



सडक खन्ने सही बाटो

बि तेको दशकमा नेपालका नाङ्गा र रूखा डाँडाहरूमा हरिया बनका तरेली थपिएका छन्। गाउँलेका आफ्नै श्रम र उत्साहबाट थपिएका यी बुटा-वृक्षहरूले नयाँ आर्थिक सम्भावनाहरूका खाका कोरेका छन्। यी हरिया पहाड र बैसीमा अवस्थित हरेक साना-मझौला बस्तीलाई नागबेली बाटाहरूले जोडेका देखिन्छन्। पुराना गोरेटा-घोडेटाहरू हराएका छन्। दृष्टिले भ्याएसम्म हेर्दा राता र गेरू रङका सडक रेखाले नछोएको कुनै बस्ती छैन। यस्तो लाग्छ, मानौं देशको मध्यपहाडी क्षेत्रको यातायात सुविधामा कायापलट भएको छ। आकाशबाट टड्कारो देखिने यो परिवर्तनका लागि नेपालीहरूले छाती फुलाए हुन्छ।

यातायात नै विकासको पहिलो सूचक हो र अन्य सुविधा निम्त्याउने कारक पनि यही हो भन्ने धारणा नेपाली योजनाकार र जनतामा जमेको छ। हाम्रो विकास योजनाहरू सडकसेवा भएका स्थानमा मात्रै केन्द्रित हुनुले यही पुष्टि गर्छ। २०४६ सालको राजनीतिक परिवर्तनपछि आर्थिक रूपमा सबल भएका जिविस र गाविसहरूले आफ्ना योजनाहरूमा पहिलो प्राथमिकता यातायात विकासलाई नै दिए। दातृसंस्थाका स्रोतहरू पनि मूलतः बाटो निर्माणलाई नै मुख्य लक्ष्य मानेर आउन थाले। जिविस र गाविसहरूको भन्डै ७०-८० प्रतिशत बजेट सडक निर्माणमा खर्च हुन थाल्यो। ०४६ तिर लगभग आठ हजार किलोमिटर (किमि) ग्रामीण सडक भएको नेपालमा ०६४ पुगदा नपुराई २२ हजार किमि सडक बन्नु यसैको परिणाम हो।

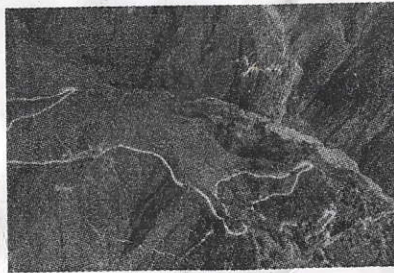
नेपालका सडकहरूलाई सामान्यतः दुई भागमा बाँडेर हेर्न सकिन्छ। यसमा सडक विभागले बनाउने राष्ट्रिय वा क्षेत्रीय स्तरका बाह्रमासे सडक र जिल्ला वा ग्रामीणस्तरमा निर्माण हुने स्थानीय कृषि वा ग्रामीण सडक पर्छन्। अहिले वृद्धि भइरहेको लम्बाइमा दोस्रो प्रकारको सडक धेरै छ। धूले, न्यून संरचनायुक्त, पुलविहीन हिउँदे सडकका रूपमा निर्माण गरिने ग्रामीण सडकहरूको मुख्य लक्ष्य यथाशक्य बढी गाउँलाई जोड्दै जानु हो।

पहाडी क्षेत्रमा ढुङ्गा-माटो काटेर एक किलोमिटर धूले सडक बनाउन ४० देखि ५० लाख रुपियाँसम्म खर्च लाग्छ। भविष्यमा पक्की पुल हालिने यी सडकहरूमा बरिपरि बस्ती बढ्दै जाँदा ग्राभेल वा कालोपत्रे गरिन्छ। सडक भोलिका लागि सोचेर आज बनाउने संरचना भएकाले निरन्तर खर्चको आवश्यकता पर्छ। कूल निर्मित करिब २२ हजार किमि सडकमध्ये आधाजति मात्र मोटर चल्न योग्य छन्। यसमा पनि करिब छ हजार किमि सडकलाई मर्मतसुधार वा प्राविधिक हिसाबले पुनःनिर्माण गरी सुरक्षित बनाउनुपर्ने स्थिति छ। यसरी हेर्दा नेपालको ग्रामीण सडकमा भएको लगानीको २५ प्रतिशत जति मात्र दिगो एवम् उपयोगी यातायात सुविधा पुऱ्याउन खर्च भएको देखिन्छ।

सडक भत्किएर प्रयोजनहीन हुनु, पैदलयात्री नै बढी हुनु, बीभत्स दुर्घटनाहरूमा बर्सेनि सयौंको ज्यान जानु र भयावह भूक्षय हुनुले मूल रूपमा हाम्रो कार्यपद्धतिमै समस्या छ भन्ने देखाउँछ। खासमा समस्या सडकप्रतिको हाम्रो सोचाइमा छ। सामान्य उपभोग्य वस्तुका रूपमा सस्तो, सजिलो र अल्पकालीन लाभ लिने उद्देश्यले सडक बनाउने विधि अवलम्बन गरिएको छ। सडक निर्माण प्रक्रियामा प्राविधिक (इन्जिनियरिङ) पक्षलाई भन्फटका रूपमा लिएर सकेसम्म छिटो गाडी दौडाउने अनि त्यसको जस लिने अभिप्राय हावी छ। परिणामस्वरूप, छिटो र सजिलोसँग बनेका सडकहरू उति नै सजिलोसँग प्रकृतिका सामान्य प्रक्रियामा हराएर जान्छन्।

नेपालको ग्रामीण सडक निर्माणमा श्रममूलकभन्दा मेसिनमुखी पद्धति अपनाएको पाइन्छ। श्रममूलक निर्माण पद्धति परापूर्वकालदेखि चल्दै आएको तरिका हो। कोदालो, गैंती, घन आदि लिएर जनसमूहले बनाएका केयौं बाटाहरू अहिले राजमार्ग बनेका छन्। यो निर्माण प्रक्रियाबारे विश्वव्यापी रूपमा निकै सूक्ष्म आर्थिक, सामाजिक र प्राविधिक अध्ययन भएका छन्। यस विधिलाई अझ बढी प्रभावकारी बनाउन पहिलाजस्तो निःशुल्क जनश्रमदान लिई जनतालाई सडक खन्ने लगाउने काम सरकारी स्तरबाटै रोकिएको छ। श्रमिक समूहमा गरिब र पिछडिएका वर्गलाई समेट्ने प्रावधान राखिएका छन्। उनीहरूको सुरक्षा र सामाजिक-आर्थिक विकासका उपायहरू अवलम्बन गरिएका छन्।

तर, नेपालमा श्रममूलक पद्धतिबाट बनेका सडकभन्दा भन्डै तेबेर सडकमा ठूला मेसिन प्रयोग भएका छन्। यो पद्धतिमा बुल्डोजरजस्ता ठूला मेसिन प्रयोग हुन्छ। जनसहभागिता न्यून हुने यो पद्धतिमा कार्यप्रगतिको ज्यादा अपेक्षा गरिएको हुन्छ। यी दुवै पक्षबारे नेपाली परिप्रेक्ष्यमा गहन अध्ययन तथा छलफल भएकै छैन। श्रममूलक र मेसिनमुखी निर्माणबारे यस्तो अन्योल रहेकै अवस्थामा ठूलठूला आयोजनाहरू कार्यान्वयन हुँदैनन्।



“ ग्रामीण सडक निर्माण वातावरण मैत्री प्रविधिबाट होइन, अल्पकालीन स्वार्थका कारण ठूला मेसिनबाट हुँदा जोखिम भयावह हुँदछ । ”

दुई-चार हजार रुपियाँ दर राखेका हुन्छन्। पूरा एक लाख रुपियाँ व्यापारीलाई बुझाएपछि डोजर आउँछ। कसरी र कुन रेखा समातेर जाने भन्ने पक्षमा डोजर अपरेटरको तजबिज चल्छ। काम पूरा नभए पुनः जिविसमा डेलिगेसन गएर थप रकम माग हुन्छ। डोजरको मार्ग पहिल्याउँदै गाडी आइपुग्छ। अघि जात्रा चल्छ। जब वर्षा लाग्छ, सडक पनि गायब हुन्छ। विडम्बना नै भन्नुपर्छ, स्थानीय जनप्रतिनिधिले नै गाउँगाउँमा डोजर संस्कृतिलाई प्रश्रय दिइरहेका छन्। करोडौं धन डोजरमा तेल भर्न र साहूलाई मुनाफा दिन खर्च भइरहेको छ। जुन जनताको नाममा पैसा आएको हो, तिनीहरूचाहिँ बाटो बनाउने प्रक्रियामा सहभागी नै हुँदैनन्।

सडक निर्माणका सम्बन्धमा नीति निर्माता, विज्ञ, स्थानीय र केन्द्रीय स्तरका जनप्रतिनिधि तथा विकास-आयोजनाका दाताहरू बसेर राष्ट्रिय नीति तर्जुमा गर्नु जरुरी छ। विज्ञ र अनुभवीहरूले तर्जुमा गरेको कार्यनीति सर्वस्वीकार्य, व्यावहारिक र जनमुखी हुनुका साथै कार्यान्वयन पक्ष पनि बलियो हुनेछ। विज्ञहरूको अनुभव, जनप्रतिनिधिहरूको चेतना र जनताको वास्तविक आवश्यकताको आधारबाट आउने कार्यनीतिले मात्र हामीलाई सही सडकमा पुऱ्याउनेछ। ♦

(शर्मा ग्रामीण सडकविज्ञ हुन्।)