

विपद् र जटिल भूबनोटले रसुवागढी सडक सञ्चालनमा सधै बाधा

ज्ञानेन्द्र स्यौपाने

फेलो, सेन्टर फर सोसल इनोभेसन एण्ड फोरेन पोलिसी (सेसिफ)

रसुवा

हिमताल फुटेर सडक बगाएका कारण सात महिनासम्म सम्पर्क विच्छेद भएको रसुवागढी सडक फेरि सडक चौडा बनाउन ३९ महिनासम्म हरेक महिनाको १५ दिन सडक ठप्प हुनेछ ।

वैशाख २०८३ - गएको असार २४ गते बिहान रसुवागढी भन्दा माथि चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बतमा रहेका दुई हिमताल फुटेर आएको बाढीले नेपाल र चीनको सीमा क्षेत्र रसुवागढी ध्वस्त बनायो । समुद्र सतहदेखि ५६०० मिटरको उचाईमा रहेका ती हिमताल फुटेर आएको बाढीका कारण काठमाण्डौलाई चीनको केरूड जोड्ने मितेरी पुल पनि बगायो । हिमताल फुटेर आएको बाढीले ल्हेन्दे खोलामा निर्मित मितेरी पुल पुनः सञ्चालनमा ल्याउन करिब सात महिना लाग्यो, जसका कारण नेपाल र चीनको महत्वपूर्ण सीमा नाका र त्यहाँबाट काठमाण्डौ जोड्ने पासाङल्हामु राजमार्गमा सवारी साधनको चलेनन् ।

सवारी आवागमन बन्दले व्यापार व्यवसाय चौपट भयो ।

बाढीले मितेरी पुल लगायतका सडक मार्ग, भन्सार यार्ड, रसुवागढी जलविद्युत गृहको बाँध सहित अन्य जलविद्युत आयोजनाका सुरुडमा समेत क्षति पुऱ्यायो । खोलाको साविक सतह भन्दा करिब साढे चार मिटर उचाई माथि आएको बाढीको प्रवाहले रसुवागढीस्थित नेपाली सेनाको ब्यारेक, घट्टे खोलाको उत्तर र दक्षिणमा रहेका सडक अनि गाउँ, टिमुरे लाङ्टाङ निकुञ्ज पोष्ट बीचको सडक र भन्सार यार्डमा जाने पहुँच मार्गमा क्षति पुग्यो । त्यस बाहेक टिमुरेगाउँ, लिङलिङ भीरको फेद, बृद्धिमको पेल्लो गाउँ पुछार, रोङ्गा नजिकको भीर र स्याफ्रु प्रहरी चौकी नजिकका दर्जनौ स्थानमा नदी कटानले सडकमा क्षति पुऱ्याएको ।

बाढीको क्षतिको कारण राजमार्ग असार २४ देखि पुस १७ गतेसम्म बन्द भयो । चीन सरकारले मितेरी पुलको निर्माण र सडक मर्मत गरेपछिकरिब सात महिनाको अन्तरालमा जसोतसो राजमार्ग सुचारु भएको थियो । तर सुचारु भएको दुई महिना १८ दिनमा फेरि राजमार्ग बन्द भएको छ । स्थानीय प्रशासनले हरेक महिना १५ दिन सडक खुल्ने र अर्को १५ दिन बन्द गर्ने निर्णय गरेको छ ।

करिब ३ वर्ष पहिले चीन सरकारको सहयोगमा स्याफ्रु-रसुवागढी खण्डको १६ किलोमिटर सडक खण्डको स्तरोन्नति र कालोपत्रे गर्न चीन सरकारले सहमति जनाएको थियो । सडक किनारामा पर्ने बिद्युतका तार हटाउन र अधिग्रहण भएका निजी जग्गाको मुआब्जा वितरण र केही विषयमा नीतिगत निर्णय गर्न बाँकी रहेका कारण चिनियाँ ठेकेदार निर्माण कम्पनीले काम गर्न ढिला गरेको सडक सुधार आयोजनाले बताएको छ । प्रशासनिक झन्झट सकिए पछि अहिले सो राजमार्गमा सडक स्तरोन्नतिको काम सुरु गरेर राजमार्गमा सवारी साधनमा रोक लगाइएको छ ।

सडक विभागका अनुसार सडक अवरोधको क्रम कम्तिमा ३९ महिनासम्म जारी रहने छ । काम सुरु भएपछि ३९ महिनामा सम्पन्न गर्ने लक्ष्यका साथ चैत महिनाको पहिलो हप्ताबाट सडक स्तरोन्नतिको काम सुरु गरिएको छ ।

कहिले विनाशकारी विपद् त कहिले सडक स्तरोन्नति गर्ने नाममा नेपाल-चीन व्यापारको प्रमुख प्रवेशद्वार रसुवागढी नाका यतिबेला असहज परिस्थितिबाट गुञ्जिरहेको छ ।

राजमार्ग अवरोधले व्यापार व्यवसाय र राजश्व संकलन समेत प्रभावित भएको छ । गत वर्ष मितेरी पुल बगाउनु भन्दा पहिले असार २४ गतेसम्म आयात भएका चिनियाँ माल सामाग्रीको करबाट वार्षिक ३० अर्ब १५ करोड राजस्व संकलन भएको थियो । विपद् र सडक स्तरोन्नतिको सवारी साधनको आवातजावातमा कठिनाई भएपछि राजश्व संकलनमा पनि असर पर्ने भन्सार कार्यालयको भनाई छ ।



चीनबाट सामान लिइ नेपाल भित्रिदै गरेको कन्टेनर। तस्बिर: ज्ञानेन्द्र न्यौपाने
यस संगै नेपालको रसुवागढी नाका भएर मानसरोवर दर्शनका लागि जाने पर्यटकहरू पनि प्रभावित हुने देखिन्छ । मानसरोवर जाने सिजनको समयमा दैनिक दर्जनौ तीर्थयात्री नाका पार गरेर तिब्बत जाने गरेको यस क्षेत्रका सुरक्षाकर्मीहरू बताउँछन् ।

रसुवागढी नाका नेपालको उत्तरी व्यापारिक जीवनरेखा मानिन्छ । चीनको केरूडसँग प्रत्यक्ष जोडिएको यो मार्गबाट दैनिक सयौँ मालवाहक कन्टेनर नेपाल प्रवेश गर्ने गरेका थिए । तर सडक सुधार कार्यका कारण सवारी साधन सञ्चालन पूर्ण रूपमा रोकिएपछि भन्सार गतिविधि शून्य अवस्थामा पुगेको छ ।

स्याफ्रुवेंसी-रसुवागढी सडक खण्डको १५.७ किलोमिटर भाग चीन सरकारको सहयोगमा स्तरोन्नति तथा कालोपत्रे गर्ने काम भइरहेको छ । उक्त कामको जिम्मा चिनियाँ ठेकेदार कम्पनीलाई नै दिइएको छ । निर्माण कार्य सहज बनाउन स्थानीय प्रशासनको उपस्थितिमा भएको छलफलबाट १५ दिन सडक बन्द गरी काम गर्ने र त्यसपछि १५ दिन सवारी सञ्चालन गर्ने सहमति गरिएको हो ।

तर व्यवहारमा सडक पूर्ण रूपमा बन्द भएपछि नेपाल-चीन व्यापार नै ठप्प बनेको छ । सडक बन्द भएसँगै केरूड पुगेका दर्जनौँ खाली कन्टेनर चीनतिरै रोकिएका छन् भने नेपालतर्फ आएका मालवाहक कन्टेनर भन्सार जाँचपास पछि गन्तव्यतर्फ पठाइसकिएको अवस्था छ ।

रातिको समयमा समेत सवारी सञ्चालनमा रोक लगाइएपछि चालक, सहचालक तथा भन्सार यार्डमा कार्यरत मजदुरहरू प्रत्यक्ष मारमा परेका छन् । दैनिक ज्यालादारीमा काम गर्ने सयौँ श्रमिक रोजगारीविहीन बनेका छन् । भन्सार यार्डमा मात्रै तीन सयभन्दा बढी मजदुर कामविहीन अवस्थामा पुगेको त्यही काम गरेर गुजारा चलाउँदै आएका संगम ठाकुर बताउँछन् ।

रसुवा भन्सार कार्यालयका प्रमुख भन्सार अधिकृत तुलसीप्रसाद भट्टराईका अनुसार चालू आर्थिक वर्षको आठ महिना २० दिनमा कुल छ अर्ब ३७ करोड रुपैयाँ राजश्व संकलन भएको थियो । तर चैत १८ गतेदेखि सडक बन्द भएपछि राजश्व असुलीमा लगभग शून्यता आएको छ । दैनिक करोडौँ राजश्व संकलन हुने नाकामा अहिले सुनसान देखिन्छ ।

सडक बन्दको निर्णयपछि चीनतर्फ हिमपातका कारण आउन ढिला आएका केही कन्टेनरमा स्याउ तथा लसुनजस्ता छिट्टै बिग्रने सामान रहेकाले सीमित मात्रामा सवारी सञ्चालन गर्न ठेकेदार कम्पनीलाई अनुरोध गरिएको भट्टराई बताउँछन् । त्यसपछि ती सामग्री काठमाडौँ पठाइएको थियो । भन्सारले ठेकेदार कम्पनीसंग निश्चित समयका लागि सडक सहज गरिदिन व्यवहारिक अनुरोध गरेको थियो । तर निर्माणका कारण माग सम्बोधन भएको छैन ।

व्यवसायी धर्म पौडेल भने विकास र व्यापारलाई सन्तुलनमा राख्नुपर्ने धारणा राख्छन् । उनका अनुसार दिनभर सडक सुधार कार्य सञ्चालन गरेर रातिको समयमा मालवाहक सवारी सञ्चालन गर्न सके सबै क्षेत्र लाभान्वित हुने थियो । उनले साँझ ६ बजेदेखि मध्यरातसम्म नेपाल भित्रिएका कन्टेनर र राति १ बजेदेखि बिहान ४ बजेसम्म केरूड जाने खाली कन्टेनर सञ्चालन गर्न सके सबैको हितमा हुने सुझाव दिएका छन् ।

तर रसुवाका प्रमुख जिल्ला अधिकारी राजेश पन्थी भने भौगोलिक जोखिमलाई प्राथमिकता दिनुपर्ने बताउँछन् ।



पहिरोले क्षतिग्रस्त स्याफ्रुवेंसी - रसुवागढी सडक। तस्बिर: ज्ञानेन्द्र न्यौपाने
साँघुरो बाटो, कमजोर संरचना र रातिको समयमा दुर्घटनाको सम्भावना बढी हुने भएकाले सवारी सञ्चालन जोखिमपूर्ण हुने उनको तर्क छ । “दिउसै हिड्दा ढुङ्गा लड्ने ठाउँमा राति के होला,” प्रजिअ अधिकारीले भने ।

गत आर्थिक वर्ष असार २४ गते ल्हेन्दे खोलामा आएको बाढीले सडक संरचनामा ठूलो क्षति पु-याएको छ । नदी कटानका कारण दुई दर्जनभन्दा बढी स्थानमा सडक भासिएको छ । नयाँ पर्खाल निर्माण नगरेसम्म सडक जोखिममुक्त नहुने कन्टेनर चालक सागर खड्का बताउँछन् ।

सडक सुधार कार्यका कारण यातायात बन्द हुँदा केवल व्यापार मात्र होइन स्थानीय अर्थतन्त्रसमेत प्रभावित भएको छ । सुदूरपश्चिम लगायत देशका विभिन्न जिल्लाबाट रोजगारी खोज्दै आएका मजदुरहरू अहिले अलपत्र परेका छन् ।

गोसाइँकुण्ड गाउँपालिका-२ का वडाध्यक्ष कामी छिरिङ तामाङका अनुसार राजश्व महत्वपूर्ण भए पनि सुरक्षित र दिगो सडक निर्माण अझै ठूलो आवश्यकता हो । “सडक राम्रो भए मात्रै व्यापार दीर्घकालीन रूपमा चल्यो, उनी भन्छन्।

स्याफ्रुवेंसी-रसुवागढी सडकको इतिहास पनि उतारचढावपूर्ण रहेको छ । प्रारम्भिक ट्याक खोल्ने काम चीन सरकारकै सहयोगमा चिनियाँ कम्पनीले गरेको थियो । २०७२ सालको विनाशकारी भूकम्पले सडकमा ठूलो क्षति पु-याएपछि चीनले नै मर्मत तथा पुनर्निर्माण सहयोग गरेको थियो ।

हाल चीन सरकारले सडकलाई पूर्ण रूपमा स्तरोन्नति गरी दुई लेन सतह ढलानसहित निर्माण गर्ने तयारी गरिरहेको आयोजना प्रमुख कृष्णनाथ ओझा बताउँछन् । यो सडक सम्पन्न भएपछि नेपाल-चीन व्यापारमा दीर्घकालीन सुधार आउने अपेक्षा गरिएको छ ।

व्यापारीहरूका अनुसार केरूङ-काठमाडौँ मार्ग तातोपानी र कोरला नाकाभन्दा छोटो, सुरक्षित र सस्तो भएकाले रसुवागढी नाका अत्यन्त रणनीतिक महत्वको मानिन्छ । यही कारण यस मार्गबाट आयात हुने सामग्रीको बजार मूल्य पनि तुलनात्मक रूपमा सस्तो पर्ने गरेको छ ।

तर समस्या केवल स्याफ्रुवेंसी-रसुवागढी खण्डमा मात्रै सीमित छैन । रसुवागढी-मैलुङ-काठमाडौँ सम्पूर्ण मार्ग निर्माणमा ढिलासुस्ती देखिएको छ । विशेषगरी मैलुङ-स्याफ्रुवेंसी १७ किलोमिटर खण्डको निर्माण कार्य ठेकेदार कम्पनीले बीचमै छोडेपछि फेरि निर्माण प्रक्रिया सुरु गर्न समय लागेको छ ।

पुरानो सम्झौता रद्द गरेर नयाँ डिजाइन स्वीकृत गराउने प्रक्रियाले आयोजनालाई थप ढिलो बनाएको आयोजना प्रमुख ओझाको भनाइ छ । यद्यपी अहिले प्रक्रियागत काम तीव्र रूपमा अघि बढिरहेको उनले जानकारी दिएका छन् ।

राजमार्ग निर्माणलाई तीव्रता दिन सरकारले नुवाकोटको विदुरमा छुट्टै आयोजना कार्यालय स्थापना गरेको छ । बजेट व्यवस्थापनदेखि प्राविधिक समन्वयसम्म केन्द्रित भएर काम गर्ने उद्देश्य भए पनि प्रशासनिक अस्थिरताले समस्या सिर्जना गरेको छ ।

आयोजना प्रमुखहरू बारम्बार परिवर्तन हुने प्रवृत्तिले दीर्घकालीन योजना कार्यान्वयनमा अवरोध पुगेको सरोकारवालाहरू बताउँछन् । नयाँ प्रमुख आएपछि पहिलाका डिजाइनहरू संशोधनतर्फ जाने भएकाले कामको निरन्तरता कमजोर बन्ने गरेको छ ।

२०७२ सालको भूकम्पपछि नेपाली सेनाले स्याफ्रु- छोकलदेखि मैलुङसम्म १७ किलोमिटर नयाँ ट्याक खोलेको थियो । त्यसपछि सडक विभागले पर्खाल, नाली, पुल तथा कालोपत्रे निर्माणका लागि आयोजना कार्यालय स्थापना गरेको थियो ।

धादिङको गल्छी हुँदै नुवाकोट र रसुवाको नदी किनार क्षेत्र भएर जाने नयाँ राजमार्ग राष्ट्रिय व्यापार मार्गका रूपमा विकास हुँदै आएको छ । नुवाकोट र धादिङ क्षेत्रमा सडक निर्माणले गति लिए पनि रसुवातर्फको काम अपेक्षाकृत सुस्त रहेको जिल्ला समन्वय समिति प्रमुख अशोककुमार घिमिरे बताउँछन् ।

भौगोलिक विकटता, बजेट ढिलाइ, प्राविधिक समन्वय अभाव तथा प्रशासनिक निर्णय प्रक्रियाले गर्दा परियोजना अपेक्षित समयमा सम्पन्न हुन सकेको छैन । तर सडक सम्पन्न भए नेपाल-चीन व्यापारको स्वरूप नै बदलिने विश्वास गरिएको छ ।

हाल देखिएको राजश्व शून्यता तत्कालीन समस्या भए पनि दीर्घकालीन विकासका लागि आवश्यक लगानीका रूपमा यसलाई लिनुपर्ने सरोकारवालाहरूको धारणा छ ।

सुरक्षित, फराकिलो र दिगो सडक बनेपछि व्यापार प्रवाह अझ बढ्ने अनुमान गरिएको छ ।

सडक निर्माणले अल्पकालीन पीडा र दीर्घकालीन लाभबीचको कठिन सन्तुलन प्रस्तुत गरेको छ । आजको बन्द सडक भोलिको आर्थिक सम्भावनाको आधार बन्ने अपेक्षा गरिएको छ ।

स्थानीयवासी, व्यवसायी, मजदुर र सरकारी निकायबीच समन्वय गरी निर्माण कार्यलाई तीव्रता दिनुपर्ने आवश्यकता अझै टड्कारो बनेको छ । विकासको गति र आर्थिक गतिविधि दुवैलाई सन्तुलनमा राख्दै योजना अघि बढाउनु नै अहिलेको मुख्य चुनौती देखिएको छ ।

