

व्यवस्थापिका-संसद, विकास समिति

मैलुङ-स्याफ्रुवेसी सडक खण्ड र रसुवागढी-केरुङ नाकाको स्थलगत अवलोकन भ्रमण

(मिति २०७४ असार ४ गतेदेखि ६ गतेसम्म)

प्रतिवेदन- २०७४

पृष्ठभूमि :

समृद्ध राष्ट्रको प्रमुख आधार त्यस देशमा विस्तार भएको व्यवस्थित सडक सञ्जाल नै हो । मुलुकको समग्र विकास समितिको चासो र चिन्ताको विषय भएकोले सो उद्देश्य प्राप्तिका लागि सडक सञ्जालको विकास र विस्तारमा समिति क्रियाशील भएर लागि रहेको सर्वविदितै छ । नेपाल जस्तो भूपरिवेष्ठित मुलुकमा सडक सञ्जालको एकतर्फी विस्तार एवं उत्तरतर्फका नाका जोड्ने सडकहरूको समयमा नै निर्माण सम्पन्न नहुँदा नाकावन्दी लगायतका अवस्थामा नागरिकहरूको जनजीवन कष्टकर हुनुको साथै विकास निर्माण लगायत देशको समग्र आर्थिक विकासमा नकारात्मक प्रभाव पऱ्यो । यसै सन्दर्भमा २०७२ कार्तिक २३ गते बसेको समितिको बैठकले दक्षिणी नाकाको साथसाथै उत्तरी सीमा नाकाहरूको पहुँच मार्गको अवस्था एवं त्यहाँको सडकको स्तरोन्नतिको सम्बन्धमा माननीय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्री लगायत सम्बद्ध पदाधिकारीहरूसँग छलफल गरी उत्तरी नाकाहरूको स्थलगत अवलोकन गर्ने निर्णय गरेको थियो ।

२०७२ वैशाखको विनासकारी भूकम्पका कारण उत्तरी नाका जोड्ने व्यापारिक मार्गको रूपमा रहेको तातोपानी नाका अवरुद्ध भएपछि चीन सरकारले तातोपानी नाका बन्द गरी रसुवागढी नाका सञ्चालनमा ल्याएको हो । रसुवागढी चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बतसँग सीमाना जोडिएको हिमाली प्रदेशका जिल्लाहरू मध्ये क्षेत्रफलका आधारमा सबैभन्दा सानो जिल्ला हो । समितिले मिति २०७२ मंसिर ८ र ९ गते मैलुङ-स्याफ्रुवेसी-रसुवागढी सडक खण्डको स्थलगत अवलोकन गर्ने क्रममा केरुङ नाका सम्मको अवलोकन गरेको थियो । सो समयमा समितिले त्यहाँको वास्तविक अवस्था र गर्नु पर्ने सुधारका सम्बन्धमा प्रतिवेदन तयार गरी नेपाल सरकारलाई बुझाई सकेको अवस्था रहेको छ ।

अवलोकन भ्रमण टोलीको गठन र परिचय :

राष्ट्रिय रणनीतिक महत्वको रूपमा रहेको रसुवागढी-केरुङ नाकाको सम्बन्धमा समितिले पटक पटक बैठक बसी अवश्यक निर्देशन तथा सुझाव दिँदा पनि हुनुपर्ने जति कार्यप्रगति भएको नदेखिएको सन्दर्भमा पुनः एकपटक उक्त नाकाको स्थलगत भ्रमण गरी समस्याको पहिचान गर्न उपयुक्त देखिएकोले यही मिति २०७४ असार ४ गतेदेखि ६ गतेसम्म समिति पुनः स्थलगत अवलोकनका लागि जाने निर्णय गरेको थियो ।

रसुवागढी-केरुङ नाका निरीक्षणमा सहभागी माननीय सदस्यहरू तथा कर्मचारीहरू :

१. मा० रविन्द्र अधिकारी -सभापति
२. मा० गुरु प्रसाद बुर्लाकोटी

३. मा० जनार्दन ढकाल
४. मा० यज्ञवहादुर थापा
५. मा० रामकृष्ण घिमिरे
६. मा० लालबहादुर गुरुङ
७. सचिवालयको कर्मचारी क.अ. श्री दिपाकुमारी दुलाल

यसका साथै यस भ्रमण टोलीमा अर्थ मन्त्रालयको उप सचिव श्री दिलिप अधिकारी, सडक विभागका योजना प्रमुख प्रकास भण्डारी तथा पत्रकारहरूको उपस्थिति रहेको थियो । यसैगरी यस भ्रमण टोलीमा स्याफ्रुवेसी स्थित भंसार कार्यालयका प्रमुख केदार प्रसाद पनेरु, भन्सारका ना.सु. टिकाराम रेग्मी तथा स्थानीय पत्रकारहरू पनि सहभागी हुनु भएको थियो ।

स्थलगत भ्रमणको उद्देश्य :

- नेपाली सेनाद्वारा निर्माणाधीन मैलुङ-स्याफ्रुवेसी सडक खण्डको कार्यप्रगति तथा समस्या एवं चुनौतीका बारेमा जानकारी लिने ।
- रसुवागढी-केरुङ नाकाको भौतिक पूर्वाधारको अवस्थाको बारेमा पुनः स्थलगत अवलोकन गरी वास्तविक स्थिति पत्तालगाई समस्या समाधान गर्न प्रयास गर्ने ।

मैलुङ-स्याफ्रुवेसी सडक खण्ड - परिचय :

नेपाली सेनाद्वारा निर्माणाधीन मैलुङ-स्याफ्रुवेसी सडक खण्डको Design Standard

- चौडाइ : ९ मि. (डवल लेन)
- सतहको किसिम : ग्राभेल र माटो
- अधिकतम ग्रेडियन्ट : ९%
- औसत ग्रेडियन्ट : ५%
- लूप: नभएको
- सडक सीमा (Row) : १५-१५ मि. (केन्द्रविन्दुबाट दायाँ बायाँ)

सडक खण्डको कार्य प्रगति

- कूल १६ कि.मि. मध्ये ७ कि.मि. डवल लेन तथा ८ कि.मि. सिंगल लेन सडक निर्माण कार्य सम्पन्न भएको ।
- बाँकी १ कि.मि. सडक २०७४ श्रावण मसान्तभित्र ट्रयाक खोलिने ।
- बेत्रावति-मैलुङ सडक खण्डको सिम्लेदेखि मैलुङसम्मको ७ कि.मि. सडक पहिरो हटाई सडक सुचारु गरिएको ।
- त्रिशुली नदीमा १३० फिट लम्वाई तथा २० टन भार बहन क्षमताको बेलब्रिज जडान गरिएको ।

- त्रिशुली दोभानमा र शोलेवेशीमा कम्प्रेसर, एक्सप्लोसिभ, इन्धन तथा आवश्यक सामग्री हेलीबाट ढुवानी गरी काम सुचारु गरिएको ।
- विभिन्न ५ स्थानमा सुरक्षा बेश स्थापना गरी ८ ठाउँबाट निर्माण कार्य भैरहेको ।
- हाल १८ ओटा कम्प्रेसर मेसिन, एक्साभेटर तथा ४५ वटा ज्याक हेम्वर प्रयोग गरी निर्माण कार्य भइरहेको ।

सडक निर्माण कार्यमा देखिएका चुनौतीहरु :

- विभिन्न स्थानहरुबाट निर्माण कार्यलाई तीव्र बनाउन Service Track, अस्थायी पुलहरु निर्माण गर्नु परेको ।
- इन्धन, विष्फोटक पदार्थ तथा निर्माण सामग्रीहरु हेलिकप्टरबाट ढुवानी गर्नु परेको ।
- सडक रेखांकन लाइटाइड राष्ट्रिय निकुञ्जमा पर्ने हुँदा विस्तृत वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकनका लागि बढी समय लागेको ।
- भूकम्पबाट क्षतिग्रस्त इलाका भएकोले निर्माण कार्य निकै जोखिमपूर्ण रहेको ।

मैलुङ-स्याफ्रुवेसी सडक खण्डको महत्व र आवश्यकता :

करिव ५० वर्ष अघिदेखि सञ्चालनमा आएको तातोपानी नाका जोड्ने अरनिको राजमार्ग २०७२ वैशाखको भूकम्प पछि अवरुद्ध हुँदा उत्तरी नाका जोड्ने विकल्पका रूपमा रसुवागढी नाका सञ्चालनमा आएको हो । रसुवागढी सम्म पुग्ने हाल सञ्चालनमा रहेको पासाङ ल्हामु राजमार्गमा ३५ भन्दा बढी घुम्ती र एक लेनको मात्र सडक भएको तथा राम्रै लगायतका अन्य स्थानमा पहिरो भ्ररिरहने भएकोले सवारी सञ्चालन तथा आवत जावतमा समस्या भइरहने गरेको छ । सो समस्या समाधानको लागि वेत्रावति देखि मैलुङ हुँदै सिधै स्याफ्रुवेसी जाने बाटो प्राथमिकतामा राखी निर्माण कार्य सुरु गरिएको थियो । त्यसमा मैलुङ देखि स्याफ्रुवेसीसम्मको १६ कि.मि. सडक खण्डको ट्रयाक खोल्ने जिम्मेवारी पाएको नेपाली सेनाले ७ कि.मि. डवल लेन तथा ८ कि.मि. सिंगल लेनको ट्रयाक खोल्ने कार्य सम्पन्न गरिसकेको छ ।

स्थलगत अवलोकनका क्रममा भौगोलिक विकटता, कठिनाई एवम् कडा चट्टान युक्त भूवनोटमा पनि नेपाली सेनाले गरेको काम प्रशंसनीय रहेको पाइयो । समितिले नै नेपाली सेनाले निर्माण गर्ने गरी सो सडक खण्डको ट्रयाक खुलाउन निर्देशन दिएको थियो । बाँकी १ कि.मि. सडकको ट्रयाक यही साउन मसान्तभित्र खोली सक्ने र २०७४ चैत मसान्तसम्म डवल लेन सहितको ट्रयाक खोल्ने काम सम्पन्न गरी सडक विभागलाई हस्तान्तरण गर्ने सेनाको लक्ष्य रहेको छ । नेपाली सेनाका अनुसार निर्माणाधीन मैलुङ-स्याफ्रुवेसी सडक वेत्रावती-धुन्चे-स्याफ्रुवेसी सडक खण्ड भन्दा २३ कि.मि. छोटो हुनेछ । यो सडक खण्डको निर्माण सम्पन्न भई सञ्चालनमा आएपछि काठमाडौं देखि रसुवागढी सम्मको दूरी कूल १२२ कि.मि. मात्र हुनेछ ।

यो सडक खण्ड सहज सञ्चालनमा आएपछि रसुवामा पर्ने विभिन्न जलविद्युत आयोजनाहरू (त्रिशुली थ्रि.ए.(६० मेगावाट), मैलुङ खोला जलविद्युत आयोजना (५ मेगावाट), माथिल्लो त्रिशुली (३१६ मेगावाट)) को विकासमा समेत योगदान पुऱ्याउने देखिन्छ । यसैगरी पर्यापर्यटनका लागि विश्वमा ख्याती कमाएको लाङटाङ् राष्ट्रिय निकुञ्ज, धार्मिक पवित्रस्थल गोसाइँकुण्ड, पार्वतिकुण्ड, पदयात्राको आकार्षकस्थल लाङटाङ्को पर्यटन प्रवर्धनमा समेत यो सडक खण्ड महत्वपूर्ण रहने देखिन्छ ।

भ्रमणको स्थलगत रिपोर्ट :

समितिको सभापतिको संयोजकत्वमा माननीय सदस्यहरू सहितको टोलीले असार ४ गते बिहान ८ बजे काठमाडौँबाट प्रस्थान गरी मैलुङ पुल तथा त्यहाँ भइरहेको निर्माण कार्यको स्थलगत निरीक्षण गर्‍यो । सोही क्रममा १ कि.मि. टूयाक खोल्न बाँकी रहेको भोटेकोशीको नदीपारी मैलुङ खोला जलविद्युत आयोजना रहेकोले विस्फोट गराउँदा आयोजनालाई क्षति पुग्ने भन्दै आयोजना सञ्चालकले असहमति जनाए पछि कडा चट्टानी पहाड भएकोले विस्फोट नगराई सडकको टूयाक खोल्न कठिनाई भएको पाइयो । सो आयोजनाको निरीक्षण गर्दै समितिका माननीय सदस्यहरूले आयोजनालाई असर नपर्ने गरी टूयाक खोल्नु पर्ने बताउँदै हाइड्रो भन्दा महत्वपूर्ण सडक भएकोले सकेसम्म हाइड्रोलाई असर नपर्ने गरी टूयाक खोल्नु पर्ने तथा सम्भावित क्षतिको बारेमा सरकारको ध्यानाकर्षण गरी क्षतिपूर्तिको व्यवस्था गर्न सकिने टोलीको निष्कर्ष रहेको छ । स्थलगत अवलोकन पछि निर्माण कार्यमा भएको समस्या तथा चुनौती र हालसम्मको कार्य प्रगतिको बारेमा सडक आयोजना प्रमुख मेजर सञ्जय के. सी. ले ब्रिफिङ गर्नु भयो । त्यहाँबाट १०:०० बजे समितिको टोली सोले हेलिप्याड प्रस्थान गरी त्यहाँ भएको सडक निर्माण कार्यको स्थलगत निरीक्षण गर्‍यो । समितिको भ्रमण टोली त्यहाँबाट स्याफ्रुवेसी प्रस्थान गरी दिउँसो ३ बजे स्याफ्रुवेसीबाट केरुङ तर्फ प्रस्थान गर्‍यो ।

असार ५ गते भ्रमण टोलीले चीन सरकारले रसुवागढी नाकालाई प्राथमिकता दिँदै केरुङ बजारमा गरेको भौतिक संरचना तथा पूर्वाधार विकासको अवलोकन गरेको थियो । विकासको गति तीव्र रहेको चीनको केरुङबाट मानसिंह भन्ने ठाउँ ५ कि.मि. पर पर्दछ । त्यही मानसिंह भन्ने ठाउँबाट नेपाली कन्टेनरहरूले चीनीया कन्टेनरहरूबाट सामान आदान प्रदान गर्दा रहेछन् । मानसिंह त्यही ठाउँ हो जहाँबाट नाकाबन्दीका बेला नेपाली टूयाकरहरूले चीनसरकारले अनुदानमा दिएको पेट्रोलियम पदार्थ ओसारेका थिए । सन् २०२० सम्म सिगात्सेबाट यही मानसिंह भन्ने ठाउँमा रेल ल्याउने चीनीया सरकारको योजना रहेको छ । सोही योजना बमोजिम मानसिंहमा पूर्वाधारहरूको निर्माण तीव्र गतिमा भएको पाइयो । केरुको पूर्वाधार विकासको अवलोकन पश्चात् साँझ ५ बजे समितिको टोली रसुवागढी तर्फ प्रस्थान गरी स्याफ्रुवेसी आइपुगेको थियो ।

असार ६ गते बिहान ८:०० बजे स्याफ्रुवेसी गाउँपालिकामा गाउँपालिकाको अध्यक्षको सभापतित्वमा अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न भयो । सो अन्तरक्रिया कार्यक्रममा वडाका अध्यक्ष, विभिन्न राजनीतिक

दलका प्रतिनिधि, प्रमुख जिल्ला अधिकारी, स्थानीय विकास अधिकारी, सुरक्षा निकायका प्रमुख, नागरिक समाज, पत्रकार तथा स्थानीय बासिहरुको व्यापक उपस्थिति रहेको थियो । सो कार्यक्रममा टोलीका संयोजक समितिका माननीय सभापतिले स्थानीय तहको निर्वाचन पछि जननिर्वाचित गाउँपालिकाका अध्यक्षको सभापतित्वमा अन्तरक्रिया गर्न पाएकोमा खुसी व्यक्त गर्दै हामी पहिला पनि यहाँ आई रसुवाको विकासका सम्बन्धमा अन्तरक्रिया एवं स्थलगत भ्रमण गरेका थियौं । अहिले जननिर्वाचित अध्यक्षलाई देखा स्थानीय सरकार भएको महशुस भएको छ । रसुवाको विकास तपाईंहरुको मात्रै चासोको विषय होइन यो राष्ट्रिय चासोको विषय हो भन्दै उहाँको सफल कार्यकालको शुभकामना व्यक्त गर्नु भयो । चीन सरकारले सन् २०२० सम्ममा केरुङ सम्म ल्याउने भनेको रेल सेवाबाट लाभ लिन हामीले त्यही किसिमको पूर्वाधार निर्माण गर्न ढिला गर्नु हुँदैन र उत्तर-दक्षिण जोड्ने लाइफ लाइनका रूपमा रहेको काठमाडौँ-रसुवागढी रणनीतिक सडकको निर्माण कार्य छिटो भन्दा छिटो सम्पन्न गरेर यसलाई पूर्ण सञ्चालनमा ल्याउन तपाईंको सक्रियता अत्यन्त आवश्यक रहेको छ ।

अन्तरक्रिया कार्यक्रममा उठेका समस्याहरु :

- नेपाल र चीनबिच जोडिने एकमात्र व्यापारिक मार्ग पासाङ ल्हामु राजमार्ग अन्तरगत वेत्रावति-कालिकास्थान-धुन्चे र स्याफ्रुवेसी सडक खण्डमा पर्ने राम्चे-ग्राङ-मूलखर्क-खोपाङ-सानो भाखु लगायतका सडकलाई तत्काल मर्मत र स्तरोन्नति गर्नु पर्ने ।
- जग्गा प्राप्ति तथा मुआब्जा वितरणको कार्य समयमा सम्पन्न हुन नसकेको तथा सडक भएका जग्गा स्थानीयको नाममा भएको र उनीहरुले अहिलेसम्म त्यसको कर तिर्नु पर्ने समस्या रहेको ।
- स्याफ्रुवेसी स्थित टिमुरे भन्ने ठाउँमा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको एकीकृत भवन निर्माण गर्ने कार्य अहिले सम्म सुरु हुन नसकेकोमा व्यापक जनगुनासो बडेको ।
- स्याफ्रुवेसी सडक खण्डमा राष्ट्रिय राजमार्गको मापदण्ड अनुसार १५-१५ मिटर दायाँ-बाँया छोड्दा स्याफ्रुवेसी बजार तथा निजी भवनहरु हटाउनु पर्ने भएकोले त्यसको लागि वैकल्पिक मार्गको व्यवस्था गरिदिन आग्रह ।
- सडक डिभिजन कार्यालय नुवाकोटको रसुवाका सडकहरुमा पर्याप्त ध्यान पुग्न नसकेको हुँदा अन्तर्राष्ट्रिय चासोको रूपमा रहेको पासाङ ल्हामु मार्गको अवस्था दयनीय भएकोले रसुवा जिल्लामा नै सडक डिभिजन कार्यालयको स्थापना गरिनु पर्ने प्र.जि.अ.को माग रहेको ।
- दिन प्रतिदिन रसुवागढी-केरुङ नाकामा आवत जावत वृद्धि हुँदै जाँदा व्यापारको Volume पनि बढ्दै गएको छ । यस नाकाबाट हुने अवैध गतिविधि रोक्न सुरक्षाको पर्याप्त व्यवस्था हुनु पर्ने माग रहेको ।

- धुन्चे देखि गोसाइकुण्ड सम्म केवलकार निर्माण गर्न साविकको जिल्ला विकासले डिटेल सर्भे र EIA प्रक्रियाको लागि रकम समेत विनियोजन गरी कार्य अगाडि बढाई सकेकोले सो कार्यलाई राष्ट्रिय प्राथमिकताको योजनामा समावेश गरी कार्यान्वयन गर्न स्थानीयको माग रहेको ।
- भूकम्प पश्चात् द्रुतरूपमा हुनु पर्ने कार्य हुन सकेको नपाइएको । भूकम्प पीडित नागरिकहरु अझैसम्म पनि खाल्टे भन्ने ठाउँमा टहरामा जीवन विताउन बाध्य भएको हुँदा विस्तारितलाई स्थापित गरिदिन माग गरेको ।

सुधारको पक्ष/सुझाव :

- सबै भन्दा दुखद पक्ष बजेट खर्च समयमा हुन नसक्नु हो । भौतिक पूर्वाधारको निर्माण पनि नहुँने र सोको लागि छुट्याइएको बजेट पनि समयमा खर्च गर्न नसकेर फिर्ता पठाउनु पर्ने स्थितिले विकासको मार्ग अन्धकार भएको छ । त्यसैले विनियोजित बजेट पूर्वाधार निर्माणमा खर्च गरी प्रशासनलाई चुस्त राख्दै विकास निर्माण कार्यलाई गति दिनु आवश्यक छ ।
- राष्ट्रिय राजमार्गको मापदण्ड अनुसार सडक निर्माण गर्दा स्याफ्रुवेसी बजार तथा निजी भवनहरु नरहने भएकोले समितिले सडक विभाग र अन्य सरोकारवाला निकायलाई स्याफ्रुवेसी बजार मार्गलाई छाडि बैकल्पिक बाटो निर्माण गर्न सुझाव दिने निर्णय गरेको ।
- सडक निर्माणगर्दा Passing Zone २००-२०० मि. को दूरीमा राख्न पहिले नै निर्देशन दिइसकेको भए पनि सो अनुरूपको कार्य भएको नपाइएको ।
- स्थलगत अवलोकनका क्रममा स्याफ्रुवेसीदेखि रसुवागढीसम्म सामान हुवानी गर्ने कन्टेनरहरु अव्यवस्थित पार्किङका कारण सडकको साइडमा लामबद्ध भएकोले आवागमनमा कठिनाई भएको हुँदा यथाशीघ्र कन्टेनरहरुको पार्किङ व्यवस्था मिलाउनु पर्ने देखिएको ।
- कन्टेनर चेकिङको भन्कटिलो प्रक्रियालाई व्यवस्थित बनाउनु पर्ने । नेपाल तर्फ १३ ठाउँमा गरिने चेकिङ केरुड तर्फ भने २ ठाउँमा मात्रै व्यवस्थित तरिकाले गरेको पाइयो ।
- स्याफ्रुवेसीबाट गढी सम्मको बाटो चीन सरकारले बनाउने भनी MOU मा सम्झौता गरे अनुरूप निर्माणकार्य सुरु हुन थालेको ।
- एकीकृत भवन (भन्सार, अध्यागमन, क्वारेन्टाइन आदि) निर्माणको प्रक्रिया एक वर्ष अगाडि नै चीनीयाँ Standared को बनाउने भनि समितिले नै निर्देशन दिएता पनि सहरी विकास तथा भवन निर्माण विभागले आशय पत्र निकालेर यही असारको २० गतेबाट प्रक्रिया अगाडि बडाउने जनाएको ।

निष्कर्ष :

समितिले आफ्नो गठन पश्चात् देखि नै देशको भौतिक पूर्वाधार निर्माणहरुले गति लियोस र कुनै पनि कारणबाट विकास निर्माणका कामहरु अलपत्र नहुन भन्ने उद्देश्य राख्दै आएको छ । सोही क्रममा उत्तरी

नाका जोड्ने महत्वपूर्ण राजमार्गहरुको निर्माण द्रुत गतिमा होस्, समस्याहरु तत्काल समाधान गर्न सकियोस र उक्त सडक निर्माणका सम्बन्धमा गर्नु पर्ने आवश्यक समन्वय तथा सहयोग के कस्ता छन् भनि स्थलगत रुपमै बुझ्ने उद्देश्यका साथ स्थलगत अवलोकन भ्रमण गरिएको हो । खास गरी नेपाली सेनाद्वारा निर्माणाधीन मैलुङ-स्याफ्रुवेसी सडक खण्ड र रसुवागढी-केरुङ नाकाको वास्तविक अवस्थाको अवलोकन गर्नु समितिको मुख्य उद्देश्य रहेको थियो ।

अवलोकनका क्रममा नेपाली सेनाबाट गरिएको सडक निर्माणको कार्य प्रशंसनीय रहेको भए तापनि रसुवामा हुनु पर्ने अन्य भौतिक संरचना तथा पूर्वाधार विकासको कार्य अत्यन्त सुस्त रहेको देखियो । १०० मिटरको दूरीमा रहेको चीनको केरुङ नाका र रसुवागढी नाका भौतिक पूर्वाधारबाट स्पष्ट रुपमा छुट्टिएको छ । नेपालतर्फ काम नै नभएको भन्ने होइन तर सोचे अनुसार परिणाम दिने गरी भौतिक पूर्वाधारको विकास हुन सकिरहेको छैन । सन् २०२० सम्ममा चीनको सिगात्सेबाट केरुङसम्म रेल आइपुगेपछि नेपाल तर्फ पनि अगाडि बढाउने भनिएको छ । केरुङ-पोखरा-लुम्बिनी-काठमाडौंसम्म रेलमार्ग जोड्ने विषयमा दुई मुलुकबिच छलफल समेत भइसकेको छ । त्यसका लागि चीनतर्फ जस्तै नेपालमा पनि भौतिक पूर्वाधार निर्माणको कार्य तीव्र गतिमा लैजाने वातावरण बनाउनु अहिलेको प्रमुख आवश्यकता तथा चुनौती हो । छिमेकीको विकासको बहावसँगै बग्न सके मात्र त्यसबाट लाभ लिन सकिन्छ, भन्ने यथार्थलाई आत्मसात गर्नु अपरिहार्य देखिन्छ ।

राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय रणनीतिक महत्वको तथा त्रि-देशीय करिडोरको रुपमा रहेको यस सडक खण्डले उत्तरी सीमामा रहेको रसुवागढी र दक्षिणी सीमामा पर्ने ठोरीलाई जोड्ने सबैभन्दा छोटो मार्गको रुपमा काम गर्छ । चीनीयाँ सीमाको रसुवागढी र दक्षिणी भारतीय सीमा पर्शा जिल्लाको ठोरी बिचको दूरी जम्मा १ सय ६० कि.मि. मात्रै रहेकोले यसलाई आर्थिक करिडोरको रुपमा विकास गर्न सके नेपाल दुई ठूला राष्ट्रको व्यापारिक केन्द्र बन्ने निश्चित देखिन्छ । खर्वौको व्यापारिक सम्बन्ध जोडेको चीन र भारतबिचको करिडोर बन्ने र व्यापार विस्तार गर्ने अवसरलाई नेपालले भरपुर सदुपयोग गर्न सके नेपालको समृद्धि निश्चित छ ।

६०***७२

स्थलगत अनुगमनका केही तस्वीरहरु :





