठाउँ ठाउँमा चिरिएको अवस्थामा छ तर भग्न भन्ने देखिदैन । चिनियाँहरूको आफ्नो भव्य भन्सार रहेको छ । सामान्य चर्काइबाट तर्सकाले 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 । त्यसैमाथि Concrete नयाँ पुल बनाउन वारिपारी पिलर गाडेको स्थिति छ तर नेपाली भन्सार अगाडिको तातोपानी मूलसडकमा अबै 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 रूपमा नसकिएर पनि दीर्घकालिन रूपमा 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 परिणामस्वरूप 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 लिपिङ (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 सम्भौता 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 लिपिङ 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 ।

लिपिङस्थित 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 प्रतिक्षामा रहेको पाइयो ।

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

- ♦ 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 सञ्चालन 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 संरचनाहरूको पुनर्निर्माण गर्ने कार्य हालसम्म प्रारम्भ नभएकाले चुनौतीपूर्ण रहेको ।
- ♦ वर्षातको समयमा भूकम्पको कारणले Unstable बनेका र भत्केका Slope हरूको 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 पहरो, 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 मोवाइल तथा Landline टेलिफोनहरूको 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 बेलिबृज जडान गर्ने कार्यका सम्बन्धमा डिभिजन सडक कार्यालय, चरिकोटबाट प्रविधिक नापजाँच समेत गरी सडक विभाग पठाइएकोमा सडक विभागबाट जडान हुने/नहुने निष्कौल 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, विजुली 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 सुझावहरू :

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 बितिसकदा पनि परराष्ट्र मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय जस्ता जिम्मेवार निकायहरूले ठोस कुटनीतिक र सार्थक प्रयास गरेको नपाइएकोले तत्काल यसतर्फ सबैले पहल गर्नुपर्ने ।
- ♦ भन्सार परिसर, अध्यागमन, क्वारेन्टाइन र सुरक्षा निकाय जस्ता सीमा नाकामा सदैव सक्रिय रहनु पर्ने निकायहरूका 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 त्यहीँबाट भन्सार प्रारम्भ गरी Dry Port तयार भएपछि सिलबन्दी गाडिहरू 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 त्रिभूवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा रहने कर्मचारी भन्दा कम नहुने गरी प्रोत्साहन सुविधा दिई आवश्यक भवन, उपकरण र उपयुक्त तालिमहरु सहित भूमिका बहन गर्न अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको स्वरूपमा लैजाने कार्ययोजनासहित कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

- ◆ भारतीय व्यापारको एकाधिकारलाई केही हदसम्म मत्थर गराई, अन्तर्राष्ट्रिय आयातमा देशगत तथा वस्तुगत 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 अधि बढ्न नेपाल सरकार, मन्त्रपरिषद 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 रह्यो 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 । (वर्षौं भुण्डिइरहेका पहिरायुक्त र ठाउँठाउँमा साँघुरिइ एक लेन भएको सडकमा अन्तर्राष्ट्रिय 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 चीनिया 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 याड 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 सामाग्रीहरु 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 सुभाब 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 लीग 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 सुभाब 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 वस्तुहरु 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 अविलम्ब नेपाल भित्र्याउनका साथै भन्सार खुलाउन पहल गर्नुपर्ने ।

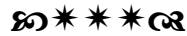
७. निष्कर्ष :

नेपालको राजधानी काठमाडौंलाई चीनको सीमासम्म जोड्ने सडकहरुमध्ये चीनको तिब्बतको व्यापारिक केन्द्र सिगात्सेसम्म पुग्ने सबैभन्दा कम दूरी बढी भरपर्दो सडक अरनिको राजमार्ग नै हो । बाह्रबिसेदेखि तातोपानीसम्मको क्षेत्रको भौगर्भिक/भौगोलिक कारणले प्रायः **Unstable** मोटो ढुङ्गाका कारण हुने र विग्रिरहने गरेको यो सडक खण्ड २०७२ वैशाख १२ गतेको भूकम्प र त्यसपछिका पराकम्पहरुबाट समेत नराम्ररी क्षतिग्रस्त हुन पुगेको पाइयो । सडक विभागले मेशिन औजार प्रयोग गरी बर्षात् अगाडि यातायात चालु गरी बर्षात् अगाडि चीनतर्फ अड्किएका थुप्रै मालवाहक सवारीसाधनहरु नेपाल भित्र्याए पश्चात् बर्षातको 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 संचालनमा 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 चलनु 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 रुपले यातायात सञ्चालन गर्न समस्यायुक्त नै छ । अहिलेको जस्तो सामान्य रुपको आवागमनका लागि बर्षात् 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 सम्भारमा 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 ध्यानाकार्षण 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 निकायहरु सक्रिय रूपमा लाग्न ढिला भैसकेको स्थिति छ ।

समिति नेपालको दीर्घकालिन विकासलाई दृष्टिगत गरी कार्यरत रहने गरेको छ । उत्तर र दक्षिणका नाकाहरु तथा यी नाकाहरुका पहुँच मार्गहरु सुविधायुक्त हुन सकेमा नै व्यापारिक कार्य बढी भन्दा बढी भै विकास क्रियाकलापहरु 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 गरियोस्, यसको पहुँच मार्ग अरनिको राजमार्ग बाह्रै महिना निर्बाध सञ्चालन हुने स्थितिमा राखियोस् र सक्दो चाँडो यो राजमार्गको स्तरोन्नति गरी सम्भव ठाउँहरुमा ४ लेन र कमिमा २ लेनको फराकिलो सडक बनाई अन्तर्राष्ट्रिय आयात निर्यात सहजीकरण गर्ने स्तरको सुविधायुक्त बनाइयोस् भन्ने सरोकारवाला समूहहरुको सामूहिक माग सहित सम्बन्धित निकायहरुको ध्यानाकार्षण गर्न यो प्रतिवेदन प्रस्तुत गरिएको छ ।



अनुसूची



चीनतर्फको भंसार अध्यागमन कार्यालय



अरनिको राजमार्गको चाकु स्थित भ्याले भिर



लार्चा स्थित तातोपानी भंसारको सुख्खा बन्दरगाहको अवलोकन गर्दै



मितेरी पुलमा चीनिया अधिकारीहरुद्वारा टोलीलाई स्वागत गरेपछि खिचिएको सामूहिक तस्वीर



चीन सरकारद्वारा निर्मित लार्चा स्थित सुख्खा बन्दरगाह



भूकम्पकले क्षत विक्षत भएको लिपिड बजार



तातोपानी भन्सार



क्षति भएको भन्सारको आँगन