

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 जिल्लाहरूमा सडक सञ्जाल पुऱ्याउन प्रस्तावित सबै सडकहरू तदारुकताका साथ यसै आर्थिक वर्षभित्र सम्पन्न गर्न तथा ती सडकखण्डमा पर्ने पुल पुलेसा, भिर पहिरो सुदृढीकरण, घुम्तीहरूको 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 तिव्रता नपाउँदा स्थानीय जनगुनासो बढेको पाइएकोले छिटो छरितो रूपमा कार्यसम्पन्न गर्नका लागि नेपाली सेनालाई निर्माणको जिम्मा दिन नेपाल सरकारलाई निर्देशन दिएको थियो। सोही अनुरुप नेपाल सरकारले २०७१ चैत ५ गतेको मन्त्रिस्तरीय निर्णयबाट खुलालु-लैफु-सिमिकोटलाई विशेष परिस्थितिको सडकको रूपमा परिभाषित गरी नेपाली सेनालाई जिम्मा दिने निर्णय गच्छो। नेपाली सेनाको संलग्नतामा २०६४ सालमा छिन्चु-जाजरकोट सडक सम्पन्न गरी जाजरकोट मोटरवाटो 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 सदस्यहरूले समितिको बैठकमा राख्दै आउनु भएको हुँदा समितिको मिति २०७३ वैशाख २२ गते बसेको बैठकले नेपाली सेनाद्वारा निर्मित कर्णाली करिडोर अन्तर्गतको खुलालु-लैफु-सिमीकोट र जाजरकोट-डोल्पा-दुनै सडकको ट्रायाक खोल्ने कार्य भइरहेको अवस्थाको स्थलगत अवलोकन गर्ने निर्णय गच्छो। सो अनुरुप जेठ २३ र २४ गते समितिका सभापति मा० रविन्द्र अधिकारीको संयोजकत्वमा ९ जना माननीय सदस्यहरू र समिति सचिवसहित २ जना सचिवालयका कर्मचारीहरू रहेको एक संसदीय टोली गठन गरिएको थियो जसले हुम्ला र डोल्पामा निर्माणाधीन उक्त सडक खण्डहरूको स्थलगत अवलोकन गर्ने कार्य सम्पन्न गच्छो।

भ्रमण टोलीमा सहभागी माननीय सदस्यहरू

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 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

- समिति सचिव श्री हिमलाल सुवेदी
- 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 इन्दिवर गुरुङ 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 सिंग्देल लगायत बरिष्ट 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 महत्व

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, स्थास्थ, 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 । सिङ्गो 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 ठहरैन । 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 सञ्जाल 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, बन्यजन्तु, 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 रूपेडियासँग 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 सेवालाई 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 यात्रीहरुको 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 संस्थाहरु सडक निर्माणकार्यमा संलग्न रहेको यस खण्डमा बाजुरा जिल्लामा पर्ने अर्थङ्गेचौरसम्म सजिलो भूबनोट भएको खण्डहरूमा आंशिक रूपमा ट्र्याक खोलिएको भएता पनि बस्ति तथा कडा चट्टानयुक्त इलाकामा काम अगाडि बढन सकेको थिएन साथै आंशिक रूपमा खोलिएका ट्र्याहरूमा समेत मोड तथा ग्रेड सुधार हुनु पर्ने र कतिपय खण्डहरुको 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 गरिसेको 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 सान्तिघाटसम्म 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 । यद्यपि 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 खुलालुबाट मात्र नभई विभिन्न स्थान (जस्तै: कवाडि, सल्लिसल्ला र खार्पुनाथ) मा क्याम्प खडा गरी सबै ठाउँबाट सडक निर्माणकार्य अगाडि बडाउँदा सडकबाट हुम्लाको सिमिकोट पुग्ने लक्ष्य तोकिएकै 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 (ड्रिल्प, 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 बिनियोजन 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 रूपमा रहेको जाजरकोट-डोल्पा सडक निर्माणको जिम्मा सरकारले २०६५ सालमा नेपाली सेनालाई दिएको थियो । २०६५ वैशाख २० गतेबाट जाजरकोट, खलझापासागाडलाई सुरु विन्दु मानी भेरी नदीको किनारे 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 सुल्खएर सडक रेखाङ्कन निर्धारण भएपछि २०६७ सालबाट मात्र आयोजना सुचारु 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-खलङ्ग (पासागाड) देखि रुकुम हुँदै भेरी नदीको दायाँ बायाँ किनारै किनार, अत्यन्त कडा चट्टान भिर पहरा हुँदै डोल्पा सदरमुकाम दुनै जोड्दछ ।

कार्यप्रगति

निर्माण कार्यलाई प्रभावकारी रूपमा सम्पादन गर्न Fast Track Approach अनुरूप कार्ययोजना तय गरी जाजरकोटको मनमई, तल्लु, रुकुमको मन्काबगर, डोल्पाको त्रिवेणी, खदाङ लगायत ६ स्थानमा सुरक्षा वेसक्याम्प राखेर निर्माण सुरु गरिहेको नेपाली सेनाले अहिलेसम्म जाजरकोट र रुकुम खण्डको काम पूर्ण रूपमा 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 कटिङ) 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 सिगाडिनी 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 करिव २ वर्ष लाग्ने देखिन्छ ।

आर्थिक विवरण

जाजरकोट डोल्पा (दुनै) सडक निर्माण कार्यमा गत आ.व. ०७१०७२ मा ८० करोड २९ लाख खर्च भइसकेको तथ्याङ्क रहेको पाइयो । चालु आ.व. ०७२०७३ को वार्षिक स्वीकृत बजेट १५ करोड ४९ लाख ८० हजार रहेको छ भने नेपाल सरकारले आ.व. ०७३०७४ मा यस सडक खण्डको निर्माणका लागि ७ करोड ५० लाख बिनियोजन 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 करिङ्गोर नाम दिएर) रूपमा बजेट बिनियोज 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 सामाग्रीको खरिद लगायत) हुनेहुँदा यसले समग्रमा निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने लक्ष्यमा समेत ढिलाइ हुने समस्या रहेको । बजेट पर्याप्त नहुने र विनियोजित बजेट पनि समयमै निकासा नहुने जस्ता समस्या रहेको ।
- सडक रेखाङ्कनमा रहेका वस्तीहरुको सही व्यवस्थापन (क्षतिपूर्ति, मुआज्जा वितरण लगायत) नहुँदा स्थानीय विवाद बढ्न गई निर्माण कार्य अगाडि बढाउन समस्या देखिएको ।
- सडकको Alignment गर्दा त्यहाँको बस्तुस्थिति विचार गरी पूर्व सम्भाव्यता अध्ययन(Pre Feasibility Study), भूधरातल अनुसार Viable रूपमा 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 विगार्ने जस्ता समस्या रहेको । यसर्थ कर्णाली करिङ्गोर सडकको सुरु विन्दुमा पर्ने खुलालुमा निर्माणाधीन पक्की पुल निर्माण कार्यलाई तीव्रता 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 करिङ्गोर र भेरी करिङ्गोर (उत्तर-दक्षिण लोकमार्ग) निर्माण सम्पन्न भए पश्चात् नेपालका सबै जिल्ला

सदरमुकामहरु सडक सञ्जालसँग जोडिएका हुनेछन् । अत्यार लाग्दा भिर र पहरामा गोरेटो बाटो बनाई गुजारा चलाएका कर्णालीबासीहरु भिरको बाटोबाट लडेर मृत्यूवरण गर्नु परेको यथार्थ हाम्रा सामु छर्लडगै 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 रूपमा गरिनु पर्ने ।
- विभिन्न स्थानमा निर्माणाधीन करिडोरहरुको बजेट व्यवस्थापन गर्दा एकमुष्ट रूपमा नगरी छुट्टाछुट्टै रूपमा बजेट व्यवस्थापन गरिनु पर्ने । बजेट व्यवस्थापन रातो किताबमा नै स्पष्ट रूपमा उल्लेख गरिनु पर्ने ।
- निर्माणाधीन करिडोर (कर्णाली करिडोर तथा भेरी करिडोर) हरु अत्याधिक विकट भूबनोटमा रहेको हुँदा यसको अनुगमन र स्तरोन्तति 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 सहुलियत 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 सुरुमै 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 रूपमा हुने बस्ती विकास (Ribbon Development) लाई व्यवस्थित सहरी बस्ती विकास गर्नु पर्ने देखिन्छ । यसर्थ जोखिममा रहेका गाउँबस्तिहरूलाई र सडक रेखांकन भित्र अव्यवस्थित रूपमा विकास हुने बस्तीहरू (Informal Settlement) लाई व्यवस्थित गर्न सहरी बस्ती विकास आयोजनाहरूसँग समन्वय गरी समानान्तर रूपमा बस्ती विकास कार्यक्रमहरू अगाडि बढाउनु पर्ने देखिन्छ ।
- सडक निर्माणसँगै त्यहाँ निर्माण गर्नु पर्ने पुल-पुलेसाहरुको निर्माण पनि सँगसँगै गरिनु पर्ने । पक्की पुल ठेकेदार मार्फत बनाउँदा लामो समय लाग्ने गरेको विगतको परम्पराले स्थानीय जनसमुदायले सडकको प्रयोग निर्वाध रूपमा 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 सम्झौता भएको खुलालु पुलको निर्माण कार्यमा ठेकेदारबाट गरिएको ढिलाईका सम्बन्धमा आवश्यक छानबिन गरी म्याद गुज्जिसकेको ठेक्का प्रक्रिया रद्द गरिनु पर्ने तथा त्यस्तो ठेकेदारलाई कालो सूचिमा राखी कार्वाही प्रकृया अगाडि बढाउन आवश्यक देखिएको ।
- नेपाली सेनाको विकास निर्माण हेनै 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 स्तरोन्तति गरी प्राविधिक जनशक्ति, आवश्यक Equipment, लगायत निर्माणकार्यका लागि आवश्यक सम्पूर्ण सामाग्रीहरुको 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 सदरमुकामहरु 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 खण्डहरुको विस्तारकार्य नेपाली सेनालाई सुम्पिएको हो । सडक विभागले निर्माण गर्दा ढिलाई हुनुको प्रमुख कारण ठेक्का प्रक्रिया हो । आर्थिक वर्षको आधा समय टेन्डर प्रक्रियामा विले र ठेकेदारले विभिन्न कारण देखाएर ढिलासुस्ती गर्ने भएकोले सडक विभागबाट सडक निर्माण गर्दा ढिलाई हुने भएको हो । सरकारले नेपाली सेनालाई निर्माणको जिम्मा दिनुमा विष्फोटक पदार्थको सुरक्षा र निर्माणमा तिब्रता 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 पाड्गे गाडी आफ्नै घर अगाडि गुड्ला भन्ने सोच्न पनि नसकेका कर्णालीबासी 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 दृश्यहरू







हुम्लाको सिमिकोटमा भएको अन्तरक्रिया कार्यक्रम





जाजरकोट-डोल्पा (दुनै) रुकुमबाट डोल्पा जाने बाटो





डोल्पाको सदर मुकाम दुनैमा गरिएको अन्तरक्रिया कार्यक्रम



