

संघीय संसद  
प्रतिनिधि सभा  
विकास तथा प्रविधि समिति  
कर्णाली करिडोर (खुलालु-लैफु-सलिसल्ला) तथा दार्चुला-टिंकर (कोठधार-टिंकर) सडक खण्ड  
स्थलगत अध्ययन अवलोकन भ्रमण  
प्रतिवेदन, २०७८  
(मिति २०७८ कात्तिक ११, १२ र १३ गते)

**पृष्ठभूमि :**

नेपालको संघीय संरचना अनुसार विभाजित कर्णाली प्रदेश पर्यटकीय दृष्टिकोणले निकै महत्वपूर्ण प्रदेशको रूपमा रहेको छ। तराई, पहाड र हिमालको संयोजन, जैविक विविधता र पर्यटन विकासको प्रचुर सम्भावना भएको कर्णाली प्रदेशको सम्पूर्ण जिल्ला सदरमुकामहरु हालसम्म पनि सडक सञ्जालले नजोडिनु विडम्बना नै मान्नु पर्छ। कर्णाली राजमार्गको २०४२ सालमा सम्भाव्यता अध्ययन गरिएको भए तापनि राजमार्ग निर्माणको सिलान्यास २०४८ सालमा भएको थियो। पर्याप्त बजेटको अभाव, फितलो कार्यान्वयन अवस्था, राजनीतिक इच्छा शक्तिको कमी इत्यादि लगायतका कारण सडक विस्तारमा ढिलाई भएको सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ। करिब २२ वर्ष अगाडिदेखि कर्णालीलाई सडक सञ्जालमा जोड्ने भनेर बजेट योजनामा पार्न थालिएको भए तापनि २०६३ सालमा मात्र जुम्लामा गाडी पुगेको हो।

कुनै पनि पूर्वाधार निर्माणका लागि सबभन्दा पहिला त्यस क्षेत्रको सुविधायुक्त सडक नै प्रमुख आवश्यकता हो। सोही विषयलाई मध्यनजर गर्दै समितिले राष्ट्रिय गौरवका महत्वपूर्ण आयोजनाहरुमा पर्ने सडकहरु तथा राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त सडकहरुको स्थलगत अवलोकन गरी समयसीमाभिन्न गुणस्तरीय रूपमा निर्माण सम्पन्न गर्न सम्बन्धित क्षेत्रका निर्माण व्यवसायी, आयोजना प्रमुख तथा सम्बन्धित निकायका पदाधिकारीहरुलाई समेत समितिमा आमन्त्रण गरी आवश्यक सुझाव तथा निर्देशन दिंदै आएको छ। यही सिलसिलामा कर्णाली प्रदेशमा नेपाली सेनाद्वारा निर्माणाधीन कर्णाली करिडोर एवं दार्चुला-टिंकर सडक अन्तरगत पर्ने कोठेधार-टिंकर सडक खण्डको निर्माण कार्यको वर्तमान अवस्था स्थलगत रूपमा नै बुझ्ने उद्देश्यले उपयुक्त समयमा सो क्षेत्रको स्थलगत अवलोकन भ्रमण गर्ने भनी समितिको मिति २०७७/१२/२२ गते बसेको बैठकले निर्णय गरेको थियो। सोही निर्णयानुसार मिति २०७८ कात्तिक ११, १२ र १३ गते

समिति सभापतिको संयोजकत्वमा समितिका माननीय सदस्य तथा सचिवालयका कर्मचारी समेतको टोलीले कर्णाली करिडोर र कोठेधार-टिंकर सडक खण्डको स्थलगत अवलोकन भ्रमण सम्पन्न गर्‍यो ।

### **अवलोकन भ्रमण टोलीको गठन र परिचय :**

अवलोकन भ्रमणमा सहभागी समितिका माननीय सदस्य एवं कर्मचारीहरु :

१. मा० कल्याणी कुमारी खड्का - सभापति - संयोजक
२. मा० कमला रोका - सदस्य
३. मा० गजेन्द्र बहादुर महत -सदस्य
४. मा० दुर्गा पौडेल - सदस्य
५. मा० यज्ञराज सुनुवार - सदस्य
६. मा० रंगमती शाही - सदस्य
७. मा० राजेन्द्र कुमार राई - सदस्य
८. मा० राम बहादुर विष्ट - सदस्य
९. मा० सञ्जय कुमार गौतम - सदस्य
१०. शाखा अधिकृत श्री दिपाकुमारी दुलाल

यसका साथै स्थलगत अवलोकन भ्रमण टोलीमा नेपाली सेना विकास निर्माण निर्देशनालयका प्राविधिक सहायक रथी कमल शाह, विकास निर्माण निर्देशनालयका प्राविधिक प्रमुख सेनानी सञ्जय के.सी. स्थानीय राजनीतिक दलका प्रतिनिधिहरु, सरोकारवाला कर्मचारी एवं पत्रकारहरु समेतको सहभागिता रहेको थियो।

### **स्थलगत भ्रमणको उद्देश्य :**

नेपाली सेनाद्वारा निर्माणाधीन सडक खण्डहरुको स्थलगत अवलोकन गरी त्यहाँको वर्तमान अवस्था, कार्य प्रगति, समस्या तथा चुनौती र सम्भावनाका सम्बन्धमा अध्ययन गरी समितिमा प्रतिवेदन पेश गर्ने ।

### **अवलोकन भ्रमणको स्थलगत रिपोर्ट :**

समिति सभापतिको संयोजकत्वमा समितिका माननीय सदस्य, सचिवालयका कर्मचारी तथा पत्रकारहरु सहितको टोली २०७८ कात्तिक ११ गते विहान ७:३० बजे नेपाली सेनाको स्काई ट्रकमा काठमाडौँबाट

सुर्खेतका लागि प्रस्थान गर्‍यो । बिहान ८:५० बजे सुर्खेत पुगेको समितिको टोली नेपाली सेनाको हेलिकप्टरमा ९:३५ बजे त्यहाँबाट हुम्लाको सिमीकोट तर्फ प्रस्थान गर्‍यो । ११:३० बजे हुम्लाको सिमीकोट पुगेर त्यहाँको लागि तय गरिएको अन्तरक्रिया कार्यक्रममा सहभागी हुन हुम्ला स्थित जिल्ला समन्वय समितिको हलमा पुग्न करिब १० मिनेट लाग्ने भएकोले समयको ख्याल गरी एयरपोर्ट नजिकै संक्षिप्त अन्तरक्रिया कार्यक्रममा सहभागी भयो । उक्त कार्यक्रममा प्रदेश सांसद मा० दल रावलले जिल्लाको समग्र वस्तुस्थितिको विवरण पढि टोलीका संयोजक तथा समिति सभापतिज्यूलाई ज्ञापन पत्र समेत बुझाउनु भएको थियो । सडक विभागका उप महानिर्देशकले सडकको आगामी कार्ययोजनाको बारेमा आफ्ना कुराहरु राख्नु भयो । कर्णाली करिडोर सडक आयोजना प्रमुखले सडकको विद्यमान अवस्था र समस्याका बारेमा समितिलाई जानकारी गराउनु भयो । संघीय सांसद तथा विकास समिति सदस्य माननीय रंगमती शाहीले सडक निर्माणमा ढिलाइ भएकोले स्थानीयले शास्ती भोग्नु परेको बताउँदै नेपाली सेनाले गरिरहेको निर्माण कार्यको प्रशंसा गर्नु भयो ।

सिमीकोटबाट १२:१५ बजे हिल्सा तर्फको सडक अवलोकन गरी समितिको टोली १:०५ बजे पुन सिमीकोट आइपुगेको थियो । सिमीकोटबाट १:३० बजे बाँदरखेला पुगी उक्त स्थानबाट सलिसल्लासम्म स्थलमार्गबाट सडकको अवलोकन गरेको थियो । बाँदरखेला देखि सलिसल्ला सम्मको खण्डमा ट्रयाक खोली सकेको रहेछ । बाँदरखेलाबाट २:३० मा मुगुको गमगडी तर्फ प्रस्थान गरेको समितिको टोली मुगुको ताल्चा एयरपोर्ट हुँदै २:४८ मा रारा पुगेको थियो । रारामा खाना खाएर दिउँसो ४:०० बजे सुर्खेत तर्फ प्रस्थान गर्‍यो ।

२०७८।०७।१२ गते समितिको टोली बिहान ८:०० बजे सुर्खेतबाट दार्चुला तर्फ प्रस्थान गर्‍यो । दार्चुला सदरमुकाममा फ्युल डप गरेर त्यहाँबाट छाडरु तर्फ प्रस्थान गर्‍यो । छाडरुबाट बिहान १०:२० बजे समितिको टोली दार्चुलाको सुनसेरा आइपुगेको थियो । सुनसेरामा दार्चुला-टिकर सडक आयोजनाको बारेमा नेपाली सेनाका प्रमुख सेनानीले प्रस्तुतीकरण गर्नु भएको थियो । सेनाको प्रस्तुतीकरण पछि ब्यास गाउँपालिकाका वडा अध्यक्ष लगायत जिल्ला स्थित राजनीतिक दलका प्रतिनिधिसँग दार्चुला-टिकर सडक आयोजनाका सम्बन्धमा छलफल भयो । सडकको काम अत्यधिक सुस्त गतिमा अगाडि बढेको कारण ब्यास गा.पा.का स्थानीय बासीले आवत जावतमा भोग्नु परेको समस्या एवं बाढी पहिरोले सडकमा पुर्‍याएको क्षतिको बारेमा आफ्नो धारणा राख्नु भएको थियो । कोठधारको निर्माणाधीन सडकखण्डमा ब्लास्टिङको काम भइरहेको रहेछ । सोको समेत अवलोकन गरी समितिको टोली त्यहाँबाट १२:३५ बजे

दार्चुलाको सदरमुकाम तर्फ प्रस्थान गर्‍यो । दार्चुला पुगेर जिल्ला प्रसाशन कार्यालयमा प्रमुख जिल्ला अधिकारी लगायतको उपस्थितिमा समितिको टोली संक्षिप्त अन्तरक्रिया कार्यक्रममा सहभागी भयो । सो कार्यक्रममा समिति सभापतिले भ्रमणको उद्देश्य बारेमा आफ्नो भनाइ राख्नु भएको थियो भने जिल्ला स्थित प्रजिअले जिल्लाका समस्याका बारेमा समितिलाई जानकारी गराउनु भयो । दार्चुलाबाट समितिको टोली १:२० बजे बम्फाङको चैनपुर तर्फ प्रस्थान गर्‍यो । १:५५ मा चैनपुर पुगेको समितिको टोली चैनपुर स्थित जिससको हलमा संक्षिप्त अन्तरक्रिया कार्यक्रममा सहभागी भयो । उक्त अन्तरक्रिया कार्यक्रममा जिल्ला स्थित प्रजिअले जिल्लाको समग्र बस्तुस्थितिका बारेमा प्रस्तुतिकरण गर्नु भएको थियो । संघीय सांसद तथा विकास समिति सदस्य मा. आशा कुमारी विकले बेमौसमी वर्षाका कारण जिल्लामा भएको क्षतिको विवरण बताउँदै जिल्लाको विकास निर्माण १५ वर्ष पछाडि धकेलिएको गुनासो गर्नु भयो । साथै उहाँले हालै गएको वर्षाका कारण विस्थापित भएका नागरिकलाई उद्धार, राहत तथा पुनस्थापनाका कार्य तत्काल गरिनु पर्छ भनी समितिको ध्यानाकर्षण गराउनु भएको थियो । उहाँले बाडीले क्षति ग्रस्त बनाएका सडक पुल लगायतका संरचनाहरूको तत्काल व्यवस्थापन गरी स्थानीय नागरिकहरूले आवत जावतमा भोग्दै आएको कठिनाईको तत्काल अन्त्य गर्न माग गर्नु भयो । उक्त कार्यक्रममा राजनीतिक दलका प्रतिनिधिहरू तथा स्थानीय बासिन्दाको उपस्थिति रहेको थियो तर समयको अभावका कारण स्थानीय जनसरोकारका विषयमा धेरै समय छलफल हुन पाएन। त्यहाँबाट समितिको टोली खप्तड हुँदै साँझ ५:०० बजे सुर्खेत आइपुगेको थियो । साँझ ५:३० बजे सुर्खेतमा पत्रकार सम्मेलन गरी समिति सभापतिले भ्रमणको उद्देश्य तथा भ्रमणबाट भएका उपलब्धीका सम्बन्धमा आफ्नो धारणा राख्दै कर्णाली करिडोरको निर्माणमा समितिले महत्वपूर्ण भूमिका खेल्ने प्रतिवद्धता व्यक्त गर्नुभयो ।

मिति २०७८।०७।१३ गते बिहान ८:४५ बजे समितिको टोली सुर्खेतबाट स्काइ ट्रकमा काठमाडौँको लागि प्रस्थान गर्‍यो र १०:१५ मा काठमाडौँ आइपुग्यो ।

### कर्णाली करिडोरको महत्व :

- नर्थ-साउथ ग्रोथ एक्सिसको रूपमा रहेको । नेपालको उत्तरी सिमानामा रहेको हिल्सालाई दक्षिणी सिमानामा रहेको जमुनाहासँग सिधा सम्पर्क स्थापना गर्ने ।
- कर्णाली क्षेत्रको समग्र विकासमा महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गर्ने र मानसरोवर जाने तिर्थयात्रीहरूको लागि सहज हुने ।

## कर्णाली करिडोर :

भौगोलिक बिकटता, मौसमी प्रतिकूलता, कडा चट्टानयुक्त भूबनोट आदिका कारण बि.स. २०७१ साल चैत्र ६ गतेको मन्त्रिपरिषद् निर्णय बमोजिम कर्णाली करिडोरलाई विशेष परिस्थितिको सडकको रूपमा परिभाषित गरी नेपाली सेनालाई जिम्मा दिने निर्णय भएको थियो । सोही निर्णय बमोजिम २०७१ साल चैत ९ गतेबाट नेपाली सेनाले कर्णाली करिडोरको निर्माण कार्य अगाडि बढाउँदै आएको छ ।

## कर्णाली करिडोर, हिल्सा सिमिकोट सडक योजना परिचय

राष्ट्रिय गौरवको योजना कर्णाली करिडोर, हिल्सा सिमिकोट सडक योजना, हुम्ला अन्तर्गत हिल्सा सिमिकोट ९५ किमि र सिमिकोट सरीसल्ला खण्ड ५० किमि गरि जम्मा १४५ किमि सडक निर्माण कार्य भइरहेको छ । हिल्सा सिमिकोट सडक खण्ड ९५ किमिको सम्पूर्ण ट्रयाक खोलिसकेको र सोही खण्डको च्याङ्गारा भीरको ग्रेड मिलाईसकेपछि सिमिकोटवाट सोभ्रै चीनको सिमाना हिल्सा पुग्न सकिनेछ । त्यसैगरि, सिमिकोट सरीसल्ला खण्ड ५० किमि सडकको ट्रयाक मध्य ४० किमि योजना कार्यालयले खुलाईसकेको र अब १० किमि अफ्ट्यारो चट्टाने भाग मात्र ट्रयाक खुलाउन बाँकी रहेको अवस्था छ । हाल ट्रयाक नखुलेको १० किमि खण्ड लालीखोला भीर देखि स्यालटारे पर्दछ । १० किमि खुलाउन बाँकी रहेको ट्रयाक मध्य अफ्ट्यारो भाग नेपाली सेना कर्णाली करिडोर विकास निर्माण कार्यदलले लालीबगरदेखि छारे खण्डको ७ किमि नेपाली सेनाले खुलाउने जिम्मा नेपाल सरकार मन्त्रीपरिषदवाट निर्णय भएको छ । निर्माण कार्य अगाडी बढाउन नेपाली सेना तथा हिल्सा सिमिकोट सडक योजनाको संयुक्त स्थलगत निरिक्षण भईसकेको छ । बाँकी रहेको ३ किमि सडक र अस्थायी वेलीवृज योजना कार्यालये निर्माण व्यवसायी मार्फत निर्माण गर्नेछ ।

हिल्सा सरीसल्ला खण्ड अन्तर्गत ४ वटा पुलहरु (हेप्का, तागरु, सल्ली, यङ्गार) निर्माणाधिन अवस्थामा रहेको छ । खार्पुनाथमा पक्की पुल र छारे लेप्चे मा २ वटा वेलीवृजको ठेक्का भई सम्भौता भइसकेको छ । कर्णाली नदीको वहाव घट्न साथ मंसिर पहिलो हप्तासम्म वेलीवृज निर्माण स्थल पुर्याउने लक्ष्य रहेको छ। यस खण्डमा बाँकी रहेको ६ वटा पुलको (स्याम्ने, लाली, सुनाखडा, गोठी, न्यासी र सरीसल्ला,) लागि वजेट विनियोजन भइसकेको र सो पुलहरुको Design and Built विधिवाट मंसीर अन्तसम्म ठेक्का गर्ने तयारी भइरहेको छ । सरीसल्लाको कर्णाली नदीमा पक्की पुल नवनेसम्म फेरीसमेत राखेर यातायात संचालन गर्ने प्रकृत्यामा रहेको छ । हिल्सा देखि तुमकोट सम्म ग्राभेल सडकको स्तरोन्नतीका लागि ठेक्का व्यवस्थापन

भइसकेको छ अत्र ट्र्याक खुलेको खण्डमा शीघ्र स्तरोन्नतीको लागि ठेक्का व्यवस्थापन गर्ने तयारी रहेको छ ।

सरीसल्ला खुलालु खण्ड अन्तर्गत १२३ किमि नेपाली सेना कर्णाली करिडोर विकास निर्माण कार्यदललाई ट्र्याकखोल्ने कार्यको जिम्मेवारी दिईएकोमा ट्र्याक निर्माण सम्पन्न गरि मिति २०७८।०३।३१ मा हिल्सा सिमिकोट सडक योजनालाई वुभाइसकेको छ । उक्त खण्डको वाटो चौडाई तथा सुधार र पक्कीपुलहरूको लागि बजेट विनियोजन भई ठेक्का गर्ने तयारी योजना कार्यालयबाट भइरहेको छ । उक्त सडक खण्डको स्तरोन्नती तथा पीच गर्न सडक विभागद्वारा DPR गर्ने प्रकृया अगाडी वढाइसकीएको छ ।

नेपाली सेना र यस योजना कार्यालयले संयुक्त प्रयासमा यसै आ.व ०७८।७९ मा वैकल्पिक उपायहरू समेत अपनाई ट्र्याक खुलाउने प्रयास गरिरहेको छ ।

### हिल्सा सिमीकोट खण्डमा देखिएका समस्याहरू

- अधिकांश ट्र्याकमा ठूलाठूला चट्टान भएकोले निर्माण कार्यमा ढिलाई भएको,
- ब्लाष्टिङ्ग मेटेरियल ल्याउने प्रकृत्यामा धेरै समय लाग्ने गरेको,
- उत्तरी नाका हिल्सा कोभिड १९ को कारण बन्द रहेकोले निर्माण सामाग्री ल्याउन कठिनाई भएको
- उत्तर तर्फ मांसिरदेखि चैत सम्म हिउँ पर्नाले निर्माण कार्य बन्द रहने गरेको,
- जलवायु परिवर्तनसंगै वेमौसमी वर्षा हिमपातले सडक अवरुद्ध हुने गरेको,
- सिमिकोट बजारक्षेत्रमा (५ किमि) एलाइन्मेन्ट विवाद र क्षतिपूर्ति मुअब्जा माग भई निर्माण कार्य अवरुद्ध भएको ।

### कर्णाली करिडोर खुलालु-लैफु-सलिसल्ला खण्ड परिचय :

कुल लम्बाई: १२२.७५ कि.मी. (कालीकोट-४० कि.मि., बाजुरा ४४ कि.मि. र हुम्ला ३८.७५ कि.मि.)

शुरु बिन्दु : खुलालु, कालीकोट र अन्तिम बिन्दु : सलिसल्ला, हुम्ला

ट्र्याक निर्माण : १२२.७५ कि.मि.

बेलिवृज निर्माण : ६ ओटा

कालीकोट जिल्लाको खुलालुदेखि हुम्ला जिल्लाको सलिसल्ला (१२२.७५ कि.मि.) सम्म ट्र्याक खोल्ने कार्य सम्पन्न पश्चात् कार्तिक मसान्तसम्ममा पहिरो हटाई यातायात सुचारु गर्ने गरि मिति २०७८ साल आषाढ ३१ गते हिल्सा-सिमिकोट सडक योजनालाई हस्तान्तरण गरिएको छ ।

दुल्लिकुना-लालिबगर (७ कि.मि.) र लैफु-भुक्काखोला( १३.५ कि.मि.) खण्ड नेपाली सेनालाई प्राप्त थप जिम्मेवारी हो ।

मिति २०७८ आश्विन ५ गतेको मन्त्रिपरिषद्को निर्णयबाट कर्णाली करिडोर अन्तर्गत सलिसल्ला-सिमिकोट खण्डको दुल्लिकुनादेखि लालिबगर सडक खण्डको ७ कि.मि. र लैफु बद्रिगाउँदेखि भुक्काखोलासम्म कर्णाली नदिको किनारै किनार १३.५ कि.मि. सडक खण्डको ट्रयाक निर्माण कार्य नेपाली सेनाबाट गराउन स्विकृति प्रदान भएको थियो ।

नेपाली सेनाको जिम्मेवारिमा रहेको खुलालु-लैफु-सलिसल्ला खण्डको ट्रयाक निर्माण सम्पन्न भईसकेको र हालसम्म राष्ट्रिय सडक सञ्जालमा जोडिन बाँकि रहेको हुम्ला जिल्लाको सदरमुकाम सिमिकोटसम्म यथासम्भव छिटो सडक सञ्जाल पुर्याउनको निम्ति प्रथम चरणमा सलिसल्ला-सिमिकोट खण्डको दुल्लिकुनादेखि लालिबगर खण्डको ७ कि.मि. ट्रयाक निर्माण कार्य गर्ने योजना नेपाली सेनाको रहेको छ । हाल घाटापारिचौर-लैफुडाँडा-भुक्काखोलासम्म ट्रयाक निर्माण भएकोमा लैफु बद्रिगाउँदेखि भुक्काखोलासम्म कर्णाली नदिको किनारै किनार १३.५ कि.मि. ट्रयाक निर्माण कार्य दोस्रो चरणमा गर्ने योजना रहेको छ ।

मन्त्रिपरिषद्को निर्णयमा दुल्लिकुना-लालिबगर खण्डको ७ कि.मि. भन्ने उल्लेख भएकोले हिल्सा-सिमिकोट सडक योजना, हुम्लासंग समन्वय गरि उक्त खण्डमा रहेको लालिबगर भिर, सुनाखाडा भिर, छहारे भिर तथा रिप गाउँ भिरमा ट्रयाक निर्माण कार्य अगाडि बढाउन क्याम्प स्थापना तथा निर्माण उपकरण र हेभि ईक्युपमेन्टहरु ले-आउट गर्नको लागि उपयुक्त स्थानहरुको छनौटको लागि स्थलगत रुपमा रेकि कार्य सम्पन्न गरिएको छ ।

दुल्लिकुना-लालिबगर खण्डको ७ कि.मि. ट्रयाक निर्माण कार्य अगाडि बढाउन हाल हुम्ला जिल्लाको खच्चा ईलाकामा रहेको क्याम्पलाई दुल्लिकुना-लालिबगर खण्डमा स्थानान्तरण गरिने र उक्त ईलाकामा निर्माण उपकरण तथा हेभि ईक्युपमेन्टहरु (कम्प्रेसर तथा स्काभेटर) हेलि लिफ्ट गरि ट्रयाक निर्माण अगाडि बढाईने योजना रहेको पाइएको छ ।

**नेपाली सेनाले विकट भूगोलमा सडक निर्माणको काम गर्नु परेको अवस्थामा काममा खटिने मजदुरहरुको उच्च मनोबल कायम राख्न देहायका विषयमा समितिको ध्यानाकर्षण गराएको छ :**

- नेपाली सेनाबाट निर्माणाधिन सडकहरु भौगोलिक रुपमा विकट तथा कडा चट्टानि भिरहरुमा जोखिमपूर्ण हुने भएकोले निर्माण कार्यमा संलग्न हुने सकल दर्जाहरुलाई प्रोत्साहन स्वरुप जोखिम

भक्ताको व्यवस्था भएको खण्डमा मनोबलमा बृद्धि भई निर्माण कार्य अभू बढी प्रभावकारि हुने ( आ.ब.०७६/०७७ सम्म जोखिम भक्ता उपलब्ध भईरहेकोमा कोभिड-१९ पछि आ.ब.७७/७८ बाट कटौति भएको) ।

- नेपाल सरकारका विभिन्न मन्त्रालय तथा अन्य निकायहरुबाट संचालन हुने ईन्जिनियरिङ्ग विषय सम्बन्धि तालिम,गोष्ठी तथा सेमिनारहरुमा नेपाली सेनाका प्राविधिकहरुलाई समेत सहभागि गराउँदा निर्माण कार्यसम्बन्धी सिप र क्षमतामा अभिवृद्धि हुन गई निर्माण कार्यमा सहजता हुने ।
- नेपाली सेनाबाट संचालन भईरहेका सडक निर्माण कार्यहरुमा प्रयोग हुने हेभि ईक्युपमेन्टहरु बोलपत्रद्वारा भाडामा लिने गरिएकोमा प्राप्त बजेटको परिधिभित्रै रहि आयोजनाहरुमा १ देखि २ गोटासम्म भारि उपकरण खरिद गर्दा निर्माण कार्य संचालनमा सहज हुनुको साथै राष्ट्रकै सम्पत्तिको रुपमा रहने हुँदा बिपद्को समयमा आवश्यक स्थानहरुमा तुरुन्त परिचालन गरि प्रभावकारि ढंगले कार्य सम्पादन गर्न सहज हुने ।

### **दार्चुला टिङ्कर (कोठधार-टिङ्कर) सडक आयोजना परिचय**

दार्चुला-टिङ्कर सडक खण्ड अन्तरगत पर्ने दार्चुलाको व्यास गा.पा. १ स्थित छाडरु र टिङ्कर गाउँमा सशस्त्र प्रहरी र नेपाल प्रहरीको आवास सहित ११६ घर परिवारको बसोबास रहेको पाइन्छ । नेपाल तर्फको भूमीबाट छाडरु र टिङ्कर पुग्न अत्यन्त कठिन भएकाले त्यहाँका नागरिकहरुले अहिलेसम्म भारतको भूमी प्रयोग गरी आवत जावत गर्दै आइरहेका छन् । महाकाली नदीले सीमा छुट्याएको भारत र नेपालको भूगोलमा भौगोलिक हिसावले कुनै अन्तर नभए पनि भारत तर्फ सडक सञ्जालको सुविधा सुगम रहेको छ भने नेपाल तर्फ अहिलेसम्म गोरेटो बाटोको सुविधा पनि सहज नभएर त्यहाँका नागरिकहरुको जीवन कष्टपूर्ण रहेको छ । त्यहाँका नागरिकलाई भारतीय भूमी प्रयोग गर्दा भारतले गर्ने व्यवहार पनि अमानवीय नै देखिन्छ । यसको ज्वलन्त उदाहरण सोही क्षेत्रमा जयसिंह धामीको तुइन पार गर्दै गर्दाको क्रममा भारतीय पक्षले तुइनको लठ्ठा काटीदिंदा महाकाली नदीमा खसेर वेपत्ता भएको यथार्थ नेपाली नागरिक हुनुको पीढाको पराकाष्ठा हो । २१ औँ शताब्दीमा पनि नागरिकले खोला माथि पुल नभएर तुइनबाट खोला पार गर्ने क्रममा विदेशी नागरिकको व्यवहारले मृत्यू वरण गर्नु परेको स्थिति नेपालको पूर्वाधार विकासको वास्तविक अवस्था पनि हो ।

हालैको जनगणनाका लागि गणकहरु भारतीय भूमिको प्रयोग गरेर सहजताका साथ छाडरु र टिङ्कर पुग्न भारतसँग अनुमती माग्दा भारतले आफ्नो बाटो प्रयोगको अनुमति नदिए पछि नेपाली भूमी हुँदै जोखिमपूर्ण



बाटो प्रयोग गरेर सो क्षेत्रमा जाने गरेको समाचारले त्यहाँको वास्तविक अवस्था छर्लङ्ग पारेको छ । भारतीय भूमीको प्रयोग गरेर एकै दिनमा पुग्न सकिने ठाउँमा नेपाल तर्फको भूमी प्रयोग गर्दा ३ दिन लाग्ने स्थानीय बासीले बताएका छन् । त्यो बाटो पनि हालैको वर्षाले धेरै ठाउँमा अवरुद्ध भएको उनीहरूको गुनासो छ । दार्चुला सदरमुकामबाट व्यास गाउँपालिकाका विभिन्न गाउँमा आवत जावत गर्न भारतको बाटो प्रयोग गर्नु पर्छ । सरकारी काम र बसाई सराइका लागि भारतीय प्रसासनसँग अनुमति माग्नु पर्ने भएता पनि सामान्य नागरिक आवत जावत गर्न समेत कठिनाइ हुने गरको व्यास गा.पा.का स्थानीयले समितिको टोलीसँग गुनासो गरेका थिए । एउटै भूगोलमा सुगम र दुर्गमको स्थिति कदापि मान्य हुन सक्दैन । नेपाल, भारत र चीनको सीमामा पर्ने त्रीदेशीय महत्व बोकेको दार्चुला तिंकर सडक खण्डको पर्याप्त बजेट विनियोजन सहित यसको तीव्र निर्माणका लागि समिति यसै प्रतिवेदन मार्फत सरकारको ध्यानाकर्षण गराउँदछ ।

- दार्चुला-टिङ्कर सडक खण्ड १३४ कि.मि.रहेको । खलंगा-सुनसेरा ट्याक ओपन गर्न सुरु गरेको आ.ब.०६५/६६ बाट हालसम्म ४० कि.मि.ट्याक सम्पन्न भएको ।
- सुनसेरा-कोठधार ७ कि.मि. सडक विभागबाट कार्य संचालन हुनुपर्ने
- मन्त्रिपरिषदको मिति २०७७/०९/१४ गतेको निर्णय अनुसार नेपाली सेनाले सुनसेरामा मिति २०७७/१०/३० गते र दुम्लिङ्गमा मिति २०७८/११/१८ गते वेश निर्माण सुरु गरेको
- दुवै स्थानमा मिति २०७८/०९/३० गते (कूल ३ महिना) वेश निर्माण सम्पन्न गरेको
- सडक निर्माण कार्य सुरु- २०७८ भाद्र २४ गतेबाट

**दार्चुला टिङ्कर (कोठधार-टिङ्कर) सडक आयोजनामा रहेको चुनौती :**

- यस आयोजनालाई प्राप्त जिम्मेवारी अनुसारको सडक ईलाकासम्म मोटरबाटो नभएको हुंदा हुवानीमा बढी खर्च र सडकको ट्याक खोल्ने कार्यमा चुनौती रहेको ।
- सडकको ट्याक खन्दा रुख कटानको कानुनी प्रकृया भेल्नु परेको ।
- विकट चट्टानी भूगोलमा सडकको निर्माणमा खटिने सकलदर्जाका मजदुरहरूलाई जोखिम भत्ताको व्यवस्था नरहेको ।
- भौगोलिक विकटता र प्रतिकूल मौसम (वर्षात र जाडो मौसम) को कारण अधिकतम समय काम गर्न चुनौतिपूर्ण रहेको ।

- सुनसेरा-कोठेधार कूल ७ कि.मि. सडक खण्ड सडक विभागबाट निर्माणाधीन अवस्थामा रहेकोमा हालसम्म ३ कि.मि. मात्र टूयाक ओपन भएकोमा बाँकी ४ कि.मि. सडक खण्ड निर्माण कार्य सुरु नै नभएको कारणले निर्माण स्थल कोठेधारसम्म आवत जावत गर्न तथा अन्य सामग्रीहरु ओसार पसार गर्न कठिन हुने गरेको ।

कर्णाली करिडोर र दार्चुला टिंकर सडक खण्डको अनुगमनमा रहेको समितिको टोली बेमौसमी वर्षाका कारण नराम्रोसँग क्षतिग्रस्त भएको सुदुर पश्चिम प्रदेशको बझाङको चैनपुर पुगेको थियो । हालैको बाडीले क्षतिग्रस्त बनाएका सडक पुल लगायतका संरचनाहरुको तत्काल व्यवस्थापन तथा वर्षाले विस्थापित भएका नागरिकहरुलाई उद्धार, राहत तथा पुनस्थापना लगायतका विषयमा चैनपुर स्थित जिल्ला समन्वय समितिको हलमा संक्षिप्त अन्तरक्रिया कार्यक्रम भएको थियो ।

**बझाङको चैनपुरमा भएको अन्तरक्रिया कार्यक्रममा उठेका विषयहरु :**

- बाडी पहिरोबाट क्षतिग्रस्त जयपृथ्वी राजमार्ग (खोङ्पे- बझाङ) लगायत पालिकाहरु जोड्ने सडकहरु तुरुन्त सुचारु गर्नु पर्ने ।
- बाडी पहिरोले बगाएका क्षतिग्रस्त भएका पुल, पुलेसाहरु, विद्यालयहरु, नहर तथा कुलोहरुको तत्काल निर्माण गर्नु पर्ने ।
- सदरमुकाम चैनपुर लगायत नदी किनारका बस्तीहरुमा बनाएका तटबन्धनहरु भत्किई जिल्ला सदरमुकाम लगायत खोला /नदी किनारका वस्तीहरु जोखिमपूर्ण रहेकोले तत्काल तटबन्धनको काम गर्नु पर्ने ।
- जयपृथ्वी राजमार्ग (खोङ्पे- चैनपुर) डबल लेनमा स्तरोन्नति गर्नु पर्ने ।
- सेती लोकमार्ग उत्तर (चैनपुर- ताक्लाकोट) सडक निर्माण सम्पन्न गर्नु पर्ने ।
- धनगडी - बझाङ हवाई सेवा नियमित गर्नुपर्ने ।
- मिति २०७८।०६।३१ गते राती देखि ३ दिनसम्म आएको अविरल वर्षाका कारण आएको बाडी, पहिरो, नदिकटानबाट अकल्पनीय मानवीय तथा भौतिक क्षति भएको र सामान्य नियमित बजेट, कार्यक्रम तथा मौजुदा जनशक्तिबाट यसको पुनःनिर्माण तथा पुनस्थापना गर्न असम्भव भएकोले जिल्लालाई बाडी पहिरो संकटग्रस्त जिल्ला घोषणा गरी जिल्लामा पुनःनिर्माण तथा पुनस्थापनाको कार्य तत्काल आरम्भ गर्नु पर्ने।

## सुभाब 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 करिडोर (उत्तर-दक्षिण लोकमार्ग) निर्माण सम्पन्न भए पश्चात् नेपालका सबै जिल्ला सदरमुकामहरू सडक सञ्जालसँग जोडिएका हुनेछन् । अत्यार लाग्दा भिर र पहरामा गोरेटो बाटो बनाई गुजारा चलाएका कर्णालीबासीहरू भिरको बाटोबाट लडेर मृत्युवरण गर्नु परेको यथार्थ हाम्रा सामु छर्लङ्गै छ । त्यस्तो कठिन परिवेसमा नेपाली सेनाबाट निर्माणाधीन करिडोरको स्थलगत अवलोकन गर्न विकास तथा प्रविधि समितिको संसदीय टोली त्यहाँ पुगेको थियो । स्थलगत अवलोकन पश्चात् देखिएका समस्याहरूको समाधानका लागि संसदीय टोली नेपाल सरकारलाई देहाय बमोजिम सुभाब तथा निर्देशन गर्दछ :

- राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूलाई कुनै पनि अवस्थामा बजेट अभाव हुन नदिई सम्बद्ध निकायहरूबाट त्यसको अनुगमन निरन्तर रूपमा गरिनु पर्ने ।
- विभिन्न स्थानमा निर्माणाधीन करिडोरहरूको बजेट व्यवस्थापन गर्दा एकमुष्ट रूपमा नगरी छुट्टाछुट्टै रूपमा बजेट व्यवस्थापन गरिनु पर्ने ।
- निर्माणाधीन कर्णाली करिडोर अत्याधिक विकट भूबनोटमा रहेको हुँदा यसको अनुगमन र स्तरोन्नति गर्ने काम निरन्तर सम्बन्धित निकायले गर्नु पर्ने ।
- नेपाली सेनालाई दिइने आयोजनाहरू राष्ट्रिय रणनीतिक महत्वको आयोजनाहरू हुनेहुँदा यस्ता आयोजनाहरू समयमा नै प्रभावकारी ढंगले सम्पन्न गर्न आवश्यकीय साधन स्रोतहरू प्राथमिकता पूर्वक सहूलियत खर्चमा उपलब्ध गराउन आवश्यक देखिएको ।
- नेपाली सेना तथा अन्य विभागहरूबाट सडक निर्माण गर्दा स्थानीय जनशक्तिको प्रयोग गरी उनीहरूलाई आवश्यक तालिम उपलब्ध गराउनु पर्ने तथा महिला कामदारहरूलाई सीप मुलक तालिम दिई काम गर्न प्रोत्साहित गर्नु आवश्यक देखिएको ।
- 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 खण्डहरू २ लेनको बनाउनु पर्ने आवश्यक देखिएको ।

- सडक विभागबाट जारी भएको सडक सम्बन्धी Right of Way भौगोलिक विकटता र भूबनोट अनुसार सबै स्थानहरूमा कार्यान्वयन गर्न कठिनाई हुने भएकोले हिमाल, पहाड र तराईको लागि छुट्टाछुट्टै Right of Way Standard मा परिमार्जन गरिनु पर्ने ।
- मुगुको लोतिखोलामा बेलिब्रिज वा पक्की पुल निर्माण गर्ने तर्फ सडक विभागले तत्काल काम अगाडि बडाउनु पर्ने ।
- दार्चुला-टिंकर सडक खण्डलाई छुट्टै राष्ट्रिय महत्वको आयोजनाको रूपमा राखी सो खण्डमा बजेटको अभाव हुन नदिइ निर्माण कार्य यथाशीघ्र सम्पन्न गर्नु पर्ने ।
- पैदलयात्रुहरूलाई सुन्सेरादेखि टिंकरसम्म आवत जावतका लागि घोरेटोबाटोको यथाशीघ्र निर्माण गरिनु पर्ने ।
- सुनसेरा-कोठधार सडक खण्डको ४ कि.मि. सडक नेपाली सेनालाई जिम्मेवारी प्रदान गर्दा सो खण्डमा सेनालाई काम अगाडि बढाउन सहज हुने देखिएको ।

● निष्कर्ष :

कर्णाली करिडोर (खूलालू-लैफू-सरिसल्ला) सडक र दार्चुला-टिंकर सडक कर्णाली प्रदेश र सुदूर पश्चिम प्रदेशको समग्र बिकासको मुख्य मेरुदण्डको रूपमा रहेको छ । दार्चुला-टिंकर सडक खण्ड अन्तरगत दार्चुला कोठधार सडकको निर्माणमा भएको ढिलाईले दार्चुलाको व्यास गा.पा.मा बसोबास गर्ने नागरिकहरूले आवत जावतमा अत्यन्त समस्या भोग्नु परेको छ । यसको प्रतक्ष्य उदाहरण यसपालीको जनगणनामा गणहरूले सो क्षेत्रमा पुग्न भोग्नु परेको शास्ती नै हो ।

सडक मार्गको निर्माण पश्चात नै अन्य बिकासका पूर्वाधारहरूले गति लिने हुँदा सडक निर्माणकार्य सर्वोपरिरूपमा अपरिहार्य नै हुन्छ । यी सडक आयोजनाहरूलाई समयमा नै सम्पन्न गर्न सकेको खण्डमा हरेक दृष्टिकोणबाट अति पिछडिएको यस क्षेत्रको आर्थिक बिकासमा महत्वपूर्ण टेवा पुग्नुको साथै सामाजिक परिवेशमा समेत रुपान्तरण भई आमूल परिवर्तन हुने प्रबल सम्भावना रहेको छ । कर्णाली करिडोर छिमेकी राष्ट्र चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बती सिमानामा रहेको नेपालको हिल्सालाई दक्षिणी सिमानामा रहेको जमुनाहासँग जोड्न तथा कर्णाली क्षेत्रको समग्र बिकासमा महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह गर्नुका साथै मानसरोवर जाने तिर्थयात्रीहरूको लागि समेत महत्वपूर्ण हुने देखिन्छ ।

कर्णाली करिडोर कर्णाली प्रदेशको भविष्य र समृद्धिको मुख्य आधार पनि हो । यसको निर्माणमा नेपाली सेनाबाट भइरहेको कार्यलाई निरन्तर अनुगमन र पृष्ठपोषण समेत गरी कुनै पनि बाधा व्यवधान आउन नदिई समयमा नै राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा रहेको यो करिडोरको निर्माण सम्पन्न गर्न प्रोत्साहित गर्नु आजको प्रमुख आवश्यकता हो र राज्यको प्रमुख दायित्व पनि हो ।



स्थलगत अवलोकनाका केही दृश्यहरु  
हुम्लाको सिमीकोटमा भएको अन्तरक्रिया कार्यक्रम



बझाङको चैनपुरमा भएको अन्तरक्रिया कार्यक्रम



सुर्खेतमा भएको पत्रकार सम्मेलन



बाँदरखेला सलिसल्ला खण्ड



कर्णालिको पम्पडे भीर

