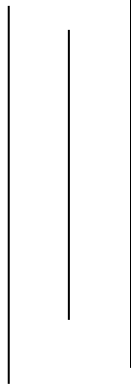


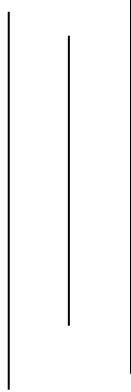
संघीय संसद
प्रतिनिधि सभा
विकास तथा प्रविधि समिति



हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गतको जनकपुर-जलेश्वर-भिद्वामोड

सडक खण्डको स्थलगत अनुगमन भ्रमण प्रतिवेदन

२०७६ जेठ २४-२६



फोन नं.९७७-०१-४२००४१९

E mail bikashsamiti@gmail.com

१. पृष्ठभूमि

राणा शासन कालमा चिष्टीपत्र आदान/प्रदान गर्ने गरी तराई मधेसको वस्ती हुँदै पूर्व मेचीदेखि पश्चिम महाकालीसम्म हुलाकीहरु आवज जावत गर्नको लागि परिकल्पना गरिएको सडक नै हाल पनि हुलाकी राजमार्गले प्रख्यात रहेको छ । पूर्व पश्चिम महेन्द्र राजमार्गदेखि ३०-४० कि.मी दक्षिणमा रहेको उक्त राजमार्गको निर्माण तराई मधेशमा रहेका जनताको यातायात सर्वसुलभ र सहज बनाउने उद्देश्यले र यस क्षेत्रका जनताका शिक्षा, स्वास्थ्य, कृषि, व्यापार लगायतको विकास गर्ने मुख्य उद्देश्यले निर्माण गरिएको थियो । उक्त राजमार्गको निर्माणबाट त्यस क्षेत्रमा बसोबास गर्ने जनताको जीवनस्तरमा सुधार ल्याई समग्र देशको आर्थिक विकासमा योगदान बढाउन महत्वपूर्ण भूमिका खेल्ने देखिन्छ । पूर्व मेचीदेखि पश्चिम महाकालीसम्म जाने हुलाकी राजमार्गको लम्बाई करिब १७९२ कि.मी रहेको छ । पूर्व पश्चिम महेन्द्र राजमार्ग र हुलाकी राजमार्गलाई जोडने अन्य सहायक मार्ग पनि यसै अन्तर्गत पर्दछन् । हुलाकी राजमार्ग निर्माणको अवधारणा वि.सं. २०४७ सालमा भारतीय प्रधानमन्त्रीको नेपाल भ्रमणको क्रममा भारत सरकारले निर्माण गरिदिने भनी प्रतिवद्धता गरे अनुसार सुरु भएको थियो । तर जुन कार्य निर्माणको सम्भौता वि.सं. २०६१ सालमा मात्र भएर आएको देखिन्छ ।

भारत सरकारसँग हुलाकी सडक निर्माणको लागि भएको सम्भौतापछि पनि निर्माण कार्यले गति लिन नसक्दा त्यहाँका जनताले नेपाल सरकारको आफ्नै श्रोतमा निर्माण नगरेर भारत सरकारको भर परेको र तराई मधेशका जनतालाई विकास निर्माणमा विभेद गरेको भन्ने चर्को विरोध भएपछि उक्त सडक भारत सरकारसँग भएको सम्भौता अनुसारको रकम नेपाल सरकारलाई नै उपलब्ध गराउने र नेपाल सरकारले आफ्नै श्रोत साधनमा नै सडक निर्माण गर्ने सम्भौता भए अनुसार मात्र उक्त सडक निर्माण कार्यले गति लिएको पाइन्छ । संघीय संसद विकास तथा प्रविधि समितिले हुलाकी लोक राजमार्ग निर्माणका सम्बन्धमा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सडक विभाग, आयोजना प्रमुख लगायतका सरोकारवाला निकायहरूसँग समितिमा पटक पटक छलफल पश्चात समितिले उक्त राजमार्ग निर्माणको वर्तमान अवस्था, निर्माणको कार्य प्रगति र समस्या तथा चुनौती आदि विषयमा स्थलगत अनुगमन तथा निरीक्षण गर्ने गरी २०७६ जेठ १७ गते बसेको विकास तथा प्रविधि समिति बैठकको निर्णयानुसार समितिले यही मिति २०७६ साल जेठ २५ देखि २७ गतेसम्म हुलाकी राजमार्गको जनकपुर-भिद्वामोड सडक(धनुषा, महोत्तरी) सडक खण्डको स्थलगत अध्ययन अनुगमन भ्रमण गरेको थियो ।

२. स्थलगत भ्रमण कार्यक्रम :

विकास तथा प्रविधि समितिले राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरुको प्रगतिका सम्बन्धमा स्थलगत अनुगमन गर्ने क्रममा हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गतको १८.७५ कि.मी रहेको जनकपुर-भिद्वामोड सडक खण्ड निर्माणको वर्तमान अवस्था कार्य प्रगति, त्यसमा रहेका समस्या तथा चुनौती आदि विषयमा

सम्बन्धित सरोकारवाला निकायहरु, आयोजना प्रमुख लगायतको सहभागितामा यही जेठ २४ देखि २६ गतेसम्म उक्त सडकको स्थलगत अध्ययन, अवलोकन तथा निरीक्षण गरेको थियो । भ्रमण कार्यक्रममा समितिले उक्त आयोजनासँग सम्बन्धित सबै पक्षहरुलाई आमन्त्रण गरी अन्तरक्रिया कार्यक्रम आयोजना गरेको थियो । प्याकेज १ अन्तर्गत निर्माण हुन लागेको उक्त सडक खण्डको निर्माण कार्य सम्भौता भएको अवधिभित्र सम्पन्न हुनु पर्ने जति कार्य सम्पन्न भएको पाइएन । यसरी समयमा कार्य सम्पन्न हुन नसक्नुमा मुख्य कारण डिजाइनमा त्रुटी भएको, सडक डुवान क्षेत्र भित्र रहेको, सडकको धेरै ठाउँहरुमा कल्भर्ट पुलको व्यवस्था गर्नुपर्ने रहेको, सडक निर्माणको प्रारम्भिक चरणमा नै माटो परीक्षण नभएको, जमिनको समस्या तथा स्थानीय अवरोध, ढुङ्गा गिटी, बालुवा जस्ता निर्माण सामग्रीहरुको अभाव रहेको हुँदा समयमा नै कार्य सम्पन्न हुन नसकेको पाइयो ।

स्थलगत अनुगमनमा सहभागी माननीय सदस्यहरु :

- १) मा. इन्दु कुमारी शर्मा -संयोजक
- २) मा. टेक बहादुर बस्नेत -सदस्य
- ३) मा. मिनाक्षी झा -सदस्य
- ४) मा. महिन्द्र राय यादव -सदस्य (भ्रमण अवधिभर संलग्न नरहनु भएको)
- ४) ना.सु.श्री रेणुका सुवेदी - समिति सचिवालय प्रतिनिधि

यसका साथै उक्त स्थलगत अवलोकन भ्रमण कार्यक्रममा स्थानीय जनप्रतिनिधिहरु, प्रमुख कार्यकारी अधिकृत, सुरक्षा निकायका प्रमुखहरु, आयोजनाका डिभिजन इन्जिनियरहरु, जिल्ला स्थित राजनीतिक दलका प्रतिनिधिहरु, विभिन्न सरकारी कार्यलयका प्रतिनिधिहरु, बुद्धिजीवी, नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरु, स्थानीय सरोकारवाला, पत्रकार लगायतका व्यक्तिहरुको सहभागिता रहेको थियो ।

३. भ्रमणका क्रममा देखिएका मुख्य-मुख्य समस्याहरु

जनकपुर-भिट्टामोड सडक निर्माणमा देखिएका मुख्य-मुख्य समस्याहरु र समाधानका उपायहरु देहाय अनुसार रहेका पाइयो :

३.१समस्याहरु :

(क) सडकको ऐतिहासिक, धार्मिक, सांस्कृतिक, व्यापारिक एवं पर्यटकीय महत्वको दृष्टिले डिजाइन, इष्टिमेट हुनु पर्नेमा उक्त कार्य भएको पाइएन । सो सडक खण्ड डुवान क्षेत्र भित्र परेकाले समेत निर्माण कार्यमा थप जटिलता पैदा भएको पाइयो । यसको लागि आवश्यक पर्याप्त ठाउँहरुमा RCC Culvert राख्नुपर्नेमा PIPECulvert राखिएको छ । जीर्ण पुलहरुको ठाउँमा नयाँ पुलहरु राख्नुपर्नेमा पुरानै

पुलहरुले काम चलाइएको छ, नयाँ पुलहरु निर्माण कार्य भएको छैन । DBST को ठाउँमा ASPHALT प्रविधिको सडक बनाउनु पर्ने देखिएको ।

(ख) सडक निर्माणको प्रारम्भिक चरणमै माटोको परीक्षण गरी सडक छेउबाट नभएर बाहिरबाट माटो ल्याई सडक बनाउनु पर्ने ठाउँमा सडक किनारबाटै माटो भिकी बनाएकोले सडक ५-१५ फिटसम्म भिरालो भएको कारणले वर्षायाममा सडक भासिने सम्भवना निश्चित छ । जसले गर्दा, कृषकलाई खेतिपाती गर्न समस्या भएको, जनताको बहुमूल्य जमिनको क्षति भएको पाइयो ।

ग) नेपाल सरकार र निर्माण व्यवसायी बीच भएको सम्झौता अनुसारको कार्य समयमा सम्पन्न हुन सकेको पाइएन । कार्य सम्पन्न हुने समय ४ महिना मात्र बाँकी रहँदा कार्य प्रगति जम्मा ५० प्रतिशत मात्र भएको पाइयो ।

घ) सम्झौता अनुसार समयमा गर्नुपर्ने कार्य समय तालिका अनुसार नभएकोले सडकको गुणस्तर कमजोर भएको जस्तै :

१) माटो पुर्ने कार्य सुरुमानै गर्नुपर्ने, जुन हालसम्म पनि जारी नै छ । जसले Soil Compaction मा गम्भीर त्रुटी भएको देखिन्छ ।

२) Soil Compaction Estimate अनुसार नभएको ।

३) गिट्टी/ग्राभेलको साइज र गुणस्तर नमिलेको ।

४) कल्भर्टहरु कमजोर भएको ।

५) आयोजना सम्बन्धी सूचनाबाट जनतालाई विमुख राखिएको ।

६) निर्माण व्यवसायी र कर्मचारीहरु जनता बीचमा नदेखिने गरेको ।

७) ग्राभेल कार्यका लागि 'सब वेस' १० इन्च र वेस ८ इन्च हुनुपर्ने रहेकोमा सो अनुसार भएको पाइएन ।

८) DBST मोडल आफैमा कमजोर हो भने त्यसमा पनि अलकत्राको मात्रा घटाएर पिच गर्दा भन्ने गुणस्तरको मात्रा कमजोर भएको पाइयो ।

९) किसानलाई आवश्यक मुआब्जा तथा क्षतिपूर्ति नदिईएको ।

१०) सडक उचाईको अनुपातमा माटोको लेभल नउठाएको ।

११) सडकको मध्य भागमा रहेको डिभाइडरमा वृक्षारोपणको लागि १.५ फिटमात्रै माटो उठाएको पाइयो जुन पर्याप्त छैन ।

३.१ समाधानका उपायहरु:

- क) सडक छेउबाट गरिएको अनियमित Soil Cutting कार्य गलत भएको र यसमा अनियमितता समेत भएको हुन सक्ने हुँदा प्राविधिक सहितको छानविन समिति बनाएर तत्काल छानविन गर्नु पर्ने ।
- ख) जनताको सुभाब र त्यहाँ देखिएको समस्याको आधारमा थप कल्भर्टहरु निर्माण गर्नु पर्ने ।
- ग) DBST को ठाउँमा ASPHALT सडक बनाउनु पर्ने ।
- घ) आयोजना सम्बद्ध पदाधिकारीहरुबाट आयोजनाको नियमन अनुगमन र गुणस्तर परिक्षण हुनुपर्ने ।
- ङ) सडक छेउमा कटिड गरिएको माटो पुर्नुपर्ने ।
- च) सडक सुरक्षाका लागि आवश्यकता अनुसार रिटेनिड वाल बनाउनुपर्ने ।
- छ) जलेश्वर-पिपराका साथै सोहर्वा-पर्सा-पकौली र भिट्टा मोडमा समेत ६ लेनको सडक बनाउनुपर्ने ।
- ज) धेरै पुराना र जीर्ण पुलहरुको ठाउँमा अविलम्ब नयाँ पुल बनाउनुपर्ने ।

(४) निष्कर्ष :

तराई/मधेश क्षेत्रको विकास तथा समग्र देशको विकास तथा समृद्धिको मेरुदण्डको रूपमा रहेको हुलाकी राजमार्ग यती लामो समयसम्म समेत निर्माण सम्पन्न हुन नसक्नु तराई मधेश क्षेत्रका जनताको लागि एक दुर्भाग्यको विषय बनेको छ । यो सडकको निर्माण कार्य यती धेरै लामो समयसम्म पनि सम्पन्न हुन नसक्दा तराई मधेश क्षेत्रमा बसोबास गर्ने जनताहरुले राज्यले विकास निर्माणमा यस क्षेत्रको लागि खासै पहल नगरेको भनी विभिन्न समयमा तराई मधेशवासी जनताले विभिन्न किसिमका आन्दोलन समेत गर्दै आएका छन् । जसको मुख्य कारण हुलाकी राजमार्ग समयमानै निर्माण हुन नसक्नु पनि प्रमुख कारणको रूपमा रहेको पाइन्छ । तराई मधेश क्षेत्रको अधिकांश सडक ग्रामीण क्षेत्रमा पर्ने र उक्त सडक निर्माण कार्य थालनी भएको लामो समय सम्म पनि निर्माण सम्पन्न हुन नसक्दा त्यहाँका स्थानीयवासीहरुले हिउँदको समयमा धुलो र वर्षाको याममा हिलोको सास्ती बेहोर्नु परेको अवस्था अभै पनि विद्यमान रहेको छ ।

हालै समितिले हुलाकी राजमार्ग अन्तर्गतको जनकपुर-भिट्टामोड सडकको अनुगमन निरीक्षण भ्रमण सम्पन्न गरेको छ । यस खण्डको निर्माण कार्य पनि नयाँ संभौता भई कार्य सम्पन्न हुनुपर्ने समय सम्ममा पनि पचास प्रतिशत कार्य भएको देखिन्छ ।

निर्माण सम्पन्न भई सकेको कतिपय ठाउँहरुमा पनि माटो feeling कल्भर्ट तथा पुल निर्माण लगायतको कार्यमा प्राविधिक त्रुटी देखिन गई समस्या उत्पन्न भएको पाइयो । उक्त सडक खण्डको

निर्माण कार्य गर्दा निर्माण व्यवसायी तथा सरकारी कर्मचारीहरूले स्थानीयहरूको समस्या बुझ्न नचाहेको तथा स्थानीयवासीहरूको समस्यालाई कुनै सम्बोधन नगरेको भनी चर्को जनगुनासो समेत रहेको पाइयो । त्यसै गरी त्यस क्षेत्रमा बसोवास गर्ने जनताले उक्त सडक निर्माण गर्दा सडकको छेउबाट माटो काटने कार्य (Side Cutting) गलत भएको र यसमा अनियमितता समेत भएको हुन सक्ने भनी छानविनको समेत माग गरेको पाइएको हुँदा उक्त कार्यको तत्काल छानविन गरी निर्माण कार्यमा अनियमितता भएको पाइएमा दोषी माथि तत्काल करवाही गरी निर्माण कार्यमा भएको त्रुटी सोही निर्माण व्यावसायीबाट सच्याउन लगाई मापदण्ड तथा डि.पि.आर.अनुसारको निर्माण कार्य नगर्ने निर्माण व्यवसायीलाई कारवाही गरी उक्त निर्माण कार्य द्रुत गतिमा अगाडि बढाई स्थानीयवासीहरूको माग सम्बोधन गर्नु पर्ने देखिन्छ ।

अन्त्यमा तराई/मधेश क्षेत्रको विकासको मेरुदण्डको रूपमा रहेको हुलाकी राजमार्ग यती लामो समयसम्म पनि निर्माण सम्पन्न गर्न नसक्दा देशले गर्ने विकास निर्माण कार्यमा नै प्रश्न चिन्ह खडा भएको छ । जसले गर्दा तराई मधेशमा बस्ने जनताले आफूहरूलाई विकास निर्माणका कार्यमा राज्यबाट विभेद गरेको भनी विभिन्न समयमा क्षेत्रीय द्वन्द्व समेत हुने गरेको छ । त्यसैले समयमानै सोचेर समृद्ध नेपाल निर्माणको लागि कोशेढुंगा ठानिएको राष्ट्रिय गौरवको आयोजना हुलाकी राजमार्गको निर्माण कार्यमा देखिएका समस्या तत्काल समाधानका लागि सबै सरोकारवाला पक्षहरूसँग छलफल गरी द्रुत गतिमा कार्य अगाडि बढाई कार्य सम्पन्न गर्न समिति नेपाल सरकार अर्थ मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय लगायतका सरोकारवाला निकायहरूलाई निर्देशन सहितको यो प्रतिवेदन पेश गरिएको छ ।

अनुसूची

अनुगमन भ्रमण तथा निरीक्षणका समयमा लिइएका केही महत्वपूर्ण तस्वीरहरु :



Figure 1 सडक निर्माणको अवस्था



Figure 2 निर्माणधीन सडकको अवस्था



Figure 3 माननीयज्यूहरु सडक निरीक्षणको क्रममा



Figure 4 पर्सा जिल्लाको पकौलीमा भएको अन्तरक्रिया कार्यक्रममा सहभागिहरु