

## रसुवागढी-केरुङ नाका निरीक्षणमा प्रतिवेदन

सम्माननीय सभामुखज्यू,

व्यवस्थापिका-संसद, विकास समितिको मिति २०७२।०७।२३ गते बसेको बैठकले देशका उत्तरी नाकाहरूको वर्तमान अवस्था र यसको स्तरोन्नति गर्ने सम्बन्धमा आवश्यक निरीक्षण अनुगमन गर्ने निर्णय अनुसार २०७२ मंसिर ८ र ९ गते समितिका मा० सदस्यहरू, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सडक विभाग लगायतका पदाधिकारीहरू, स्थानीय कर्मचारी, पत्रकार र सचिवालयका कर्मचारीहरू सहितको टोलीले रसुवागढी नाकाको स्थलगत अवलोकन गरेको व्यहोरा अवगत गराउन चाहन्छु । देशको विद्यमान समस्याको समाधान गर्न तथा मुलुकको समग्र विकास गर्न छिमेकी राष्ट्र चीनबाट इन्धन लगायतका अतिआवश्यक वस्तु आपूर्ति गर्ने महत्वपूर्ण नाकाको रूपमा रहेको यस रसुवागढी नाका हाल एक लेनमा सञ्चालित रहेको र केही ठाउँमा बारम्बार पहिरो गइरहने हुँदा ढुवानी तथा आवागमनमा समस्या युक्त रहेको छ । तत्काल यसलाई प्रत्येक १०० देखि १५० मि. दूरीमा एबककफलन श्यलभ राखी सञ्चालन गर्ने र प्रस्तावित वेत्रावति-मैलुङ - स्याब्रुबेसी - रसुवागढी सडक डवल लेनको निर्माण कार्य तत्काल आरम्भ गरी सञ्चालन गर्नु पर्ने आवश्यकता टड्कारो रूपमा देखिएको छ । उक्त सीमा नाकाको स्थलगत भ्रमणबाट उल्लेखित सडकखण्ड सञ्चालन गर्न देखिएका समस्या तथा समाधानका उपायहरू सहितको यो प्रतिवेदन सम्माननीय समक्ष पेश गरेको छु ।

मिति: २०७२।०८।१३

मा. रविन्द्र अधिकारी

सभापति

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 बस्तुहरूमा 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 दिंदै व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिको मिति २०७२।०७।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 बस्तु 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-केरूङ 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 कार्यलयका प्रमुख भन्सार अधिकृत श्री केदार प्रसाद पनेरु

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 काठमाडौँ-रसुवागढी सडकको निर्माण विभिन्न चरणमा विभिन्न प्रयोजनको लागि भएको पाइयो । काठमाडौँ रसुवागढी सडक विभिन्न सडक खण्डहरूको संयोजनबाट हालको अवस्थामा काठमाडौँबाट रसुवागढी जाने सडकहरू निम्न अनुसारका छन् :

१) काठमाडौँ-ककनी-त्रिशूली-धुन्चे-स्याब्रुबेशी-रसुवागढी (पासाङ ल्हामु मार्ग) ँण्डज्ञ : काठमाडौँ-त्रिशूली सडक खण्ड त्रिशूली जलविद्युत आयोजना निर्माण गर्नको लागि भारत सरकारको सहयोगमा वि.सं. २०३० मा क्लनभि बिलभ नचबखभ चयबम कतबलमबचम मा निर्माण भएको हो । त्रिशूली-धुन्चे - स्याब्रुबेशी सडक खण्ड गणेश हिमालको सिसा र जस्ता खानीमा जानको लागि नेपाली सेनाद्वारा त्रिशूली-सोमदाङ सडक आयोजना अन्तरगत क्लनभि बिलभ नचबखभ चयबम कतबलमबचम मा निर्माण कार्य गरिएको हो । स्याब्रुबेशी रसुवागढी सडक चीन सरकारको अनुदान सहयोगमा वि.सं. २०७० सालमा क्लनभि बिलभ नचबखभ चयबम कतबलमबचम निर्माण भएको हो । रसुवागढी सिमानाको मितेरी पुल चीन सरकारबाट सन् २०१४ को जुलाईमा निर्माण सम्पन्न भई नेपाल सरकारलाई हस्तान्तरण भई संचालनमा आएको हो ।

२) काठमाडौँ-गल्छी-त्रिशूली-बेत्रावती-धुन्चे-रसुवागढी सडक अन्तरगत गल्छी-देवीघाट खण्ड ँण्टढ सडक विभाग, डिभिजन सडक कार्यालय नुवाकोटबाट क्रमिक रूपमा क्लनभि बिलभ नचबखभ चयबम कतबलमबचम निर्माण कार्य सम्पन्न भएको हो ।

गल्छी-त्रिशुली-बेत्रावती-धुन्चे-स्याब्रुबेशी सडकको स्तरोन्नति गर्ने कार्य ए.डि.बि. को सहयोगमा वि.सं. २०६७ सालमा कालोपत्रे गर्ने कार्य भएको थियो ।

## २. काठमाडौँ रसुवागढी सडकको विद्यमान अवस्था :

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

### (क) गल्छी-त्रिशुली-बेत्रावती खण्ड(३६ कि.मि.)

यो ३६ कि.मि. सडक ५ बर्ष अगाडी सिङ्गललेनको कालोपत्रे (डि.वि.एस.टि.) स्तरमा निर्माण भएको र पुलहरू पनि सिङ्गल लेन नै भएकोले यस खण्डमा सडक र पुल डवल लेन स्तरमा स्तरोच्छती नभएको पाइयो । निर्माणको समयमा चालु सडक सतह ९च्यबम ध्वथ० सम्म मात्रै जग्गा अधिग्रहण गरिएको हुनाले सडक थप बिस्तार गर्नका लागि सडक सीमा ९चन्नजत या ध्वथ० तोक्री 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 गलकतबदभि एरियाबाट गएको छ, भने बेत्रावतीबाट धुञ्चेसम्म उकालो र धुञ्चेबाट स्याफ्रुवेशीसम्म ओरालो पर्ने थुप्रै घुम्तीहरू र ठाडो चढाई ९क्तभभउ नचबमभलत० हुँदै जानु पर्ने अवस्था रहेको पाइयो । हाल विभिन्न जलविद्युत आयोजनाबाट बेत्रावतीदेखि त्रिशुलीको किनार मैलुङ, हाकुवेशी सम्म तथा नेपाली सेनाले हाकुवेशीदेखि स्याफ्रुवेशी जोड्ने गरी सडक निर्माण कार्य हुँदै गरेको पाइयो । यो बञ्जिलभलत बाट जाँदा बेत्रावतीबाट मैलुङ, हाकुवेशी हुँदै स्याफ्रुवेशी पुग्न ३० कि.मी. मध्ये २८ कि.मी. नयाँ बञ्जिलभलत प्रयोग गर्नु पर्ने र २८ कि.मि.मा पुनः धुञ्चे भएर आउने बञ्जिलभलत जोडिएको देखिन्छ ।

बेत्रावतीबाट मैलुङहुँदै स्याफ्रुवेशी २८ कि.मी. नयाँ बञ्जिलभलत मध्ये २० कि.मि. सम्म ट्रयाक खुलेको तर, भूकम्पबाट नराम्ररी क्षति भएको अवस्था छ । त्यसपछि करिव ७ कि.मि. ट्रयाक खुल्ल बाँकी ९खभचनप्ल० छ भने करिव १ कि.मि. नेपाली सेनाबाट ट्रयाक खोलिएको छ । यस बञ्जिलभलत बाट जाँदा बेत्रावतीबाट स्याफ्रुवेशी पुग्न २०/२२ कि.मि. दुरी छोटो पर्ने, सडकको उकालो-ओरालो ९न्चबमभलत० सहज हुने र राम्चे, मुलखर्क र ग्राडको अस्थिर भू-वनौट छलेर निर्माण गर्न सकिने देखिन्छ ।

मैलुङ हुँदै जाने सडक निर्माण नहुञ्जेल सम्मका लागि बेत्रावती-धुञ्चे-स्याफ्रुवेशी सडकको विकल्प नभएको हुनाले यो खण्डको पहिरो जाने भागहरूमा पहिरो हटाउने तथा बिभिन्न स्थानमा भूकम्पबाट क्षति भएको भाग मर्मत संभार गर्ने काम भइरहेको तथा एबककप्लन शयलभ हरू 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 दुबै तर्फ ७.५/७.५ मिटर गरी जम्मा १५ मिटर जग्गा अधिग्रहण गरिएको हुनाले सडक थप बिस्तार गर्ने कार्य शुरू गर्दै गर्न सकिने र पछि सडक सीमा एक्नजत या ध्वथ० 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 शुरू भएको छ । त्यस्तै टोखा-गुर्जेभञ्ज्याङ-त्रिशूली सडक खण्डको कालोपत्रे गर्ने कार्य पनि सोही आयोजनाबाट भइरहेको पाइयो ।

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

### १. ३. रसुवागढी नाकासम्मको सहज पहुँचमा देखिएका समस्या तथा चुनौतीहरू :

२. सहायक मार्ग घोषणा गरी केन्द्ररेखाबाट १५/१५मिटर सडक सीमा निर्धारण गरी उक्त सीमा भित्रका जग्गा अधिग्रहण गर्ने कार्य निर्माण कार्यको समानान्तर रूपमा गर्ने गरी निर्माण कार्य शुरू गर्न ।
३. १५/१५ मी सडक सीमा भित्रका घर/टहरा तथा अन्य संरचनाको क्षतिपूर्ति लगायत अन्य विषयको व्यवस्थापन गर्न ।
४. निर्माण कार्यका लागि इन्धन तथा उपकरणको सहज आपूर्तिको व्यवस्था गर्न ।
५. मालपोत तथा नापीबाट हुनुपर्ने कित्ता काट लगायतका कार्य गर्न ।
६. वातावरण संरक्षण नियमावली २०५४, को अनुसूचि-१ ९ई० बमोजिमका प्राबधान अनुसार क्ष्म गर्ने र क्ष्म बाट प्राप्त सिफारिस निर्माणका बखत कार्यान्वयन गर्ने गरी निर्माण कार्य अघि बढाउन ।
७. सडक निर्माण क्षेत्रमा पर्ने रुख काट्ने कार्यको व्यवस्थापन गर्न ।
८. सडक निर्माणको लागि विभिन्न निकायहरसँग 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)

९. यस सडक निर्माणको लागि सडक बिभाग अन्तर्गत छुट्टै योजनाको दरबन्दी र संरचना निर्माण गर्न ।
१०. निर्माण सामग्रीको सहज उपलब्धता ।
११. विष्फोटक पदार्थको सहज उपलब्धता ।
१२. निर्माण ब्यबसायीबाट समयमा नै कार्य सम्पन्न गर्न ।
१३. सडक क्षेत्रमा बारम्बार गइरहने पहिरोको उचित रोकथाम गर्न ।
१४. साँघुरो बाटोमा गाडीको सहज आवत जावत गर्न उबककप्लन शयलभ बाटाहरूको निर्माण गर्न ।
१५. मचथ उयचत को निर्माण गर्ने कार्य ।
१६. सञ्चार प्रविधिको प्रभावकारी विकास गर्न ।

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

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 डवललेन 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 डवललेनमा 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 शुरू 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 शुरू पर्ने ।
२. गल्छी-वेत्रावती खण्ड र स्याफ्रुवेशी-रसुवागढी खण्डको डबल लेनमा स्तरोन्नती कार्य सडक विभागबाट तत्काल शुरू गर्नु पर्ने ।
३. वेत्रावती-मैलुङ-स्याफ्रुवेशी सडक डबल लेनमा ट्रयाक खोल्नका लागि नेपाली सेनालाई जिम्मेवारी दिने ।
४. ट्रयाक खोल्नको लागि आवश्यक पर्ने बिष्फोटक 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 ब्यबसायीलाई आवश्यक पर्ने इन्धन र अन्य आवश्यक पर्ने सबै सामग्री नेपाल सरकारबाट उपलब्ध हुनु पर्ने ।
७. निर्माण सामग्रीको अभावमा निर्माण कार्य नरोकियोस भन्नका लागि निर्माण ब्यबसायीले ~~भ्रष्ट~~ 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 ~~क्ष~~ गर्ने र ~~क्ष~~ 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 ब्यबस्था 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 बर्षभित्र सम्पन्न गर्ने र प्राकृतिक प्रकोप वाहेकको अवस्थामा म्याद थप नहुने प्राबधान राखी उपयुक्त प्याकेजहरूमा बोलपत्रको माध्यमद्वारा गर्ने । समय भित्र कार्य सम्पन्न नगर्ने निर्माण ब्यबसायीलाई कालोसूचिमा राखी कार्यवाही हुने एवं सम्पन्न हुन बाँकी काम अन्य तरिकाबाट गराई सो को लागत त्यसरी सम्पन्न नगर्ने निर्माण ब्यबसायीबाट असुलउपर गर्ने प्राबधान हुनु पर्ने ।
१३. यस योजनालाई राष्ट्रिय महत्वको योजनाको रूपमा कार्यान्वयन गर्न आई पर्ने कानूनी, प्रक्रियागत र अन्य कठिनाईहरूको सहजीकरण तथा वाधा अड्काउ फुकाउनेको लागि अधिकारसम्पन्न निर्देशक समिति (कतभभचप्लन अफफ्ततभभ) निर्माण गरी वाधा अड्काउ फुकाउने तथा सहजीकरण कार्य हुनु पर्ने ।
१४. व्यापारीहरूलाई मित्रराष्ट्र चिनको प्रवेशमा हाल रहेको यलभ मबथ उबकक लाई बढाएर कम्तीमा सात दिनको बनाउन परराष्ट्र मन्त्रालयद्वारा तत्काल कूटनीतिक पहल गरी सम्भौता 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 केरूङ जान आउन नेपाली सवारी चालकहरूलाई केही प्राविधिक समयाहरू देखिएका छन् । चालकहरूका 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 कार्यालयहरू आधुनिक र स्तरीय बनाउनु पर्ने ।
१८. भविष्यमा चीनको केरूङबाट नेपाल तर्फ व्यापार विस्तार हुने हुदा रसुवागढीमा व्यावसायीक कार्गो, पार्किङ र यात्रुहरूको चेकजाँच गर्ने संयुक्त चेक पोइन्टको अविलम्ब निर्माण गर्नुपर्ने ।
१९. बैशाख 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. म्वथ एयचत 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 केरूड 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 केरूडबाट पाइपलाइन विछ्याउने कार्य प्रारम्भ गर्न पहल गर्नुपर्ने ।
२४. जिल्लाका माननीय सांसदहरूको 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 योजनाहरूमा 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 दोहो-न्याइरहनु देशको लागि लाभदायक छैन । हालको अभावको बेलामा जनजीवन केही सहज बनाउन सक्ने लाइफलाइनको रूपमा रसुवागढी नाकाको यथार्थ बस्तुस्थिति प्रस्तुत प्रतिवेदनमा संलग्न गरिएको छ । प्रस्तुत प्रतिवेदनमा यस सडकको ऐतिहासिक विकासक्रम, सडकको सहज संचालनमा देखिएका समस्या र चुनौतीहरू तथा तत्कालिन रूपमा गर्नुपर्ने कार्यहरूलाई बुँदागत

स्वयं संक्षेपमा प्रस्तुत गरिएको छ । विकास समितिको सरोकार देशको समग्र विकास निर्माणमा रहेको र देशको विद्यमान 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 अफठेराहरू 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 मित्रराष्ट्रहरूसित ट्रान्जिटको काम गर्न सक्ने समेत समितिको निष्कर्ष 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 ।