

NADA Auto News



२२ सेप्टेम्बर देखि २५ सेप्टेम्बर २०२२ सम्म



नेपाल अधिराज्यका अटोमोबाइल व्यवसायी तथा अटोमोबाइल प्रयोगकर्ताहरूको लागि मात्र ।

नाडा केन्द्रीय कार्य समितिका पदाधिकारी तथा सदस्यहरु



श्री ध्रुव थापा
अध्यक्ष



श्री कृष्णप्रसाद दुलाल
निवर्तमान अध्यक्ष



श्री सुभाष आचार्य
उपाध्यक्ष (प्रदेश)



श्री मोहनबाबु खड्का
उपाध्यक्ष (प्रदेश)



श्री राजनबाबु श्रेष्ठ
उपाध्यक्ष



श्री सुनिल रिजाल
उपाध्यक्ष



श्री सुरेन्द्रकुमार उप्रेति
महासचिव



श्री विक्रम सिंहानिया
सचिव



श्री मिलनाबाबु मल्ल
कोषाध्यक्ष



श्री पंकज अग्रवाल
सह-कोषाध्यक्ष



श्री गणेश प्रसाद भट्टराई
सदस्य (प्रदेश)



श्री सुदेश कुमार श्रेष्ठ
सदस्य (प्रदेश)



श्री तेज नारायण शाह
सदस्य (प्रदेश)



श्री भद्र भण्डारी
सदस्य (प्रदेश)



श्री पुष्कर ओशा
सदस्य (प्रदेश)



श्री निराकार श्रेष्ठ
सदस्य



श्री आकाश गोल्हा
सदस्य



श्री प्रकाश कपुरी
सदस्य



श्री अनुपकुमार बराल
सदस्य



श्री अभिक ज्योति
सदस्य



श्री कपिल सिवाकोटी
सदस्य



श्री निलमणी पाठक
सदस्य



श्री प्रदिप मान प्रधान
सदस्य



श्री बरदान बरनेत
सदस्य



श्री गोपाल भट्टराई
सदस्य



श्री यमुना श्रेष्ठ
सदस्य



श्री दिपक अग्रवाल
सदस्य



श्री अभिमन्यु गोल्हा
सदस्य



श्री सोहन बहादुर श्रेष्ठ
सदस्य



श्री निशान ढकाल
आमन्त्रित सदस्य



श्री अमृत जोशी
आमन्त्रित सदस्य

नाडा इभि एक्सपो २०२२ आजबाट शुभारम्भ हुँदै

२०७९ साल भाद्र ७ गते देखि १२ गतेसम्म काठमाण्डौको भृकुटी मण्डपमा आयोजन गर्ने भनिएको नाडा अटो एक्सपो २०२२ स्थगित गरिएको थियो । २०७९ वैशाख १४ गते देखि सरकारले कार, जीप र भ्यानको आयातमा लगाएको प्रतिबन्ध अक्षय गरेर २०७९ असोज २८ गतेसम्मका लागि विस्तार गर्नुका

साथै १५० सि.सि भन्दा माथिका दुई पाँगे सवारी साधनहरूको आयातमा समेत थप प्रतिबन्ध लगाएपछि नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल यस्तो निर्णय गर्न बाध्य हुनुपरेको थियो ।

यस एशोसिएशनले सन् १९९८ देखि नै निरन्तर रूपमा काठमाण्डौमा नाडा अटो एक्सपो आयोजना गर्दै आएको छ । सरकारले विद्युतीय उपभोगलाई बृद्धि गर्न त्यससंग सम्बन्धित उद्योग व्यवसाय लगायतका क्षेत्रहरूमा विभिन्न छुटहरू दिदै आएको छ । त्यसैगरी सरकारले खनिज इन्धनको प्रयोगलाई घटाउदै विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रयोगलाई बढाउन ती साधनहरूमामा लाग्ने महशुलहरूमा विशेष छुट दिदै आएको सन्दर्भमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रयोगलाई प्रवर्द्धन गर्ने उद्देश्यले नै यस एशोसिएशनको

आयोजनामा नेपालमा पहिलो पटक भृकुटी मण्डप, प्रदर्शनी मार्गमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको मात्र एतिहासिक **NADA EV Expo**



2022 को आयोजना हुन लागेको हो ।

वर्तमान समयम विद्युतीय सवारी साधनहरूको महत्व दिन प्रतिदिन बढदै गएको र यस्ता सवारी साधनहरूको बढ्दो

प्रयोगले मुलुकमा बढ्दो प्रदुषण नियन्त्रणमा सहयोग पुग्ने मात्र नभई आफ्नै मुलुकमा उत्पादित जल विद्युतको उपभोग बढ्न गई देशलाई आत्मनिर्भर बनाउन समेत सहयोग पुग्ने भएकोले नाडाले विभिन्न वाधा अडचनहरूका बावजूद विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रदर्शनी आयोजन गर्न लागेको हो । उक्त प्रदर्शनी व्यवस्थापनको जिम्मेवारी पाएको ग्लोबल एक्सपोजिशन एण्ड मेनेजमेण्ट सर्विस प्रालिका अनुसार उक्त प्रदर्शनीमा चारपाँगे विद्युतीय सवारी साधनहरूको ७ वटा, दुई पागे सवारी साधनहरूको १६ वटा, टायर ३ वटा, ब्याट्री २ वटा, अटोपार्टस् ५ वटा, ग्यारेज उपकरण, अटो पत्रिका, २४ वटा वित्तिय निकायहरू समेतगरी कूल ५१ वटा स्टलहरू रहने छन् ।

वर्तमान समयम विद्युतीय सवारी साधनहरूको महत्व दिन प्रतिदिन बढदै गएको र यस्ता सवारी साधनहरूको बढ्दो प्रयोगले मुलुकमा बढ्दो प्रदुषण नियन्त्रणमा सहयोग पुग्ने मात्र नभई आफ्नै मुलुकमा उत्पादित जल विद्युतको उपभोग बढ्न गई देशलाई आत्मनिर्भर बनाउन समेत सहयोग पुग्ने भएकोले नाडाले विभिन्न वाधा अडचनहरूका बावजूद विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रदर्शनी आयोजन गर्न लागेको हो ।

नाडाको ISO 9001:2015 QMS रिसर्टिफिकेशन

मिति २०७९ भाद्र १२ गते नाडाका महासचिव सुरेन्द्र कुमार उप्रेतिलाई नेशनल सर्टिफिकेशन एण्ड मेनेजमेण्ट नेपाल प्रा.लिका प्रवन्ध निर्देशक जनार्दन घिमिरेले नाडाको ISO 9001:2015 Quality



Management System को रिसर्टिफिकेट हस्तान्तरण गर्नु भएको थियो । नाडाले ३ वर्ष अघि ISO 9001:2015 को सर्टिफिकेट प्राप्त गरेको सन्दर्भमा २०७९ असार २४ गते पहिलो पटक Surveillance and Re-Certification Audit सम्पन्न भएको थियो । नाडाले सो Quality Management System अनुसार कार्य सम्पन्न गर्न सफल भएको सन्दर्भमा नाडाले उक्त ISO 9001:2015 Quality Management System को रिसर्टिफिकेट प्राप्त

गरेको हो । नाडाकोतर्फबाट Management Representative को जिम्मेवारी Senior Assistant दिपेश श्रेष्ठले गर्दै आएको छ ।





- ध्रुव थापा
अध्यक्ष

नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल

देशलाई भन्सार विन्दुमा उठने परल मूल्य भन्दा दोब्बर राजश्व बुझाउँदै देशको कूल कर राजश्वमा उच्च योगदान पुऱ्याउने नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्र नै हो । खर्बौंको लगानी तथा लाखौंलाई रोजगारी प्रदान गरेको अटोमोवाइल व्यवसाय आज धरासायी हुने अवस्थामा पुगेको छ । नेपालमा पैठारी हुने हजारौ वस्तुहरु मध्ये कार, जीप र भ्यान जस्ता सवारी साधनहरु मात्र यस्तो वस्तु हुन् जसले आयातको तुलनामा भण्डै दोब्बर भन्दा बढी राजश्व योगदान पुऱ्याउने गर्दछ । यस तथ्यले नेपालको बढ्दो व्यापार घाटा र शोधनान्तर घाटामा यसको अंश अत्यन्त सानो भए पनि योगदान भने धेरै उच्च रहेको समेत स्पष्ट हुन्छ ।

देशको कूल भन्सार राजश्वमा लगभग २० प्रतिशत योगदान (९० अर्ब रुपैयाँ) सम्पूर्ण अटोमोवाइल साधनहरुबाट हुने गर्दछ । त्यस्तै निजी प्रयोजनका कार जिप भ्यानको आयात मात्रैले पनि देशको कूल भन्सार राजश्वमा लगभग ९ प्रतिशत (४० अर्ब रुपिया) योगदान पुऱ्याएको छ । निजी सवारी साधनहरुको आयातमा गत वर्ष अर्थात आर्थिक वर्ष २०७८/७९ मा कार जीप र भ्यान जस्ता निजी प्रयोजनका (हाल सरकारले प्रतिवन्ध लगाएका) सवारी साधनहरुको आयातमा कूल आयातको १ प्रतिशत भन्दा कम रहेको देखिन्छ । अटोमोवाइल व्यवसाय नेपाल कै एउटा बृहत व्यवसाय हो । यस व्यवसायले सवारी साधन आयात गरेर विक्री मात्र गर्छ भन्ने एउटा गलत बुझाई छ ।

अटोमोवाइलक्षेत्रको यति बृहत योगदान हुँदा हुँदै पनि विदेशी मुद्रा सञ्चिति घटेको एकमात्र कारण देखाउँदै सरकारले २०७९ वैशाख १४ देखि असोज २८ गते सम्मका लागि निजी सवारी साधनहरुको आयातमा प्रतिवन्ध लगाएको छ । जसप्रति यस एशोसिएशनको विमति रहेको छ । माथि उल्लेखित तथ्यहरुको आधारमा निजी सवारी साधनहरुको आयात रोक्नुपर्ने कुनै तथ्यगत कारण देखिँदैन भन्ने हाम्रो जिकिर छ ।

सरकारले विद्युतीय उपभोगलाई बृद्धि गर्न त्यससंग सम्बन्धित उद्योग व्यवसाय लगायतका क्षेत्रहरुमा विभिन्न छुटहरु दिँदै आएको छ । त्यसैगरी सरकारले खनिज इन्धनको प्रयोगलाई घटाउँदै विद्युतीय सवारी साधनहरुको प्रयोगलाई बढाउन ती साधनहरुमामा लाग्ने महशुलहरुमा विशेष छुट दिँदै आएको सन्दर्भमा विद्युतीय सवारी साधनहरुको प्रयोगलाई प्रवर्द्धन गर्ने उद्देश्यले नै यस एशोसिएशनको आयोजनामा नेपालमा पहिलो पटक भृकुटीमण्डप, प्रदर्शनी मार्गमा विद्युतीय सवारी साधनहरुको मात्र ऐतिहासिक NADA EV Expo 2022 आजबाट शुभारम्भ हुँदैछ । वर्तमान समयमा विद्युतीय सवारी साधनहरुको महत्व दिन प्रतिदिन बढ्दै गएको र यस्ता सवारी साधनहरुको बढ्दो प्रयोगले मुलुकमा बढ्दो प्रदुषण नियन्त्रणमा सहयोग पुग्ने मात्र नभई आफ्नै मुलुकमा उत्पादित जल विद्युतको उपभोग बढ्न गई देशलाई आत्मनिर्भर बनाउन समेत सहयोग पुग्ने भएकोले विभिन्न वाधा अडचनहरुका बावजुद पनि नाडाले विद्युतीय सवारी साधनहरुको प्रदर्शनी आयोजना गर्ने जोखिम मोलेको छ । स्मरणिय छ, नाडाले सन् १९९८ देखि नै निरन्तर रुपमा नाडा अटो एक्सपो आयोजना गर्दै आएको छ ।

(ध्रुव थापा)
अध्यक्ष

देशको कूल भन्सार राजश्वमा लगभग २० प्रतिशत योगदान (९० अर्ब रुपैयाँ) सम्पूर्ण अटोमोवाइल साधनहरुबाट हुने गर्दछ । त्यस्तै निजी प्रयोजनका कार जिप भ्यानको आयात मात्रैले पनि देशको कूल भन्सार राजश्वमा लगभग ९ प्रतिशत (४० अर्ब रुपिया) योगदान पुऱ्याएको छ । निजी सवारी साधनहरुको आयातमा गत वर्ष अर्थात आर्थिक वर्ष २०७८/७९ मा कार जीप र भ्यान जस्ता निजी प्रयोजनका (हाल सरकारले प्रतिवन्ध लगाएका) सवारी साधनहरुको आयातमा कूल आयातको १ प्रतिशत भन्दा कम रहेको देखिन्छ । अटोमोवाइल व्यवसाय नेपाल कै एउटा बृहत व्यवसाय हो । यस व्यवसायले सवारी साधन आयात गरेर विक्री मात्र गर्छ भन्ने एउटा गलत बुझाई छ ।



उद्योग व्यवसायलाई नियन्त्रण होइन, प्रोत्साहन आवश्यक छ । यसको अर्थ यो होइन कि निजी क्षेत्रलाई खुला छाड्नुपर्छ, हो उनीहरूलाई नियमन पनि आवश्यक छ, तर, नियन्त्रण होइन । ऐन नियमअनुसार काम गर्न दिनुपर्छ, राज्यले त्यो विश्वास दिलाउनुपर्छ । सारा विश्व नै व्यापारिक तरिकाले सोच्न थालिसकेको छ । नेपालको निजी क्षेत्रले विगतको दुई दशकमा आफ्नो क्षमता देखाइसकेको छ । अर्थतन्त्रमा ७० प्रतिशतभन्दा बढी योगदान निजी क्षेत्रको छ । राज्यले यस्ता नीति नियम बनाइदिनुपर्छ कि हाम्रो उद्योग व्यवसाय नियन्त्रित नहोस् ।



प्राक्कथन

- सुरेन्द्रकुमार उप्रेति

महासचिव

नाडा अटोमोबाईल्स एसोसिएशन अफ नेपाल

अटोमोबाइल व्यवसायमा चुनौति

आजको दिनमा अटोमोबाइलले देशको अर्थतन्त्रलाई मोबिलिटी प्रदान गरेको छ । अर्थतन्त्रमा मोबिलिटी जति बढी भयो, जनताको क्षमता त्यति नै बढ्छ । जनताको क्षमता बढेपछि, स्वाभाविक रूपमा आर्थिक विकास हुन्छ । अहिले मानिसले खोजेकै आर्थिक विकास हो । पहिला विलासिता भन्दा आएकोमा अहिले अनुत्पादक समेत भन्न थालिएको छ । रोजगारी, राजस्व र दैनिकीलाई सघाएर कार्यसम्पादन उच्च बनाउन योगदान गर्ने अटोमोबाइल कसरी अनुत्पादक हुन सक्छ । हाम्रो सम्बन्धित सबैलाई प्रश्न छ । राष्ट्र बैंक र सरकारका अन्य निकायले अटोमोबाइललाई जसरी अनुत्पादक भनेका छन्, यसमा हाम्रो विरोध छ । यो क्षेत्र अनुत्पादक हुँदै होइन । अटोमोबाइललाई जहिले पनि चुरोट, विडीसँग तुलना गरेको हुन्छ, जुन गलत छ । बैंकको स्टेटमेन्ट हेर्ने हो भने अटोमोबाइल सबैभन्दा कम 'डिफल्ट' हुने लगानीको क्षेत्र देखिन्छ । अटोमोबाइलमा गरेको लगानी बैंकलाई समयमै फिर्ता भइरहेको छ । यस्तो सजिलो क्षेत्रमा त १०% डाउनपेमेन्ट र ९०% फाइनान्स हुनुपर्छ भन्ने हाम्रो धारणा छ ।

सबै नागरिकले मोबिलिटी पाउने वातावरण तयार गरिनु पर्दछ । दुःख गरेर कमाइ गर्नेले पनि सहजताका साथ आफ्नो काम गर्न सवारीसाधन प्रयोग गर्न पाउने स्थिति बनाइनुपर्छ । मूल्य बढिरहे पनि जनताले किन गाडी किनिरहेका छन् भन्ने कुरालाई गम्भीर रूपमा बुझ्नु जरुरी छ । नागरिकलाई आवश्यक भयो, नभई भएन र महँगो मूल्य तिरेर भए पनि किनिरहेका छन् । आवश्यकता भइसके पछि मूल्य धेरै परे पनि किन्नुपर्ने बाध्यतामा उपभोक्ता छन् ।

आर्थिक समृद्धि

मुलुक अहिले संघीय संरचनामा गइसकेको छ । आर्थिक विकासको नयाँ अध्यायमा प्रवेश गरेको छ । राजनीतिक एजेन्डाहरू सकिएका छन् । राजनीतिक दल स्वयंले अब आर्थिक विकास नै एकमात्र एजेन्डा रहेको कुरा व्यक्त गरेका छन् तर केबाट समृद्धि आउने हो भन्ने विषय पहिला प्रष्ट गर्नुपर्छ । पूर्वाधार, कृषि, पर्यटन, औद्योगिक विकास के बाट समृद्धिको यात्रा तय गर्ने हो सो प्रष्ट हुनुपर्छ । त्यही क्षेत्रलाई केन्द्रमा राखेर अगाडि बढ्न सके मात्र जनताको अपेक्षा पूरा हुन्छ । निजीक्षेत्रको सबैभन्दा पहिलो आवश्यकता भनेको स्थायी सरकार हो । हामी उद्यमी व्यवसायीको चाहना पनि आर्थिक समृद्धि नै हो । हामीले वैचारिक रूपमा खुला बजार अर्थव्यवस्था भने पनि कहिलेकाहीं व्यवहारचाहिँ नियन्त्रणमुखी देखिन्छ । हामीलाई कहिलेकाहीं दुविधा नै हुने गर्छ कि हामी नियन्त्रित अर्थ व्यवस्थामा छौँ कि खुला अर्थ व्यवस्थामा भनेर ।

उद्योग व्यवसायलाई नियन्त्रण होइन, प्रोत्साहन आवश्यक छ । यसको अर्थ यो होइन कि निजी क्षेत्रलाई खुला छाड्नुपर्छ, हो उनीहरूलाई नियमन पनि आवश्यक छ, तर, नियन्त्रण होइन । ऐन नियमअनुसार काम गर्न दिनुपर्छ, राज्यले त्यो विश्वास दिलाउनुपर्छ । सारा विश्व नै व्यापारिक तरिकाले सोच्न थालिसकेको छ । नेपालको निजी क्षेत्रले विगतको दुई दशकमा आफ्नो क्षमता देखाइसकेको छ । अर्थतन्त्रमा ७० प्रतिशतभन्दा बढी योगदान निजी क्षेत्रको छ । राज्यले यस्ता नीति नियम बनाइदिनुपर्छ कि हाम्रो उद्योग व्यवसाय नियन्त्रित नहोस् । राज्यले उद्योग व्यवसाय चलाउने होइन, सहजीकरण गरिदिने हो । कतिपय अवस्थामा उद्योग सरकारले पनि चलाउनुपर्छ । ठूला-ठूला जलविद्युत् आयोजना राज्यले नै बनाउने हो । तर, निजी क्षेत्रले गर्न सक्ने व्यवसायमा राज्यले हस्तक्षेप गर्न हुँदैन । निजी क्षेत्रले कुनै गलत काम गरे त्यसलाई रोक्नुपर्छ, तर निजी क्षेत्रलाई काम गर्नचाहिँ खुला छाड्नुपर्छ । सरकारले जे-जस्तो नीति-नियम बनाउँछ, सोहीअनुसार हामी अधि बढ्ने हो । सरकार हाम्रो उद्योगको साभेदार हो । यही बीचमा नीति तथा कानूनहरूमा व्यापक सुधार ल्याउनु पर्नेछ । सरकारले पूँजीगत खर्च बढाउनुपर्छ । राज्यले खर्च गर्ने क्षमता बढाउनुपर्छ । जबसम्म सरकारले खर्च बढाउँदैन तबसम्म आर्थिक गतिविधि बढ्दैन, रोजगारी बढ्दैन अनि अर्थतन्त्रको चक्र नै घुम्दैन । खर्च हुँदा ३३ प्रतिशत रकम करका रूपमा राज्यकै खातामा फर्कन्छ । यस तथ्यलाई सरकारले मनन गर्नु पर्छ ।



करको दायरा

जनमानसमा कर तिर्नुपर्छ भन्ने जागृति तथा सचेतना क्रमशः बढ्दै गएको छ। अहिले सरकारले १२ खर्ब ४० अर्बको राजस्व उठाउँदैछ। सरकारले करको दर होइन, दायरा बढाउनु पर्छ। करको दायरा जति विस्तार हुँदै जान्छ, त्यति नै नयाँ करदाताको संख्या थपिँदै जान्छ र करको भार कम हुँदै जान्छ भन्ने हाम्रो मान्यता छ।

भन्सार नीति

राज्यको कुल राजस्वको भण्डै आधा हिस्सा सङ्कलन गर्ने भन्सार प्रशासनलाई सरल, सहज र पारदर्शी बनाउन सरकारले विभिन्न भन्सार सुधार रणनीतिक योजनाहरू कार्यान्वयनमा ल्याइरहेको छ। भन्सार नाकालाई थप व्यवस्थित बनाउने, भन्सार प्रशासनका सबै कामलाई यान्त्रीकरण गर्ने, भन्सारसँग हुने सबै कारोबार बैङ्कमार्फत् मात्र गर्ने, भन्सार कर्मचारीको क्षमता अभिवृद्धि लगायतका कार्यहरू सुधार योजनामा समेटिएका छन्। विस्तारै सबै भन्सार बिन्दुमा म्यानुअल प्रणालीलाई हटाउने कामलाई भन्सार सुधार योजनामा समेटिएको छ। भन्सारमा हुने क्रियाकलापको प्रत्यक्ष अनुगमन गर्न आईपी क्यामरा जडान गरिएका छन्। ती क्यामराको लिङ्ग भन्सार विभाग, अर्थमन्त्रालयसँग गरिएको छ। भन्सार मूल्याङ्कनको आधार भनेको विश्व व्यापार संगठनको भन्सार मूल्याङ्कन सम्झौता नै हो। भन्सार प्रशासनले यसै सम्झौताअनुकूल आफ्नो भन्सार ऐनलाई संशोधन पनि गरेको छ। यसले नेपालको भन्सार प्रशासन कसरी सुधारिँदै गएको छ स्पष्ट हुन्छ। तर भन्सार मूल्याङ्कन प्रक्रिया अझै पनि समस्यामूलक देखिएको छ। भन्सारमा मालवस्तुको यथार्थ घोषणा र सही वर्गीकरण गराई भन्सार मूल्यांकन प्रणालीलाई यथार्थ र कारोबार मूल्यमा आधारित बनाइनु पर्छ। सरकारले मूल्याङ्कन सन्दर्भ सुचि बनाई त्यसैलाई आधार मानी मूल्याङ्कन गर्ने गरेको छ। नेपाल विश्व व्यापार सङ्गठनको सदस्य बनिसकेको सन्दर्भमा मूल्याङ्कन सन्दर्भ सुचि नै खारेज गर्नु पर्छ भन्ने हाम्रो मान्यता छ।

सडक

सडकलाई व्यवस्थित बनाउन सडक नीति आउनु जरुरी छ र सडक दुरुपयोग र सडक क्षति सम्बन्धी कडा कानूनको अवलम्बन हुनुपर्ने देखिन्छ। सरकारले सडक सम्बन्धी स्पष्ट नीति अहिलेसम्म लागू गरेको छैन र कुनै म्यानुअल गाइड पनि छैन। सडक नीति कानून उपभोक्ता अधिकार र योजना सबै अलपत्र छन्। विद्युत प्राधिकरण, खानेपानी तथा ढल निकास, महानगरपालिका, नेपाल टेलिकम र सडक विभागबीच कहिले पनि समन्वय भइको देखिएन। सहरी विकास मन्त्रालयले तयार पारेको १५ वर्षे सहरी विकास रणनीतिमा पनि प्राथमिकता सडकलाई नै दिइएको छ। रणनीतिमा भनिएको छ, 'पूर्वाधारको ६०% हिस्सा सडकको हुने गर्छ। देशमा निर्माण भएका सडकको अवस्था हेर्दा केवल अस्थायी सडक मात्र बन्ने गरेको अनुभूति हुन्छ। १ वर्षपहिले बनाएको सडक अर्को वर्ष पुनर्निर्माण नगरे तेस्रो वर्षमा त कालो पत्रेको डोबसमेत पाउन मुस्किल पर्छ। जथाभावी सडक बनाएर विकास भएको देखाउन खोज्ने हाम्रा राजनीतिक प्रवृत्तिको शिकार स्वयं अहिले सडक बन्न पुगेको छ।

सडकको वर्गीकरण गरी कस्तो प्रकारको सवारीसाधन मात्र सञ्चालनमा ल्याउन मिल्ने भन्ने कुराको जानकारी सम्बन्धित जिल्लाका प्रमुखले सूचना गर्ने र उल्लंघन गर्नेमाथि कारवाही गर्न पनि मिल्ने अधिकार दिने हो भने निर्माण कार्य छिट्टै सम्पन्न भई आम जनताको जिउज्यानको सुरक्षा हुने थियो।

सडक निर्माणमा अब सरकारले 'आस्फाल्ट' प्रविधिको प्रयोग गर्ने जानकारी हामीलाई प्राप्त भएको छ सडकलाई गुणस्तरीय र टिकाउ बनाउने भन्दै सरकारले एशियाली विकास बैंकको सहयोगबाट सडकमा 'आस्फाल्ट' प्रविधिको प्रयोग गर्ने भनिएको छ। स्थानीय पूर्वाधार विभाग विभिन्न जिल्लामा निर्माण हुने सडकमा पनि 'आस्फाल्ट' प्रविधिको प्रयोग गर्ने बताएको छ। अब बन्ने सबै सडकमा यो प्रविधि लागू गरिनु पर्छ भन्ने हाम्रो धारणा छ।

अहिले नेपालमा आर्थिक विकासका लागि बाधकहरू के-के हुन् भनेर पहिचान गर्ने क्रममा यातायात क्षेत्रको अवस्था कमजोर देखियो। यसको खर्च पनि असाध्यै बढी छ भनेर निस्कियो। अहिले सडकको खर्च हेर्ने हो भने दुवानीका लागि भारत, बंगलादेश, पाकिस्तानभन्दा तीन/चार गुणा बढी खर्च निस्कियो। सडकको मर्मत ठीक तरिकाले नहुनाले पनि यस्तो अवस्था आएको हो भन्ने ठम्याइ रह्यो। सडक समयमै मर्मत भइरहेको छैन। त्यसकारण यसको खर्च बढिरहेको छ।

राजश्व नीति उत्पादन क्षेत्रमुखी हुनुपर्छ

सन् २०३० सम्म मुलुकलाई मध्यम आयस्तरको राष्ट्रमा पुऱ्याउनका लागि बचतमुखी र लगानीमैत्री राजस्व नीतिको आवश्यकता रहेको विज्ञहरूले बताएका छन्। त्यसका लागि करको दर कम गर्ने, करको दायरा बढाउने र करदातालाई सम्मान गर्ने रणनीति अवलम्बन गरिनु पर्छ। करहरूको कार्यान्वयनको सिलसिलामा करदाताहरूलाई अनावश्यक समस्या थपिने र संशयको वातावरण सिर्जना गर्ने भएकाले एकीकृत कर प्रणाली अवलम्बन गरिनुपर्ने समय आएको छ।

निजीक्षेत्रको गुनासो

नेपालको ७०% भन्दा बढी रोजगारी निजी क्षेत्रले दिएको छ। ९०% भन्दा बढी राजस्व निजी क्षेत्रबाट उठ्छ। त्यही राजस्वले सरकार चल्छ। तर पनि मुलुकमा निजी क्षेत्रलाई हेर्ने दृष्टिकोणमा अझै आमूल परिवर्तन आउन सकेको छैन।

राज्यको कुल राजस्वको भण्डै आधा हिस्सा सङ्कलन गर्ने भन्सार प्रशासनलाई सरल, सहज र पारदर्शी बनाउन सरकारले विभिन्न भन्सार सुधार रणनीतिक योजनाहरू कार्यान्वयनमा ल्याइरहेको छ। भन्सार नाकालाई थप व्यवस्थित बनाउने, भन्सार प्रशासनका सबै कामलाई यान्त्रीकरण गर्ने, भन्सारसँग हुने सबै कारोबार बैङ्कमार्फत् मात्र गर्ने, भन्सार कर्मचारीको क्षमता अभिवृद्धि लगायतका कार्यहरू सुधार योजनामा समेटिएका छन्। विस्तारै सबै भन्सार बिन्दुमा म्यानुअल प्रणालीलाई हटाउने कामलाई भन्सार सुधार योजनामा समेटिएको छ। विद्युत प्राधिकरण, खानेपानी तथा ढल निकास, महानगरपालिका, नेपाल टेलिकम र सडक विभागबीच कहिले पनि समन्वय भइको देखिएन। सहरी विकास मन्त्रालयले तयार पारेको १५ वर्षे सहरी विकास रणनीतिमा पनि प्राथमिकता सडकलाई नै दिइएको छ। रणनीतिमा भनिएको छ, ...पूर्वाधारको ६०% हिस्सा सडकको हुने गर्छ।



सरकारले कोटेश्वरको ट्राफिक जाम घटाउनको लागि विभिन्न विकल्प पनि अधि नसारेको होइन । विमानस्थल छेउ तीनकुनेबाट जडीबुटीसम्म अन्डरग्राउन्डको योजना अधि सारे पनि अझै कार्यान्वयन हुन सकिरहेको छैन । सरकारले अन्डरग्राउन्ड मार्ग बनाउने अध्ययन गरेर पनि कार्यान्वयनमा लैजाने जाँगर गरेको छैन । बिपी राजमार्ग र अरनिको राजमार्गबाट काठमाडौँ भित्रिने एक मात्र मुख्य सडक काटेश्वर नै हो । सरकारले तत्काल केही मात्रामा भए पनि ट्राफिक जाम कम गर्नको लागि कोटेश्वर जडीबुटी सडकखण्ड अन्तर्गत दायाँबाया नै सडक विस्तारको काम अगाडि बढाएको छ । तर एक वर्ष बितिसक्दा समेत ऋन्डै पाँच सय मिटर सडक अझै निर्माण हुन सकिरहेको छैन ।



सम्पादकिय कलमबाट



सडक सम्पत्तिको सुरक्षा सबै नागरिकको दायित्व

■ सुरेन्द्र प्रधान

सम्पादक, नाडा अटो न्यूज

भूपरिवेष्टित मुलुकका लागि रेलमार्ग, जलमार्ग र हवाईमार्ग जस्ता यातायात माध्यमका तुलनामा सडक मार्ग अर्थात् यातायातलाई केही सहज एवं मितव्ययी रूपमा लिइने गरिन्छ । सडकजस्ता भौतिक संरचनाको दीर्घकालीन अधिकतम प्रयोगका निमित्त यसको डिजाइन, नियमित मर्मत सम्भार एवं सडक सञ्चालनका निश्चित नीति नियमको परिधिमे महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको हुन्छ । नेपालजस्तो जटिल भौगोलिक धराटल भएको मुलुकमा सडक निर्माण आफैमा सहज कार्य भने होइनन् । यसका लागि ठूलो धनराशि, ऋण सहयोग, देशीविदेशीका विभिन्न सर्तको परिपालना, दक्ष जनशक्ति, अत्याधुनिक उपकरण आदिको जोहो न्यूनतम आधारभूत सर्त हुन् । यी सबैको कार्यान्वयनबाट नै सडक निर्माणको कार्य श्रीगणेश हुन्छ, अगाडि बढ्छ र महत्वपूर्ण सार्वजनिक सम्पत्ति बन्छ । यसरी लामो प्रक्रिया एवं समयको प्रतीक्षापछि निर्माण सम्पन्न हुने सडकमार्गको दीर्घकालीन उपयोग तथा उपभोगका लागि सम्बद्ध सबै सरकारी निकाय, आम सर्वसाधारण, उद्योगी व्यवसायी चनाखो हुनु त्यत्तिकै जरुरी छ ।

दस टन भार क्षमताका अधिकांश यस्ता सडकमा नियामक निकायको उचित सुपरिवेक्षणको अभावमा ९० टनसम्म भार बोकेका सवारी साधन विना रोकटोक गुड्छन्, बेथितिको यो अनौठो नमुना हो । विराटनगरकै मात्र चर्चा गर्ने हो भने रानी भन्सारबाट दैनिक यस्ता दुई सय सवारी साधन औद्योगिक तथा व्यापारिक सामान बोकेर सुनसरी मोरङ औद्योगिक कोरिडोरमा पुग्ने गरेको पाइन्छ । यो एक उदाहरण मात्र हो, अधिकांश नेपाली सीमावर्ती सडकको अवस्था लगभग यस्तै छ । सडकको भार क्षमताभन्दा बढी सवारी साधन गुड्नुको परिणाम सडक भासिने तथा दबने समस्या सिर्जना हुने गरेको छ । फलस्वरूप खाल्डाखुल्डी बनेर पानी जमेर सडक भत्किने क्रम सुरु हुनुका साथै दुर्घटनाको सम्भावना बढ्ने मात्र होइन सडकको गुणस्तर पनि हरेक वर्ष खस्किरहेको हुन्छ ।

सडकको अवस्था दयनीय हुनुमा सरोकार निकाय चुप लागेर बस्न मिल्दैन । सरकारी कार्यालयहरूले आपसी योजना, तालमेल एवं समन्वयमा नै जनताको साभ्ना सम्पत्तिको दीर्घकालीन उपयोग तथा सुरक्षामा जोड दिनु महत्वपूर्ण विषय हो । यस सम्बन्धमा सरकारका माथिल्ला निकायबाट पनि स्पष्ट एवं व्यावहारिक निर्णयको अपेक्षा स्वाभाविक हो । नियामक निकायको सुभ्रबुध तथा तत्परताको परिणाम सकारात्मक हुने उदाहरण नेपालगञ्ज भन्सारदेखि नेपालगञ्ज औद्योगिक क्षेत्रसम्मको सडक क्षेत्रमा गुड्ने मालवाहक गाडीको भार सम्बन्धमा नियमित अनुगमनका कारण नेपालगञ्जका सडकका अवस्थामा केही समय देखि भएको केही सुधारबाट समेत प्रमाणित भएको छ । यो असल अभ्यासलाई अरुतिर पनि अवलम्बन गरिनु आवश्यक देखिन्छ । सडक राष्ट्रको महत्वपूर्ण सार्वजनिक सम्पत्ति हो र यसको प्रयोगमा सबैको सजगता वाञ्छनीय छ ।

मुलुकको लागि सडक र निजी घरको लागि शौचालय सभ्यताको परिचायक मानिन्छ । सडक व्यवस्थित छ, त्यसमा चल्ने गाडी र पेटीमा हिँड्ने बटुवा अनुशासित बनेर हिँड्छन्, नियम पालना गर्छन् भने मुलुकको सभ्यता देखिन्छ । कुनै व्यक्ति गरिव हुनसक्छ, भान्सामा तरकारी भनेजस्तो नपाक्न सक्छ, ओछ्यानमा मोटो सिरक नहुन सक्छ, तर शौचालय सफा छ भने घरका व्यक्तिहरू सचेत, सभ्य र सुसंस्कृत छन् भन्ने अर्थ लाग्छ ।

यतिबेला, काठमाडौँ भित्रिने मुख्य नाका मध्येको कोटेश्वर सडक खण्ड ट्राफिक जामका कारण बढनाम छ । बिपी राजमार्ग सञ्चालनमा आएपछि कोटेश्वर नाकामा सवारी साधनको चाप अत्यधिक हुने गरेको छ । त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलसँगै रहेको कोटेश्वर चोकमा विगत लामो समयदेखि ट्राफिक जाम हुँदै आएको छ । सरकारले कोटेश्वरको ट्राफिक जाम घटाउनको लागि विभिन्न विकल्प पनि अधि नसारेको होइन । विमानस्थल छेउ तीनकुनेबाट जडीबुटीसम्म अन्डरग्राउन्डको योजना अधि सारे पनि अझै कार्यान्वयन हुन सकिरहेको छैन । सरकारले अन्डरग्राउन्ड मार्ग बनाउने अध्ययन गरेर पनि कार्यान्वयनमा लैजाने जाँगर गरेको छैन । बिपी राजमार्ग र अरनिको राजमार्गबाट काठमाडौँ भित्रिने एक मात्र मुख्य सडक काटेश्वर नै हो । सरकारले तत्काल केही मात्रामा भए पनि ट्राफिक जाम कम गर्नको लागि कोटेश्वर जडीबुटी सडकखण्ड अन्तर्गत दायाँबाया नै सडक विस्तारको काम अगाडि बढाएको छ । तर एक वर्ष बितिसक्दा समेत ऋन्डै पाँच सय मिटर सडक अझै निर्माण हुन सकिरहेको छैन । स्थानीयको अवरोध नहुँदा पनि निर्माणको जिम्मेवारी पाएको कम्पनीले काम गर्न ढिलासुस्ती गर्दै आएको छ । हाल निर्माणाधीन सडक निर्माण भएर सञ्चालनमा ल्याउन सकेको खण्डमा कोटेश्वर जडीबुटी सडक खण्डमा घण्टौं हुने ट्राफिक जाम कम हुने थियो । सरकारले अधि बढाएको विस्तारको काम निकै सुस्त गतिमा छ । काठमाडौँ उपत्यकाकै ट्राफिक व्यवस्थापन सहज बनाउन अधि बढाएको सडकको विस्तारको काम भने कछुवा गतिमा छ । सरकारको प्राथमिकतामा परेको काम तोकिएको समयसीमाभित्र सम्पन्न गर्न सरकारी निकायबाट नै चासो नदिनु दुर्भाग्यपूर्ण छ । सडक विस्तार अन्तर्गत दुवैतर्फ नाला र ग्राभेल बिछ्याउने काम समेत सम्पन्न भएको छ तर कालोपत्रेको काम रोकिँदा त्यसै त जाम हुने कोटेश्वर क्षेत्रमा अहिले धुलोको मार पनि थपिएको छ ।



Viability of E-mobility in Nepal



Prof. Ram Raj Pratap Bhandari
Director General
NADA Automobiles Association of Nepal

An electric vehicle (EV) is a vehicle that uses one or more electric motors for propulsion. It can be powered by a collector system, with electricity from extravehicular sources, or it can be powered autonomously by a battery any source of electricity. EVs include all means of transport moves in any medium ether on ground road - traffics and train, or on air - plane and drone, or in water - ship and submarine, and or on space - rocket. All those electricity fueled means of transportations can be coined to the E-mobility which is not only environmentally sound but economically and practically feasible in the decades to come in Nepal as well as in the entire world.

Research shows existing means of transport accounts, basically internal combustion vehicles, for around one-fifth of global CO2 emissions and out of that nearly 75% of these emissions come from road vehicles. Evidently, there is a need for more eco-friendly transport and energy systems around the world. There are many evolving and existing options of transpirations those are relatively environment friendly as compare to IC vehicles which are dominating recent transpiration cosmos in the earth. One of the biggest benefits of any electric vehicle is that they produce zero emissions because there is no process of combustion, no fuel is burned, and no CO2 emissions are released into the atmosphere. Of course, these vehicles still require electricity to charge the batteries. In Nepal the fuel that consumed by any electric vehicle is hydro electricity which is the best eco-friendly fuel in the Earth and there is huge potentiality to produce through hydro power projects.

There are few other alternates of gasoline powered vehicles as bio-fuel engine, hydrogen engine, solar battery, propane powered and electric powered which are renewable and environment friendly as well. Scientists are claiming recently that presently available

gasoline fuel will be completely finished by 2052AD and further production of gasoline will be much costly which will not be economically viable at all. We do not have other options than exploring the best alternate vehicle technology that would be environmentally acceptable. And, electric vehicles (EVs) are the best alternative in context of Nepal run green energy namely hydro electricity which has zero emissions all levels of lifecycle from production to use.

E-mobility through electric vehicles definitely have the potential to reduce emissions, help to address climate change in the Earth and also economically sustainable in Nepal. And, we will likely see the possibility of replacing gasoline fueled combustion engines in many instances. However, it needs an effort across many different areas to create a sustainable future. Finally, electric vehicles need to be powered by renewable energy sources to be truly effective. Clear air under maintained ecosystem in the Earth is unconditional need at present. Life and civilization in the earth is at the worst condition because of pollutions which is causing adverse effect on global sustainability through horrific climate change.

For electric vehicles to be more eco-friendly, manufacturing processes, as well as battery recycling and efficiency, must all improve. The International Energy Agency (IEA) said in 2021 that governments should do more to meet climate goals, including policies for heavy electric vehicles. Electric vehicle sales may increase from 2% of global share in 2016 to 30% by 2030. The trend of using 2 or more wheelers electric vehicles is encouragingly growing in the world at present. According to some researches it is claimed that electric car



sales are expected to reach 45 million per year by 2040, creating a total global EV stock of 323 million. It is almost compulsion to shift recent transportation technology from gasoline fueled to any other eco-friendly technicalities which should be renewable and economic as well.

Technology innovation in electric vehicles is of significant interest to researchers, companies and policy-makers of many countries and same going on in Nepal as well. Electric vehicles integrate various kinds of distinct technologies and decomposing the overall electric vehicle field into several key domains allows determination of more detailed, valuable information. To provide both broader and more detailed information about technology development in the EV field, unlike most previous studies on electric vehicle innovation which analyzed this field as a whole, the researches decomposed the electric vehicle field into domains as power electronics, battery, electric motor as well as charging and discharging and then further extraction are the sub-domains.

Future and market is unlimited recently in Nepal particularly in case of EVs, however, many challenges are there. Battery technology has come a long way in recent years, but for larger vehicles, in particular, the power output isn't yet quite enough to make them

viable. Similarly, emissions related to the production most of batteries need addressing, and recycling of these components also needs to improve. At the same time, the reuse & recycle possibility of such batteries used in any EV has to be explored and low emission in manufacturing process of any battery has to be ensured for global economic and environmental sustainability.

Nepal Electricity Authority has recently announced its plan to achieve 100 percent access to electricity within the next two years, well ahead of the target year of 2030 set by the Sustainable Development Goal 7. Goal 7 is one of 17 Sustainable Development Goals set by the United Nations General Assembly in 2015. It aims to "ensure access to affordable, reliable, sustainable and modern energy for all". Strong and sustainable financing mechanism can be developed soon in Nepal by exporting the green energy that is hydro-electricity in the neighboring countries. Nepal can be a hub of manufacturing of electrical vehicles by assembling of the light EVs including 2 & 3 wheelers is another great opportunity to Nepalese entrepreneurs and to the country itself creating a glorified history in E-mobility.

(Writer of this article is Senior Environmentalist/Academician and Former General Secretary of Environmentalist' Association of Nepal)



नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको ४५ औं वार्षिक साधारण सभा पछि विभिन्न महत्वपूर्ण विषयहरूमा प्रकाशित गरेको प्रेश विज्ञप्तिहरू

मिति : २०७८/१०/०२

व्यवसायीलाई मर्यादापूर्ण व्यवहार गरियोस्

नेपालको अर्थतन्त्रमा अटोमोवाइलक्षेत्रको योगदान २५ प्रतिशत भन्दा बढी रहेको छ भने नेपालको रोजगारीमा पनि अटोमोवाइलक्षेत्रले १७ लाख भन्दा बढीलाई रोजगारी प्रदान गर्दै आएको छ । यस अटोमोवाइलक्षेत्रले वार्षिक भण्डै ४० हजारको संख्यामा देशमा रोजगारी उपलब्ध गराउदै आएको छ । यस मध्ये नेपालको अटोमोवाइलक्षेत्रको एक प्रतिष्ठित व्यावसायिक संस्था बतास समूहमाथी गरिएको चरित्र हत्या र अमर्यादित व्यवहारप्रति नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनको गम्भिर ध्यानाकर्षण भएको छ ।

सरकारले आह्वान गरेको टेण्डरहरूमा बतास समूहले सरकारले नै निर्धारण गरेको कानूनी प्रक्रिया अनुसार सहभागी भई सरकारले तोकेको भाडा बुझाउने शर्तमा क्याफटेरिया सञ्चालन सम्बन्धी अनुमति पनि सरकारबाट नै प्राप्त गरेको थियो । स्वयं सरकारबाट अनुमति पाएको सन्दर्भमा निजीक्षेत्रले व्यवसाय गर्नु एउटा स्वभाविक प्रक्रिया हो । सरकारबाट अनुमति पाएर पनि बतास समूहले आफ्नो जिम्मेवारीलाई अधि नबढाउनु गैर कानूनी हुनु पर्नेमा उल्टो अधि बढाउदा बतास समूहलाई अपराधिक समूहको रूपमा परिभाषित गर्ने प्रयास गरिएको छ । जुन कार्य अन्यायपूर्ण छ ।

प्रक्रिया र कानून विपरित भएका गतिविधिमाथी सरकारले अंकुश लगाउने र कारवाही गर्ने कुरालाई यस एशोसिएशनले अन्यथा लिने प्रश्न नै आउदैन, कुनै पनि आरोपको सत्यतथ्यको खोजि गरिनु पर्छ र आरोप प्रमाणित भए पश्चात मात्र दण्डित हुनु पर्छ भन्ने हाम्रो मान्यता हो र कानूनको सामान्य सिद्धान्तले पनि यहि भन्छ । समाचार कै आधारमा स्पष्टिकरणको समेत अवसर नै नदिई कारवाहीको प्रक्रिया थालिनुलाई कुनै पनि अर्थमा उचित मान्न सकिदैन । सरकारले व्यवसाय सञ्चालन गर्न अनुमति प्रदान गरिसकेको सन्दर्भमा एकपक्षिय रूपमा व्यवसायीलाई मात्र दोष दिएर समग्र निजीक्षेत्र कै मनोबल गिराउने प्रयासले नेपालमा लगानीको वातावरणमा समेत नकारात्मक प्रभाव पार्नेछ ।

नाडाले आफ्नो स्थापनाकालदेखि नै कानूनी र विधिसम्मत व्यवसायको पक्षमा सदैव आवाज उठाउदै आएको सन्दर्भमा कानूनसम्मत व्यवसाय गर्दै आएको व्यवसायीमाथी कतैबाट पनि आरोप नलगाउन सम्बन्धित सबैको ध्यानाकर्षण गराउन चाहान्छौ ।

मिति : २०७८/१०/०९

नेपाल सवारी साधन प्रदुषण मापदण्ड युरो ६ को सन्दर्भमा नाडाको धारणा

सरकारको सम्पूर्ण सवारी तथा यातायातका साधनहरूमा युरो ६ लागु गर्ने प्रस्तावलाई यस एशोसिएशनले सकारात्मक रूपमा लिएको छ ।

यसको समग्र पूर्वाधार तयारीका लागि चरणबद्ध रूपमा लागु गर्दै जानु पर्ने भएकोले अहिले त्यसका लागि देशमा उपयुक्त पूर्वाधारहरू लगायत दक्ष प्राविधिक जनशक्ती पनि तयार नभई सकेको सन्दर्भमा यसलाई चरणबद्ध रूपमा नै लागु गर्ने व्यवस्थाका लागि सरकारसंग हार्दिक अनुरोध गर्दछौ ।



प्रक्रिया र कानून विपरित भएका गतिविधिमाथी सरकारले अंकुश लगाउने र कारवाही गर्ने कुरालाई यस एशोसिएशनले अन्यथा लिने प्रश्न नै आउदैन, कुनै पनि आरोपको सत्यतथ्यको खोजि गरिनु पर्छ र आरोप प्रमाणित भए पश्चात मात्र दण्डित हुनु पर्छ भन्ने हाम्रो मान्यता हो र कानूनको सामान्य सिद्धान्तले पनि यहि भन्छ ।

LC मार्जिनमा ब्याज प्रदान गर्न तथा कर्जाको ब्याज घटाउन नेपाल राष्ट्र बैंकलाई नाडाको आग्रह

हालै नेपाल राष्ट्र बैंकले जारी गरेको निर्देशिकामा सवारी साधन लगायत अटोमोवाइल स्पेयर पार्टसहरूको आयातका लागि १० प्रतिशत न्यूनतम मार्जिनको सीमा ५ प्रतिशतबाट बृद्धि गरेर ५० देखि १०० प्रतिशतसम्म कायम गरिएको सन्दर्भमा यस्तो व्यवस्थाले सवारी साधन लगायत स्पेयर पार्टसहरूको सहज आपूर्ति व्यवस्थामा समस्या हुनुका साथै त्यसले सवारी साधन तथा स्पेयर पार्टसहरूको मूल्य समेत बढन गई उपभोक्ताहरूलाई समेत असर पर्ने भएकोले पूर्व व्यवस्था अनुसारको न्यूनतम मार्जिनको व्यवस्था पुरानो अनुसार नै कायम गर्ने व्यवस्थाका लागि अनुरोध गरिएको छ। यदी उक्त व्यवस्था तत्काल परिमार्जन गर्न संभव नभएमा व्यवसायीहरूले १० प्रतिशत मार्जिनका लागि राखेको उक्त धरौटी रकममा बैंक तथा वित्तिय संस्थाहरूले ब्याज प्रदान गर्ने व्यवस्थाका लागि नेपाल राष्ट्र बैंकबाट निर्देशन जारी गर्न माग गरिएको छ।

साथै हालै नेपालका बैंक तथा वित्तिय निकायहरूले निक्षेपको व्याजदर बढाउने निर्णय गरेका छन्। निक्षेपको व्याजदर बढेसँगै बैंक तथा वित्तिय निकायहरूले स्वभाविक रूपमा कर्जाको व्याजदर पनि बढाउने भएकोले यसमा पुर्नविचारका लागि नेपाल राष्ट्र बैंकसंग अनुरोध गरिएको छ। वित्तिय निकायहरूले व्याजदर बढाउदा कोरोना महामारीबाट भर्खर पुनरुत्थानतर्फ बढ्दै गरेको औद्योगिक तथा व्यावसायिकक्षेत्रलाई ठूलो मार पर्नेछ। उद्योग व्यवसायलाई पूर्णरूपमा सञ्चालनमा ल्याउन सरकारबाट सहयोगको अपेक्षा भइरहेको वर्तमान समयमा यस्तो नीतिले थप समस्या मात्र ल्याउने नभई वर्तमान तरलता समस्याको समाधान पनि नहुने निश्चित छ। र यसले नेपालको अर्थतन्त्रलाई नै थप जोखिममा पार्ने देखिएकोले कर्जाको व्याजदर बढाउने नीतिमा पुर्नविचारका लागि नेपाल राष्ट्र बैंकसंग नाडाकोतर्फबाट अनुरोध गरिएको छ।

मिति : २०७८/१०/०९

वर्तमान बजेटका सम्बन्धमा नाडाको धारणा

सरकारले आयात प्रतिस्थापन गर्ने मुख्य साधनको रूपमा उद्योग स्थापना र उत्पादनलाई उच्च प्राथमिकता दिने उद्देश्य अनुरूप सवारी साधन एसेम्बल उद्योग लगायत इलेक्ट्रीक रिक्सा, मोटरसाइकल र स्कूटर उत्पादनमा लाग्ने पार्टपुर्जा वा कच्चा पदार्थहरूमा १ प्रतिशत मात्र भन्सार महशुल लाग्ने जुन नीति ल्याएको छ, त्यो ज्यादै सराहनीय छ। त्यसैगरी सरकारले १०० किलोवाट क्षमताका विद्युतीय सवारी साधन, १५०० सि.सि सम्मका कम्बसन इन्जिन भएका सवारी साधन लगायत २०० सि.सि.सम्मका कम्बसन इन्जिन भएका मोटरसाइकलहरूलाई आवश्यकताको सवारी साधनको रूपमा लिएको देखिन्छ, जुन स्वागतयोग्य छ। त्यसैले नेपालमा अन्तर्राष्ट्रियस्तरको प्रदर्शनीस्थल निर्माणका लागि जुन बजेटको व्यवस्था गरेको छ त्यसले नेपालमा चाँदै नै प्रदर्शनीहल निर्माण हुने अपेक्षा राख्न सकिन्छ।

तर, अर्कोतर्फ यस बजेटले १०० किलोवाट क्षमता भन्दा बढीका विद्युतीय सवारी साधन तथा २०० सि.सि.सि. भन्दा माथिका कम्बसन इन्जिन भएका मोटरसाइकलहरूमा जुन किसिमले अन्तःशुल्क तथा भन्सार महशुलमा बृद्धि गरिएको छ, त्यसले उच्च किलोवाट क्षमता भएका विद्युतीय तथा कम्बसन इन्जिन भएका सवारी साधन व्यवसायीहरूलाई आफ्नो व्यवसाय सञ्चालन गर्न कठिन मात्र हुने नभई आफ्नो व्यवसाय नै बन्द गर्नु पर्ने अवस्था आउने देखिएकोले यसमा लाग्ने महशुलमा केही सुधारको आवश्यकता देखिन्छ। त्यसैगरी यस बजेटले सवारी साधन खरिद गर्न चाहनेहरूले मात्र अनिवार्य रूपमा पि.ए.एन.कार्ड लिएको हुनु पर्ने व्यवस्था गरेको छ। यस्तो व्यवस्था सवारी साधन खरिद गर्न चाहनेहरूका लागि मात्र गरिनु न्यायोचित देखिदैन।

मिति : २०७९/०२/२३

निजी प्रयोजनका कार, जीप र भ्यानको आयात प्रतीतपत्र (LC) खोल्ने कार्यलाई निरन्तरता दिन

नाडाको आग्रह

नाडाले नेपालमा अटोमोवाइल क्षेत्रको योगदान र यस व्यवसायमा देखा परेका समस्याहरूलाई केलाउदै NADA PERSPECTIVE on Current Scenario- Restriction on Import for Passenger Automobiles सार्वजनिक गरेको छ।

१ खर्व भन्दा बढीको लगानी रहेको, हरेक वर्ष १ खर्व ५० अर्व भन्दा बढी राजश्वमा योगदान पुऱ्याउदै आएको, देशको प्रत्यक्ष रोजगारीमा प्रत्यक्ष रूपमा १ लाख र अप्रत्यक्ष रूपमा १० लाख नागरिकलाई रोजगारीको अवसर प्रदान गर्दै आयातको तुलनामा भण्डै दोब्बर राजश्व उपलब्ध गराउने अटोमोवाइल क्षेत्रलाई नजर अन्दाजगरी सरकारले निजी प्रयोजनका कार, जीप र भ्यानलाई आउदो आषाढ महसान्तसम्मको लागि त्यसको आयातमा प्रतिबन्ध समेत लगाएको छ।

नाडाले केही दिन अघि मात्रै निजी प्रयोजनका कार, जिप र भ्यानको आयात खुल्ला गर्नको लागि अर्थ मन्त्रालयमा विधिवत सुभाव समेत पेश गरिसकेको छ। नाडाबाट प्रस्तुत NADA PERSPECTIVE on Current Scenario-Restriction on Import for Passenger Automobiles बाट नेपालको अटोमोवाइलक्षेत्रबारे यथार्थ जानकारी प्राप्त हुने अपेक्षा समेत हामीले राखेका छौं।

मिति: २०७९/०२/२४

विद्युतीय सवारी साधनहरूमा उच्च महशुल बृद्धि गरेको सम्बन्धमा नाडाको धारणा

माननीय अर्थ मन्त्रीज्यूबाट प्रस्तुत बजेटले नेपालमा उत्पादित विद्युतलाई पेट्रोलियम पदार्थको विकल्पको रूपमा प्रयोगगरी छिमेकी मुलुकसंगको व्यापार घाटालाई कम गर्ने, नेपालको आफ्नै उत्पादन जलविद्युतलाई विद्युतीय सवारी साधनहरू लगायतका विभिन्न बस्तुहरूमा प्रयोगगरी विदेशी मुद्राको बचत गर्ने माध्यमको रूपमा लिएको स्पष्ट देखिए पनि अर्कोतर्फ सोही बजेटमा १०० किलोवाट भन्दा



बढी क्षमताका विद्युतीय सवारी साधनहरूमा भन्सार तथा अन्तःशुल्क महशुलमा अत्यधिक वृद्धि गरिएको छ । यसले विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रयोगलाई प्रोत्साहनको सट्टा दुरुत्साहित गरिएको बुझिन्छ । यस सन्दर्भमा नेपालको भौगोलिक अवस्था अनुसार २०० किलोवाट क्षमताका विद्युतीय सवारी साधनहरूलाई समेत पुरानै व्यवस्था अनुसार भन्सार तथा अन्तःशुल्क महशुल कायम गरि दिने व्यवस्थाका लागि सरकारसंग अनुरोध गर्दछौ ।

केहि समय अघि मात्रै नेपाल सरकारले देशको बर्तमान विदेशी मुद्रा सञ्चितिमा सुधार ल्याउन निजी प्रयोजनका सवारी साधनहरूको आषाढ मसान्तसम्मका लागि आयातमा रोक लगाएको छ । उक्त निजी प्रयोजनका सवारी साधनहरूको आयातले विदेशी मुद्रा सञ्चिति र शोधनान्तर स्थितिमा खाशै असर पर्ने नदेखिएकोले आयात प्रतिबन्धको सहज समाधानका लागि समेत सरकारसंग अपिल गर्दछौ ।

त्यसैगरी सो बजेटमा सरकारले २०० सि.सिसम्मका मोटरसाइकललाई सर्वसाधारण जनताले प्रयोग गर्ने सवारी साधनको रूपमा लिएको देखिए पनि २०० सि.सि भन्दा माथिका मोटरसाइकलमा भने अन्तःशुल्क तथा भन्सार महशुलमा अत्यधिक वृद्धि गरेबाट त्यस किसिमका मोटरसाइकलको विक्री वितरण गर्दै आएका अटोमोवाइल व्यवसायीहरूले अब आफ्नो व्यवसाय नै बन्द गर्नु पर्ने अवस्था उत्पन्न भएकोले यसतर्फ समेत पूर्णविचारका लागि सरकारसंग अनुरोध गर्दछौ ।

मिति : २०७९/४/०९



यसले विद्युतीय सवारी साधनहरूको प्रयोगलाई प्रोत्साहनको सट्टा दुरुत्साहित गरिएको बुझिन्छ । यस सन्दर्भमा नेपालको भौगोलिक अवस्था अनुसार २०० किलोवाट क्षमताका विद्युतीय सवारी साधनहरूलाई समेत पुरानै व्यवस्था अनुसार भन्सार तथा अन्तःशुल्क महशुल कायम गरि दिने व्यवस्थाका लागि सरकारसंग अनुरोध गर्दछौ ।

सरकारले कार, जीप र भ्यानको आयातमा लगाएको प्रतिबन्ध २०७९ को श्रावण ९ गते देखि खोल्ने भनिएकोमा सो समयवाधि अझ थप गरेर २०७९ भाद्र १४ गतेसम्मका लागि विस्तार गर्नुका साथै १५० सि.सि भन्दा माथिका दुई पाँगे सवारी साधनहरूको आयातमा समेत थप प्रतिबन्ध लगाए पछि नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल यस्तो निर्णय गर्न वाध्य भएको छ ।

नाडा अटो एक्सपो २०२२ स्थगित

२०७९ साल भाद्र ७ गते देखि १२ गतेसम्म काठमाण्डौको भृकुटी मण्डपमा सम्पन्न गर्ने भनिएको नाडा अटो एक्सपो २०२२ स्थगित गरिएको छ । सरकारले कार, जीप र भ्यानको आयातमा लगाएको प्रतिबन्ध २०७९ को श्रावण ९ गते देखि खोल्ने भनिएकोमा सो समयवाधि अझ थप गरेर २०७९ भाद्र १४ गतेसम्मका लागि विस्तार गर्नुका साथै १५० सि.सि भन्दा माथिका दुई पाँगे सवारी साधनहरूको आयातमा समेत थप प्रतिबन्ध लगाए पछि नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल यस्तो निर्णय गर्न वाध्य भएको छ । नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको अध्यक्षतामा मिति २०७९ श्रावण ८ गते काठमाण्डौमा बसेको नाडाको केन्द्रीय कार्य समितिको सातौँ बैठकले यस्तो निर्णय गरेको **नाडा अटो एक्सपो समितिका** सभापति अनुप बरालले सो जानकारी दिनु भएको हो ।



मिति २०७९/०४/२६

नाडा इभि एक्सपो २०२२ सम्पन्न हुने

नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको अध्यक्षतामा आज बसेको नाडाको केन्द्रीय कार्य समितिको आठौँ बैठकले पहिलो पटक नाडा इभि एक्सपो २०२२ गने निर्णय गरेको छ । उक्त इभि एक्सपो मिति २०७९ असोज ६ गते देखि ९ गतेसम्म काठमाण्डौको भृकुटी मण्डप प्रदर्शनी हलमा हुन लागेको हो । सरकारले कार, जीप र भ्यानको आयातमा लगाएको प्रतिबन्ध २०७९ को भाद्र १४ गतेसम्मको लागि विस्तार गरे पछि नाडाले इभि एक्सपो २०२२ गर्ने निर्णय गरेको हो ।

नाडाले सन् १९९८ देखि नाडा अटो एक्सपो गर्दै आएको छ । मिति २०७९ भाद्र ९ गते देखि ५ गतेसम्म स्टल बुकिङ्का लागि सूचना समेत प्रकाशित गरिने **नाडा अटो एक्सपो समितिका** सभापति अनुप बरालले जानकारी दिनु भएको छ । नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतिले सम्बन्धित सबैलाई उक्त एक्सपोमा सहभागिताका लागि अनुरोध गर्दै सबैबाट आवश्यक सहयोगको लागि आग्रह समेत गर्नु भएको छ ।



नाडा गतिविधिहरू

विभिन्न समस्याहरूको समाधानको लागि भेटघाट तथा छलफलका सम्बन्धमा नाडाबाट प्रकाशित समाचारहरू
नाडाले मन्त्रालय तथा विभागसंगको भेटघाट तथा
छलफललाई तिब्रता दिदै

केही दिन अघि नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय बन तथा वातावरण मन्त्री राम सहायप्रसाद यादवसंग भेटी सो मन्त्रालयले ल्याउन लागेको नेपाल सवारी प्रदुषण मापदण्ड वि.यस ६ को कार्यान्वयनका सम्बन्धमा छलफल गरेको थियो । सो छलफलमा अध्यक्ष थापाले सरकारको सम्पूर्ण सवारी तथा यातायातका साधनहरूमा युरो ६



लागु गर्ने प्रस्तावलाई नाडाले सकारात्मक रूपमा लिएको जनाउँदै यसको समग्र पूर्वाधार तयारीका लागि चरणबद्ध रूपमा लागु गर्ने जानु पर्ने भएकोले अहिले त्यसका लागि देशमा आवश्यक पूर्वाधारहरू लगायत दक्ष प्राविधिक जनशक्ती पनि तयार नभइ सकेको सन्दर्भमा यसलाई चरणबद्ध रूपमा लागु गर्ने व्यवस्थाका लागि अनुरोध गरको थियो ।

त्यहि भेटघाटलाई निरन्तरता दिने क्रममा उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठको नेतृत्वमा गएको नाडा प्रतिनिधि मण्डलले नेपाल राष्ट्र बैङ्कका गभर्नर महाप्रसाद अधिकारीसंग भेटी चालुपुंजी कर्जा मार्गदर्शन २०७८ को मस्यौदाका सम्बन्धमा छलफल गर्दै तत्सम्बन्धमा पत्र समेत बुझाएको थियो । सो भेटघाटमा उपाध्यक्ष श्रेष्ठले बैकहरूबाट निजी सवारी साधनको Hire Purchase Loan प्रवाह गर्ने प्रक्रियामा Loan to Value Ratio को हालको सिमा ५० प्रतिशतबाट वृद्धि गरी ८० प्रतिशत कायम गर्ने व्यवस्थाका लागि अनुरोध गर्नु भएको थियो । त्यसैगरी हालै नेपाल राष्ट्र बैङ्कले जारी गरेको निर्देशिकामा सवारी साधनहरू आयातका लागि LC खोल्दा न्यूनतम मार्जिनको सीमा १० प्रतिशतबाट वृद्धि गरेर ५० प्रतिशत पुऱ्याएको

सन्दर्भमा यस्तो व्यवस्थाले सवारी साधनहरूको सहज आपूर्ति व्यवस्थामा समस्या हुनुका साथै त्यसले सवारी साधनहरूको मूल्य समेत बढनगई उपभोक्ताहरूलाई समेत असर पर्ने भएकोले पूर्व व्यवस्था अनुसारको न्यूनतम मार्जिनको सीमा १० प्रतिशत नै कायम गर्ने व्यवस्थालाई निरन्तरता दिन अनुरोध गर्नु भएको थियो । यसैक्रममा उपाध्यक्ष श्रेष्ठले LC मार्जिनको लागि राखेको धितो रकममा बैङ्कहरूले व्यवसायीहरूलाई व्याज समेत दिने व्यवस्थाका लागि समेत अनुरोध गर्नु भएको थियो ।

नाडाले आफ्ना सम्बद्ध मन्त्रालय तथा विभागसंगको भेटघाट तथा छलफललाई अघि बढाउने क्रममा भन्सार विभागका महानिर्देशक नारायण प्रसाद सापकोटासंग भेटी भन्सार मूल्याङ्कन, भन्सार प्रक्रियाका सन्दर्भमा देखिएका समस्याहरू लगायत ७० औं विश्व भन्सार दिवसलाई कसरी प्रभावकारी रूपमा अघि बढाउने भन्ने विषयमा समेत छलफल गरेको जनाएको छ । यसै क्रममा नाडा प्रतिनिधि मण्डलले आन्तरिक राजश्व विभागका महानिर्देशक शोभाकान्त पौडेलसंग भेटी कर सम्बन्धी तालिम सम्पन्न गर्ने, विक्रिको विलिङ्ग पनि HS कोड मै गरिनु पर्ने लगायतका विभिन्न विषयहरूमा छलफल भएको थियो ।

नाडाले यसै माघ महिनादेखि आफ्ना सम्बद्ध मन्त्रालय तथा विभागसंगको भेटघाट तथा छलफललाई तिब्रता दिदै आएको जनाएको छ । यसै क्रममा नाडा प्रतिनिधि मण्डलले वाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता विभागका तत्कालिन महानिर्देशक प्रेमकुमार श्रेष्ठसंग भेटी एजेन्सी, फर्म दर्ता एवं नविकरण लगायत आधिकारिक विक्रेताले मात्र अटोमोवाइल बस्तुहरू आयात गर्न पाउने व्यवस्था बारे छलफल गर्दै सो सम्बन्धमा पत्र समेत बुझाएको नाडाले जनाएको छ । भेटघाटलाई निरन्तरता दिने क्रममा नाडा प्रतिनिधि मण्डलले उद्योग विभागका महानिर्देशक रामचन्द्र तिवारीसंग भेटी नेपालमा सवारी साधनको ऐसेम्ब्ली प्लाण्टको स्थापना, त्यसको प्रक्रिया र व्याख्या बारे धेरै अन्वौलता भएकोले त्यसमा स्पष्टताको लागि नाडाले अनुरोध समेत गरेको थियो ।

यसै क्रममा नाडा प्रतिनिधि मण्डलले राजश्व अनुसन्धान विभागका महानिर्देशक प्रकाश पौडेलसंग भेटी नेपालमा स्वच्छ व्यवसायलाई प्रेरित गर्न एक आपसमा सहकार्य गर्ने, व्यवसायीहरूलाई परेको समस्याहरूको बारेमा सहजीकरण गर्ने लगायत नाडाको पहलमा निकट भविष्यमा हुने VCTS सम्बन्धी तालिम कार्यक्रमका लागि विभागले सहयोग गर्ने इत्यादि विषयमा छलफल भएको थियो ।

त्यस्तै नाडा प्रतिनिधि मण्डलले मिति २०७८ माघ ७ गते यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक नमराज घिमिरेसंग भेटी सवारी साधनको इम्बोष्ड नम्बर प्लेट, भारतबाट सवारी साधन पैठारी गर्दा ६/६ महिनामा COP बुझाउनु पर्ने व्यवस्था लगायत सरकारले हालै ल्याउन लागेको नेपाल सवारी साधन प्रदुषण मापदण्ड BS-6 को विषयमा विस्तृत छलफल भएको नाडाले जनाएको छ । त्यसैगरी सोही दिन नाडाको एक प्रतिनिधि मण्डलले महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाका प्रमुख उमेशराज जोशीसंग पनि द्विपक्षिय सम्बन्ध विस्तारका सम्बन्धमा विस्तृत छलफल गरेको छ । उक्त सवै छलफल तथा भेटघाट कार्यक्रमहरूमा नाडाका पदाधिकारीहरू लगायत सम्बन्धित समितिका सभापतिहरूको उपस्थिति रहेको थियो ।



भन्सार सहजीकरणका लागि नाडाको अनुरोध

मिति २०७८ साल फागुन ९ गते नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको प्रतिनिधि मण्डलले भन्सार विभागका नव नियुक्त महानिर्देशक कमल भट्टराईलाई स्वागत गर्दै भन्सार सम्बन्धी नीतिगत सुझावहरू समेत पेश गरेको थियो ।



उक्त भेटमा अध्यक्ष थापाले नाडाले स्वच्छ व्यवसायमा विश्वास राख्दै आएको भन्दै भन्सार मूल्याङ्कनमा देखिएका विभिन्न समस्याहरू बारे छलफल गर्नु भयो । सोही क्रममा अध्यक्ष थापाले नेपाल विश्व व्यापार संगठनको सदस्य भई सकेको अवस्थामा भन्सार मूल्याङ्कन सन्दर्भसूचि नै खारेजगरी भन्सारमा माल बस्तुको यथार्थ घोषणा र सही बर्गिकरण गराई भन्सार मूल्याङ्कन पद्धतीलाई यथार्थ र कारोबार मूल्यमा आधारित बनाउने व्यवस्थाका लागि आवश्यक पहल गरि दिनु हुन आग्रह समेत गर्नु भएको थियो ।

त्यसैगरी सो छलफलमा उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले सरकारले गरेको एम्बुलेन्सको बर्गिकरणमा केही परिमार्जन गरिनु पर्ने बताउनु हुँदै आयातित सवारी साधनहरूको भन्सार जाँचपासमा पनि ढीलाई भईरहेकोले त्यसको समाधानका लागि अनुरोध गर्नु भएको थियो । त्यसैगरी अर्का उपाध्यक्ष सुनिल रिजालले LC खोलेर सामान आयात गर्दा परिरेको समस्याहरू बारे बताउनु हुँदै एउटै बस्तुमा भिन्न भिन्न भन्सार कार्यालयहरूमा HS कोडको परिभाषामा फरक पर्ने गरेको, ब्रेक लाईनिङ्ग जस्ता अत्यावश्यकिय बस्तुमा पनि सतप्रतिशत नगद मार्जिन राखि LC खोल्नु पर्ने नियमले व्यवसायीहरूलाई समस्या परेकोले त्यसको समाधानका लागि पहल गरि दिनु हुन अनुरोध गर्नु भएको थियो । त्यसैगरी उपाध्यक्ष रिजालले न्यून विजकीकरण र अनाधिकृत आयातबाट हुने समस्याहरूको निराकरणका लागि पनि अनुरोध गर्नु भएको थियो ।

सोही छलफल कै क्रममा महासचिव सुरेन्द्र उप्रेतिले २०७३ अपार २६ गते भन्सार विभाग र नाडा विच भएको सहमति (MOU) बारे जानकारी दिनु हुँदै विभागले अनलाइन पेमेण्टलाई मान्यता दिए संगै नेपाल राष्ट्र बैङ्कको चेकलाई पनि मान्यता दिने व्यवस्थाका लागि आग्रह गर्नु भएको थियो । त्यसैगरी महासचिव उप्रेतिले नेपालमा ब्याट्री उत्पादनका संभावनाहरू बढ्दै गएको क्रममा सबै किसिमका सवारी साधनहरूमा प्रयोग हुने ब्याट्रीहरूको उत्पादनलाई प्रोत्साहित गर्न त्यसका लागि आवश्यक हुने सबै प्रकारका कच्चा पदार्थहरूमा १ प्रतिशत मात्र भन्सार महशुल लाग्ने व्यवस्थाका लागि अनुरोध गर्नु भएको थियो ।

छलफलको अन्तमा महानिर्देशक भट्टराईले भन्सार विभागसंग विगतमा भएको सहमतिमा केही विषय संशोधन गर्नु परेमा दुवै पक्षको सहमतिमा संशोधन गर्न सकिने छ भनि थप गरिनु पर्ने सुझाव दिनु हुँदै नाडाबाट प्राप्त सुझावहरूका विषयमा आवश्यक पहल गरिने बताउनु भएको थियो । सो छलफल तथा भेटघाटमा

सचिव विक्रम सिंघानिया, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल र एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

कर सहजीकरणका लागि आन्तरिक राजश्व विभागसंग नाडाको आग्रह

मिति २०७८ साल चैत्र २ गते, नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको प्रतिनिधि मण्डलले आन्तरिक राजश्व विभागका नव नियुक्त महानिर्देशक रितेश कुमार शाक्यसंग भेटी आन्तरिक राजश्व सम्बन्धी नीतिगत विषयहरूमा छलफल गरेको थियो ।



उक्त भेटघाट तथा छलफलको क्रममा अध्यक्ष थापाले नाडाबाट हरेक वर्ष संचालन हुने तालिम कार्यक्रममा त्यस विभागले गर्दै आएको सहयोगप्रति कृतज्ञता व्यक्त गर्दै नाडाले निकट भविष्य मै ७ वटै प्रदेशमा आयोजना गर्ने कर सम्बन्धी तालिम कार्यक्रममा पनि सहयोगको लागि आग्रह गर्नु भएको थियो । सो क्रममा अध्यक्ष थापाले सवारी साधन विक्री गर्दा पैठारीकर्ता तथा डिलरहरूले बैंक तथा वित्तिय निकायहरूको अनिश्चितताको कारण मूल्य अभिवृद्धि गरेको विल विजक काटन ढीलाई हुने र सो समयमा वास्तविक स्टक समेत नदेखिने कुराको जानकारी गराउँदै सो व्यावहारिक कठीनाइको सहजीकरणका लागि आग्रह समेत गर्नु भएको थियो । सो छलफलको क्रममा उपाध्यक्ष सुनिल रिजालले स्पेयर पार्ट्स पैठारीकर्ताहरूले अनिवार्य रूपमा कम्प्युटर विल जारी गरि सो विलमा एच.यस. कोड समेत उल्लेख गरिनु पर्ने भन्दै अटोमोवाइल स्पेयर पार्टसको अनधिकृत आयातको रोकथामका लागि सीमा नाकाहरूलाई कडाई गरिनु पर्ने धारणा राख्नु भएको थियो ।

त्यसैगरी सो छलफलमा महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतिले अटोमोवाइल व्यवसायीहरूलाई मूल्य अभिवृद्धिकरमा अनिवार्य दर्ता गर्नु पर्ने विषयलाई कडाइकासाथ लागु गर्ने व्यवस्थाका लागि अनुरोध गर्दै अनलाइन पेमेण्टको व्यवस्थाका लागि समेत आग्रह गर्नु भएको थियो ।

उक्त भेटमा अध्यक्ष थापाले नाडाले स्वच्छ व्यवसायमा विश्वास राख्दै आएको भन्दै भन्सार मूल्याङ्कनमा देखिएका विभिन्न समस्याहरू बारे छलफल गर्नु भयो । सोही क्रममा अध्यक्ष थापाले नेपाल विश्व व्यापार संगठनको सदस्य भई सकेको अवस्थामा भन्सार मूल्याङ्कन सन्दर्भसूचि नै खारेजगरी भन्सारमा माल बस्तुको यथार्थ घोषणा र सही बर्गिकरण गराई भन्सार मूल्याङ्कन पद्धतीलाई यथार्थ र कारोबार मूल्यमा आधारित बनाउने व्यवस्थाका लागि आवश्यक पहल गरि दिनु हुन आग्रह समेत गर्नु भएको थियो । सो छलफलको क्रममा उपाध्यक्ष सुनिल रिजालले स्पेयर पार्ट्स पैठारीकर्ताहरूले अनिवार्य रूपमा कम्प्युटर विल जारी गरि सो विलमा एच.यस. कोड समेत उल्लेख गरिनु पर्ने भन्दै अटोमोवाइल स्पेयर पार्टसको अनधिकृत आयातको रोकथामका लागि सीमा नाकाहरूलाई कडाई गरिनु पर्ने धारणा राख्नु भएको थियो ।



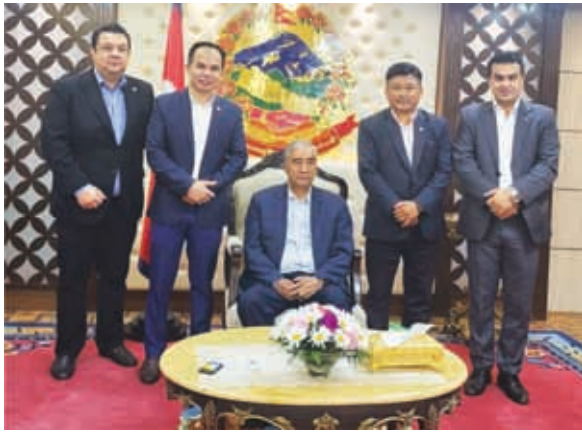
नेपालको अटोमोवाइलक्षेत्रलाई नजरअन्दाज गर्दै बैङ्क जस्ता वित्तिय निकायहरूले सम्पूर्ण सवारी तथा ढुवानीका साधन लगायत त्यसमा प्रयोग हुने स्पेयर पार्टसको आयातका लागि प्रतितपत्र १३४० खोल्ने सम्बन्धमा व्यवसायीहरूलाई कुनै समय नै नदिई अप्रत्यासित रूपमा बन्द गरिएको सम्बन्धमा गुनासो गर्दै यसबारे तत्काल सम्बोधन गरि दिन आग्रह गर्नु भएको थियो । माननीय मन्त्री शर्माले निजी सवारी साधन आयातमा केही समयका लागि मात्रै कडाई गरिएकाले नअत्तालिन सुझाव दिनु भएको थियो । उहाँले भन्नु भयो, अहिले देशको अर्थतन्त्र अलि दबाबमा छ । यो बेला सबैले मिलेर अर्थतन्त्र विकासको काम गर्नुपर्ने बेला हो उहाँले भन्नुभयो । निजी सवारी साधन आयातमा गरिएको कडाईप्रति आपत्ती नजनाउनुहोला । यो केही समयका लागि मात्र हो ।

छलफलको अन्तमा महानिर्देशक शाक्यले सिष्टममा सुधार गरिने, खुला सीमा राज्य कै समस्या भएको, सबै करदताहरूका लागि एउटै व्यवस्था गरिने बताउनु हुँदै नाडाले बजेट सुभावमा आवश्यक सबै राय सुभावहरू राखि दिन आग्रह समेत गर्नु भएको थियो । त्यसैगरी सो छलफलमा उपमहानिर्देशक अर्जुनप्रसाद भट्टराईले व्यवसायीहरूले विल विजकहरू यथासक्य छिटो काटने व्यवस्थाका लागि आग्रह समेत गर्नु भएको थियो ।

उक्त छलफलमा सो विभागमा उप महानिर्देशकहरू गोविन्द प्रसाद सुवेदी, र रमेश शर्मा पौडेल समेतको उपस्थिति रहेको थियो । त्यसैगरी सो छलफलमा निर्देशक पदम कुमार श्रेष्ठ समेतको उपस्थिति रहेको थियो । सो छलफल तथा भेटघाटमा सचिव विक्रम सिंघानिया लगायत कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल र सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

आयात प्रतितपत्र (LC) खोल्ने कार्यलाई निरन्तरता दिन प्रधानमन्त्रीलाई नाडाको आग्रह

मिति २०७८ चैत्र २५ गते, नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको चार सदस्यीय प्रतिनिधि मण्डलले सम्मानीय प्रधानमन्त्री शेरबहादुर देउवासंग भेट गरेको थियो ।



उक्त भेटघाटमा अध्यक्ष थापाले २ खर्व भन्दा बढीको लगानी रहेको, हरेक वर्ष १ खर्व ५० अर्व भन्दा बढी राजश्वमा योगदान पुऱ्याउदै आएको र देशको प्रत्यक्ष रोजगारीमा ५० हजार भन्दा बढीलाई अबरर दिदै आएको नेपालको अटोमोवाइलक्षेत्रलाई नजरअन्दाज गर्दै बैङ्क जस्ता वित्तिय निकायहरूले सम्पूर्ण सवारी तथा ढुवानीका साधन लगायत त्यसमा प्रयोग हुने स्पेयर पार्टसको आयातका लागि प्रतितपत्र (LC) खोल्ने सम्बन्धमा व्यवसायीहरूलाई कुनै समय नै नदिई अप्रत्यासित रूपमा बन्द गरिएको सम्बन्धमा गुनासो गर्दै यसबारे तत्काल सम्बोधन गरि दिन आग्रह गर्नु भएको थियो । सो छलफलमा महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतिले अटोमोवाइलक्षेत्रको ठूलो योगदानका वावजूद पनि सरकारका नीतिहरू हमेशा अटोमोवाइल व्यवसायीहरूलाई निरुत्साहित गर्ने खालको हुने गरेको गुनासो गर्नु भएको थियो ।

उक्त छलफलको क्रममा सम्मानीय प्रधानमन्त्रीले नाडाको सुभावहरूलाई सकारात्मक रूपमा लिदै सवारी साधनहरूको आयातका लागि प्रतितपत्र (LC) खोल्न बन्द गरिएको सन्दर्भमा त्यसबारे आवश्यक जानकारी लिई सम्बन्धित निकायमा निर्देशन दिइने आशवासन समेत दिनु भयो । सो छलफलमा कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल तथा केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य निराकार श्रेष्ठ समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

अर्थ मन्त्रीसंग नाडा प्रतिनिधि मण्डलको भेट, अर्थ मन्त्री सकारात्मक

मिति २०७९ बैशाख ४ गते, नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको प्रतिनिधि मण्डलले माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्मासंग भेट गरेको नाडाले जनाएको छ ।



माननीय मन्त्री शर्माले निजी सवारी साधन आयातमा केही समयका लागि मात्रै कडाई गरिएकाले नअत्तालिन सुझाव दिनु भएको थियो । उहाँले भन्नु भयो, अहिले देशको अर्थतन्त्र अलि दबाबमा छ । यो बेला सबैले मिलेर अर्थतन्त्र विकासको काम गर्नुपर्ने बेला हो उहाँले भन्नुभयो । निजी सवारी साधन आयातमा गरिएको कडाईप्रति आपत्ती नजनाउनुहोला । यो केही समयका लागि मात्र हो । अर्थतन्त्रका बारेमा अनावश्यक टिप्पणी भइरहेको भन्दै सुदृढ आर्थिक व्यवस्थाका लागि सरकार क्रियाशील भइरहेको बताउनु भयो । अहिले अर्थतन्त्रका नाममा राजनीतिकरण भइरहेको छ । यो सर्वथा गलत हो भन्नु हुँदै उपस्थित नाडा प्रतिनिधिहरूलाई संस्थागत ढङ्गले नै अर्थतन्त्रको वास्तविक अवस्थाबारे प्रकाश पार्न पनि आग्रह गर्नुभयो । उक्त भेटघाटमा अध्यक्ष थापाले हालै नाडाले संकलन गरेको तथ्याङ्क प्रस्तुत गर्दै ३ खर्व ५० अर्व भन्दा बढीको लगानी रहेको, हरेक वर्ष १ खर्व ५० अर्व भन्दा बढी राजश्वमा योगदान पुऱ्याउदै आएको र देशको प्रत्यक्ष रोजगारीमा हाल ९८ हजार भन्दा बढीलाई अबरर दिएको बताउनु भयो । सोही क्रममा अध्यक्ष थापाले प्रतितपत्र खोल्ने सम्बन्धमा बैंक तथा वित्तिय निकायहरूले गरिरहेको अवरोध खुलाउन आग्रह गर्नु भएको थियो । त्यसैगरी उहाँले काठमाण्डौंमा राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय उत्पादनहरूको प्रदर्शनीका लागि उपयुक्त स्थानको अभाव रहेको हुँदा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको सुविधा सम्पन्न प्रदर्शनी स्थलको निर्माणका लागि बजेट विनियोजन गरि दिनु हुन समेत अनुरोध गर्नु भएको थियो ।



उक्त छलफलमा उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले सवारी साधनहरूको आयात बन्द हुँदा देशमा पर्न सक्ने असरहरूबारे माननीय मन्त्रीलाई विस्तृत रूपमा जानकारी गराउनु भएको थियो । त्यसैगरी सो छलफलमा अर्का उपाध्यक्ष सुनिल रिजालले नेपालका सिमानाकाहरूबाट हुने स्पेयर पार्ट्सको चोरी पैठारीलाई नियन्त्रण गर्न विशेष निगरानीको व्यवस्थाको लागि समेत आग्रह गर्नु भएको थियो । सोही छलफलको क्रममा महासचिव सुरेन्द्र उप्रेतीले नेपालमा अटोमोवाइल उद्योग स्थापनाका लागि उपयुक्त बातावरण तयार गरि दिन आग्रह समेत गर्नु भएको थियो । उक्त छलफलमा नाडाका कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय आकाश गोल्छा, अभिक ज्योति, निशान ढकाल र एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नेपाल राष्ट्र बैंक तथा नेपाल बैंकर्स एशोसिएशनसंग भेटघाट तथा छलफल

मिति २०७९ वैशाख ६ गते अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको प्रतिनिधि मण्डलले नेपाल राष्ट्र बैंकका निमित्त गर्भनर डा. निलम दुङ्गानासंग भेटी छलफल गरेको नाडाले जनाएको छ । उक्त छलफलमा अध्यक्ष थापाले बैंक तथा वित्तिय निकायहरूले सवारी साधनहरूको आयातका लागि बन्द गरिएको प्रतिपत्र कति महिना पछि खोलिने हो त्यसबारे जिज्ञासा राख्दै यथासंभव चाडै खोल्ने व्यवस्थाका लागि आवश्यक पहल गरि दिन आग्रह समेत गर्नु भएको थियो ।

त्यसैगरी सो छलफलमा उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले बैंक लगायत वित्तिय निकायहरूले लगानीयोग्य पूजीको अभावको कारण देखाउदै व्याजदरमा उच्च वृद्धि गरेपछि व्यवसायीहरू धरासायी हुने अवस्थामा पुगिरहेकोले बढ्दो व्याजदरमा नियन्त्रणका लागि समेत आग्रह गर्नु भएको थियो । सो छलफलको क्रममा निमित्त गर्भनर डा. दुङ्गानाले यस विषयहरूमा मन्त्रालयसंग छलफल भईरहेकोले अहिले नै केही भन्न सक्ने अवस्थामा नेपाल राष्ट्र बैंक नरहेको तर नाडाबाट प्राप्त सुभावाहरूप्रति नेपाल राष्ट्र बैंक सकारात्मक रहेको बताउनु भएको थियो । नेपाल राष्ट्र बैंकका उच्च अधिकारीहरू समेतको उपस्थिति रहेको सो छलफलमा महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेति, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य तथा राजश्व समितिका सभापति आकाश गोल्छा तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

त्यसैगरी मिति २०७९ वैशाख ५ गते अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको प्रतिनिधि मण्डलले नेपाल बैंकर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष अनिल उपाध्यायसंग पनि भेटगर्दै सवारी साधनहरूको आयातका लागि बैंक तथा वित्तिय निकायहरूले प्रतिपत्र खोल्न बन्द गरीरहेको बारे विस्तृत रूपमा छलफल गरेको थियो । सो भेटघाट तथा छलफलमा नेपाल बैंकर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष उपाध्यायले हरेक महिना ५० देखि ६० करोड डलरसम्म नेपालको विदेशी मुद्रा घट्टै गएको परिपेक्षमा सरकार सतर्क भएको मात्र हो । वैशाख महिना हाम्रो लागि कठीन हुने देखिए पनि तत्पश्चात देशमा सहजता आउने अपेक्षा राख्दै अहिले अर्थतन्त्रको संकट समाधानतर्फ लाग्नु पर्ने धारणा राख्नु भएको थियो । बैंकर्स एशोसिएशनका अन्य पदाधिकारीहरू समेतको उपस्थिति रहेको सो छलफलमा महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेति, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडाको ऐतिहासिक कार्यसमिति बैठक तथा अन्तरक्रिया रारामा

२०७९ जेठ ५, ६ र ७ गते, रारा, मुगुमा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको ऐतिहासिक कार्यसमिति बैठक तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम सम्पन्न भएको छ । एशोसिएशनले शुक्रबार विहान २ हजार ९९० मिटरको उचाईमा रहेको रारामा कार्यसमिति बैठक सम्पन्न गरेको थियो ।



कर्णालीको विकट जिल्लामा रहेको मनोरम रारामा कार्यसमिति बैठकलाई सम्बोधन गर्दै नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष ध्रुव थापाले भन्नुभयो, 'प्रकृतिको मनोरम स्थानमा नाडाले आफ्नो कार्यसमितिको बैठक राखेर आन्तरिक पर्यटन विस्तारमा एक प्रकारको संदेश प्रदान गर्न खोजेको हो । यसमा सबै पक्षको सहयोग महत्वपूर्ण रह्यो ।' अध्यक्ष थापाले कर्णाली साँचै सुन्दर रहेको तर, आवश्यक पूर्वाधार विकास हुन नसक्दा पछाडि परेको देखिन्छ भन्दै भन्नुभयो, 'देशमा पूर्वाधार निर्माणमा राज्यले थप लगानी गर्दै यातायात संजालमा रारालाई छिट्टै जोड्नु पर्ने देखियो ।'

बैठकसँगै कर्णाली प्रदेशको कर्णाली अटोमोवाइल्स एशोसिएशनसँग पनि रारा तालको परिसरमा अन्तर्क्रिया कार्यक्रम आयोजना भएको थियो । सो अन्तर्क्रिया कार्यक्रममा कर्णाली अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका अध्यक्ष भद्र भण्डारीले यातायात पूर्वाधार निर्माण लगायत प्रदेश सरकार र केन्द्र सरकारको पहलमा 'स्पेशल अटो जोन निर्माण', व्यवसायीको क्षमता अभिवृद्धि कार्यक्रम संचालन र अन्तर प्रदेश सम्बन्ध लगायतका विषयमा आफ्नो धारणा राख्नु भएको थियो ।

अन्तर्क्रिया कार्यक्रममा उठेका प्रश्नको जवाफ दिँदै नाडाका अध्यक्ष थापाले बजेट निर्माणको समयमा पनि धेरै विषयमा आफुहरूले सरकारलाई लिखित रूपमा सुभावा दिएको जानकारी गराउनु भयो । कार्यक्रममा नाडाका निवर्तमान अध्यक्ष कृष्णप्रसाद दुलालले नाडा बलियो बनाउन स्थानिय स्तरबाटै आउने समस्या समाधान गर्दै जानु पर्ने धारणा राखेका थिए । नाडाका महासचिव सुरेन्द्र कुमार उप्रेतीले कार्यक्रम संचालन गर्नु भएको थियो ।

उक्त छलफलमा अध्यक्ष थापाले बैंक तथा वित्तिय निकायहरूले सवारी साधनहरूको आयातका लागि बन्द गरिएको प्रतिपत्र कति महिना पछि खोलिने हो त्यसबारे जिज्ञासा राख्दै यथासंभव चाडै खोल्ने व्यवस्थाका लागि आवश्यक पहल गरि दिन आग्रह समेत गर्नु भएको थियो । 'प्रकृतिको मनोरम स्थानमा नाडाले आफ्नो कार्यसमितिको बैठक राखेर आन्तरिक पर्यटन विस्तारमा एक प्रकारको संदेश प्रदान गर्न खोजेको हो । यसमा सबै पक्षको सहयोग महत्वपूर्ण रह्यो ।' अध्यक्ष थापाले कर्णाली साँचै सुन्दर रहेको तर, आवश्यक पूर्वाधार विकास हुन नसक्दा पछाडि परेको देखिन्छ भन्दै भन्नुभयो, 'देशमा पूर्वाधार निर्माणमा राज्यले थप लगानी गर्दै यातायात संजालमा रारालाई छिट्टै जोड्नु पर्ने देखियो ।'



नाडाले आफ्नो सामाजिक उत्तरदायित्व अन्तर्गत कर्णाली प्रदेशमा रहेर पर्यटकको ओसार पसारमा काम गर्ने पदमबहादुर रावललाई आर्थिक सहयोग गरेको थियो। रावलका दुई बच्चाको पढाई लेखाईमा सहयोग पुगोस् भनेर नगद रु १५ हजार रूपैयाँ समेत प्रदान गरिएको थियो। साथै, नाडाका सदस्यहरूले निजको परिवारका सदस्यलाई काठमाडौं वा जनकपुर जहाँ भए पनि रोजगारी दिने प्रतिवद्धता समेत व्यक्त गर्नु भएको थियो। सो छलफलको क्रममा उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले बैंकहरूबाट सवारी साधनको Hire Purchase Loan स्वीकृत भए पश्चात जारी गरिने Delivery Order (DO) बापतको भुक्तानीको समयवाधि २ महिना कायम गरिनु पर्ने भन्दै बैंकहरूबाट सवारी साधनको Hire Purchase Loan प्रवाह गर्ने प्रक्रियामा Loan to Value Ratio को हालको सीमा ५० प्रतिशतबाट बृद्धिगरी ८० प्रतिशत कायम गर्ने व्यवस्थाका लागि समेत आग्रह गर्नु भएको थियो।

यसैगरी नेपालगञ्ज आसपासमा रहेका अटोमोबाइल क्षेत्रका समस्याको विषयमा शनिबार नेपालगञ्जको सिद्धार्थ होटलमा अन्तर्क्रिया कार्यक्रम समेत सम्पन्न भएको थियो। उक्त कार्यक्रममा लुम्बीनी अटोमोबाइलका अध्यक्ष गणेशप्रसाद भट्टराइ समेतको उपस्थिति रहेको थियो।



नाडाले आफ्नो सामाजिक उत्तरदायित्व अन्तर्गत कर्णाली प्रदेशमा रहेर पर्यटकको ओसार पसारमा काम गर्ने पदमबहादुर रावललाई आर्थिक सहयोग गरेको थियो। रावलका दुई बच्चाको पढाई लेखाईमा सहयोग पुगोस् भनेर नगद रु १५ हजार रूपैयाँ समेत प्रदान गरिएको थियो। साथै, नाडाका सदस्यहरूले निजको परिवारका सदस्यलाई काठमाडौं वा जनकपुर जहाँ भए पनि रोजगारी दिने प्रतिवद्धता समेत व्यक्त गर्नु भएको थियो।

निजी प्रयोजनका कार, जीप र भ्यानको आयात प्रतीपत्र (LC) खोल्ने कार्यलाई निरन्तरता दिन नाडाको आग्रह

मिति २०७९ साल जेष्ठ १३ गते नेपालमा अटोमोबाइल क्षेत्रको योगदान र यस व्यवसायमा देखा परेका समस्याहरूलाई केलाउदै NADA ले NADA PERSPECTIVE on Current Scenario- Restriction on Import for Passenger Automobiles सार्वजनिक गरेको थियो।

१ खर्व भन्दा बढीको लगानी रहेको, हरेक वर्ष १ खर्व ५० अर्व भन्दा बढी राजश्वमा योगदान पुऱ्याउदै आएको, देशको प्रत्यक्ष रोजगारीमा प्रत्यक्ष रुपमा १ लाख र अप्रत्यक्ष रुपमा १० लाख नागरिकलाई रोजगारीको अवसर प्रदान गर्दै आयातको तुलनामा भण्डै दोब्बर राजश्व उपलब्ध गराउने अटोमोबाइल क्षेत्रलाई नजर अन्दाजगरी सरकारले निजी प्रयोजनका कार, जीप र भ्यानलाई आउदो आषाढ मसान्तसम्मको लागि त्यसको आयातमा प्रतिवन्ध समेत लगाएको थियो।



नाडाले केही दिन अघि मात्रै निजी प्रयोजनका कार, जीप र भ्यानको आयात खुल्ला गर्नको लागि अर्थ मन्त्रालयमा विधिवत सुझाव समेत पेश गरिसकेको छ। नाडाबाट प्रस्तुत NADA PERSPECTIVE on Current Scenario-Restriction on Import for Passenger Automobiles बाट नेपालको अटोमोबाइलक्षेत्रबारे यथार्थ जानकारी प्राप्त हुने अपेक्षा समेत राखेको छ।

अर्थसचिवसंग भेटघाट तथा छलफल

२०७९ जेठ ४ र १७ गते नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले अर्थ सचिव मधुकुमार मरासीनीसँग भेटगरी विद्युतीय सवारी साधनहरूमा गरिएको महशुल बृद्धि घटाउन अनुरोध गरेको थियो। उक्त भेटघाट तथा छलफलमा केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य यमुना श्रेष्ठ, पारामाउण्ट मोटर्स प्रा.लिका महाप्रबन्ध सचिन अर्याल तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो।

नाडा प्रतिनिधि मण्डलसंग नेपाल राष्ट्र बैंकका गर्भनरसंग छलफल

मिति २०७९ साल जेष्ठ २३ गते अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको प्रतिनिधि मण्डलले नेपाल राष्ट्र बैंकका गर्भनर महाप्रसाद अधिकारीसंग भेटी छलफल गरेको थियो। उक्त छलफलमा अध्यक्ष थापाले सरकारले देशको बर्तमान विदेशी मुद्रा सञ्चितिमा सुधार ल्याउन भन्दै निजी प्रयोजनका कार, जीप र भ्यानलाई आउदो आषाढ मसान्तसम्मको लागि आयातमा प्रतिवन्ध समेत लगाएकोमा सवारी साधनहरूको आयातले विदेशी मुद्रा सञ्चिति र शोधनान्तर स्थितिमा खाशै असर पार्ने नदेखिएकोले आयात प्रतिवन्ध फुकुवाको लागि आग्रह गर्नु भएको थियो। यसै क्रममा अध्यक्ष थापाले नाडा अटो एक्सपो २०२२ यही आउदो भाद्र महिनामा भूकुटी मण्डपमा सम्पन्न गर्ने निर्णय गरेको तर सो प्रतिवन्धले तोकिएको समयमा प्रदर्शनी समेत सम्पन्न गर्न नसकिने अवस्था उत्पन्न भएकोले त्यसको सहजताको लागि अनुरोध गर्नु भएको थियो।



त्यसैगरी सो छलफलको क्रममा उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले बैंकहरूबाट सवारी साधनको Hire Purchase Loan स्वीकृत भए पश्चात जारी गरिने Delivery Order (DO) बापतको भुक्तानीको समयवाधि २ महिना कायम गरिनु पर्ने भन्दै बैंकहरूबाट सवारी साधनको Hire Purchase Loan प्रवाह गर्ने प्रक्रियामा Loan to Value Ratio को हालको सीमा ५० प्रतिशतबाट बृद्धिगरी ८० प्रतिशत कायम गर्ने व्यवस्थाका लागि समेत आग्रह गर्नु भएको थियो। यसैक्रममा उहाँले केही महिना अघि नेपाल राष्ट्र बैंड ले जारी गरेको निर्देशिकामा सवारी साधनहरू आयातका लागि LC खोल्दा न्यूनतम मार्जिनको सीमा १० प्रतिशतबाट बृद्धि गरेर ५० प्रतिशत पुऱ्याएको सन्दर्भमा यस्तो व्यवस्थाले सवारी साधनहरूको सहज आपूर्ति व्यवस्थामा समस्या हुनुका साथै त्यसले सवारी



साधनहरूको मूल्य समेत बढनगई उपभोक्ताहरूलाई समेत असर पर्ने भएकोले पूर्व व्यवस्था अनुसारको न्यूनतम मार्जिनको सीमा १० प्रतिशत नै कायम गर्ने व्यवस्थाका लागि अनुरोध गर्दै बैंक तथा वित्तीय निकायहरूले Security Deposit को व्यवस्थालाई कायमै राखेको सन्दर्भमा हाल यसको आवश्यकता नदेखिएकोले यसलाई हटाउने व्यवस्थाका लागि समेत आग्रह गर्नु भएको थियो ।

सो छलफलको अन्त्यमा गर्भनर अधिकारीले नाडाबाट प्राप्त सुभावाहरूलाई मनन गरिरहेको र त्यसलाई आउदो मोट्रीक नीतिमार्फत यथासक्य सम्बोधन गरिने बताउनु हुँदै नेपाल राष्ट्र बैंकले सबै कुरा हेरेर विश्लेषण गरिरहेको छ भन्नु भयो । सोही क्रममा उहाँले ८/९ महिनामा नै २.५ अर्ब डलर सञ्चिती घट्दै गएको छ त्यसको परिपूर्ति कसरी गर्ने त्यसलाई व्यवसायीहरूले बुझीदिन अनुरोध गर्दै अटोमोवाइल व्यवसाय बन्द हुँदा हामी खुशि हुन सक्दैनौ, भन्नु भयो । डेपुटि गर्भनरहरू र कार्यकारी निर्देशक समेतको उपस्थिति रहेको सो छलफलमा कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

निजी सवारी साधनहरूको आयातमा लगाइएको प्रतिबन्ध अविलम्ब खुलाउन नाडाको माग

मिति २०७९ साल असार ६ गते अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले माननीय उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्री दिलेन्द्रप्रसाद बडूसंग भेटगरी सरकारले कार जीप र भ्यान जस्ता निजी प्रयोजनका सवारी साधनहरूको आयातमा लगाइएको प्रतिबन्ध खुला गर्न माँग गरेको थियो ।



उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष थापाले सरकारले देशको बर्तमान विदेशी मुद्रा सञ्चितीमा सुधार ल्याउन भन्दै निजी प्रयोजनका कार, जीप र भ्यानलाई आउदो आषाढ मसान्तसम्मको लागि यस उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयले एक सूचना प्रकाशितगरी आयातमा लगाइएको प्रतिबन्ध तत्काल खारेजगरी अटोमोवाइल व्यवसायीहरूलाई आफ्नो व्यवसाय गर्ने वातावरण सिर्जना गर्न अनुरोध गर्नु भएको छ । बैंक तथा वित्तीय निकायहरूमा फाइनान्सको असहजता, एल.सि मार्जिनमा गरिएका वृद्धि, जोखिम भार व्यवस्थापनमा दोब्बरले गरिएका वृद्धि जस्ता विषयहरूले विगत ८ महिना देखि अटोमोवाइल व्यवसायमा ८० प्रतिशत भन्दा बढीले ह्रास आएको कुरा अध्यक्ष थापाले अवगत गराउनु भएको थियो ।

सोही भेटघाटको क्रममा अध्यक्ष थापाले देशलाई भन्सार विन्दुमा उठने परल मूल्य भन्दा दोब्बर राजश्व बुझाउँदै देशको

कूल कर राजश्वमा भण्डै २५ प्रतिशत योगदान पुऱ्याएको नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रमा खर्चोको लगानी तथा लाखौंलाई रोजगारी प्रदान गरेका व्यवसायीहरू अहिले धरासायी हुने अवस्थामा पुगेका छन् यसलाई तत्काल सम्बोधनगरी हाल लागि आएको आयात प्रतिबन्ध खुलाउन अध्यक्ष थापाले अनुरोध गर्नु भएको थियो ।

यसै छलफलका क्रममा अध्यक्ष थापाले अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रमा समेत प्रतिष्ठा आर्जन गर्दै आएको तथा देशकै सबैभन्दा ठूलो र भव्य रूपमा सम्पन्न हुँदै आएको नाडा अटो एक्सपो २०२२ यही २०७९ सालको भाद्र ७ गतेदेखि १२ गतेसम्म काठमाण्डौको भृकुटी मण्डपमा सम्पन्न गर्ने निर्णय भईसकेको र यस किसिमको प्रदर्शनीले राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा समेत सहयोग पुऱ्याउने भएकोले त्यसको सहजताको लागि समेत निजी प्रयोजनका सवारी साधनहरूको आयातमा लागेको प्रतिबन्ध खुल्न जरुरी रहेको बताउनु भएको थियो । सो भेटघाटको क्रममा मन्त्री दिलेन्द्रप्रसाद बडूले कार जीप र भ्यान जस्ता निजी सवारी साधनहरूको आयातमा लागेको प्रतिबन्ध यो आषाढ मसान्तसम्मको लागि मात्र भएकोले धैर्य गर्न अनुरोध गर्दै आउदो श्रावण १ गते देखि सो प्रतिबन्ध फुकुवा हुने आश्वासन दिनु भएको थियो । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेति, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य आकाश गोल्छा तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

सवारी साधनहरूको आयातमा लागेको प्रतिबन्ध हटाउन प्रधानमन्त्री सकारात्मक

मिति २०७९ आषाढ २२ गते, नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले सम्माननीय प्रधानमन्त्री शेरबहादुर देउवासंग भेट गरेको थियो । उक्त भेटघाटमा प्रधानमन्त्री देउवाले नाडाको उक्त प्रतिनिधि मण्डललाई निजी प्रयोजनका सवारी साधनहरूको आयातमा लागेको प्रतिबन्ध हटाउन सकारात्मक रहेको बताउनु हुँदै सवारी साधन पैठारीकर्ताहरूले अब नेपालमै विद्युतीय सवारी साधनहरूको एसेम्बलिंग प्लाण्ट स्थापनागरी बढ्दो व्यापार घाटा कम गर्न सुभावा समेत दिनु भएको थियो ।

उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष थापाले नेपालमा पैठारी हुने हजारौ बस्तुहरू मध्ये कार, जीप र भ्यान जस्ता सवारी साधनहरू मात्र यस्तो बस्तु हुन् जसले आयातको तुलनामा भण्डै दोब्बर भन्दा बढी राजश्व योगदान पुऱ्याउने गर्दछ । यस तथ्यले नेपालको बढ्दो व्यापार घाटा र शोधनान्तर घाटामा यसको अंश अत्यन्त सानो भए पनि योगदान भने धेरै उच्च रहेको समेत स्पष्ट हुन्छ भन्दै यसै यथार्थताहरूलाई मनन गर्दै कार, जीप र भ्यान जस्ता निजी प्रयोजनका सवारी साधनहरूको आयातमा लागेको प्रतिबन्ध फुकाउनका लागि आवश्यक पहल गरि दिन आग्रह गर्नु भएको थियो ।

यसै क्रममा अध्यक्ष थापाले नाडा अटो एक्सपो २०२२ यही २०७९ सालको भाद्र ७ गते देखि १२ गतेसम्म काठमाण्डौको भृकुटी मण्डपमा सम्पन्न गर्ने निर्णय गरिएकोमा सो आयोजनाका लागि समेत नयाँ सवारी साधनहरूको आयात सुचारु हुनु आवश्यक भएकोले पनि सो प्रतिबन्ध खुल्ला गरि दिन आग्रह गर्नु भएको थियो । सो भेटघाट तथा छलफलमा उपाध्यक्ष सुनिल रिजाल, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल तथा केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यहरू आकाश गोल्छा तथा कपिल शिवाकोटी समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

सो छलफलको अन्त्यमा गर्भनर अधिकारीले नाडाबाट प्राप्त सुभावाहरूलाई मनन गरिरहेको र त्यसलाई आउदो मोट्रीक नीतिमार्फत यथासक्य सम्बोधन गरिने बताउनु हुँदै नेपाल राष्ट्र बैंकले सबै कुरा हेरेर विश्लेषण गरिरहेको छ भन्नु भयो ।

अध्यक्ष थापाले अन्तर्राष्ट्रिय क्षेत्रमा समेत प्रतिष्ठा आर्जन गर्दै आएको तथा देशकै सबैभन्दा ठूलो र भव्य रूपमा सम्पन्न हुँदै आएको नाडा अटो एक्सपो २०२२ यही २०७९ सालको भाद्र ७ गतेदेखि १२ गतेसम्म काठमाण्डौको भृकुटी मण्डपमा सम्पन्न गर्ने निर्णय भईसकेको र यस किसिमको प्रदर्शनीले राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा समेत सहयोग पुऱ्याउने भएकोले त्यसको सहजताको लागि समेत निजी प्रयोजनका सवारी साधनहरूको आयातमा लागेको प्रतिबन्ध खुल्न जरुरी रहेको बताउनु भएको थियो ।



अध्यक्ष थापाले यस बारेमा आवश्यक सुभाबहरू मन्त्रालयमा लिखित रूपमा दिईसकेको जानकारी दिनु हुँदै Euro-6/BS-6 को कार्यान्वयनको सम्बन्धमा सवारी साधन पैठारीकर्ताहरूलाई मिति नै तोकेर दुई वर्षको समयावधि दिन आग्रह गर्नु भयो साथै Euro-6/BS-6 सवारी साधनहरू आयात गर्दा अहिलेको सवारी साधनहरूमा ४० देखि ५५ प्रतिशतसम्म मूल्य बृद्धि हुने हुँदा यसलाई चरणबद्ध रूपमा लागु गर्ने व्यवस्थाका लागि समेत अनुरोध गर्नु भएको थियो ।

वातावरण मन्त्रीसंग नाडाको छलफल

मिति २०७९ साल श्रावण १० गते अध्यक्ष धुव थापाको नेतृत्वमा गएको नाडा प्रतिनिधि मण्डलले माननीय बन तथा वातावरण मन्त्री प्रदिप यादवसंग भेटी Euro-4/BS-4 तथा Euro-6/BS-6 को कार्यान्वयनको सम्बन्धमा छलफल गरेको छ । उक्त



छलफलमा अध्यक्ष थापाले यस बारेमा आवश्यक सुभाबहरू मन्त्रालयमा लिखित रूपमा दिईसकेको जानकारी दिनु हुँदै Euro-6/BS-6 को कार्यान्वयनको सम्बन्धमा सवारी साधन पैठारीकर्ताहरूलाई मिति नै तोकेर दुई वर्षको समयावधि दिन आग्रह गर्नु भयो साथै Euro-6/BS-6 सवारी साधनहरू आयात गर्दा अहिलेको सवारी साधनहरूमा ४० देखि ५५ प्रतिशतसम्म मूल्य बृद्धि हुने हुँदा यसलाई चरणबद्ध रूपमा लागु गर्ने व्यवस्थाका लागि समेत अनुरोध गर्नु भएको थियो । सो भेटघाट तथा छलफलमा उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, सचिव विक्रम सिंहानिया, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य निशान ढकाल र एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।



त्यसैगरी उक्त विषयका सम्बन्धमा मिति २०७९ साल आषाढ १७ गते उपाध्यक्ष श्री राजनबाबु श्रेष्ठको नेतृत्वमा गएको नाडा प्रतिनिधि मण्डलले तत्कालिन माननीय बन तथा वातावरण मन्त्री श्री राम सहायप्रसाद यादवसंग पनि भेटी Euro-4/BS-4 तथा Euro-6/BS-6 को कार्यान्वयनको सम्बन्धमा छलफल गरेको थियो । उक्त छलफलमा उपाध्यक्ष श्रेष्ठले यस बारेमा आवश्यक सुभाबहरू मन्त्रालयमा लिखित रूपमा दिईसकेको जानकारी दिनु हुँदै Euro-6/BS-6 को कार्यान्वयनको सम्बन्धमा सवारी साधन पैठारीकर्ताहरूलाई मिति नै तोकेर दुई वर्षको समयावधि दिन आग्रह गर्नु भएको थियो साथै Euro-6/BS-6 सवारी साधनहरू आयात गर्दा अहिलेको सवारी साधनहरूमा ४० देखि ५५ प्रतिशतसम्म मूल्य बृद्धि हुने हुँदा यसलाई चरणबद्ध रूपमा लागु गर्ने व्यवस्थाका

लागि समेत अनुरोध गर्नु भएको थियो ।

यसै छलफलको क्रममा केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य तथा वातावरण समितिका सभापति श्री कपिल शिवाकोटीज्यूले सुरक्षा र गुणस्तरीय मापदण्डका उपायहरू अपनाएर मात्र कम्बशन इन्जिन भएका सवारी साधनहरूलाई विद्युतीय सवारी साधनमा परिणत गरिनु पर्ने सुभाब दिनु भयो । सोही छलफलमा आमन्त्रित केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य निशान ढकालले एकै चोटी Euro-6/BS-6 मा जादा आइपर्ने समस्याहरू बारे बताउनु भएको थियो

सो छलफलमा माननीय मन्त्री यादवले नाडाको यस सुभाब प्रती सकारात्मक रहेको धारणा व्यक्त गर्नु भएको थियो । सो भेटघाट तथा छलफलमा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

अर्थ मन्त्रालयमा नाडा प्रतिनिधिसंग छलफल

मिति २०७९ श्रावण १६ गते महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतिको नेतृत्वमा गएको नाडा प्रतिनिधि मण्डलले अर्थ मन्त्रालय, राजश्व व्यवस्थापन महाशाखाका प्रमुख भूपाल बरालसंग भेटी छलफल गरेको थियो । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा महासचिव उप्रेतिको



सरकारले हालै राजपत्र मार्फत सम्बत २०७९ वैशाख १३ गते भन्दा अगाडी बैकिङ्ग माध्यमबाट पैठारीको प्रक्रिया सम्पन्न भईसकेको हकमा यो व्यवस्था लागु हुने छैन र सम्बत २०७९ श्रावण १ गते भन्दा अगाडी बैकिङ्ग माध्यमबाट पैठारीको प्रक्रिया सम्पन्न भई सकेको १५० सि.सि देखि २५० सि.सिसम्मका मोटरसाइकलको हकमा यो व्यवस्था लागु हुने छैन भनि सूचना प्रकाशित गरेको तर यो व्यवस्था चारपाग्रे सवारी साधनहरूको सन्दर्भमा छुटेको देखिएकोले चारपाग्रे सवारी साधनहरूलाई पनि यसै अनुरूपको व्यवस्थाका लागि अनुरोध गर्दै यस्तो व्यवस्था लागु हुनु भन्दा अगाडी नै एल.सि खोलि नेपालको भन्सार नाकाहरूमा आईसकेको सवारी साधनहरूको हकमा पनि यस्तो व्यवस्था लागु गर्दा भन्सार जाँचपास हुन नसक्ने अवस्था उत्पन्न भई सरकारले प्राप्त गर्ने राजश्व पनि गुमाउने भएकोले यस्तो व्यवस्था लागु हुनु भन्दा अगाडी नै एल.सि खोलि नेपालको भन्सार नाकाहरूमा आईसकेको सवारी साधनहरूको भन्सार जाँचपास हुने व्यवस्थाका लागि आवश्यक पहल गरि दिन अनुरोध गर्नु भएको थियो । उक्त छलफलको क्रममा राजश्व व्यवस्थापन महाशाखाका प्रमुख बरालले यस विषयमा मन्त्रालय सकारात्मक रहेको बताउनु हुँदै यसका लागि आवश्यक पहल गरिने आश्वासन समेत दिनु भएको थियो । सो भेटघाट तथा छलफलमा केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य वरदान बस्नेत समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

यसै सिलसिलामा मिति २०७९ श्रावण १३ गते महासचिव उप्रेतिको नेतृत्वमा गएको नाडा प्रतिनिधि मण्डलले वाणिज्य तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागका महानिर्देशक लिलाप्रसाद शर्मासंग



पनि यसै विषयमा छलफल गरी एउटा पत्र समेत बुझाएको थियो । सो छलफलको क्रममा महानिर्देशक शर्माले यस विषयमा माननीय उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्री दिलेन्द्रप्रसाद बडुसंग छलफल हुन लागेको र सो छलफल पछि मात्र केही बताउन सकिने अवस्था रहेको जानकारी दिनु भएको थियो । सो छलफलमा केन्द्रीय कार्य समितिका सदस्य आकाश गोल्छा तथा एशोसिएशन सचिव सुरेन्द्र प्रधान समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

वाणिज्य मन्त्री र सचिवसंग भन्सार जाँचपास रोकिएको सम्बन्धमा छलफल

२०७९ श्रावण १९ गते, नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्री दिलेन्द्रप्रसाद बडुसंग मन्त्रालयमै भेटगरी सरकारले हालै राजपत्र मार्फत सम्बत २०७९ बैशाख १३ गते भन्दा अगाडी नै एल.सि खोलि नेपालको भन्सार नाकाहरूमा आईसकेको सवारी साधनहरूको समेत भन्सार जाँचपास रोकिएको सन्दर्भमा त्यसलाई तत्कालै खुलाउने व्यवस्थाका लागि आग्रह गर्नु भएको थियो । सो छलफलमा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ तथा नाडाका महानिर्देशक रामराज प्रताप भण्डारी समेतको उपस्थिति रहेको थियो । यसैगरी मिति २०७९ श्रावण २२ गते नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयका वाणिज्य सचिव डा. गणेशप्रसाद पाण्डेसंग पनि सोहि विषयमा समस्या समाधानका लागि आग्रह गरेको थियो । सो छलफलमा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ तथा नाडाका नव नियुक्त महानिर्देशक रामराज प्रताप भण्डारी समेतको उपस्थिति रहेको थियो । हाल सो मन्त्रालयबाट यो विषयको समाधान भईसकेको सन्दर्भमा नाडा उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयलाई हार्दिक धन्यवाद व्यक्त गर्दछ ।

वातावरण विभागमा नयाँ नेपाल सवारी प्रदुषण मापदण्डका विषयमा छलफल

मिति २०७९ श्रावण २१ गते नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाले वातावरण विभागका महानिर्देशक नमराज घिमिरेसंग भेटी सो विभागले ल्याउन लागेको नेपाल सवारी प्रदुषण मापदण्डका विषयमा बृहत छलफल गरेको थियो । उक्त छलफलको क्रममा अध्यक्ष थापाले सरकारले हाल BS-4 नै लागु गर्नु पर्ने तथा BS-6 लागु गर्दा त्यसको कार्यान्वयनको लागि व्यवसायीहरूलाई दुई वर्षको समय उपलब्ध गराउन आग्रह गर्नु भएको थियो । सो विभागले नयाँ नेपाल सवारी प्रदुषण मापदण्डका विषयमा आवश्यक अध्ययन गर्न महानिर्देशक घिमिरे कै नेतृत्वमा ३ सदस्यीय कार्यदल समेत गठन गरेको थियो । उक्त छलफलमा नाडाका उपाध्यक्ष तथा सार्वजनिक सवारी साधन समितिका सभापति राजनबाबु श्रेष्ठ समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडा इभि एक्सपो आयोजना सम्पन्न गर्ने बारे प्राधिकरणसंग छलफल

२०७९ श्रावण २२ गते नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको नेतृत्वमा गएको एक प्रतिनिधि मण्डलले नेपाल विद्युत प्राधिकरणका कार्यकारी निर्देशक कुलमान घिसिङसंग भेटगरी काठमाण्डौमा पहिलो पटक

नाडा इभि एक्सपो आयोजनाको लागि सहकार्य गर्ने लगायत नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनहरूको उपयोग र चार्जिङ्ग स्टेशनहरूको स्थापना बारे छलफल गरेको थियो । सो छलफलमा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ तथा महानिर्देशक रामराज प्रताप भण्डारी समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

यातायात व्यवस्था विभागमा छलफल

मिति २०७९ साल भाद्र १ गते नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाले यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक सुरेश रावतसंग भेटी विभिन्न विषयमा छलफल गरेको थियो । सो छलफलमा अध्यक्ष थापाले BS-6 को सम्बन्धमा नाडाको धारणा लगायत सवारी साधनहरूमा इम्बोष्ड नम्बर प्लेट लगाउने र लाईसेन्स वितरण प्रणालीका सम्बन्धमा छलफल गर्नु भएको थियो । उक्त छलफलमा महानिर्देशक रावतले सम्बन्धित विषयहरूमा नाडासंग सहकार्य गरेर अघि बढ्ने बताउनु भएको थियो । उक्त छलफलमा नाडाका महानिर्देशक रामराज प्रताप भण्डारी समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

वाणिज्य विभागमा अटोमोवाइल व्यवसायको मार्जिनका सम्बन्धमा छलफल

नाडाका विभिन्न समस्याहरूलाई लिएर विभिन्न विभागका महानिर्देशकहरूसंगको भेटघाटलाई निरन्तरता दिने क्रममा अध्यक्ष थापाले यही २०७९ भाद्र २ गते वाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता संरक्षण विभागका महानिर्देशक लिलाप्रसाद शर्मासंग उहाकै कार्यक्षमा भेटी सवारी साधनहरूको व्यवसायमा हुने मार्जिनबारे प्रष्ट पाउँ विद्युतीय सवारी साधनहरू आयात गर्दा हरेक पटक COP लिनु पर्ने व्यवस्थाले व्यवसायीहरूलाई कठीनाई उत्पन्न भईरहेकोले अन्य सवारी साधनहरूको सन्दर्भमा लागु भएको व्यवस्था नै विद्युतीय सवारी साधनहरूमा पनि लागु गर्ने व्यवस्थाका लागि आग्रह गर्नु भएको थियो । सो छलफलमा महानिर्देशक शर्माले त्यस COP को विषयलाई छिट्टै समाधान गरिने आश्वासन दिदै विभागले सदैव व्यवसायीहरूको सम्बर्दनको लागि काम गरिरहेको बताउनु भएको थियो । सो भेटघाटमा नाडाका महानिर्देशक रामराज प्रताप भण्डारी समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नेपाल राष्ट्र बैङ्क र आन्तरिक राजश्व विभागसंग छलफल

यही २०७९ भाद्र ५ गते सवारी साधन समितिका सभापति निराकार श्रेष्ठ तथा राजश्व समितिका सभापति आकाश गोल्छाले नेपाल राष्ट्र बैङ्कका कार्यकारी निर्देशक रामु पौडेलसंग भेटी सरकारले कार जीप र भ्यानको आयातमा लगाएको प्रतिवन्धका कारण व्यवसायमा परेको प्रभाव बारे छलफल गरेको थियो । सो भेटमा नाडा केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य समेत रहनु भएका श्रेष्ठले सो सवारी साधनहरूको आयातले कूल विदेशी संचितमा १ प्रतिशत मात्र प्रभाव पार्ने तर त्यसले देशको राजश्वमा ८ प्रतिशत भन्दा बढी योगदान दिने जानकारी दिदै त्यसलाई प्रमाणित गर्ने विभिन्न विवरणात्मक तथ्यहरू समेत प्रस्तुत गर्नु भएको थियो । सो छलफलको क्रममा कार्यकारी निर्देशक पौडेलले नाडाबाट प्रस्तुत तथ्यगत विवरणको प्रशंसा गर्दै भविष्यमा पनि यसबारे थप छलफल गर्दै जाने बताउनु भएको थियो । सोही छलफल कै क्रममा उहाँले नेपाल राष्ट्र बैङ्कले नाडालाई गर्न सक्ने विषयहरूमा सहयोग गर्न

सरकारले हालै राजपत्र मार्फत सम्बत २०७९ बैशाख १३ गते भन्दा अगाडी नै एल.सि खोलि नेपालको भन्सार नाकाहरूमा आईसकेको सवारी साधनहरूको समेत भन्सार जाँचपास रोकिएको सन्दर्भमा त्यसलाई तत्कालै खुलाउने व्यवस्थाका लागि आग्रह गर्नु भएको थियो । सवारी साधनहरूको व्यवसायमा हुने मार्जिनबारे प्रष्ट पाउँ विद्युतीय सवारी साधनहरू आयात गर्दा हरेक पटक COP लिनु पर्ने व्यवस्थाले व्यवसायीहरूलाई कठीनाई उत्पन्न भईरहेकोले अन्य सवारी साधनहरूको सन्दर्भमा लागु भएको व्यवस्था नै विद्युतीय सवारी सवारी साधनहरूमा पनि लागु गर्ने व्यवस्थाका लागि आग्रह गर्नु भएको थियो ।



सवारी साधनहरूको आयातले कूल विदेशी संचितिमा १ प्रतिशत मात्र प्रभाव पार्ने तर त्यसले देशको राजश्वमा ८ प्रतिशत भन्दा बढी योगदान दिने जानकारी दिदै त्यसलाई प्रमाणित गर्ने विभिन्न विवरणात्मक तथ्यहरू समेत प्रस्तुत गर्नु भएको थियो । देशको कूल भन्सार राजश्वमा लगभग २० प्रतिशत योगदान (९० अर्ब रुपिया) सम्पूर्ण अटोमोवाइल साधनहरूबाट हुने गर्दछ । त्यस्तै निजी प्रयोजनका कार जिप भ्यानको आयात मात्रैले पनि देशको कूल भन्सार राजश्वमा लगभग ९ प्रतिशत (४० अर्ब रुपिया) योगदान पुऱ्याएको छ । निजी सवारी साधनहरूको आयातमा गत वर्ष अर्थात आर्थिक वर्ष २०७८/७९ मा कार जीप र भ्यान जस्ता निजी प्रयोजनका (हाल सरकारले प्रतिवन्ध लगाएका) सवारी साधनहरूको आयातमा कूल आयातको १ प्रतिशत भन्दा कम रहेको जानकारी समेत दिनु भएको थियो ।

तयार रहेको समेत बताउनु भएको थियो । नेपाल राष्ट्र बैंकका अन्य उच्च अधिकारीहरू समेतको उपस्थिति रहेको सो छलफलमा नाडाका महानिर्देशक रामराज प्रताप भण्डारी समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

त्यसैगरी यहि २०७९ भाद्र ६ गते सवारी साधन समितिका सभापति निराकार श्रेष्ठ तथा राजश्व समितिका सभापति आकाश गोल्छाले आन्तरिक राजश्व विभागका महानिर्देशक रितेषकुमार शाक्यसंग भेटी सोही विषयमा छलफल गरेको थियो । सो भेटमा पनि सवारी साधनहरूको आयातले कूल विदेशी संचितिमा १ प्रतिशत मात्र प्रभाव पार्ने तर त्यसले देशको राजश्वमा ८ प्रतिशत भन्दा बढी योगदान दिने जानकारी दिदै त्यसलाई प्रमाणित गर्ने विभिन्न विवरणात्मक तथ्यहरू समेत प्रस्तुत गर्नु भएको थियो ।

प्रधानमन्त्रीसंग नाडा प्रतिनिधि मण्डलको भेट

मिति २०७९ भाद्र ९ गते, नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाले नेतृत्वमा गएको प्रतिनिधी मण्डलले सम्माननीय प्रधानमन्त्री शेरबहादुर देउवासंग भेटी विभिन्न विषयहरूमा छलफल गरेको थियो । उक्त भेटघाट तथा छलफलमा अध्यक्ष थापाले अटोमोवाइलक्षेत्रको बृहत योगदान हुँदा हुदै पनि विदेशी मुद्रा सञ्चिति



घटेको एकमात्र कारण देखाउदै सरकारले २०७९ वैशाख १४ देखि भाद्र १४ गते सम्मका लागि निजी सवारी साधनहरूको आयातमा प्रतिवन्ध लगाएको छ, भन्नु हुदै निजी सवारी साधनहरूको आयात रोक्नु पर्ने कुनै तथ्यगत कारण नरहेको धारणा राख्नु भएको थियो । सो छलफलमा अध्यक्ष थापाले कार, जीप र भ्यान जस्ता निजी

प्रयोजनका सवारी साधनहरूको आयातमा लागेको प्रतिवन्ध फुकाउनका लागि आवश्यक पहल गरि दिन आग्रह समेत गर्नु भएको थियो ।

त्यसैगरी सो भेटघाटको क्रममा नाडाका उपाध्यक्ष तथा सार्वजनिक सवारी साधन समितिका सभापति राजनबाबु श्रेष्ठले हाललाई नेपाल सवारी प्रदुषण मापदण्ड युरो-६/विएस-६ लागु गर्दा व्यवसायी, जनता तथा समग्र देशलाई आर्थिक ब्ययभार पर्न जाने भएकोले तत्काल सुरुवाती चरणमा युरो-४/विएस-४ लागु गरी त्यसको दुई वर्ष पछि मात्र युरो-६/विएस-६ सवारी प्रदुषण मापदण्ड लागु गर्ने व्यवस्थाका लागि अनुरोध गर्नु भएको थियो ।

यसै छलफलको क्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेतिले यही २०७९ साल अशोज ६ गते देखि ९ गतेसम्म भृकुटी मण्डप, प्रदर्शनी मार्ग, काठमाडौंमा आयोजना हुने ऐतिहासिक NADA EV Expo 2022 को उद्घाटन र सम्बोधनका लागि समेत आग्रह गर्नु भएको थियो । उक्त छलफलमा नाडाका कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय निराकार श्रेष्ठ तथा आकाश गोल्छा समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

सोहि दिन नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाले नेतृत्वमा गएको प्रतिनिधी मण्डलले माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्मासंग उहाँकै कार्यक्षमा भेटी सरकारले २०७९ वैशाख १४ देखि भाद्र १४ गते सम्मका लागि निजी सवारी साधनहरूको आयातमा प्रतिवन्ध लगाएको सन्दर्भमा सो प्रतिवन्ध फुकाउनका लागि आवश्यक पहल गरि दिन आग्रह गर्दै तत्सम्बन्धी विषयमा आवश्यक तथ्यहरू समेत प्रस्तुत गर्नु भएको थियो । सो छलफलमा उहाँले देशको कूल भन्सार राजश्वमा लगभग २० प्रतिशत योगदान (९० अर्ब रुपिया) सम्पूर्ण अटोमोवाइल साधनहरूबाट हुने गर्दछ । त्यस्तै निजी प्रयोजनका कार जिप भ्यानको आयात मात्रैले पनि देशको कूल भन्सार राजश्वमा लगभग ९ प्रतिशत (४० अर्ब रुपिया) योगदान पुऱ्याएको छ । निजी सवारी साधनहरूको आयातमा गत वर्ष अर्थात आर्थिक वर्ष २०७८/७९ मा कार जीप र भ्यान जस्ता निजी प्रयोजनका (हाल सरकारले प्रतिवन्ध लगाएका) सवारी साधनहरूको आयातमा कूल आयातको १ प्रतिशत भन्दा कम रहेको जानकारी समेत दिनु भएको थियो । सो छलफलमा उपस्थित हुनु भएका नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष तथा नाडाका पूर्व अध्यक्ष शेखर गोल्छाले निजी प्रयोजनका सवारी साधनहरूको आयातमा लागेको प्रतिवन्ध यथा समय मै खुलाउने व्यवस्थाका लागि आग्रह गर्नु भएको थियो । सो छलफलमा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेति, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य तथा सवारी साधन समितिका सभापति निराकार श्रेष्ठ, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य तथा राजश्व समितिका सभापति आकाश गोल्छा, केन्द्रीय कार्य समितिका सदस्य तथा वातावरण समितिका सभापति कपिल शिवाकोटी तथा नाडाका महानिर्देशक रामराज प्रताप भण्डारी समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।



विभिन्न कार्यक्रमहरूमा नाडाको प्रतिनिधित्व

७० औं विश्व भन्सार दिवसमा अध्यक्ष थापाको सहभागिता

माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्माको प्रमुख आतिथ्यतामा भन्सार विभागले मिति २०७८ माघ १२ गते आयोजना गरेको ७० औं विश्व भन्सार दिवसमा नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापा सहभागी हुनु भएको थियो ।

नाडाबाट हेटौडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनको निर्माणाधिन भवनका लागि सहयोग

हेटौडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनको निर्माणाधिन भवनका लागि नाडाकोतर्फबाट रु ५ लाख प्रदान गरिएको छ । जसका लागि नाडाका पदाधिकारी तथा सदस्यज्यूहरूले पनि आफ्नो स्वेच्छाले सहयोग गर्ने निणर्ण गरेको नाडाले जनाएको छ ।



नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको २०७८ चैत्र २८ र २९ गते काठमाण्डौमा ५६ औं वार्षिक साधारण सभा सम्पन्न भएको थियो । सो साधारण सभामा नाडाकोतर्फबाट अध्यक्ष ध्रुव थापा तथा महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेति उपस्थित हुनु भएको थियो ।

नाडा भन्सार व्यवस्थापन गोष्ठीमा

२०७८ फागुन २९ गते भन्सार विभागले आयोजना गरेको दोश्रो पटकको भन्सार व्यवस्थापन गोष्ठीमा नाडाकोतर्फबाट उपाध्यक्ष सुनिल रिजाल तथा कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल सहभागी हुनु भएको थियो ।

UK Aid Nepal का प्रतिनिधिहरूसंग नाडामा छलफल

यही २०७८ फागुन २० गते UK Aid Nepal का प्रतिनिधिहरूसंग नाडा सचिवालयमा छलफल भएको नाडाले जनाएको छ । नेपालका अटोमोवाइल वर्कशपहरूमा कार्यरत विशेषगरी महिलाको Skill Develoment लगायतका विषयहरूमा Empowerment का लागि कार्य गर्दै आईरहेको UK Aid Nepal संग कसरी सहकार्य गरी अघि बढ्ने भन्ने विषयमा छलफल भएको नाडाले जनाएको छ ।



शिक्षा, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयमा नाडा

शिक्षा, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयले मिति २०७९ वैशाख ९ गते सो मन्त्रालयमा आयोजना गरेको मिट दि साइन्टिफ्ट कार्यक्रममा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ सहभागी हुनु भएको थियो ।

पूर्व बजेट सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाको सहभागिता

नेपाल राजश्व परामर्श समितिका अध्यक्ष महेश दाहालको प्रमुख आतिथ्यतामा २०७९ वैशाख १३ गते नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको सचिवालयमा आर्थिक वर्ष २०७९/८० को पूर्व बजेट छलफल कार्यक्रममा नाडाका राजश्व समितिका सभापति आकाश गोल्छा सहभागी हुनु भएको थियो । त्यसैगरी माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्माको प्रमुख आतिथ्यतामा २०७८ वैशाख १९ गते होटेल याक एण्ड एतिमा सम्पन्न पूर्व बजेट सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष ध्रुवहादुर थापा सहभागी हुनु भएको थियो ।

चोभार सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालयमा नाडा

२०७९ वैशाख २६ गते, चोभार सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालयले आफ्नो कार्यालयलाई नियमित र व्यवस्थित रूपमा सञ्चालनमा ल्याउने विषयमा बोलाइएको छलफल तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य तथा राजश्व समितिका सभापति आकाश गोल्छा सहभागी हुनु भएको थियो ।

वातावरण विभागमा नाडाको प्रतिनिधित्व

बन तथा वातावरण मन्त्रालय, वातावरण विभागले विद्युतीय सवारी साधनले अन्य सवारी साधनलाई विस्थापन गर्ने रणनीतिक तर्जुमा गर्नका लागि सो विभागका उपमहानिर्देशकको संयोजकत्वमा गठन गरिएको समितिमा नाडाकोतर्फबाट प्रतिनिधि मनोनयन गरी पठाउन अनुरोध गरेकोमा सो समितिमा नाडाकोतर्फबाट प्रतिनिधित्व गर्नेगरी उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय निराकार श्रेष्ठ तथा आकाश गोल्छा सहितको ३ सदस्यीय समिति समेत गठन गरिएको नाडाले जनाएको छ ।

विभिन्न कार्यक्रममा नाडाको सहभागिता

१७ अप्रिल २०२२ मा एशियाली विकास बैंकले आफ्ना उपाध्यक्ष सिक्किन चैनको स्वागतमा काठमाण्डौको मेरिअट होटेलमा बोलाएको लन्च कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापा सहभागी हुनु भएको नाडाले जनाएको छ । त्यसैगरी सम्माननीय उपराष्ट्रपति नन्दकिशोर पुनको प्रमुख आतिथ्यतामा २०७८ चैत्र २२ गते काठमाण्डौमा सम्पन्न नेपाल राष्ट्रिय व्यवसायी महासंघको चौथो वार्षिक साधरण सभा तथा दोश्रो अधिवेशनमा नाडाका अध्यक्ष थापा अतिथिको रूपमा सहभागी हुनु भएको थियो । त्यस्तै नेपाल अटोमेकानिक्स ट्रेड युनियनले २०७८ चैत्र १२ गते बुटवलमा आयोजना गरेको सातौं राष्ट्रिय अभिवेशनमा अध्यक्ष थापा अतिथिको रूपमा सहभागी हुनु भएको नाडाले जनाएको छ ।

बजेट सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडा

२०७९ जेष्ठ १७ गते होटेल हिमालयमा आयोजित नेपाल राजश्व परामर्श समितिले आयोजना गरेको बजेट सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका केन्द्रीय कार्यसमिति सदस्यद्वय

सो समितिमा नाडाकोतर्फबाट प्रतिनिधित्व गर्नेगरी उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय निराकार श्रेष्ठ तथा आकाश गोल्छा सहितको ३ सदस्यीय समिति समेत गठन गरिएको नाडाले जनाएको छ ।



आकाश गोल्छा, पंकज अग्रवाल दिपक अग्रवाल र निराकर श्रेष्ठ उपस्थित हुनु भएको थियो ।

नाडा नेपाल हिमालय सीमापार वाणिज्य संघको साधारण सभामा

२०७९ जेठ २८ गते होटेल हायातमा सम्पन्न नेपाल हिमालय सीमापार वाणिज्य संघको २२ औं साधारण सभामा नाडाका उपाध्यक्ष श्री सुनिल रिजाल सहभागी हुनु भएको थियो

राजश्व नीति सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडा

२०७९ असार १ गते काठमाण्डौ महानगरमालिकाले आयोजना गरेको राजश्व नीति सम्बन्धी अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेति सहभागी हुनु भएको थियो ।

विश्व खबर मिडिया प्रा.लि.को कार्यक्रममा नाडाको सहभागिता

विश्व खबर मिडिया प्रा.लि.को समूहले शुरु गरेको विश्व खबर डटकम पाँचौ बर्षमा प्रवेश गरेको उपलक्ष्यमा सो मिडियाले आयोजना गरेको पाँचौ वार्षिक उत्सव एवं उत्कृष्ट स्थानिय सरकार सम्मान गर्ने कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापा अतिथिको रूपमा सहभागी हुनु भएको थियो ।

मौद्रिक नीतिका सम्बन्धमा आयोजित अन्तरक्रिया कार्यक्रममा थापा उपस्थित

२०७९ असार २० गते नेपाल राष्ट्र बैङ्कले आर्थिक वर्ष २०७९/८० को मौद्रिक नीति तर्जुमाको सिलसिलामा गर्भनरको समुपस्थितिमा आयोजित अन्तरक्रिया कार्यक्रममा नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाको उपस्थित हुनु भएको थियो ।

नाडाले हेल्मटाससंग सहकार्य गर्ने बारेमा छलफल



मिति २०७९ श्रावण २० गते हेल्मटासको सहयोगमा सञ्चालित ENSSURE 11 Phase का प्रतिनिधिहरूसंग नाडा सचिवालयमा Training Collaboration on skill development of Automobile Local Workshop Technitian (Workers Further Training Programme) and Skill Development of New Drivers का विषयमा विस्तृत छलफल गरेको छ । सो छलफलमा नाडाकातर्फबाट अध्यक्ष ध्रुव थापा, उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ तथा महानिर्देशक रामराज प्रताप भण्डारी समेतको उपस्थिति रहेको थियो भने ENSSURE 11 Phase का तर्फबाट टिम लिडरहरु रविन्द्रवहादुर सिंह, केशव भण्डारी तथा कञ्चन लामा समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

क्यापिटल म्यागजिनले आयोजना गरेको कार्यक्रममा नाडा

नेपाल राष्ट्र बैङ्कका गर्भनर महाप्रसाद अधिकारीको प्रमुख आतिथ्यतामा क्यापिटल म्यागजिनले २०७९ श्रावण २२ गते काठमाण्डौमा आयोजना गरेको मौद्रिक नीति पछिको अर्थ व्यवस्थाका विषयमा बृहत छलफल तथा अन्तक्रिया कार्यक्रममा नाडाकोतर्फबाट अध्यक्ष ध्रुव थापा, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य आकाश गोल्छा तथा महानिर्देशक रामराज प्रताप भण्डारी समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

नाडा अटो न्यूज सम्पादन मण्डल



सम्पादक
सुरेन्द्र प्रधान



सह-सम्पादक
विष्णु कुमार श्रेष्ठ



मुख्य रिपोर्टर
बलराम सापकोटा



रिपोर्टर
दिपेश श्रेष्ठ

NADA Automobiles Association of Nepal

1st Floor, Signature Apartment-II, Shahid Shukraraj Marg, Teku-12, P.O. Box 24408, Kathmandu, Nepal, Tel: 4100175, Fax: 4100015
E-mail: nada@mail.com.np, nadaautomobiles@gmail.com, Website: www.nada.org.np



पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल्स डिलर्स एशोसिएशनको १६ औं साधारण सभा सम्पन्न

भौतिक पूर्वाधार, शहरी विकास तथा यातायात व्यवस्था मन्त्री माननीय कुमार खड्काको प्रमुख अतिथ्यतामा पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल्स डिलर्स एशोसिएशनको १६ औं वार्षिक साधारण सभा मिति २०७८ पौष १८ गते पोखरामा सम्पन्न भएको थियो ।



सो सभाका विशेष अतिथि तथा नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापा तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका पूर्व अध्यक्ष आनन्दराज मुस्लीले सो सभामा मन्तव्य व्यक्त गर्नु भएको थियो ।

सो साधारण सभामा जिल्ला प्रहरी कार्यालय कास्कीका प्रमुख रमेश थापा, जिल्ला प्रसासन कार्यालय कास्कीका सहायक प्रजिअ अनिल शाही, यातायात व्यवस्था कार्यालय गण्डकीका प्रमुख डिल्लीराम रिजाल, नेपाल पत्रकार महासंघ कास्की जिल्ला अध्यक्ष सन्जीबबहादुर कोईराला, नाडाका उपाध्यक्ष सुभास आचार्य, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेति, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, नाडाका प्रदेश केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय पुस्कर ओम्हा, भद्र भण्डारी, र नाडाका केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य अनुप बराल समेतको उपस्थिति रहेको थियो ।

सो सभामा करिब १०० जना अटोमोवाइल ब्यावसायीहरूको रोहवरमा गण्डकी प्रदेश प्रहरी कार्यालय कास्कीलाई ११ जिल्लामा वितरण गर्ने गरी दुर्घटना उद्धारको निम्ति निरीक्षण ब्याग १२ थान र २९ जिल्लामा रहेको ट्राफिक कार्यमा उत्कृष्ट ट्राफिक प्रहरी कार्यालय कास्कीलाई सम्मान समेत गरिएको थियो ।

मोरङ अटोमोवाइल्स डिलर्स एशोसिएशनको १४ औं वार्षिक साधारण सभा सम्पन्न

मिति २०७८ फागुन १४ गते, मोरङ अटोमोवाइल्स डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष सुभाष आचार्यको सभापतित्वमा मोरङ



अटोमोवाइल्स डिलर्स एशोसिएसनको १४ औं वार्षिक साधारण सभा तथा ७ औं अधिवेशन विराटनगरमा सम्पन्न भएको थियो । नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष ध्रुव थापाको प्रमुख अतिथ्यतामा सम्पन्न सो साधारण सभामा विराटनगरका २ जना ट्राफिक प्रहरी जवान तथा १ जना अटोमोवाइल पत्रकारलाई नगद सहित सम्मानित गरिएको थियो ।

मोरंग अटोमोवाइल्स डिलर्स एशोसिएसनको ७औं अधिवेशनले संजयकुमार श्रेष्ठको अध्यक्षतामा नयाँ कार्यसमिति गठन गरेको थियो । सो अधिवेशनले निवर्तमान अध्यक्ष सुवाष आचार्य सहित उपाध्यक्षमा डिल्ली आचार्य, सचिवमा मनोज विक्रम शाह, कोषाध्यक्षमा जीवन पोखरेल, सह-सचिवमा रुपेश बराल र सदस्यहरूमा ओम शर्मा रबी अग्रवाल, दिव्यराज घिमिरे, निसार अहमद, राजेश कुमार भगत, शैलेन्द्र कुमार साह, मनोज कुमार चौधरी र गंगाप्रसाद शर्मालाई निर्वाचित गरेको थियो ।

उक्त साधारण सभामा विशिष्ट अतिथि तथा मोरंग व्यापार संघका उपाध्यक्ष अनिलकुमार साह, अतिथि तथा नाडाका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठ, नाडाका महासचिव सुरेन्द्र कुमार उप्रेती, नाडाका केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय आकाश गोल्छा, तथा कपिल सिवाकोटी, नेपाल पत्रकार महासंघ प्रदेश नं. १ का अध्यक्ष लिलाबल्लभ घिमिरे, पत्रकार महासंघ मोरङका अध्यक्ष संजिव खनाल, जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय मोरङका प्रहरी नायव निरीक्षक शिवकुमार शर्मा तथा संचारकर्मीहरूको समेत उपस्थिति रहेको थियो ।

हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएसनको २१ औं साधारण सभा सम्पन्न

२०७८ चैत्र २६ गते हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएसनका अध्यक्ष सागर सापकोटाको सभापतित्वमा हेटौंडा अटोमोवाइल्स एशोसिएसनको २१औं साधारण सभा तथा १०औं अधिवेशन हेटौंडामा सम्पन्न भएको थियो । हेटौंडा उप महानगरपालिकाका प्रमुख हरि बहादुर महतको प्रमुख अतिथ्यतामा सम्पन्न सो साधारण सभामा उक्त साधारण सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नाडा अटोमोवाइल्स



एशोसिएसन अफ नेपालका उपाध्यक्ष राजनबाबु श्रेष्ठले नाडाकातर्फबाट सभामा मन्तव्य व्यक्त गर्नु भएको थियो । त्यसैगरी सो सभाका विशेष अतिथि तथा नाडाका महासचिव सुरेन्द्र कुमार उप्रेतिले पनि नाडाकोतर्फबाट मन्तव्य व्यक्त गर्नु भएको थियो ।

सो साधारण सभामा जिल्ला प्रहरी कार्यालय कास्कीका प्रमुख रमेश थापा, जिल्ला प्रसासन कार्यालय कास्कीका सहायक प्रजिअ अनिल शाही, यातायात व्यवस्था कार्यालय गण्डकीका प्रमुख डिल्लीराम रिजाल, नेपाल पत्रकार महासंघ कास्की जिल्ला अध्यक्ष सन्जीबबहादुर कोईराला, नाडाका उपाध्यक्ष सुभास आचार्य, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेति, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, नाडाका प्रदेश केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय पुस्कर ओम्हा, भद्र भण्डारी, र नाडाका केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य अनुप बराल समेतको उपस्थिति रहेको थियो । सो अधिवेशनले निवर्तमान अध्यक्ष सुवाष आचार्य सहित उपाध्यक्षमा डिल्ली आचार्य, सचिवमा मनोज विक्रम शाह, कोषाध्यक्षमा जीवन पोखरेल, सह-सचिवमा रुपेश बराल र सदस्यहरूमा ओम शर्मा रबी अग्रवाल, दिव्यराज घिमिरे, निसार अहमद, राजेश कुमार भगत, शैलेन्द्र कुमार साह, मनोज कुमार चौधरी र गंगाप्रसाद शर्मालाई निर्वाचित गरेको थियो ।



उक्त साधारण सभामा मकवानपुर उद्योग वाणिज्य संघका उपाध्यक्षद्वय प्रमोदसिंह रानामाट, राजु अधिकारी, नाडा केन्द्रीय सदस्य तथा प्रदेश समन्वय संयोजक प्रकाश कपुरी, प्रदेश प्रमुखहरू, चितवन अटोमोबाइल्स एशोसिएसनका अध्यक्ष कृष्णप्रसाद भण्डारी, जानकी अटोमोबाइल्स एशोसिएसनका उपाध्यक्ष केदार अग्रवाल, मकवानपुर अटोमोबिलिक्स एण्ड इन्जिनियरिङ एशोसिएसनका अध्यक्ष आनन्दराम पौडेल, ग्रिन्डलेज वचत तथा ऋण सहकारीका अध्यक्ष महेन्द्र इटेनी, लगायत विभिन्न संघ सस्थाका अध्यक्ष, प्रतिनिधि तथा पत्रकारहरू समेतको उपस्थिति रहेको थियो।

उक्त साधारण सभामा तथा १०औं अधिवेशनले दामोदर प्रसाद अटललाई अध्यक्ष पदमा निर्विरोध निर्वाचित गरेको थियो। त्यसैगरी सो अधिवेशनले निवर्तमान अध्यक्ष सागर सापकोटा सहित वरिष्ठ उपाध्यक्षमा ऋषि कुमार ढकाल, उपाध्यक्षमा धर्मराज धिमाल, महासचिवमा दिपेन्द्रकुमार उप्रेति, सचिवमा जितेन्द्र तिवारी, कोषाध्यक्षमा गोपिराम बंजारा, सदस्य पदहरूमा क्रमशः संजय कुमार गुप्ता, श्याम प्रसाद कँडेल, डिल्लिराम रिजाल, उत्तम प्रसाद भण्डारी, इन्द्रकुमार मोक्तान, मुनाल राज न्यौपाने, राज अधिकारी, र दिपेश खड्गीलाई निर्विरोध निर्वाचित गरेको थियो।

उक्त साधारण सभामा मकवानपुर उद्योग वाणिज्य संघका उपाध्यक्षद्वय प्रमोदसिंह रानामाट, राजु अधिकारी, नाडा केन्द्रीय सदस्य तथा प्रदेश समन्वय संयोजक प्रकाश कपुरी, प्रदेश प्रमुखहरू, चितवन अटोमोबाइल्स एशोसिएसनका अध्यक्ष कृष्णप्रसाद भण्डारी, जानकी अटोमोबाइल्स एशोसिएसनका उपाध्यक्ष केदार अग्रवाल, मकवानपुर अटोमोबिलिक्स एण्ड इन्जिनियरिङ एशोसिएसनका अध्यक्ष आनन्दराम पौडेल, ग्रिन्डलेज वचत तथा ऋण सहकारीका अध्यक्ष महेन्द्र इटेनी, लगायत विभिन्न संघ सस्थाका अध्यक्ष, प्रतिनिधि तथा पत्रकारहरू समेतको उपस्थिति रहेको थियो।

लुम्बिनी अटोमोबाइल्स एशोसिएसन अफ नेपालको दोस्रो वार्षिक साधारण सभा सम्पन्न

मिति २०७९ जेठ २८ गते, लुम्बिनी अटोमोबाइल्स एशोसिएसन अफ नेपालको दोस्रो वार्षिक साधारण सभा लुम्बिनी प्रदेशका श्रम, रोजगार तथा यातायात मन्त्री पूर्वमति ढंगा मगरको प्रमुख आतिथ्यतामा बुटवलमा सम्पन्न भएको छ। सो सभामा बुटवल उपमहानगरपालिकाका नगरप्रमुख खेलराज पाण्डेयले आफ्नो मन्तव्य व्यक्त गर्नु भएको थियो। त्यसैगरी सो साधारण सभामा नाडाका अध्यक्ष ध्रुव थापाले समेत मन्तव्य व्यक्त गर्नु भएको थियो। सो सभामा ट्राफिक प्रहरी कार्यालय लुम्बिनी प्रदेशका प्रमुख प्रहरी उपरीक्षक योगेन्द्रसिंह थापाले समेत मन्तव्य व्यक्त गर्नु भएको थियो। लुम्बिनी अटोमोबाइल्स एशोसिएसन अफ



नेपालका अध्यक्ष गणेशप्रसाद भट्टराईको सभापतित्वमा सम्पन्न भएको थियो।

बुटवल र चितवनमा कर, भन्सार तथा भिसिटिएस प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न

बुटवल



मिति २०७९ जेठ २७ गते नाडा र लुम्बिनी अटोमोबाइल्स एशोसिएसन अफ नेपालको संयुक्त आयोजनामा बुटवलमा एक दिने कर, भन्सार र भिसिटिएस सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न भएको थियो। नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएसन अफ नेपालका अध्यक्ष ध्रुव थापाको प्रमुख आतिथ्यतामा सो कार्यक्रम सम्पन्न भएको थियो। त्यसैगरी लुम्बिनी अटोमोबाइल्स एशोसिएसन अफ नेपालको अध्यक्ष गणेश भट्टराईको सभापतित्वमा सो कार्यक्रम बुटवलमा आयोजना गरिएको थियो। सो कार्यक्रममा नाडाका निवर्तमान अध्यक्ष कृष्णप्रसाद दुलाल, महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेति, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, सहकोषाध्यक्ष पंकज अग्रवाल, केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यद्वय अनुपकुमार बराल, निलमणी पाठक, गोपाल भट्टराई र यमुना श्रेष्ठ समेतको उपस्थिति रहेको थियो। सो एक दिने प्रशिक्षण कार्यक्रममा आन्तरिक राजश्व कार्यालय बुटवलका अधिकृत ध्रुव पाण्डे, राजश्व अनुसन्धान कार्यालयका अधिकृत होम बहादुर पाण्डे र भैरहवा भन्सार कार्यालयका प्रमुख ज्ञानेन्द्र राज ढकालले प्रशिक्षण दिनु भएको थियो भने नाडाकातर्फबाट सि.ए साहिल अग्रवालले उक्त प्रशिक्षण दिनु भएको थियो।

चितवन

मिति २०७९ असार ४ गते नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएसन अफ नेपाल र चितवन अटोमोबाइल्स एशोसिएसनको संयुक्त आयोजनामा कर, भन्सार तथा भिसिटिएस सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रम नाडा अटोमोबाइल्स एशोसिएसन अफ नेपालका अध्यक्ष ध्रुव थापाको प्रमुख आतिथ्यतामा हेटौडामा सम्पन्न भएको थियो। चितवन अटोमोबाइल्स एशोसिएसनका अध्यक्ष कृष्णप्रसाद भण्डारीको





सभापतित्वमा सो कार्यक्रम नारायणगढमा आयोजना गरिएको थियो । सो कार्यक्रममा आन्तरिक राजश्व कार्यालय भरतपुरका प्रमुख, वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयका प्रमुख, राजश्व अनुसन्धान विभागका अधिकृतहरूले प्रशिक्षण दिएका थिए भने नाडाकातर्फबाट सि.ए. निकेत अग्रवालले प्रशिक्षण दिनु भएको थियो । उक्त कार्यक्रममा नाडाका महासचिव सुरेन्द्रकुमार उप्रेती, कोषाध्यक्ष मिलनबाबु मल्ल, नाडाका केन्द्रीय कार्य समिति सदस्यहरू, चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका पूर्वअध्यक्षहरू कार्य समितिका पदाधिकारीहरू र सदस्यहरू लगायत अटोमोवाइल्स व्यावसायीहरूको उपस्थिति रहेको थियो । सो एशोसिएशनका सचिव भिम प्रसाद सुवेदीले संचालन गरेको उक्त कार्यक्रमको संयोजन संस्थाका सहकोषाध्यक्ष रामशरण भट्टराईले गरेका थिए ।



नाडाले गर्यो कर, भन्सार तथा भिसिटीएस सम्बन्धी प्रशिक्षण

विराटनगर

नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल र मोरङ अटोमोवाइल्स डिलर्स एशोसिएसन प्रदेश नं. १, विराटनगरको संयुक्त



कर, भन्सार तथा भिसिटीएस सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न भएको छ ।

विराटनगरमा एक दिने कर, भन्सार तथा भेइकल कन्साइनमेन्ट एन्ड ट्राकिङ सिस्टम (भिसिटीएस) सम्बन्धी प्रशिक्षण कार्यक्रम सम्पन्न भएको छ ।

उक्त कार्यक्रमको नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष ध्रुव बहादुर थापाले उद्घाटन गरेका थिए । सो अवसरमा अध्यक्ष थापाले हाल सवारी साधन आयात गर्न बन्देजले व्यवसाय धारासायी अवस्थामा रहेको बताए । विगतका वर्षदेखि गर्दै आएको नाडा अटो सो यस वर्ष ईभी नाडा अटो एक्सपो असोज ६ गतेदेखि आयोजना हुने समेत जानकारी गराए ।

कार्यक्रममा एशोसिएशनका अध्यक्ष संजय कुमार श्रेष्ठले व्यवसायीक एकताले नै हरेक संस्था बलियो हुने र व्यवसायीक एकता विना कुनै क्षेत्र सम्भव नहुने साथै अटोमोवाइल व्यवसायीहरूले भोग्नु परिरहेका विविध समस्यालाई दृष्टिगतगरी यस किसिमको प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजना गरिएको बताए ।

साथै, अध्यक्ष श्रेष्ठले एशोसिएशनले यस किसिमका विभिन्न व्यवसायिक क्षेत्रलाई टेवा पुऱ्याउने किसिमका तालिम गर्दै आइर हेको र भविष्यमा पनि यस किसिमका कार्यलाई निरन्तरता दिदै जाने बताए ।

यसैगरी कर, भन्सार तथा भेइकल कन्साइनमेन्ट एन्ड ट्राकिङ सिस्टम (भिसिटीएस) सम्बन्धी विषयमा जानेर वा नजानेर कति व्यवसायीहरूले करमा देखिने समस्या, भन्सार क्षेत्रको विद्यमान व्यवस्था र व्यवसायीहरूले भन्सारमा अपनाउनु पर्ने विषयवस्तु र भिसिटीएसले व्यवसायमा कसरी सहयोग पुऱ्याउने छ भन्ने प्रशिक्षण कार्यक्रमबाट सम्पूर्ण सदस्य प्रतिष्ठानहरू लाभान्वित हुने बताए ।

उक्त प्रशिक्षण कार्यक्रममा मोरङ अटोमोवाइल्स डिलर्स एशोसिएशनमा आवद्ध विभिन्न फर्म कम्पनीका तर्फबाट सहभागि ८० जना प्रशिक्षार्थीहरूलाई इटहरी राजस्व अनुसन्धान कार्यालयका प्रमुख तिर्थराज खनाल, आन्तरिक राजस्व कार्यालयका अधिकृत वनोद पोखरेल र अधिकृत रमेश ओझा त्यसैगरी भन्सार कार्यालय रानीका अधिकृत अरुण पौडेल र अधिकृत अमित तिवारी तथा चाटर्ड एकाउन्टेन्ट साहिल अग्रवालले प्रशिक्षण दिएका थिए ।

कार्यक्रममा नाडाका उपाध्यक्ष तथा एशोसिएशनका निवर्तमान अध्यक्ष सुभाष आचार्य महासचिव सुरेन्द्र उप्रेती, एशोसिएशनका पूर्व अध्यक्ष तोया खनाल र संचारकमीहरूको उपस्थिति रहेको थियो ।



सो कार्यक्रममा आन्तरिक राजश्व कार्यालय भरतपुरका प्रमुख, वीरगञ्ज भन्सार कार्यालयका प्रमुख, राजश्व अनुसन्धान विभागका अधिकृतहरूले प्रशिक्षण दिएका थिए भने नाडाकातर्फबाट सि.ए. निकेत अग्रवालले प्रशिक्षण दिनु भएको थियो ।

NADA Sub Committees

NADA Apps & digital Directory Formation Committee

Chairman Mr. Anup Kumar Baral NADA Executive Committee Member/Narayani Auto Business Pvt. Ltd.

NADA Auto Expo Committee

Advisor Mr. Dhruva Thapa President
Advisor Mr. Krishna Prasad Dulal IPP
Advisor Mr. Subash Acharya Vice President
Advisor Mr. Mohan Babu Khadka Vice President
Advisor/Specialist Mr. Rajan Babu Shrestha Vice President
Advisor Mr. Sunil Rijal Vice President
Advisor Mr. Surendra Kumar Uprety General Secretary
Advisor Mr. Vikram Singhaniya Secretary
Advisor Mr. Milan Babu Malla Treasurer
Advisor Mr. Pankaj Agrawal Joint-Treasurer
Specialist Mr. Nirakar Shrestha Member

Chairman

Mr. Anup Kumar Baral
Vice Chairman Mr. Aakash Golchha
Member Mr. Tej Narayan Shah
Member Mr. Ganesh Prasad Bhattarai
Member Mr. Sudesh Kumar Shrestha
Member Mr. Bhadra Bhandari
Member Mr. Puskar Ojha
Member Mr. Bardan Basnet
Member Mr. Dipak Kumar Agrawal
Member Mr. Kapil Shiwakoti
Member Mr. Pradeep Man Pradhan
Member Mr. Ram Nilmani Pathak
Member Mr. Abheek Jyoti
Member Mr. Abhimanyu Golchha
Member Mr. Nishan Dhakal
Member Mr. Sohan Bahadur Shrestha
Member Mr. Bhakta Bahadur Katwal
Member Mr. Narayan Prasad Poudel
Member Mr. Sagun Bir Singh Kansakar
Member Mr. Sawant Jung Sijapati
Member Mr. Yubraj Budhathoki
Member Mr. Ashraya Baral
Member Mr. Bikash Thakur
Member Mr. Devraj Bhandari
Member Mr. Nirmal Sigdel

Narayani Auto Business Pvt. Ltd.

GO Automobiles Pvt. Ltd.
Janaki Automobiles Association of Nepal
Lumbini Automobiles Association of Nepal
Hetauda Automobiles Association
Karnali Automobiles Association of Nepal
Sudur Paschim Automobile Dealer's Association
Agni Incorporated Pvt. Ltd.
Jagdamba Motors Pvt. Ltd.
Laxmi Commercial Vehicle Pvt. Ltd.
Hitco Pvt. Ltd.
Trishul Automobile Traders
Nepal General Marketing Pvt. Ltd.
Hansaraj Hulaschand & Company. Pvt. Ltd.
IME Automotives Pvt. Ltd.
Syakar Trading Company Pvt. Ltd.
KMC Automobiles Pvt. Ltd.
Poudel Enterprises Pvt. Ltd.
Auto Parts International Pvt. Ltd.
Sipradi Trading Pvt. Ltd.
Sipradi Auto Parts Pvt. Ltd.
NAB Engineering & Aftermarket Pvt. Ltd.
Janaki Automobiles Association of Nepal
Rameshwor Auto Spares Suppliers
Uniride Auto Pvt. Ltd.

NADA CSR Committee

Chairman

Mr. Milan Babu Malla
Member Mr. Anup Kumar Baral
Member Mr. Prakash Kapuri
Member Mr. Subash Acharya
Member Mr. Mohan Babu Khadka
Member Mr. Ganesh Prasad Bhattarai
Member Mr. Tej Narayan Shah
Member Mr. Sudesh Kumar Shrestha
Member Mr. Bhadra Bhandari
Member Mr. Puskar Raj Ojha
Member Mr. BN Pathak

Risik Automobiles Pvt. Ltd.

Narayani Auto Business Pvt. Ltd.
Kapuri Brothers
Morang Automobile Dealer's Association
Western Automobile Dealer's Association
Lumbini Automobiles Association of Nepal
Janaki Automobiles Association of Nepal
Hetauda Automobiles Association
Karnali Automobiles Association of Nepal
Sudur Paschim Automobile Dealer's Association
BN Pathak Enterprises



NADA Expert Committee

| | | |
|-----------------|--------------------------------|---------------------------------|
| Advisor | Mr. Dhruba Thapa | President |
| Advisor | Mr. Krishna Prasad Dulal | IPP |
| Advisor | Mr. Subash Acharya | Vice President |
| Advisor | Mr. Mohan Babu Khadka | Vice President |
| Advisor | Mr. Rajan Babu Shrestha | Vice President |
| Advisor | Mr. Sunil Rijal | Vice President |
| Advisor | Mr. Surendra Kumar Uprety | General Secretary |
| Advisor | Mr. Vikram Singhaniya | Secretary |
| Advisor | Mr. Milan Babu Malla | Treasurer |
| Advisor | Mr. Pankaj Agrawal | Joint Treasurer |
| Chairman | Mr. Dipak Kumar Agrawal | Jagdamba Motor Pvt. Ltd. |

NADA Pradesh Sarkar Samanwaya Samiti

Province 1 Chairman

Vice Chairman

Member

Member

Member

Member

Member

Janaki Province Chairman

Bagmati Province Chairman

Gandaki Province Chairman

Lumbini Province Chairman

Karnali Province Chairman

Province 7 Chairman

Mr. Subash Acharya

Mr. Manoj Bikram Shah

Mr. Santosh Thapa

Mr. Sanjay Shrestha

Mr. Birendra Shah

Mr. Kiran Bhattarai

Mr. Sanyog Parajuli

Mr. Tej Narayan Shah

Mr. Sudesh Kumar Shrestha

Mr. Mohan Babu Khadka

Mr. Ganesh Prasad Bhattarai

Mr. Bhadra Bhandari

Mr. Puskar Ojha

NADA Sangathan Sudhridikaran Samiti

| | | |
|-----------------|-----------------------------|---|
| Advisor | Mr. Dhruba Bahadur Thapa | President |
| Advisor | Mr. Krishna Prasad Dulal | IPP |
| Advisor | Mr. Subash Acharya | Vice- President (Province) |
| Advisor | Mr. Mohan Babu Khadka | Vice- President (Province) |
| Advisor | Mr. Rajan Babu Shrestha | Vice- President |
| Advisor | Mr. Sunil Rijal | Vice- President |
| Advisor | Mr. Surendra Kumar Uprety | General Secretary |
| Advisor | Mr. Vikram Singhaniya | Secretary |
| Advisor | Mr. Milan Babu Malla | Treasurer |
| Advisor | Mr. Pankaj Agrawal | Joint Treasurer |
| Chairman | Mr. Nilmani Pathak | Trishul Automobile Traders |
| Vice Chairman | Mr. Prakash Kapuri | Kapuri Brothers |
| Vice Chairman | Mr. Yubraj Budhathoki | Sipradi Auto Parts Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Tej Narayan Shah | Janaki Automobiles Association of Nepal |
| Member | Mr. Ganesh Prasad Bhattarai | Lumbini Automobiles Association of Nepal |
| Member | Mr. Sagar Sapkota | Hetauda Automobiles Association |
| Member | Mr. Krishna Prasad Bhandari | Chitwan Automobiles Association |
| Member | Mr. Puskar Ojha | Sudur Paschim Automobile Dealer's Association |
| Member | Mr. Bhadra Bhandari | Karnali Automobiles Association of Nepal |
| Member | Mr. Indra Kumar Tripathi | Prasthan Auto Traders |
| Member | Mr. Laxmi Prasad Uprety | Shree Kalas Auto Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Gaurab Bajgain | Kalika Chamunda Auto House Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Niran KC | Aayam Intercontinental Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Dipaan Thapa | Om Shanti Motor Parts |
| Member | Mr. Madhab Prasad Poudel | Santosh Trading |
| Member | Mr. Sundar Regmi | SP Multi Products Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Sanjay Khadka | Laxmi Commercial vehicle Pvt. Ltd. |

Naya Bhawan tatha Flat Kharid Nirman Samiti

| | | |
|---------|--------------------------|--------------------------|
| Advisor | Mr. Shambhu Prasad Dahal | Past President |
| Advisor | Mr. Krishna Prasad Dulal | Immediate Past President |



| | | |
|-----------------|---------------------------|-------------------|
| Chairman | Mr. Dhruva Thapa | President |
| Vice- Chairman | Mr. Milan Babu Malla | Treasurer |
| Member | Mr. Subash Acharya | Vice President |
| Member | Mr. Mohan Babu Khadka | Vice President |
| Member | Mr. Rajan Babu Shrestha | Vice President |
| Member | Mr. Sunil Rijal | Vice President |
| Member | Mr. Nirakar Shrestha | Vice President |
| Member | Mr. Surendra Kumar Uprety | General Secretary |
| Member | Mr. Vikram Singhaniya | Secretary |
| Member | Mr. Pankaj Agrawal | Joint Treasurer |

Pradesh Samanwaya & Sadasyata Bridhi Samiti

| | | |
|--|------------------------------|--|
| Advisor | Mr. Dhruva Thapa | President, NADA Automobiles Association of Nepal |
| Advisor | Mr. Krishna Prasad Dulal | IPP, NADA Automobiles Association of Nepal |
| Advisor | Mr. Subash Acharya | Vice- President, NADA Automobiles Association of Nepal |
| Advisor | Mr. Vikram Singhaniya | Secretary, NADA Automobiles Association of Nepal |
| Chairman | Mr. Prakash Kapuri | Buddha Enterprises / Executive Committee Member NADA |
| Vice-President | Mr. Mohan Babu Khadka | President, Western Automobile Dealer's Association |
| Vice-President | Mr. Milan Babu Malla | Treasurer, NADA Automobiles Association of Nepal |
| Vice-President | Mr. Ganesh Prasad Bhattarai | President, Lumbini Automobiles Association of Nepal |
| Vice-President | Mr. Tej Narayan Shah | President, Janaki Automobiles Association of Nepal |
| Vice-President | Mr. Puskar Raj Ojha | Sudur Paschim Automobile Dealer's Association |
| Vice-President | Mr. Bhadra Bhandari | Karnali Automobiles Association of Nepal |
| Vice-President | Mr. Nilmani Pathak | Trishul Automobile Traders/Executive Committee Member, NADA |
| Member (Province-3 President, Hetauda) | Mr. Sagar Sapkota | Hetauda Automobiles Association |
| Member (Province-3 President, Chitwan) | Mr. Krishna Prasad Bhandari | Chitwan Automobiles Association |
| Member (Province-1 President, Morang) | Mr. Sanjay Kumar Shrestha | Morang Automobile Dealer's Association |
| Member | Mr. Kapil Shiwakoti | Laxmi Commercial Vehicle Pvt. Ltd./ Executive Committee Member, NADA |
| Member | Mr. Sudesh Kumar Shrestha | Om Pashupati Automobiles/ Executive Committee Member, NADA |
| Member | Mr. Gopal Bhattarai | Safal Motors Pvt. Ltd./ Executive Committee Member, NADA |
| Member- Province 1 | Mr. Manoj Bikram Shah | Earth Auto Wheels Pvt. Ltd. |
| Member- Province 1 | Mr. Binod BASnet | Sayapatri Trade Link |
| Member- Province 1 | Mr. Rajan Bhattarai | Morang Automobile Dealer's Association |
| Member- Province 2 | Mr. Krishna Kumar Dixit | Swastik Auto & Trading Pvt. Ltd. |
| Member- Province 2 | Mr. Chandra Shekhar Agrawal | Saurabh Auto Enterprises |
| Member- Province 3 | Mr. Rajan Piya | United Motors Pvt. Ltd. |
| Member- Province 3 | Mr. Sagun Bir Singh Kansakar | Auto Parts International Pvt. Ltd. |
| Member- Province 3 | Mr. Riddi Karki | Real Trading Concern Pvt. Ltd. |
| Member- Province 3 | Mr. Indra Kumar Tripathi | Prasthan Auto Traders |
| Member- Province 3 | Mr. Devraj Bhandari | Rameshwor Auto Spare Parts Suppliers |
| Member- Province 3 | Mr. Dipendra Kharbuja | New Prakhar Enterprises |
| Member- Province 4 | Mr. Amrit Bhusal | Maya Auto International Pvt. Ltd. |
| Member- Province 4 | Mr. Niran KC | Aayam Intercontinental Pvt. Ltd. |
| Member- Province 4 | Mr. Sashi Kapur Shrestha | V S Automobiles |
| Member- Province 5 | Mr. Robinson Shrestha | Him Intercontinental Pvt. Ltd. |
| Member- Province 5 | Mr. Raju Khakurel | Four Square International Pvt. Ltd. |
| Member- Province 6 | Mr. Laxman Kandel | Asheem Auto Parts |
| Member- Province 6 | Mr. Gopal Krishna Giri | Manakamana Automobiles |
| Member- Province 7 | Mr. Maskor Ahmad | Kishan Automotives |
| Member- Province 7 | Mr. Mahesh Joshi | DR Trade & Suppliers |



Rajaswa Samiti

| | |
|-----------------|------------------------------|
| Chairman | Mr. Aakash Golchha |
| Vice- Chairman | Mr. Subash Acharya |
| Member | Mr. Riddi Karki |
| Member | Mr. Sagun Bir Singh Kansakar |
| Member | Mr. Saurabh Raj Thapaliya |
| Member | Mr. Bijay Mahato |
| Member | Mr. Raunak Agrawal |
| Member | Mr. Udayan Kabra |
| Member | Mr. Bimal Shah |
| Member | Mr. Jagdish Bhatta |

Spare Parts Dealers & Accessories Committee

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Advisor | Mr. Ganesh Prasad Bhattarai |
| Chairman | Mr. Pankaj Agrawal |
| Vice-Chairman | Mr. Ratnamani Pathak (Hari) |
| Vice-Chairman | Mr. Devraj Bhandari |
| Vice-Chairman | Mr. Dipendra Koirala |
| Member | Mr. Jibraj Bhattarai |
| Member | Mr. Tejram Sahukhal |
| Member | Mr. Pandit Dungal |
| Member | Mr. Bhuwan Kafle |
| Member | Mr. Navraj Sapkota |
| Member | Mr. Som Bahadur Shrestha |
| Member | Mr. Nirajan Acharya |
| Member | Mr. Bishnu Shrestha |
| Member | Mr. Devdutta Roshyara |
| Member | Mr. Ronit Khadki |
| Member | Mr. Jiban Shrestha |
| Member | Mr. Sumit Surana |
| Member | Mr. Dipendra Jain |
| Member | Mr. Ashok Kumar Poudel |
| Member | Mr. Ashutosh Kumar Adhikari |
| Member | Mr. Lok Bahadur Chauhan |
| Member | Mr. Gaurab Bajgain |
| Member | Mr. Nirmal Sigdel |
| Member | Mr. Jagdish Bhatta |

Spare Parts Distributors Committee

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Chairman | Mr. Sunil Rijal |
| Vice-Chairman | Mr. Nilmani Pathak (Ram) |
| Vice-Chairman | Mr. Pankaj Agrawal |
| Vice-Chairman | Mr. Dipendra Kumar Mishra |
| Vice-Chairman | Mr. Rajendra Agrawal |
| Vice-Chairman | Mr. Yubraj Budathoki |
| Member | Mr. Navraj Bhusal |
| Member | Mr. Mahesh Agrawal |
| Member | Mr. Laxmi Uprety |
| Member | Mr. Dinesh Kumar Shrestha |
| Member | Mr. Riddi Karki |
| Member | Mr. Narayan Prasad Poudel |
| Member | Mr. Nirmal Sitaula |
| Member | Mr. Shalikram Neupane |
| Member | Mr. Afjal Hussain |
| Member | Mr. Sashikant Agrawal |
| Member | Mr. Gautam Raj Giri |
| Member | Mr. Hanuman Bothara |
| Member | Mr. Arun Agrawal |
| Member | Mr. Yugal Singh |

G. O. Automobiles Pvt. Ltd.

Morang Automobile Dealer's Association
Sridush International Pvt. Ltd.
Auto Parts International Pvt. Ltd.
Sipradi Trading Pvt. Ltd.
Dugar Brothers & Sons Pvt. Ltd.
M.A.W. Enterprises Pvt. Ltd.
Omni Motors Pvt. Ltd.
Jagdamba Motors Pvt. Ltd.
Bhumiraj International Pvt. Ltd.

President, Lumbini Automobiles Association of Nepal
**Zoya Trade Concern Pvt. Ltd./ Joint-Treasurer,
NADA**

Lav Kush Enterprises
Rameshwor Auto Spare Suppliers
Car Fashion
New Car Palace
Tej Auto Concern
Sinamangal Auto Parts
Pashupati Maruti Auto Parts
A.N. Auto Parts
New Shrestha Auto Parts
Nawa Durga Enterprises
Bhimeshwor Auto Parts
Sovit Auto Parts
Utsav Auto Parts
Auto Vision Parts Center
New Car Fashion
Mangal Ganesh Automobiles
Sumitra Traders
K.B.S. Traders
Morang Automobile Dealer's Association
Kalika Chamunda Auto House Pvt. Ltd.
Uniride Auto Pvt. Ltd.
Bhumiraj International Pvt. Ltd.

Bhawana Business Link Pvt. Ltd. / Vice- President, NADA

Trishul Automobile Traders
Zoya Trade Concern Pvt. Ltd.
Satyadeep International Pvt. Ltd.
Ashutosh Auto Traders
Sipradi Auto Parts Pvt. Ltd.
Rita Automobiles Pvt. Ltd.
Ladli International Pvt. Ltd.
Shree Kalas Auto Pvt. Ltd.
Darpan International Pvt. Ltd.
Real Trading Concern Pvt. Ltd.
Poudel Enterprises Pvt. Ltd.
Best Auto Distributors
Global Sales Agency Pvt. Ltd.
Diesel Auto Center
R.S.K. Trade Center
Supreme Auto Traders
Best Buy Auto Pvt. Ltd.
Shree Amba Group Pvt. Ltd.
Balaju Auto Works Pvt. Ltd.



| | | |
|--------|-------------------------|----------------------------------|
| Member | Mr. Sanjay Khetan | Rishav International Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Madhusudan Sigdel | Auto Ave Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Mukunda Shrestha | Syakar Trading Company Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Madhav Bhattarai | Sridush International Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Sanjay Shrestha | Om Vinayak Trading |
| Member | Mr. Raghav Silwal | A D International Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Kedar Agrawal | Jagdamba Auto Plaza |
| Member | Mr. Manoj Kumar Bacchan | Jagdamba Motors Pvt. Ltd. |

Three Wheeler Committee

| | | |
|----------|-----------------------|---|
| Chairman | Mr. Abhimanyu Golchha | NADA Executive Committee Member/ Hansaraj Hulaschand & Com. Pvt. Ltd. |
|----------|-----------------------|---|

Tractor & Agriculture Equipment Committee

| | | |
|-----------------|--------------------------|---|
| Chairman | Mr. Bardan Basnet | Agni Incorporated Pvt. Ltd. |
| Vice-Chairman | Mr. Pravash Man Shakya | Agni Incorporated Pvt. Ltd. |
| Vice-Chairman | Mr. Kabin Shrestha | Kabin International Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Ved Prakash Sharma | Dugar Brothers & Sons Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Jyoti Prasad Wagle | Bhusal Motors |
| Member | Mr. Rajesh Agrawal | Rajesh Supplies & Traders |
| Member | Mr. Sandeep Tulsyan | Tulsyan Impex |
| Member | Mr. Anil Shrestha | Bhajuratna Trading |
| Member | Mr. Dipendra Bhandari | Western Automobile Dealer's Association |
| Member | Mr. Bajrang Yadav | Namaste Janakpur Incorporated Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Mohan KC | Unique Trade Link |

Two Wheeler Assemble Committee

| | | |
|-----------------|-----------------------------------|---|
| Chairman | Mr. Sohan Bahadur Shrestha | Syakar Trading Company Pvt. Ltd. |
| Vice- Chairman | Mr. Abhimanyu Golchha | Hansaraj Hulaschand & Company Pvt. Ltd. |
| Vice- Chairman | Mr. Dipak Agrawal | Jagdamba Motors Pvt. Ltd. |
| Vice- Chairman | Mr. Chiranjibi Shah | M.A.W. Enterprises Pvt. Ltd. |
| Vice- Chairman | Mr. Abheek Jyoti | Nepal General Marketing Pvt. Ltd. |
| Vice- Chairman | Mr. Nirakar Shrestha | Laxmi Intercontinental Pvt. Ltd. |

Two Wheeler Committee

| | | |
|-----------------|------------------------------|--|
| Chairman | Mr. Abheek Jyoti | Nepal General Marketing Pvt. Ltd. |
| Vice-Chairman | BN Pathak | BN Pathak Enterprises |
| Vice-Chairman | Mr. Abhimanyu Golchha | Hansaraj Hulaschand & Compnay Pvt. Ltd. |
| Vice-Chairman | Mr. Sohan Bahadur Shrestha | Syakar Trading Company Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Prakash Kapuri | Kapuri Brothers |
| Member | Mr. Bijay Mahato | Dugar Brothers & Sons Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Nikunj Agrawal | VG Automobiles Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Dipen Shrestha | KTM International Trading Pvt. LTD. |
| Member | Mr. Sharad Mishra | Agni Motoinc Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Binod Thapa | Raman Motors Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Dharmendra Bade Shrestha | M.A.W. Enterprises Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Sugam Ghimire | SLR Techno & Trade Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Saurabh Thapa | Auto Venture Pvt. Ltd. |
| Member | Mr. Sushil Kumar Singh | Janaki Automobiles Association of Nepal |
| Member | Mr. Krishna Prasad Shrestha | Western Automobile Association of Nepal |
| Member | Mr. Devendra Kunwar | Morang Automobile Dealer's Association |
| Member | Mr. Lilanath Luitel | Morang Automobile Dealer's Association |
| Member | Mr. Dipak Rauniyar | Jagdamba Motors Pvt. Ltd. |

Tyre Tube Committee

| | | |
|-----------------|------------------------------|--|
| Advisor | Mr. Surendra Kumar Uprety | STC Auto Pvt. Ltd. |
| Chairman | Mr. Vikram Singhaniya | Ganpati Tyre International |
| Vice-Chairman | Mr. Mohan Babu Khadka | Monika Suppliers |
| Vice-Chairman | Mr. Manish Ghiraiya | Ghiraiya International |
| Vice-Chairman | Mr. Alok Podar | Tyre Center |
| Vice-Chairman | Mr. Anil Sharda | Morang Automobile Dealer's Association |



| | |
|---------------|--------------------------|
| Vice-Chairman | Mr. Yubraj Budathoki |
| Member | Mr. Abhishek Ghiraiya |
| Member | Mr. Binay Jajodia |
| Member | Mr. Chiranjibi Rijal |
| Member | Mr. Govinda Shah |
| Member | Mr. Kedar Rijal |
| Member | Mr. Manoj Lamsal |
| Member | Mr. Nabin Nakarmi |
| Member | Mr. Rishav Khetan |
| Member | Mr. Sanjay More |
| Member | Mr. Shishir Rijal |
| Member | Mr. Sohan Chaudhary |
| Member | Mr. Surendra Shah |
| Member | Mr. Suraj Ghiraiya |
| Member | Mr. Surendra Shrestha |
| Member | Mr. Surya Prakash Sharma |
| Member | Mr. Umesh Ghimire |
| Member | Mr. Yagyeshwor Pokharel |
| Member | Mr. Rakesh Tiwari |
| Member | Mr. Bikash Dharewa |

Sipradi Auto Parts Pvt. Ltd.
 Bansal Trading Concern
 Nepal Tyre Center
 Namuna Tyre Concern Pvt. Ltd.
 Shubha Shree Pvt. Ltd.
 Pranam International
 Pranam Impex
 Vaishali Trade Link
 Rishav International
 Tyre International
 Shree Malika Traders
 Simran Trading & Suppliers Pvt. Ltd.
 Payal Tyre Center
 Bansal Brothers
 Shree Chakra Trade Link Pvt. Ltd.
 Dugar Brothers & Sons Pvt. Ltd.
 Laxmi Auto Components Pvt. Ltd.
 Bindheshwori Tyre & Trade
 Jagdamba Motors Pvt. Ltd.
 Jyoti Shree Pvt. Ltd.

Vehicle Dealers Samanwaya Samiti

| | |
|-----------------|----------------------------|
| Chairman | Mr. Gopal Bhattarai |
| Vice- Chairman | Mr. Santosh Khatiwada |
| Member | Mr. Dipak Raj Giri |
| Member | Mr. Robinson Shrestha |
| Member | Mr. Sneha Goel |
| Member | Mr. Mahesh Pal |
| Member | Mr. Puraj Gyawali |
| Member | Mr. Suraj Shakya |
| Member | Mr. Ganesh Kumar BASnet |
| Member | Mr. Yagya Prasad Poudel |
| Member | Mr. Shiva Nepal |
| Member | Mr. Nirmal Sigdel |

Safal Motors Pvt. Ltd.
 Shasheela Motors Pvt. Ltd.
 Times Motors Pvt. Ltd.
 Him Intercontinental Pvt. Ltd.
 Goyal Auto Pvt. Ltd.
 Mega Motors Pvt. Ltd.
 Gandaki Auto
 Harati Maa Enterprises
 Jenish Auto
 Reyam Motors Pvt. Ltd.
 Rashi Automobiles Pvt. Ltd.
 Uniride Auto Pvt. Ltd.

Workshop Tools & Equipment Committee

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Advisor | Mr. Dhruva Thapa |
| Advisor | Mr. Kapil Shiwakoti |
| Chairman | Mr. Pradeepman Pradhan |
| Vice-Chairman | Mr. Sitaram Neupane |
| Member | Mr. Bikash Gurung |
| Member | Mr. Dibesh Shrestha |
| Member | Mr. Jayram Maharjan |
| Member | Mr. Ram Babu Tiwari |
| Member | Mr. Saurabh Thapa |

President, NADA
 Executive Committee Member, NADA
Hitco Pvt. Ltd.
 Syakar Trading Company Pvt. Ltd.
 Agni Equipment Pvt. Ltd.
 Shrestha Company Pvt. Ltd.
 Acchet Technical Services Pvt. Ltd.
 Rashi Automobiles Pvt. Ltd.
 Prasiddhi World Trading Pvt. Ltd.



नाडाको ४५ औं वार्षिक साधारण सभा सम्पन्न

खुला सत्र



१. उद्घाटन तथा सम्बोधन

अध्यक्ष कृष्णप्रसाद दुलालको अध्यक्षतामा २०७८ मंसिर २२ गते शुक्रवार नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनको ४५ औं वार्षिक साधारण सभाको खुला सत्र विहान ११.०० बजे होटेल सोल्टी, ताहाचल, काठमाण्डौमा सम्पन्न भएको थियो। माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्माको प्रमुख आतिथ्यतामा सम्पन्न भएको सो वार्षिक साधारण सभामा अध्यक्ष कृष्णप्रसाद दुलालले सभालाई स्वागत गर्दै स्वागत मन्तव्य व्यक्त गर्नु भएको थियो। सो सभाका प्रमुख अतिथि माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्माले पानसमा बत्तिवाली सभाको शुभारम्भ गर्दै सभालाई सम्बोधन गर्नु भयो। सो साधारण सभामा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका वरिष्ठ उपाध्यक्ष चन्द्र ढकालले समेत शुभकामना मन्तव्य व्यक्त गर्नु भएको थियो। उक्त सभामा गण्डकी प्रदेशका माननीय मन्त्री श्री विन्दुकुमार थापाज्यू समेत उपस्थित हुनु भएको थियो।

२. नाडा अटोमोवाइल ट्रेड डाइरेक्ट्री २०२२ विचोचन

उक्त सभामा माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्माले नाडा अटोमोवाइल ट्रेड डाइरेक्ट्री २०२२ विचोचन गर्नु भयो।



३. सेवा कदरपत्र पत्र प्रदान

सो सभामा माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्माले नाडाकोतर्फबाट राजधानीको ट्राफिक व्यवस्थापनलाई चुप्त बनाउन योगदान पुऱ्याउने महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाबाट सिफारिश भई आएका - महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखा रामशाहपथका प्रहरी निरीक्षक भोलामान सिंह अधिकारी, महानगरिय ट्राफिक प्रहरी वृत्त सिंहदरबारका प्र.ना.नि छविलाल ढकाल, महानगरिय ट्राफिक प्रहरी प्रभाग, कोटेश्वरका महानगरिय ट्राफिक प्रहरी प्रभाग, कोटेश्वरका प्र.स.नि बाबुराम नेपाल तथा महानगरिय ट्राफिक प्रहरी प्रभाव, थापाथलीका प्रहरी जवान, सुश्री शान्ता पौडेललाई



माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्माको प्रमुख आतिथ्यतामा सम्पन्न भएको सो वार्षिक साधारण सभामा अध्यक्ष कृष्णप्रसाद दुलालले सभालाई स्वागत गर्दै स्वागत मन्तव्य व्यक्त गर्नु भएको थियो। माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्माले नाडाकोतर्फबाट राजधानीको ट्राफिक व्यवस्थापनलाई चुप्त बनाउन योगदान पुऱ्याउने महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाबाट सिफारिश भई आएका - महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखा रामशाहपथका प्रहरी निरीक्षक भोलामान सिंह अधिकारी, महानगरिय ट्राफिक प्रहरी वृत्त सिंहदरबारका प्र.ना.नि छविलाल ढकाल, महानगरिय ट्राफिक प्रहरी प्रभाग, कोटेश्वरका महानगरिय ट्राफिक प्रहरी प्रभाग, कोटेश्वरका प्र.स.नि बाबुराम नेपाल तथा महानगरिय ट्राफिक प्रहरी प्रभाव, थापाथलीका प्रहरी जवान, सुश्री शान्ता पौडेललाई क्रमशः सेवा कदरपत्र प्रदान गर्नु भएको थियो।



सो सभामा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अन्य पदाधिकारी तथा सदस्यहरूको सदस्यहरू समेतको उपस्थिति रहेको थियो। त्यसैगरी उक्त सभामा विभिन्न बस्तुगतसंघ संस्थाका पदाधिकारीहरू समेतको उपस्थिति रहेको थियो।

क्रमशः सेवा करदपत्र प्रदान गर्नु भएको थियो। त्यसैगरी नाडाका अध्यक्ष कृष्णप्रसाद दुलाज्यूले ४ जना ट्राफिक प्रहरीलाई जनही रु २५,०००/- को चेक समेत प्रदान गर्नु भएको थियो।

४. नाडाको गान पहिलो पटक सार्वजनिक

५. मायाँको चिन्हो प्रदान

उक्त सभामा अध्यक्ष कृष्णप्रसाद दुलालले सभाका प्रमुख अतिथि तथा माननीय अर्थ मन्त्री जनार्दन शर्मालाई मायाँको चिन्हो प्रदान गर्नु भएको थियो। त्यसैगरी अध्यक्ष दुलालले सभाका अति विशिष्ट अतिथि तथा गण्डकी प्रदेशका माननीय मन्त्री विन्दुकुमार थापालाई मायाँको चिन्हो प्रदान गर्नु भएको थियो। सोही क्रममा अध्यक्ष दुलालले नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका कार्यवाहक अध्यक्ष तथा सभाका विशिष्ट अतिथि चद्रप्रसाद ढकाललाई मायाँको चिन्हो प्रदान गर्नु भएको थियो। त्यसैगरी अध्यक्ष दुलालले नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका जिल्ला नगर उपाध्यक्ष दिनेश श्रेष्ठलाई मायाँको चिन्हो प्रदान गर्नु भएको थियो। सो सभामा अध्यक्ष दुलालले नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका उपाध्यक्ष तथा बस्तुगत परिषदका सभापति अञ्जन श्रेष्ठलाई मायाँको चिन्हो प्रदान गर्नु भएको थियो। त्यसैगरी अध्यक्ष दुलालले नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका कोषाध्यक्ष शकुन्तलाल हिराचनलाई मायाँको चिन्हो प्रदान गर्नु भएको थियो।



६. सभाको समापन



सभाको अन्तमा एशोसिएशनका उपाध्यक्ष करण चौधरीले धन्यवाद ज्ञापन गर्दै सभा विघर्जन गर्दै रात्रीभोजमा उपस्थितिका लागि सवैलाई अनुरोध गर्नु भएको थियो। सो सभाको कार्यक्रम सञ्चालन नाडाका सचिव तथा प्रचार/प्रसार समितिका सभापति अनुपकुमार बरालले गर्नु भएको थियो।



७. उपस्थिति

त्यसैगरी सो सभामा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अन्य पदाधिकारी तथा सदस्यहरूको सदस्यहरू समेतको उपस्थिति रहेको थियो। त्यसैगरी उक्त सभामा विभिन्न बस्तुगतसंघ संस्थाका पदाधिकारीहरू समेतको उपस्थिति रहेको थियो। उक्त साधारण सभामा एशोसिएशनका सम्मानित पूर्व अध्यक्ष लोकमान्य गोल्छा, रोहिणी थपलिया, सुनिल खेतान र सौरभ ज्योति समेतको उपस्थिति रहेको थियो। सो सभामा भन्सार विभागका तत्कालिन महानिर्देशक नारायणप्रसाद सापकोटा, व्यापार तथा निर्यात प्रवर्द्धन केन्द्रका प्रमुख सुर्यस खनाल लगायत सडक बोर्डका प्रमुख सागर ज्ञवाली लगायत भन्सार विभाग, यातायात व्यवस्था विभाग, सडक विभाग, डोलिङार, उद्योग विभाग, वाणिज्य, आपूर्ति तथा उपभोक्ता हित संरक्षण विभागका बरिष्ठ अधिकृतज्यूहरू समेतको उपस्थिति रहेको थियो। उक्त सभाको रात्री भोजमा नाडाका सदस्यहरू लगायत सरकारी तथा विभिन्न संघ संस्थाका अतिथि र पत्रकार समेतगरी १००० भन्दा बढीको उपस्थिति रहेको थियो।



४५ औं वार्षिक साधारण सभाका प्रमुख अतिथि तथा माननीय अर्थ मन्त्री श्री अर्थमन्त्री जर्नादन शर्माज्यूले दिनु भएको सम्बोधन भाषण ।

नाडा वार्षिक साधारण सभाका अध्यक्ष कृष्णप्रसाद दुलालज्यू, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका कार्यवाहक अध्यक्षज्यू, व्यवसायी साथीहरु, सबै सहभागी मित्रहरुलाई अभिवादन, सर्वप्रथम ४५ औं वार्षिक साधारण सभाको सफलताको लागि शुभकामना दिन चाहान्छु । यस वार्षिक साधारण सभाको योजना, कार्यक्षमता, व्यापारमा थप प्रगती गर्नका लागि नेतृत्व निर्माण गर्नका लागि सफलता मिलोस भन्ने शुभकामना दिन चाहान्छु ।

अटोमोबाइल एशोसिएसनले पुऱ्याएको योगदान राजश्वको सन्दर्भमा होस, रोजगारको सन्दर्भमा, होस कनेक्टिभिटीको सन्दर्भमा होस सबैभन्दा महत्वपूर्ण हो । विकास र समृद्धिका लागि सडक सञ्जाल अझ महत्वपूर्ण छ । त्यस क्षेत्रमा एशोसियसनबाट प्राप्त भएको सेवा सुविधाको म प्रशंसा गर्छु । एशोसियसनलाई धन्यवाद, यहाँहरुले ४५ वर्षदेखि निरन्तर रुपमा लागिहरुनु भएको छ । मेरा केही अपेक्षाहरु पनि छन् । अहिले यहाँहरु आफैले २५ प्रतिशत राजश्वमा योगदान गर्नु भएको छ । नाडाको भुमिका बदलियोस भन्ने चाहान्छु । म यहाँको २५ प्रतिशत योगदानलाई घटाउन चाहान्छु । यहाँहरुको सहमती छ/छैन थाहा छैन । २५ प्रतिशत योगदान घटाएर फरक ढंगले ५० प्रतिशत राजश्व आउने बाटो सृजना गर्ने मेरो योजना छ । आजको समयमा प्रविधि जहाँ पनि छ । यहाँहरुले नेपाल मै गाडी मैन्यूफ्याक्चर गर्ने कुरा किन नगर्ने । त्यसका लागि विद्युत सहूलियत, जग्गा उपलब्ध गराउने कुरा, निरन्तर उद्योग चल्ने ग्यारेन्टी सरकारको तर्फबाट दिन सकिनेछ ।

तर यसलाई नयाँ ढंगले अघि बढाउन सक्छौं, यो मेरो प्रस्ताव मात्र हो । फेरी मन्त्रालय घेरा हाल आइहालनु पर्दैन । समृद्धिको प्रयास हो । एउटा न्यूनतम आवश्यकता आम जनताले प्राप्त गर्नुपर्छ । न्यूनतम सुविधामा समानता हुनुपर्छ । त्यसको आधारमा टेकेर प्रतिस्पर्धा पनि गर्नुपर्छ । न्यूनतम प्राप्त गरेपछिको प्रतिस्पर्धा अझ उच्च हुन्छ । यहाँको प्रतिस्पर्धालाई थप माथी पुऱ्याउन अहिलेका समस्या समाधान, बेरोजगारीको अन्त्य, व्यापार घाटा अन्त्य गर्न हो । त्यहा हामीसबैको ध्यान केन्द्रित गर्न जरुरी छ । त्यसका लागि हाम्रो श्रोत पानी र जलविद्युत उपभोग गर्न सके सायद हामी समृद्धिको बाटोमा अघि बढ्छौं भन्ने मलाई लागेको छ । त्यता तिर यहाँहरुको ध्यान आकर्षण गराउन चाहान्छु । मलाई आशा छ, त्यसतर्फ जानका लागि सुविधाका लागि आउन हुनेछ । त्यसका लागि म स्वागत गर्छु । विद्युत र श्रमशक्ति हाम्रो मुख्यश्रोत हो ।

नीतिगत अस्तिरताको त्रास छ । नीतिगत निर्णयमा निरन्तरता भएन भने त्यो सफल हुदैन । हामीले सुधारनु पर्छ, बदल्नुपर्छ, राम्रो कुरालाई थप गर्न सकिन्छ, बदल्न सकिदैन, देशलाई आत्मनिर्भर बनाउनु पर्छ, रोजगार पुऱ्याउनु पर्छ, हिजो बदल्न सकिदैन त्यसमा त्रसित हुन पर्छ जस्तो लाग्दैन । दुर्घटना भयो भन्दैमा गाडी चलाउन



छोडिदैन, हामीलाई नीतिगत सिफ्ट गर्न केही समस्या आउछ, त्यसलाई थेग्न सक्नुपर्छ, त्यसमा केही पाइला अघि बढे त्यसलाई केही नयाँ गर्न सकिन्छ ।

म अर्थशास्त्र जानेको मान्छे हैन । अर्थशास्त्र नजानेको मान्छेले अर्थतन्त्रमा कसरी काम गर्छ भन्ने प्रश्न आउने गरेको छ । अर्थशास्त्र भनेको के हो मलाई थाहा छैन । यो देशलाई आत्मनिर्भर बनाउन कुन उपाय अपनाउनुपर्छ, के गर्नुपर्छ कसरी देश हाक्ने मलाई थाहा छ । यो देश आत्मनिर्भर नभई जनताले सेवासुविधा पाउदैन भन्ने मलाई थाहा छ । व्यापार व्यवसायलाई अघि नबढाए त्यो सम्पन्न हुन सक्दैन भन्ने मलाई थाहा छ । त्यस कारण ती कुरालाई अघि बढाईरहदा आयातमा प्रतिवन्ध लाग्ला भन्ने त्रास छ । स्वदेशी उत्पादनलाई प्रतिस्पर्धि बनाउन सक्नुपर्छ, सरकारको ध्यान जानुपर्छ । बाहिरबाट आउने व्यापारलाई अघि बढाउनु पर्छ । परम्परागत नीतिलाई परिवर्तन गर्नु पर्छ त्यो सम्भवन छ । औद्योगिक क्षेत्रमा कुन कुरामा सहूलियत दिएर त्यसमा प्रतिस्पर्धाका लागि केही अघि बढे प्रतिस्पर्धा सकिन्छ । देश विकास गर्न छानिएका क्षेत्रमा प्रतिस्पर्धा गर्नेगरी अघि बढ्नुपर्छ । विद्युतीय गाडीका लागि सबै पेट्रोल पम्पलाई चार्जिङ स्टेसनमा परिवर्तन गर्नुपर्छ ।

उद्योग व्यवसायको क्षेत्रमा यहाँहरुलाई बढि थाहा छ त्यसैले यस क्षेत्रमा कसरीअघि बढ्ने सल्लाह सुझाव दिनुपर्छ । मन्त्री हुनु भनेको त्रास देखाउन हैन शासन गर्न हैन, सेवाका लागि हो भन्ने मान्यतामा सरकार छ । काम गर्दा कमि कमजोरी भए सुझाव दिन सक्नुहुन्छ, सहकार्य गरेर के गर्दा राम्रो हुन्छ परामर्स गरौं र नीति बदलौ यो सबैको लागि अवसर हुन्छ ।

सबै व्यवसायीक्षेत्रसँग मेरो आग्रह नेपाललाई आजको आवश्यकता अनुसार विकास गरौं । व्यवसाय नयाँ रुपमा जाने र देशले पनि नयाँ उपलब्ध गर्न सक्ने, जनताले नयाँ फाइदा लिन सक्ने व्यवसाय गरौं ।

टायर उद्योग, ब्याट्री उद्योग, गाडी म्यानूफ्याक्चरिङ, मोबीलका कुरालाई थप सुविधा दिने र त्यस अनुसार अघि बढ्दै जाने छौं भन्दै भव्य कार्यक्रम सफलता पूर्वक सम्पन्न हुनेछ । सहकार्य गर्ने अवसर दिनुभएकोमा नाडालाई हार्दिक धन्यवाद दिन चाहन्छु । धन्यवाद ।

म अर्थशास्त्र जानेको मान्छे हैन । अर्थशास्त्र नजानेको मान्छेले अर्थतन्त्रमा कसरी काम गर्छ भन्ने प्रश्न आउने गरेको छ । अर्थशास्त्र भनेको के हो मलाई थाहा छैन । यो देशलाई आत्मनिर्भर बनाउन कुन उपाय अपनाउनुपर्छ, के गर्नुपर्छ कसरी देश हाक्ने मलाई थाहा छ । यो देश आत्मनिर्भर नभई जनताले सेवासुविधा पाउदैन भन्ने मलाई थाहा छ । व्यापार व्यवसायलाई अघि नबढाए त्यो सम्पन्न हुन सक्दैन भन्ने मलाई थाहा छ ।



४५ औं वार्षिक सभाका विशिष्ट अतिथि तथा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंका कार्यवाहक अध्यक्ष श्री चन्द्रप्रसाद ढकालज्यूले दिनुभएको मन्तव्य



यस कार्यक्रमका सभापति तथा नाडा अटोमोबाइल्स एशोसियसन अफ नेपालका अध्यक्षज्यू, प्रमुख अतिथी अर्थ मन्त्रीज्यू, गण्डकी प्रदेशका माननीय मन्त्रीज्यू, नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका केन्द्रीय सदस्यज्यूहरु, नाडाका केन्द्रीय कार्य समितिका सदस्यज्यूहरु यहाँ उपस्थित नेपाल सरकारका प्रतिनिधिज्यूहरु सर्वप्रथम यस कार्यक्रममा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको तर्फबाट शुभकामना तथा धेरै धन्यवाद दिन चाहान्छु।

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघको वस्तुगत संघका सशक्त संघको रुपमा रहेको नाडासंघ राजश्व संकलन गर्ने एशोसियसन मध्ये महत्वपूर्ण एशोसिएसन हो। हामीले कतिपय नीतिगत व्यवस्था परम्परागत रुपमा क्यारी गरेको अवस्था छ। आर्थिक कृयाकलापलाई बढाउन सरकारको नीतिगत व्यवस्थालाई परिवर्तन गर्नुपर्छ भन्ने सुभाब दिन चाहान्छु। नीतिगत कुरा ल्याउदा केही समुदाय व्यक्तिको विमती हुन सक्छ तर, सरोकारवाला पक्षसँग छलफल गरेर एउटा परम्परागत नीतिगत व्यवस्था गर्नेलाई परिवर्तन गर्दै गए सर्वसाधरणलाई फाइदा पुग्ने छ। सरकारले गर्न खोजेको नीतिगत कुरालाई आधुनीक हिसावमा सरोकारवालालाई राखेर अधि बढनुपर्छ। यसो गरे सरकारले चाहेको कुरा लागु गर्न सकिन्छ। अटोमोबाइलका मात्र कुरा नभई समग्र आर्थिक विकासका लागि निजी क्षेत्रले दिने सुभाबलाई आधारमानी नीति परिवर्तन गर्दै जानुपर्नेछ। यसो गरे सर्वसाधरणले चाहेको, व्यवसायीले चाहेको समृद्ध नेपाल हुन सक्छ।

नेपालमा दुई पाइग्रे मेनुफ्याक्चरिड भएको अवस्थामा चार पाइग्रे एसेम्बल गर्न सरकारको तर्फबाट इन्सेन्टिभ दिएर बढुवा गर्न सके विद्युतीय सप्लायरलाई पनि फलदाई हुन सक्छ। सरकारले आयात प्रतिस्थापन गर्नुपर्ने हुन्छ। हामीले गरेको उत्पादनलाई सुविधा दिन सके आयात गर्दा बाहिर जाने रकम कम हुनेछ।

यो क्षेत्रले १८ देखि २० लाखलाई रोजगार दिएको छ। अब्बै ५० हजार जनशक्ति थपिदै छन्। त्यसैले यो क्षेत्र धेरै महत्वपूर्ण छ। वस्तुगतमा यो संघको सकारात्मक कार्यका लागि वाणिज्य संघको साथ रहनेछ।

मूल्यको कुरा, विलविजकको कुरामा, परम्परागत कुरामा मन्त्रीज्यूले आट गर्नुपर्छ र यसलाई परिवर्तन गर्न सके, खोजेको राजश्व संकलन बढ्दै जान सक्नेछ। सरकारको नीति आयात प्रतीस्थापन गर्ने, एसेम्बल प्लान्ट ल्याउने र विजुली खपत बढाउने हुनु पर्छ। नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघकोतर्फबाट कुरा राख्नु दिनु भएकोमा धन्यवाद दिन चाहान्छु। नयाँ कार्यसमितिको लागि सफल नेतृत्व चुन्नु हुनेछ भन्दै सफल नेतृत्वका लागि शुभकामना दिन चाहान्छु। नमस्कार, धन्यवाद।



४५ औं वार्षिक साधारण सभापका सभापति तथा नाडाका अध्यक्ष श्री कृष्णप्रसाद दुलालले दिनु भएको स्वागत भाषण



हाम्रो जस्तो मुलुकमा सडक यातायात मात्र एउटा निर्विकल्प यातायातको माध्यम हो भन्ने कुरामा कुनै सन्देह छैन। अब हाम्रो लक्ष सडकको विस्तार र पूर्वाधारको विकास हुनु पर्दछ। धेरै ठूलो कुरा गर्नु भन्दा पनि काठमाण्डौको सडक व्यवस्थापनका लागि हाल रहेको चक्रपथ आधा बन्न बाँकी रहेको समय मै बनाउन सक्नु, नयाँ चक्रपथको निर्माणको थालनी गर्न सक्नु, खोलाका करिडोर परियोजनाहरू छिटो भन्दा छिटो सम्पन्न गर्न सक्नु र केही वाइपास सडक, केही फलाई ओभर बनाउन सक्नु नै हाम्रो चुनौती रहेको छ।

१. सर्वप्रथम आफ्नो कार्य व्यस्तताको बावजूद हाम्रो निमन्त्रणा स्वीकार गरी यस नाडा अटोमोवाइल्स एसोसिएशन अफ नेपालको ४५ औं वार्षिक समारोहको समुदघाटन गर्न पाल्नु भएकोमा हाम्रा प्रमुख अतिथि माननीय अर्थमन्त्रीज्यूप्रति कृतज्ञता ज्ञापन गर्दै हार्दिक स्वागत गर्दछु। साथै आफ्नो उपस्थितिबाट यस समारोहको गरिमा बढाई दिनु भएकोमा नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष श्री शेखर गोल्छाज्यूलाई हार्दिक स्वागत गर्दछु। सम्पूर्ण उपस्थित अतिथिज्यूहरूलाई स्वागत गर्दै मेरा केही भनाईहरू राख्न चाहान्छु।
२. **आर्थिक सम्बृद्धिको सवाल**
 - २.१ सरकारले अब आर्थिक विकास नै एकमात्र एजेन्डा रहेको भन्दै आएको सन्दर्भमा अबको समृद्धिको यात्रा सडक पूर्वाधार, कृषि, पर्यटन, औद्योगिक विकास नै हो भन्ने कुरामा प्रष्ट हुन जरुरी छ।
 - २.२ कोरोनाबाट प्रभावित उद्योग व्यवसायीहरूको राहतका लागि सरकारले गरेको आयकरतर्फको छुट, वैडको कर्जामा दिएको व्याज छुट र न्यूनतम व्याजमा दिएको कर्जाले हामी व्यवसायीहरूलाई केही राहत पुगेकै हो।
३. **अटोमोवाइल व्यवसायमा चुनौति**
 - ३.१ हाम्रो जस्तो मुलुकमा सडक यातायात मात्र एउटा निर्विकल्प यातायातको माध्यम हो भन्ने कुरामा कुनै सन्देह छैन। अब हाम्रो लक्ष सडकको विस्तार र पूर्वाधारको विकास हुनु पर्दछ। धेरै ठूलो कुरा गर्नु भन्दा पनि काठमाण्डौको सडक व्यवस्थापनका लागि हाल रहेको चक्रपथ आधा बन्न बाँकी रहेको समय मै बनाउन सक्नु, नयाँ चक्रपथको निर्माणको थालनी गर्न सक्नु, खोलाका करिडोर परियोजनाहरू छिटो भन्दा छिटो सम्पन्न गर्न सक्नु र केही वाइपास सडक, केही फलाई ओभर बनाउन सक्नु नै हाम्रो चुनौती रहेको छ। मैले दुईवर्ष अघिदेखि नै उठाउँदै आएको बानेश्वर र कालिमाटीमा बनिसेकेका सडक पुल अलपत्र अवस्थामा रहेका छन् जसका कारण यातायातको आवागमनमा ठूलो बाधा पुगेको छ।
 - ३.२ माननीय मन्त्रीज्यूले आफ्नो प्रतिस्थापन बजेट मार्फत एसेम्बल गरी नेपालमा सवारी साधन उत्पादन गर्ने उद्योगले अनएसेम्बल अवस्थाका अन्तशुल्क महशुलमा ५० प्रतिशत छुट दिने व्यवस्था नेपालमा सवारी साधन एसेम्बलिङ्ग उद्योग स्थापनाका लागि कोशेदुङ्गा सावित हुने अपेक्षा समेत हामीले राखेका छौं। तर त्यस्ता सवारी साधनहरू उत्पादन गर्ने एसेम्बलिङ्ग उद्योग सञ्चालन गर्नका लागि त्यससंग सम्बन्धित ऐन र नीति नियमहरूको स्थिरता पनि त्यतिकै महत्वपूर्ण हुने सन्दर्भमा सरकार परिवर्तन हुँदमा त्यस्ता उद्योगहरूलाई कुनै असर पर्न हुँदैन भन्ने कुरामा समेत हामी व्यवसायीहरू विश्वस्त छौं।
 - ३.३ माननीय मन्त्रीज्यू, संयुक्त राष्ट्रसंघको हालै सम्पन्न महासभाले नेपाललाई कम विकसित राष्ट्रको श्रेणीबाट विकासशील मुलुकमा स्तरोन्ती गर्न गरिएको प्रस्ताव पारित गरेको खबरले हामी नेपालीहरू गौरवान्वित भएका छौं। तर आजको अवस्थामा नेपाल राष्ट्र बैंकले सवारी साधनको खरिदमा ५० प्रतिशतको क्याप लगाएको छ त्यो यस्तो बदलिएको अवस्थामा कति न्यायोचित छ त्यसको मूल्याङ्कन गर्ने समय आइसकेको हाम्रो बुझाइ छ।



अटोमोवाइल क्षेत्र राज्यलाई सर्वाधिक राजश्व प्राप्त हुने र नेपालमा गरिने व्यवसायहरूमध्ये सबैभन्दा बढी पारदर्शिता कायम भएको व्यवसाय पनि यही नै हो। व्यापारको क्षेत्रबाट यस वर्ष पनि सरकारलाई सर्वाधिक आयकर बुझाउने कम्पनी पनि अटोमोवाइल क्षेत्रकै कम्पनी हो। नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्र राज्यलाई सर्वाधिक राजश्व दिने क्षेत्र भए पनि सरकारबाट गठन हुने राजश्व परामर्श विकास समितिमा नाडाको प्रतिनिधित्वका लागि हामीले निरन्तर रूपमा कुरा उठाउँदै आएका छौं।

- ३.४ निजी, सार्वजनिक, निर्माण तथा सेवाका लागि प्रयोग हुने सवारी साधन, स्पेयर पार्ट्स, सर्भिस सेन्टर, लुब्रिकेन्ट्स, टायरट्युब, व्याट्री लगायतका व्यवसायहरू प्रत्यक्ष परोक्ष रूपमा उत्पादकत्व बढाउने व्यवसाय हुन्। सवारी साधनहरू पूर्वाधारको पनि पूर्वाधार मानिने सडकमा प्रयोग हुने र कुनै पनि प्रकारको विकास निर्माणको लागि अपरिहार्य साधन हो। राजश्वको दृष्टिकोणले पनि देशलाई सर्वाधिक राजश्व प्राप्त हुने क्षेत्र हो। खरबौंको लगानी, बीसौं लाखको रोजगारी, खरबौं राजश्वको श्रोत, बैकिङ तथा बीमा व्यवसायको महत्वपूर्ण लगानी हुने साधनलाई उपेक्षा गरेर राष्ट्र निर्माण हुन सक्दैन। उपत्यकाको सडक जाम हुनुमा सडक विस्तार हुन नसक्नु, विस्तार भएको सडकले पूर्णता नपाउनु, ट्राफिक लाइटको उपयुक्त व्यवस्था नहुनु, ट्राफिकको संख्या कम हुनु, फ्लाइ ओभरको कमी हुनु, जनचेतनाको कमी हुनु र करिडोरको सडकले पूर्णता नपाउनु आदि मुख्य कारक तत्वहरू हुन्, यी सबै कुरालाई विसेर Cash Crunch वा ट्राफिक जाम भएको वा अन्य कुनै पनि नाममा सवारीसाधन आयात निरुत्साहन गर्ने नीति अवलम्बन गर्नु उपयुक्त कदम मान्न सकिदैन।
- ३.५ सरकारले विद्युतीय सवारी साधनहरूलाई अधिकतम रूपमा प्रयोजनमा ल्याउन त्यसै अनुरूपको नीति ल्याए पनि सरकारले आवश्यक संख्यामा चार्जिङ्ग स्टेशनहरू स्थापना गर्न नसक्दा यसको प्रयोग अपेक्षित रूपमा बढ्न सकेको छैन।

४. अटोमोवाइल व्यवसायबाट राजश्वमा पुऱ्याएको योगदान र यसको उपयोग

अटोमोवाइल क्षेत्र राज्यलाई सर्वाधिक राजश्व प्राप्त हुने र नेपालमा गरिने व्यवसायहरूमध्ये सबैभन्दा बढी पारदर्शिता कायम भएको व्यवसाय पनि यही नै हो। व्यापारको क्षेत्रबाट यस वर्ष पनि सरकारलाई सर्वाधिक आयकर बुझाउने कम्पनी पनि अटोमोवाइल क्षेत्रकै कम्पनी हो। नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्र राज्यलाई सर्वाधिक राजश्व दिने क्षेत्र भए पनि सरकारबाट गठन हुने राजश्व परामर्श विकास समितिमा नाडाको प्रतिनिधित्वका लागि हामीले निरन्तर रूपमा कुरा उठाउँदै आएका छौं।

५. सडक सुरक्षा तथा वातावरण

- ५.१ नेपालमा सडक दुर्घटना भयावह समस्याको रूपमा देखापरेको छ। दुर्घटना पूर्णतः रोक्न नसकिने विषय भए पनि यसलाई धेरै हदसम्म न्यून गर्न सकिन्छ भन्ने हाम्रो मान्यता छ। यसतर्फ पनि नाडाको ध्यान पुगेको छ र सडक दुर्घटना न्यून गर्न विभिन्न योजनाहरू नाडाले सञ्चालन गरिरहेकै छ। दशैतिहारमा राखिने हेल्प डेस्क, सडक सुरक्षासंग सम्बन्धित विभिन्न कार्यक्रमहरू लगायत ट्राफिक सम्मान जस्ता कार्यक्रमहरू नाडाले सम्पन्न गर्दै आएको छ। त्यसैगरी नाडाले नेपालको ट्राफिक व्यवस्थापनलाई थप सुदृढ बनाउन ट्राफिक सामग्रीहरू वितरण गर्दै आएको छ।
- ५.२ सरकारले सवारी साधनहरूमा प्रयोग हुने पेट्रोलियम पदार्थ मार्फत वातावरण प्रदुषण शुल्कको नाममा उठाइएको अबैको रकम वातावरण प्रदुषण न्यूनिकरण कार्यक्रमहरूमा मात्र खर्च गरेको भन्ने हाम्रो धारणा छ।

माननीय मन्त्रीज्यू,

६. सरकारका केही नीतिगत निर्णयहरूमा नाडाको धारणा

- ६.१ भन्सार मूल्याङ्कन प्रक्रिया अझै पनि समस्यामूलक देखिएको छ। भन्सारमा मालवस्तुको यथार्थ घोषणा र सही वर्गीकरण गराई भन्सार मूल्यांकन प्रणालीलाई यथार्थ र कारोबार मूल्यमा आधारित बनाइनु पर्छ। अब पनि यस विषयमा वादविवाद गरेर बस्ने समय छैन। व्यवसायलाई पारदर्शी र स्वच्छ प्रशासनको माध्यमबाट अधि बढ्नु नै अबको आवश्यकता हो।
- ६.३ विद्युतीय सवारी साधनहरूमा प्रयोग हुने व्याट्रीहरू नेपालमै उत्पादन गर्न सकिने अवस्था विद्यमान रहेको सन्दर्भमा यसको उत्पादनमा प्रयोग हुने सबै कच्चा पदार्थहरूको आयातमा १ प्रतिशत मात्र भन्सार महशुल लाग्ने व्यवस्थाका लागि माननीय मन्त्रीज्यूमा अनुरोध गर्न चाहन्छु।

७. नाडा अटो शोका लागि प्रदर्शनी स्थलको निर्माण

हामीले सन् १९९८ देखि नै नाडा अटो शो सम्पन्न गर्दै आएका छौं। हामीले नाडा अटो शो सम्पन्न गर्दै आएको भृकुटीमण्डप परिसर हाम्रो लागि ज्यादै सानो भइसकेको छ। माननीय मन्त्रीज्यू, स्थान अभावका कारण हामीले कमर्सियल तथा हेवि इक्विपमेण्टहरू लगायत कैयौं अटोमोवाइल कम्पनीहरूलाई समेत समावेश गर्न सकेनौं। सरकारले चाँडै नै भृकुटीमण्डप परिसरलाई नै थप विस्तार र व्यवस्थित गरी केही वर्षका लागि समस्या समाधान गर्न सकिन्छ भन्ने हाम्रो मान्यता छ।

८. यस एशोसिएशनको उत्तरोत्तर प्रगति तथा समृद्धिको लागि प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रूपले नाडालाई अमूल्य सहयोग तथा सुझाव दिई नाडाको उन्नतिमा सहयोग गर्ने सदस्य महानुभावहरू, सरकारी निकायहरू, सञ्चारकर्मीहरू, कर्मचारीहरू तथा सम्पूर्ण शुभेच्छुकहरूमा हार्दिक धन्यवाद ज्ञापन गर्दछु र आगामी दिनहरूमा पनि नाडाले उठाएका विषयहरूमा राय सल्लाह र सकारात्मक सुझावको अपेक्षा गर्दै सबैबाट सदाभै सहयोग र सद्भाव प्राप्त भइरहने विश्वास लिएको छु।

माननीय मन्त्रीज्यू,

९. अन्तमा, सबैमा पुनः स्वागत अभिवादन गर्दै यहाँहरूको उपस्थितिका लागि हार्दिक धन्यवाद ज्ञापन गर्न चाहन्छु। आजका प्रमुख अतिथि माननीय अर्थ मन्त्रीज्यू समक्ष विशेष धन्यवाद ज्ञापन गर्दछु। धन्यवाद !



बन्द सेसन



नाडाका पूर्व अध्यक्ष श्री रोहिणी थपलियाको प्रमुख अतिथ्यतामा मिति २०७८ मंसिर २२ गते नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको ४५ औं वार्षिक साधारण सभाको बन्द सेसन होटल सोल्टी ताहाचल, काठमाण्डौमा सम्पन्न भएको थियो । सो सभाका सभाध्यक्ष तथा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष कृष्णप्रसाद दुलालले सभालाई सम्बोधन गर्नु भएको थियो ।



उक्त सभामा नाडाको संशोधित विधान २०७८ मा दुई धारालाई संशोधन गर्ने मस्यौदाबारे नाडाका कानूनी परामर्शदाता बालकृष्ण ढकालबाट विधानको मस्यौदाबारे जानकारी तथा सो विधान साधारण सभाबाट सर्वसम्मत रुपमा पारित गरिएको थियो । सो सभामा महासचिव सुनिल रिजालले वार्षिक प्रतिवेदन प्रस्तुत



गर्नु भएको थियो भने कोषाध्यक्ष सुरेन्द्रकुमार उप्रेतीले आर्थिक वर्ष २०७७/७८ को आय-व्ययको विवरण र आर्थिक वर्ष २०७८/७९ को बजेट प्रस्तुत गर्नु भएको थियो ।



उक्त बन्द शत्रमा पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष मोहनबाबु खड्का, चितवन अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका अध्यक्ष कृष्णप्रसाद भण्डारी, हेटौँडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशनका अध्यक्ष सागर सापकोटा, मोरङ अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष सुवास आचार्य, लुम्बिनी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष गणेशप्रसाद भट्टराई, जानकी एशोसिएशन अफ नेपालका अध्यक्ष तेज नारायण साह, सुदुपश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल्स डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष पुष्कर ओझा, कर्णाली अटोमोवाइल्स एशोसिएशन नेपालका अध्यक्ष भद्र भण्डारीले समेत शुभकामना मन्तव्य व्यक्त गर्नु भएको थियो ।

मायाको चिन्हो प्रदान

नाडाका अध्यक्ष तथा ४५ औं सभाका सभापति कृष्णप्रसाद दुलालले ४५ औं वार्षिक साधारण सभाका प्रमुख अतिथि तथा नाडाका पूर्व अध्यक्ष रोहिणी थपलियालाई मायाको चिन्हो प्रदान गर्नु भएको थियो ।



१३. समापन

उक्त सभामा उपस्थित सम्पूर्ण सदस्य महानुभावहरु तथा आमन्त्रित सबै प्रति हार्दिक धन्यवाद ज्ञापन गर्दै नाडाका उपाध्यक्ष तथा मोरङ अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशनका अध्यक्ष सुभाष आचार्यले बन्दशत्र सभा समापन भएको घोषणा गर्नु भएको थियो । सो सभाको कार्यक्रम सञ्चालन नाडाका महासचिव तथा ४५ औं वार्षिक सभा तयारी समितिका संयोजक सुनिल रिजालले गर्नु भएको थियो ।



निर्वाचन कार्यक्रम सम्पन्न



मिति २०७८ मंसिर २३ गते होटेल सोल्टीमा नाडाको केन्द्रीय कार्य समितिको निर्वाचन समेत सम्पन्न भएको थियो। सो निर्वाचनमा नाडाका कानूनी परामर्शदाता तथा प्रमुख निर्वाचन अधिकृत बालकृष्ण ढकालले निर्वाचनमा विजयी एक अध्यक्ष तथा २६ जना सदस्यहरूको नाम घोषणा गर्नु भएको थियो। मिति २०७८ साल पुष ७ गते नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालको पहिलो केन्द्रीय कार्य समितिको बैठकमा एशोसिएशनको संशोधित विधान २०७९ को दफा २०.७ बमोजिम प्रमुख निर्वाचन अधिकृत बालकृष्ण ढकालले कूल ८ निर्वाचित पदाधिकारीज्यूहरूको नाम घोषणा गर्नु भएको थियो। सो बैठकमा अध्यक्ष थापाले नाडाको संशोधित विधान २०७९ को दफा २०.७ बमोजिम बमोजिम ३ जनालाई केन्द्रीय कार्य समिति सदस्य पदमा मनोनित गर्नु भएको थियो भने दुई जनालाई आमन्त्रित सदस्यमा मनोनित गर्नु भएको थियो।

| पद | नाम |
|-------------------|------------------------|
| अध्यक्ष | श्री ध्रुववहादुर थापा |
| निवर्तमान अध्यक्ष | श्री कृष्णप्रसाद दुलाल |

| | |
|--------------------|-----------------------|
| संस्थागत उपाध्यक्ष | श्री सुभाष आचार्य |
| संस्थागत उपाध्यक्ष | श्री मोहनबाबु खड्का |
| उपाध्यक्ष | श्री राजनबाबु श्रेष्ठ |

| | |
|--------------|-----------------------------|
| उपाध्यक्ष | श्री सुनिल रिजाल |
| महासचिव | श्री सुरेन्द्रकुमार उप्रेती |
| सचिव | श्री विक्रम सिंघानिया |
| कोषाध्यक्ष | श्री मिलनबाबु मल्ल |
| सहकोषाध्यक्ष | श्री पंकज अग्रवाल |

संस्थागत सदस्य

| | |
|----------|--|
| प्रदेश २ | जानकी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल श्री तेजनारायण साह |
| प्रदेश ३ | हेटौडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन श्री सुदेशकुमार श्रेष्ठ |
| प्रदेश ५ | लुम्बिनी अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपाल श्री गणेश भट्टराई |
| प्रदेश ६ | कर्णाली अटोमोवाइल्स एशोसिएशन नेपाल श्री भद्र भण्डारी |
| प्रदेश ७ | सुदूर पश्चिमाञ्चल अटोमोवाइल डिलर्स एशोसिएशन श्री पुष्कर ओझा |

सदस्य

| | |
|---|-----------------------|
| ” | श्री निराकार श्रेष्ठ |
| ” | श्री आकाश गोल्छा |
| ” | श्री प्रकाश कपुरी |
| ” | श्री अभिक ज्योति |
| ” | श्री अनुपकुमार बराल |
| ” | श्री कपिल शिवाकोटी |
| ” | श्री निलमणी पाठक |
| ” | श्री प्रदिपमान प्रधान |
| ” | श्री यमुना श्रेष्ठ |
| ” | श्री बरदान बस्नेत |
| ” | श्री गोपाल भट्टराई |

अध्यक्षबाट मनोनित सदस्य

| | |
|---|--------------------------|
| ” | श्री दिपक कुमार अग्रवाल |
| ” | श्री सोहन बहादुर श्रेष्ठ |
| ” | श्री अभिमन्यू गोल्छा |

आमन्त्रित सदस्य

| | |
|---|-----------------|
| ” | श्री निशान ढकाल |
| ” | श्री अमृत जोशी |



बलमिचाइँले हुन्छ दुर्घटना



- बशिरा

यातायात विनाको संसार कल्पना गर्न सकिँदैन। कुनै पनि राष्ट्रको समुचित विकास, जनताको जीवनस्तरमा सुधार तथा समृद्धिसँग जोडिएको यातायातलाई बाहिर राखेर समुन्नत राष्ट्रको परिकल्पना गर्न सकिने पनि होइन। व्यक्तिगत आवागमन तथा आवश्यक वस्तुहरूको ढुवानी भनेका विशुद्ध अर्थतन्त्रसँग जोडिएका मूलभूत विषयहरू हुन्। विकट एवं दूरदराजमा रहेका गाउँलगायत सहरहरू कसरी विकसित हुँदै जान्छन् भन्ने यातायात व्यवस्थापनले निर्धारण गर्दछ। यही व्यवस्थापनको कमजोरीबाट आममानिसले भोगिरहेको एउटा मूल समस्या हो, सवारी दुर्घटना।

सडकहरूमा सवारी दुर्घटना देख्नु, भोग्नु र सोसम्बन्धी खबरहरू सुन्नु प्रायः सामान्यजस्तै भइसके। सामान्यतः मानवीय कारण, यान्त्रिक कारण, वातावरणीय कारण, सडकको अवस्थालगायतबाट सवारी दुर्घटनाहरू हुने गर्छन्। सडकमा हिँड्ने पैदल यात्रु पनि जिम्मेवारीबाट पन्छिन मिल्ने होइन। सडकछेउका बस्तीहरूमा बसोबास गर्ने व्यक्तिसेमेतका लापरवाहीपूर्ण कार्य पनि सवारी दुर्घटनाका कारण हुन्। सवारीचालकले ट्राफिक नियम पालना नगर्ने तथा मादक पदार्थ सेवन एवं लापरवाहीपूर्ण ढंगबाट सवारीसाधन चलाएका कारण सवारी दुर्घटना हुने गरेका छन्। यसैगरी, सडकमा गुड्ने सवारीसाधनको यान्त्रिक अवस्था ठीक नहुनु पनि हो। ट्राफिक नियन्त्रण गर्ने प्रविधिको अभावजस्ता कारणले पनि सवारी दुर्घटना बढिरहेको छ।

अधिकांश सडक खाल्डाखुल्टी र उबडखाबडले भरिएका छन्। सवारीसाधन तथा पैदलयात्री सबैले सडकको एउटै लेन प्रयोग गर्नु परेको छ। सडकको दायाँबायाँ पैदलयात्रु हिँड्ने फुटपाथ पर्याप्त छैनन्। भएका पनि पैदलयात्रु हिँड्ने सहज अवस्थाका कमै छन्। सडक गति सीमा निर्धारण नहुनु तथा भएकामा पनि पालना नगरिनुजस्ता कारणले सडक दुर्घटनालाई बढावा दिइरहेको छ। महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाको तथ्यांक हेर्दा अघिल्लो आवमा देशभर १५ हजार ५ सय ५४ सवारी दुर्घटना भए। गत आवमा यो संख्या २० हजार ६ सय ३४ दुर्घटना भएकोमा २५ सय ११ जनाले ज्यान गुमाए। अघिल्लो आवमा २२ सय ५१ जनाले ज्यान गुमाए। विगत वर्षहरूको तुलनामा सवारी दुर्घटना र मृत्यु एवं घाइते हुनेहरूको संख्या दिनप्रतिदिन बढोत्तरी हुँदै गएको सरकारी तथ्यांकले पुष्टि गर्छ।

यथार्थमा सवारी दुर्घटना किन र कसरी भइरहेको छ? सरकार एवं सरोकारवाला निकाय सबैलाई थाहा छ। यद्यपि, दुर्घटना असामान्य रूपमा सामान्य बन्दै गइरहेको छ। सवारीसाधन गुड्ने सडकको स्तर र स्थितिका बारेमा जिम्मेवार निकाय, यातायात व्यवसायी र सवारीचालकलाई जानकारी छैन भनेर कल्पना गर्न सकिँदैन। दिनहुँजस्तो भइरहेका सवारी दुर्घटनाका खबरहरूबाट कोही अनभिज्ञ छैनन्। सवारी गुडिरहेकै छन्, चालकले सवारी गुडाइरहेकै छन्। दुर्घटना भइरहेकै छन्। घाइते र मृत्युदर संख्या बढिरहेकै छन्। ठूला तथा फराकिला सडकहरू निर्माण हुँदैमा सवारी दुर्घटना नियन्त्रण हुन्छ भन्ने होइन। यातायात व्यवस्थापनको पक्ष महत्वपूर्ण हो।

एकैछिन नेपाल बाहिर विकसित मुलुकहरूलाई पनि हेरौं। जहाँ सवारी चाप उत्तिकै बढी देखिन्छन्। साँघुरा सडकहरू पनि नभएका होइनन्। समय अनुकूलका सरकारी नीतिहरूले यातायात व्यवस्थापन पक्षलाई सबल बनाएको पाइन्छ। यसो भनिरहँदा विकसित मुलुकहरूमा सवारी दुर्घटना नहुने नै भन्न खोजिएको होइन। सबल यातायात व्यवस्थापन र चालक अनुशासनलगायतका कारणले मृत्युदरमा कमी देखिन्छ। समयमै उद्धार गर्ने संयन्त्रहरूको निर्माण गर्न सके मृत्युदरमा कमी आउने निश्चित छ। हामीले पनि दुर्घटनाग्रस्त क्षेत्रहरूको पहिचान गर्दै राजमार्गहरूमा तुरुन्त उद्धार गर्न सकिने गरी 'हाइवे रेस्क्यु प्याट्रोल' र 'एम्बुलेन्स'को व्यवस्था गर्न सकिन्छ। जसले सवारी दुर्घटनाबाट हुने मृत्युदरमा कमी ल्याउँछ।

यातायातसम्बन्धी नीति निर्माण एवं सरोकारी निकायबीचको समन्वयले यातायात व्यवस्थापनलाई सबल बनाउँछ। सवारीचालकको सानो लापरवाहीका कारण पनि ठूलो दुर्घटना हुँदै आएका घटना हामीमाभू छन्। नीति नियम बनेका छन्। प्रचलित कानूनले दण्ड सजाय दिइरहेका छन्। नियन्त्रण र अनुगमनका लागि ठाउँठाउँमा प्रहरीका चेकपोस्टहरू पनि राखिएका छन्। चेकजाँच पनि भइरहेका छन्। तथापि अपेक्षाकृत नतिजा प्राप्त भइरहेको अवस्था भने छैन। अगाडि रहेको प्रहरीको चेकपोस्टलाई छल्ने, भुक्त्याउने, प्रभावमा पार्नेजस्ता कार्य पनि सवारीचालकहरूबाट हुने गरेकै छन्। सवारीचालक अनुमति प्राप्त नगरेका सहचालकहरूले दुर्घटना गराएका तथ्यहरू सार्वजनिक भइरहेकै छन्। सवारीसाधन लिएर हिँड्ने चालकलाई आफ्नो साधनको यान्त्रिक अवस्था, बाटोको अवस्था र आफ्नै शारीरिक अवस्था अनि आफूले गर्ने ऋतिमा ऊ जानकार रहन्छ। जानीजानी बलमिच्याइ लापरवाहीहरूबाट हुने दुर्घटनाले जनधनमा ठूलो क्षति पुग्ने गर्छ, पुगिरहेकै छ।

चालकले आफूलाई संयम र जिम्मेवार बनाउँदा दुर्घटनालाई धेरै हदसम्म निषेध गर्न सकिन्छ। दुर्घटनाबाट हुन जाने क्षतिलाई पनि कमी गर्न सक्छ। सवारीसाधन चलाउन सक्नु र चलाउन जान्नु फरक कुरा हो। सवारीचालक अनुमतिपत्र प्रदान गर्दा सवारीचालकको सीप र कानुनी ज्ञानका साथै कर्तव्यप्रति जिम्मेवार बनाउनु पर्छ। मापदण्डका आधारमा मात्र सवारीचालक अनुमतिपत्र प्रदान गरिनु पर्छ। चालकलाई थप जिम्मेवार बनाउन सवारीचालकले गरेका गल्तीउपर दण्डसजायसमेत समयसापेक्ष परिष्कृत तथा परिमार्जन गर्दै प्रभावकारी ढंगबाट कार्यान्वयन गर्नुपर्छ। सवारीसाधन चलाउने चालकको मानसिक तथा शारीरिक अवस्था सधैं ठीक भइरहन्छ भन्ने हुँदैन। हवाई यातायातका चालक पाइलटहरूको समयसमयमा स्वास्थ्य जाँच भइरहन्छ।

सार्वजनिक यातायातका सवारीचालकहरूको पनि कम्तीमा एक वर्षको अन्तरमा मानसिक एवं शारीरिक अवस्था जाँच गर्नु आवश्यक छ। आजभोलि भइरहेका दुर्घटनालाई हेर्दा चालकको उमेरसमूहले पनि असर पारिरहेका दृष्टान्तहरू नभएका होइनन्। सडक यात्राका क्रममा आइपर्ने समस्या तथा कारण र समाधानका उपायहरूलाई विचार गरी यात्रा अनि गन्तव्य तय गर्नुपर्छ। यसरी धेरै हदसम्म दुर्घटना कम गर्न सकिन्छ। सवारीसाधन र सवारीचालकलगायत यातायात व्यवस्थापन पक्षसँग जोडिएका सरोकारी पक्षहरूको प्रभावकारी भूमिका नै आजको आवश्यकता हो।

साभार: राजधानी दैनिक



सडक विस्तार

चरीकोट-जिरी सडकखण्ड निर्माणकार्य सम्पन्न

जिल्लाको सदरमुकाम चरीकोटदेखि जिरीसम्म जोड्ने मुख्य सडकमार्गको स्तरोन्नतिको काम सकिएको छ। तीन वर्षअघिदेखि स्तरोन्नति गर्न सुरु गरिएको सो सडकखण्डको ५५ किलोमिटर सडकको कालोपत्रेसहित सम्पूर्ण कार्य सकिएको आयोजनाका पुख्य परामर्शदाता सीमित ईआएमसी जेभी प्रमुख इन्जिनियर राजेन्द्र पौडेलले जानकारी दिएका थिए।



उनका अनुसार चैतको दोस्रो साता नै लालोपत्रे राख्ने काम सकिएको थियो। ३३ वर्षअघि स्दोस सरकारको सहयोगमा निर्माण भएको उक्त सडकको २०७४ सालबाट सडक विस्तारसहित स्तरोन्नतिको काम थालिएको हो। सो सडकको स्तरोन्नति गर्न भारतीय एक्जिम बैंककले तीन अर्ब ७० करोड सहूलियत ऋण सहयोग गरेका थिए। सडक निर्माण गर्न सरकारले २०७४ सालमा नेपाली सडक निर्माण कम्पनी लामा कन्स्ट्रक्सनलाई दुई अर्ब २८ करोडमा सम्भौता गरेको थियो। उक्त सडकको नाला, ग्याबिन वाल, वायोइन्जिनियरिङ कार्य, जोखिम न्यूनीकरणका संरचनासहित ५५ किलोमिटरकै कालोपत्रे गर्नेगरी सम्भौता भएको थियो। निर्माण कम्पनीले राज्यले तोकेको समयभित्र नै सडकको काम सकेको बताएका थिए। कम्पनीका अनुसार दुई महिनाअघि नै ५२ किलोमिटरको काम सकेको थियो। यस्तै बाँकी तापक्रम नपुग्ने तथा हिमपात हुने काभ्रेको हिटीदेखि खावासम्मको सडकको कालोपत्रे हाल फागुन अन्तिम सातादेखि सुरु गरेको थियो। यस्तै कम्पनीले पछिल्लो दुई महिनामा भत्केको, विग्रेको, पहिरो गएको ठाउँमा पनि पुनः मर्मत गरेको थियो।

सिद्धबाबा सुरुङ्ग निर्माण गर्न कम्पनी छनोट

सिद्धबाबा सुरुङ्गमार्ग निर्माणका लागि चार निर्माण कम्पनी छनोट भएका थिए। मूल सुरुङ्गमार्ग १.१ किलोमिटर रहने सो सुरुङ्गमार्ग निर्माणका लागि चार निर्माण कम्पनी छनोट भएको सडक विभागअन्तर्गतको गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्रले जनाएको छ। यी सुरुङ्गमार्ग निर्माणका लागि ९ कम्पनीले प्रस्ताव



पेश गरेकोमा चार कम्पनीको आर्थिक प्रस्ताव स्वीकृत भएको केन्द्रका प्रभात भाले बताए। उनले भनेका थिए “सिद्धार्थ राजमार्गमा निर्माण हुने १.१ किलोमिटरको सुरुङ्गमार्ग निर्माणका लागि ९ कम्पनीको प्रस्ताव पेश भएकोमा ४ कम्पनी छनोट भएका छन्।”

छनोट भएका कम्पनीमा चाइना स्टेट कन्स्ट्रक्सन इन्जिनियरिङ कम्पनी, चाइना फस्ट हाइवे इन्जिनियरिङ कम्पनी, सीओभीईसी/सीआरईजीसी जेभी, र सीसीईसीसी/सीआरसीसी १४/एसआईवाईयूएन जेभी सुरुङ्गमार्ग निर्माणका लागि योग्य भएको भाले बताएका थिए।

एक सातापछि सुरुङ्ग निर्माण गर्न इच्छुक चार कम्पनीको आर्थिक प्रस्ताव खोलिने र कम लागतमा निर्माण गर्न प्रस्ताव पेश गरेका एक कम्पनी छनोट हुने केन्द्रले जनाएको थियो। यो समयमा अन्य छनोट नभएका ५ कम्पनीले उजुरी गर्न सक्ने समय दिएका थिए। चित्त नबुझेका निर्माण कम्पनीले सार्वजनिक खरिद कार्यलयमा उजुरी गर्न ८ दिनको समय दिइएको थियो। चित्त नबुझेका कम्पनीले उजुरी गरेमा सो उजुरी उपर थप अध्ययन गरेर काम निर्माणको प्रक्रिया अगाडी बढाइने छ।

इपिसी मोडेलमा निर्माण गर्न लागिएको सो सुरुङ्गमार्ग निर्माणको जिम्मा प्राप्त गर्ने कम्पनीले ५ वर्ष सञ्चालन र ५ वर्ष मर्मत गरी १० वर्ष प्रत्यक्ष निगरानीमा रहने छ। यसरी छनोट भएका कम्पनीले निर्माण प्रक्रियाको अध्ययन गरेर डिजाइन पेश गर्नुपर्ने केन्द्रले जनाएको थियो। अर्थ मन्त्रालयले १० अर्बको रूपैयाँ सुरुङ्ग निर्माणका लागि बजेटको सहमति दिएको भएपनि करिब ८ अर्बको हाराहारीमा लागत अनुमान गरिएको र सोही सिलिङको सीमा राखेर बोलपत्र आह्वान गरिएको थियो।

स्वयम्भू क्षेत्रलाई यथास्थितिमै राखेर चक्रपथ विस्तार हुने

चक्रपथ विस्तारको दोस्रो चरणअन्तर्गत स्वयम्भू क्षेत्रलाई यथास्थितिमै राखेर सडक विस्तार हुने भएको छ। स्वयम्भूको सडक छेउमा रहेको बुद्धको मूर्ति तथा अन्य चैत्यहरूलाई हटाएर सडक विस्तार गर्न उपयुक्त नहुने ठहर गर्दै सो क्षेत्रको सडकमा केही परिवर्तन नहुने भएको हो।

स्वयम्भू र सानो भयङ्गमा समेत साइट क्लियर हुन बाँकी छ। स्वयम्भूमा भने बाटो खुम्च्याएर डिजाइन परिवर्तन गरी निर्माण अगाडि बढाउने गरी काम भइरहेको आयोजना प्रमुख मेघराज मरासिनीले बताएका थिए। त्यसैगरी सानो भयङ्गमा रहेको विद्युतको हाइटेन्सन लाइन विद्युत प्राधिकरणले हटाउने भएपछि एक महिनापछि चिनियाँ पक्षले निर्माण थाल्ने मरासिनीले जानकारी दिएका थिए। उनले भने, “कलंकीदेखि वसुन्धारासम्मको क्षेत्रमा साइट क्लियरेन्स ९८ प्रतिशत पूरा भइसकेको छ। अब विस्तारको काम सुरु हुन्छ।” कलंकी स्युचाटारको पुलदेखि वसुन्धारासम्म ८.२ किलोमिटर सडक विस्तार गर्ने गरी सम्भौता भएको थियो। तर नेपालले चीनसँग गरेको आग्रहमा कलंकीदेखि चावहिलसम्म ११.४६ किलोमिटर विस्तार गर्न चीन सकारात्मक भएका थिए।

तर, महाराजगञ्ज क्षेत्रको २ सय ४४ मिटर साइट क्लियरेन्स हुन नसकेका कारण पूर्ण रूपमा साइट क्लियर भएपछि मात्र निर्माण थाल्ने चिनियाँ पक्षको भनाइ थियो। सडक विभागले महाराजगञ्ज



क्षेत्रमा करिब २ दर्जन घरको मुआब्जा दिनु पर्नेछ। विभागका अनुसार घरको मुआब्जा दिने तर जग्गाको नदिने गरी फाइल अगाडि बढाइएको छ। सो क्षेत्र छोडेर काम गर्न पत्राचार गरिएको भए पनि चिनियाँ निर्माण कम्पनीले हालसम्म कुनै प्रतिक्रिया नदिई तत्काललाई सम्झौता भएको क्षेत्रमा मात्र निर्माण थाल्ने संकेत देखाएका थिए।

कोभिड-१९ का कारण पनि आयोजनाले गति लिन सकेको थिएन। तर चिनियाँ पक्षले सम्झौताअनुसार कलंकीदेखि वसुन्धारासम्म ८.२ किलोमिटर सडक विस्तार गर्ने गरी प्रकिया अगाडि बढाएकाले सम्झौताअनुसार नै सडक विस्तार हुने देखिएको सडक विभागले बताएको थिए।

विभागका अनुसार कलंकीमहाराजगञ्ज-सुकेशवास पुलसम्मको २ सय ४४ मिटर सडक खण्डको मात्र साइट क्लियर हुन बाँकी थियो। अन्य क्षेत्रमा साइट क्लियरेन्सको काम पूरा भइसकेको बताइएको छ। चिनियाँ सरकारको आर्थिक/प्राविधिक सहयोगमा निर्माण हुने सो आयोजनाका लागि नेपाल सरकारले साइट क्लियर गरेर दिएपछि काम अघि बढेनेछ। अघिल्लो वर्षको फागुनमा नै सरकारले साइट क्लियर गरेर विस्तारको जिम्मा दिने योजना भए पनि आन्तरिक प्राविधिक तथा कोभिड-१९का कारणले आयोजनाको कार्य प्रगतिमा ढिलाइ भएको थियो।

सडक खण्ड विस्तारका लागि सडकको सीमा क्षेत्र पूर्ण रूपमा खाली गरेर विस्तारको काम सुरु गरिनेछ। जसअन्तर्गत गत फागुनसम्म बिजुलीका पोल, रुख र खानेपानी, ढललगायत अन्य अवरोध हटाएर सीमांकन गरिने लक्ष्य राखिएको भए पनि ढिलो भएको थियो। प्रसारणलाइन निर्माणमा खर्च हुनेछ भने ५ करोड २० लाख डलरले पूर्वपश्चिम राजमार्गको धानखोला, भालुवाड हुँदै लमहीदेखि शिवखोलासम्मको सडक स्तरोन्नति गरिनेछ। यो सडक खण्ड भन्डै ७७ किलोमिटर लामो छ।

आयोजनाको पाँच वर्षको गणना इन्ट्री इन्ट्रु फोर्स (ईआईएफ) बाट सुरु हुन्छ। पूर्वतयारीको काम सकिएपछि ईआईएफ तोकिन्छ। त्यसपछि पाँच वर्षको समय गणना सुरु हुन्छ। पाँच वर्षमा एमसीसीले दिने ५० करोड डलर अनुदान सबै खर्च गरिसक्नुपर्छ।

मर्मत भएन यांग्री र लार्के सडक

यांग्री र लार्के खोलाको आयोजनास्थलसम्म पुग्ने सडक वर्षाका कारण भत्किएकामा अबै मर्मत हुन सकेको छैन। मेलम्ची खानेपानी आयोजनाको दोस्रो चरणको निर्माणका लागि पहुँचमार्ग निर्माण भइरहँदा असारको पहिलो साता बगाएको थियो।

बीस किमी सडकमध्ये भण्डै पाँच किमी बगाएको मेलम्ची खाने पानी विकास समितिका सूचना अधिकारी राजेन्द्रप्रसाद पन्तले जानकारी दिएका थिए। इन्द्रावती नदीमा आएको बाढीले सडक बगाएको थियो। पहिलो चरणमा मेलम्ची नदीसम्म पुग्ने सडक नबनेकाले उक्त सडकको मर्मत प्राथमिकतामा नपरेको थियो कि उनले भनेका थिए, 'सडक विभागले मर्मत गरिसकेको छ, हामीले गर्न बाँकी छ।'।

दश किमी सडकमध्ये पाँच किमी विभाग र अर्को पाँच किमी आयोजनाले निर्माण गरेको थियो। धापदेखि लार्के र याङ्गीसम्मको सडक निर्माण आयोजनाले गरेको थियो। अहिले निर्माण व्यवसायीले निर्माण अघि बढाउन चाहेको उनले बताए। उनले भने, 'हामीले पहिले मेलम्ची नदीको आयोजनास्थलसम्म नै सडक पुयाउन लागेका थियौं।'।



आयोजनालाई लक्षित गरेर निर्माण हुन लागे पनि सो सडकको निर्माण सम्पन्न हुँदा स्थानीयवासीलाई समेत फाइदा पुग्ने देखिएको छ। यहाँका ३८० किता अधिग्रहण गरेर सडक निर्माण गरिएको थियो। गत असारमा मेलम्ची नदीमा आएको बाढीले गर्दा खानेपानी आयोजनामा ठूलो क्षति पुगेको थियो। आयोजनास्थलमा रहेका धेरै संरचना र निर्माण सोम गी बाढीले बगाएको थियो। आयोजनास्थलभन्दा माथिल्लो भागबाट आएको पहिरोले संरचनामा क्षति पुगेको थियो। अहिले पनि 'हेडवर्क' लगायतका संरचना खोलाको लेदोले पुरिएको छ। सरकारले अहिले सडक मर्मत गरेर आयोजनास्थलसम्म पुऱ्याएको छ।

तीन वर्षमा एक किमी सडक कालोपत्र

धुलावारी-भद्रपुर जोड्ने सडक बजेट अभावमा एक किलोमिटर मात्र कालोपत्र भएको छ। २०७९ असार मसान्तसम्ममा निर्माण सम्पन्न गर्ने गरी निर्माण कम्पनीसँग ठेक्का सम्झौता भए पनि बजेट अभावमा हाल मेचीनगर नगरपालिका-१० को खयरडाँगीस्थित भेटवाल चोकबाट मेचीनगर-१५ को शिवालय मन्दिर छेउसम्मको सडक मात्र कालोपत्र भएको थियो।

भद्रपुर धुलावारी खण्डको लागत मूल्य अभिवृद्धि करसहित प्रदेश नं १ को सरकारको कुल २५ करोड ३२ लाख ८४ हजार रुपैयाँमा हिम्डुड एण्ड थोकर सरोज जेभीलाई ठेकामा दिइएको थियो। निर्माण कम्पनीले सम्झौताको तीन वर्षको अवधिमा एक किलोमिटर सडक मात्र कालोपत्र गर्न सकेको पूर्वाधार विकास कार्यालय भ्रपाका प्रमुख रमेशकुमार श्रेष्ठले बताए।

बजेट अभावमा जति काम हुनुपर्ने हो, त्यति हुन नसकेको उनले बताए। 'प्रदेश सरकारले समयमा बजेट नपठाउँदा काममा ढिलाइ भइरहेको छ,' उनले भने, 'आगामी वैशाखको पहिलो हप्ताभित्र बजेट आयो भने काम सकिन्छ, त्योभन्दा ढिलो भएमा म्याद थपेर अर्को साल बनाउनुको विकल्प छैन।'।

उनका अनुसार मेचीनगर नगरपालिकाको १० नम्बर वडाको भेटवाल चोकदेखि मेचीनगर-१५ कै ज्यामिरगढीस्थित हडिया खोलासम्मको ९ किलोमिटर सडक कालोपत्र गर्ने योजनामा परेका थियो। योजनाअनुसार नै सडकको दुवै साइटमा नाली खन्ने र सडक कालोपत्र गर्न योग्य बनिसकेको उनको ठहर थियो। २०७६ कात्तिक २० गते निर्माण कम्पनीसँग २०७९ असार ३१ गते निर्माण सम्पन्न गर्ने सम्झौता भएर सो सडकको शिलान्यास तत्कालीन आर्थिक मामिला तथा योजनामन्त्री इन्द्रकुमार आइबोले गरेका थिए। उनले जिल्लाका अन्य क्षेत्रमा समेत प्रदेश सरकारको लगानीमा निर्माण भइरहेका सडक बजेट अभावमा अलपत्र अवस्थामा रहेको जानकारी दिए। धुलावारी-भद्रपुर-जोड्ने यो सडकखण्डमा नेपाल प्रवेश गरेका पर्यटक यही बाटो हुँदै चन्द्रगढी एयरपोर्टबाट काठमाडौँलगायत देशका अन्य भागमा जान सजिलो हुने हुँदा चाँडै निर्माण सक्नुपर्ने नगर उपप्रमुख मीना उप्रेतीको भनाइ छ।

महाराजगञ्ज क्षेत्रको २ सय ४४ मिटर साइट क्लियरेन्स हुन नसकेका कारण पूर्ण रूपमा साइट क्लियर भएपछि मात्र निर्माण थाल्ने चिनियाँ पक्षको भनाइ थियो। सडक विभागले महाराजगञ्ज क्षेत्रमा करिब २ दर्जन घरको मुआब्जा दिनु पर्नेछ। विभागका अनुसार घरको मुआब्जा दिने तर जग्गाको नदिने गरी फाइल अगाडि बढाइएको छ। दश किमी सडकमध्ये पाँच किमी विभाग र अर्को पाँच किमी आयोजनाले निर्माण गरेको थियो। धापदेखि लार्के र याङ्गीसम्मको सडक निर्माण आयोजनाले गरेको थियो। अहिले निर्माण व्यवसायीले निर्माण अघि बढाउन चाहेको उनले बताए।



विकास आयोजना वातावरणमैत्री हुनुपर्छ र तिनको कार्यान्वयनका क्रममा वातावरणीय ऐन, कानूनको पालना जिम्मेवार पक्षबाट गरिनुपर्छ भन्ने अटल मान्यता यस समूहले राख्दै आएका थिए । तनहुँ शुक्लागण्डकीमा सिमलको रुख काट्न अनुमति दिने निकाय, सडक निर्माणको अनुगमन गर्ने सडक आयोजनाका जिम्मेवार अधिकारी र निर्माण व्यवसायीलाई तत्काल निलम्बन गरेर छानबिन गरी दोषीमाथि विद्यमान कानूनअनुसार कारबाही गर्न समूहले माग गरेका थिए । हस्तान्तरण भएको ३८ किलोमिटर सडकमध्ये शुरूमा हस्तान्तरण गरिएको मालढुंगादेखि बलेवा विमानस्थलसम्मको सडक कालोपत्रका लागि अर्थ मन्त्रालयले बजेटको सुनिश्चितता गरी बहुवर्षीय ठेक्का प्रक्रियाका लागि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई पत्र पठाइसकेको अर्थ मन्त्रालयका शाखा अधिकृत सुशीला देवी भट्टले जानकारी दिएका थिइन् ।

सडक विस्तारका क्रममा वातावरण विनास गर्नेमाथि कारबाही गर्न माग

पछिल्ला दिनमा विभिन्न विकास आयोजनामा वातावरणीय पक्षलाई नजरअन्दाज गरिएको घटनाप्रति नेपाल वातावरण पत्रकार समूहले + गम्भीर ध्यानाकर्षण भएको जनाइएको थियो ।

पृथ्वी राजमार्गको मुग्लिनदेखि पोखरा खण्डको सडक विस्तारका क्रममा माघ २५ गते तनहुँ जिल्लाको शुक्लागण्डकी नगरपालिकाको कोत्रेमा लोपोन्मुख खैरो गिद्धको गुँड भएको सिमलको रुख विनास गरिएको घटनाले चर्चा पाइरहेको समयमा समूहले विज्ञप्ति निकाली विरोध जनाएको थियो । गत वर्ष पनि उक्त रुखमा गिद्धको फूल भएको र त्यसबाट बच्चा कोरलेपछि मात्रै रुख काट्न संरक्षणकर्मीले जिम्मेवार निकायलाई दिएको सुभाबको बेवास्ता गर्दै सडक आयोजनाले रुख काटेर विचल्ली बनाएकोमा देशभरका संरक्षणकर्मी मर्माहत भएका छन् ।

त्यसैगरी, अर्को सडक विस्तार आयोजनाको कार्यान्वयनका क्रममा टिकौलीको जंगलमा खनिएको खाडलमा परेर दुर्लभ वन्यजन्तु गैंडा मारिएको थियो । २०७८ माघ ९ गतेको यो घटनाले पनि संरक्षणकर्मीलाई चिन्तित बनाएको थियो । वन्यजन्तु कोरिडोरमा सडकनिर्माणका क्रममा तिनको निर्वाध आवागमनलाई व्यवस्थित गर्न अन्डरपास जस्ता वातावरणमैत्री संरचनाको निर्माण गर्न स्वागतयोग्य छ, समूहका अध्यक्ष कसमस विश्वकर्माद्वारा जोरी विज्ञप्तिमा भनिएको छ, 'तर, वन्यजन्तुलाई पासो थापेजस्तै खाडल खनेर त्यो त्यतिकै छोड्नु सडक आयोजनाको गम्भीर लापरवाही हो ।'

सडक विस्तारका क्रममा कुन हदसम्म लापरवाही गरिन्छ भन्ने प्रतिनिधि पात्रका रूपमा यी घटनालाई लिन सकिने भन्दै समूहले दुवै सडक आयोजनाको वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन र त्यसमा आधारित वातावरण व्यवस्थापन योजना कार्यान्वयनमा प्रश्नचिन्ह खडा भएको बताएको छ । विज्ञप्तिमा भनिएको छ, 'यी घटनाबारे जिम्मेवार सडक विभाग र राज्यका अन्य निकायले समयमै सत्यतथ्य सार्वजनिक गर्ने, दोषीलाई विद्यमान कानूनको कठघरामा उभ्याउनुको साटो छानबिनका नाममा आलटाल गर्ने, एक अर्कामाथि दोष थोपार्ने, निर्माण व्यवसायीको दोष देखाउने लहर चलेको छ ।'

विकास आयोजना वातावरणमैत्री हुनुपर्छ र तिनको कार्यान्वयनका क्रममा वातावरणीय ऐन, कानूनको पालना जिम्मेवार पक्षबाट गरिनुपर्छ भन्ने अटल मान्यता यस समूहले राख्दै आएका थिए । तनहुँ शुक्लागण्डकीमा सिमलको रुख काट्न अनुमति दिने निकाय, सडक निर्माणको अनुगमन गर्ने सडक आयोजनाका जिम्मेवार अधिकारी र निर्माण व्यवसायीलाई तत्काल निलम्बन गरेर छानबिन गरी दोषीमाथि विद्यमान कानूनअनुसार कारबाही गर्न समूहले माग गरेका थिए ।

समूहले सडक आयोजनामा लगानी गरिरहेको एसियाली विकास बैंकको नेपाल कार्यालयलाई पनि वातावरण व्यवस्थापन योजना कार्यान्वयनमा ध्यानाकर्षण गराएको छ । त्यसैगरी चितवनको टिकौली क्षेत्रमा गैंडा मारिएकोमा सत्यतथ्य पत्ता लगाई दोषीमाथि कारबाही गरिने अपेक्षा गरिएकोमा घटनाको एक महिना बित्न लाग्दा पनि दोषीमाथि कारबाहीको कुनै गुन्जायस नभएको भन्दै समूहले यो घटनाबारे गठन भएको छानबिन समितिको प्रतिवेदन सार्वजनिक गर्न र दोषीलाई कारबाही अघि बढाउनसमेत समूहले माग गरेका थिए ।

कालीगण्डकी कोरिडोरको मालढुंगा-बलेवा खण्ड कालोपत्र गरिदै

राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको रूपमा रहेको कालीगण्डकी कोरिडोरको बागलुङ खण्डको कालोपत्र हुने भएको छ । कालीगण्डकी कोरिडोरको बागलुङ खण्डअन्तर्गत मालढुंगाबलेवा खण्डको १० किलोमिटर कालोपत्रका लागि अर्थ मन्त्रालयले बजेट सुनिश्चित गरेको छ । बागलुङ खण्डअन्तर्गत मालढुंगा-टाकुरीपालुङखोला ३८ किलोमिटर सडक सडक विभागलाई हस्तान्तरण भइसकेको छ ।

हस्तान्तरण भएको ३८ किलोमिटर सडकमध्ये शुरूमा हस्तान्तरण गरिएको मालढुंगादेखि बलेवा विमानस्थलसम्मको सडक कालोपत्रका लागि अर्थ मन्त्रालयले बजेटको सुनिश्चितता गरी बहुवर्षीय ठेक्का प्रक्रियाका लागि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयलाई पत्र पठाइसकेको अर्थ मन्त्रालयका शाखा अधिकृत सुशीला देवी भट्टले जानकारी दिएका थिइन् ।

नेपाल सरकारले कालीगण्डकी कोरिडोरको गैंडाकोट-राम्दीमालढुंगासम्म सडक कालोपत्रका लागि १ अर्ब एक करोड १८ लाख १७ हजार विनियोजन गरेको थियो । यसमध्ये बागलुङ खण्डअन्तर्गत मालढुंगा बलेवा विमानस्थलसम्मको १० किमी सडक कालोपत्रका लागि बहुवर्षीय ठेक्का प्रक्रियामा जान स्रोतको व्यवस्था भएको पत्र अर्थ मन्त्रालयले फागुन १८ गते भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयमा पठाएको थियो ।

सडक विभागलाई हस्तान्तरण गरेको दुई वर्षमा बल्ल उक्त सडक कालोपत्रका लागि बजेट विनियोजन भएको हो । कोरिडोरअन्तर्गत मालढुंगादेखि बलेवा विमानस्थलसम्म १० किमी सडक १० मिटर चौडा बनाई विभागलाई २०७६ पुस १ गते हस्तान्तरण गरिएको थियो । कोरोनाका कारण ढिलाइ भएको बागलुङ खण्डको बलेवा विमानस्थलदेखि पालुङखोलासम्म २८ किमी सडक १० मिटर चौडा पार्ने कार्य सकिएर गत असारमा नेपाली सेनाले विभागलाई हस्तान्तरण गरेको थियो ।

कालोपत्र गर्न ढिलाइ भएकोमा नागरिकबाट गुनासो र आलोचना हुन थालेपछि अर्थ मन्त्रालयले बजेट निकासामा गरेको हो । भारत र चीनसँग जोडेर त्रिदेशीय सम्पर्क सडकको रूपमा स्थापित हुने कोरिडोरको काम अगाडि बढ्ने अपेक्षा गरिएको थियो ।

मालढुंगादेखि बलेवासम्मको सडक कालोपत्रको काममा कोरोनाका कारण ढिलाइ भएको भए पनि अन्ततः बजेटको सुनिश्चिततासँगै सडक कालोपत्रका लागि ठेक्का प्रक्रियामा जानु बागलुङका लागि सुखद भएका बागलुङ क्षेत्र नं १ का संघीय सांसद डा. सूर्य पाठकले बताए ।

कालीगण्डकी कोरिडोर त्रिदेशीय सडक हो । यसले छिमेकी भारत र चीनलाई जोड्नेछ । मालढुंगादेखि गुल्मीको रिडीसम्मको खण्डमा सेनाले २०७० सालदेखि काम गरेर सडक, विभागलाई हस्तान्तरण गरिसकेका छन् ।

बगरमाथि सडक तयार

त्रिवेणी-टोप्ला खण्ड २५ मिटर चौडा बनाउन डीपीआर

रारा राजमार्ग (एनएच ५६)को जुम्ला सडक खण्डमा पर्ने २० किलो मिटर चौडा बनाउन डीपीआर गर्न सुरु गरिएको थियो । कर्णालीको पाँच जिल्ला छुने रारा राजमार्गको जुम्ला त्रिवेणी-टो





प्ला सडक खण्डको २० किलोमिटरमा २५ मिटर चौडा बनाउन डीपीआर गर्न लागिएको सडक डिभिजन जुम्लाका प्रमुख राजिव श्रेष्ठले बताएका थिए ।

‘सडक विभागको टोली जुम्ला पुगेरत्रिवेणी-टोप्ला सडक खण्डको २० किमि डीपीआर गर्न सुरु गरेको छ, अब सडक चौडा बने पनि पर्यटन र कर्णालीको विकासमा ठूलो टेवा पुग्ने आशा पलाएको छ,’ उनले भनेका थिए । पहाडी इलाका सल्यानको थारमारे हुँदै रुमुम, जाजरकोट र हिमाली जिल्ला जुम्ला तथा मुगु छुने यो सडक नेपालकै ठूलो ताल रारासम्म जोडिएको छ। डीपीआर तयार हुनासाथ त्रिवेणी-टोप्ला सडक खण्ड १२ वर्षे योजना निर्माण पक्रियामा जाने सडक डिभिजन जुम्लाका इन्जिनियर सन्तोष भण्डारीले बताएका थिए ।

गाएको कात्तिक महिनाको बाढीले त्रिवेणी-टोप्ला सडक खण्डमा ठूलो क्षति गरेको थियो । सडक डिभिजन जुम्लाले तत्काल २ करोड बजेट विनियोजन गरी पुनर्निर्माण गर्न सफल भएको इन्जिनियर भण्डारीले बताएका थिए । जुम्लाको नुवाकोट, सर्मी, सुर्की, ताम्ती, बारागाउँ, मछालदे उलगायतका ठाउँमा सडक प्रभावित भएको थियो । नुवाकोट गाउँमा सडक बगर बनेको थियो । ‘बाढीले बगाएको एक साताभित्रै ६ लाख लागतमा सडक सञ्चालनमा ल्याइएको थियो । अहिले ग्यामिन हालेर १ सय ५० मिटर बगरमाथि सडक तयार भएको छ, खाद्यान्न ढुवानी गर्न, विरामी अस्पताल पुऱ्याउन, निर्माण सामग्री ओसार्न समेत सहज भएको छ ।’ स्थानीय मनबहादुर रावतले भने । जुम्लाकै विकट मानिने भेरिखोला यो आर्थिक वर्षभित्रै सडक सञ्चालमा जोडिएको हो ।

रारा राजमार्गमा पर्ने भेरिखोला को २० किमि सडक २५ मिटर चौडा बन्ने भएपछि स्थानीय हर्षित भएका थिए । बाढीले बगाएको सडक पुनर्निर्माणका लागि कालिका निर्माण सेवाले जिम्मा पाएको थियो। अहिले ४० प्रतिशत काम पूरा गरेको र बाँकी काम द्रुत गतिमा भइरहेको सडक डिभिजन जुम्लाका सबइन्जिनियर वीरेन्द्र रावलले बताए । ‘जाजरकोटबाट समेत सडक विस्तार भइरहेको छ, जुम्ला र जाजरकोट चालू आवमा जोड्ने लक्ष्य राखिएको छ, रारा राजमार्गको टूट्याक खुल्ना साथ यहाँका नागरिकको जीवनमा कायापलट हुने विश्वास छ,’ उनले भने ।

सडक सञ्चालमा जोडियो किट क्षेत्र

हुम्ला जिल्लाको चीनसँगको सिमानामा जोडिएको किट क्षेत्र सडक सञ्चालमा जोडिएको छ । दुई वर्षअघि निर्माण कार्य सुरु भएको सो सडकखण्डको निर्माण कार्य सम्पन्न भएपछि सो क्षेत्र हिल्सा-सिमकोट सडक सञ्चालसँग जोडिएको हो ।

हिल्साका स्थानीय बासिन्दा कर्मा तुण्डुप लामाले दुई वर्षसम्म निर्माण गरेर हिल्सा तथा सीमा क्षेत्र किट सडक सञ्चालसँग जोडिएको बताउनुभयो । उहाँले ६० मिटर लामो चट्टानी भाग छिचोल्न सफल भएपछि, सो क्षेत्रमा यातायात सुचारु भएको जानकारी

दिनुभयो । सडक निर्माण भएपछि अब सीमा सुरक्षा चौकी हिल्साका सुरक्षाकर्मीलाई सीमा स्तम्भहरूको नियमित अनुगमन गर्न सहज भएको छ । हिल्सावासीले उपभोक्ता समितिमार्फत सडक निर्माण गरेका हुन् । किट क्षेत्र सडक सञ्चालसँग जोडिएपछि अब जो कोही सहजै सो ठाउँमा पुग्न सक्नेछन् ।

पूर्वाधार विकास कार्यालयका प्रमुख देवी ऐडीले एक वर्षमै काम गर्न सक्ने भए पनि सीमित बजेटका कारण दुई आर्थिक वर्षको बजेट लगानी गरेर सडक निर्माण गरेको बताउनु भएको थियो । उहाँले तीन किलोमिटर लम्बाई र पाँचदेखि सात मिटर चौडाइको सडक निर्माण भएपछि हिल्सामा भएका सवारी साधन पनि सञ्चालनमा आएको बताउनुभयो । गत वर्ष निर्माण भई बर्खामा कणाली नदीले कटान गरेको ६० मिटर ग्याबिन भरेर सडकलाई सुरक्षित पार्ने काम भएको पनि उहाँले जानकारी दिनुभयो ।



सो सडक नेपाल र चीनको सीमा स्तम्भ नं. ५ सम्म निर्माण गरिएको थियो । यसका लागि कार्यालयले कर्णाली प्रदेशका मुख्यमन्त्री जीवनबहादुर शाहीको पूर्वाधार विकास विशेष कार्यक्रमबाट दुई वर्षको एक करोड २० लाख रुपियाँ बराबरको बजेट खर्च गरेका थिए । दुई वर्षअघि मुख्यमन्त्री शाही जिल्लाका सीमास्तम्भहरूको अनुगमन गर्न गएको समयमा सुरक्षाकर्मी र स्थानीय बासिन्दाले सडक निर्माण गर्न माग राखेका थिए । त्यसपछि, मुख्यमन्त्री शाहीले आफ्नो कार्यक्रमबाट सो कार्यका लागि बजेटको व्यवस्था गर्नुभएको बताइएको थियो ।

यसअघि सडक निर्माण नहुँदा किटतर्फ जान भीर र कर्णाली नदीको किनारबाट हिँडनुपर्ने बाध्यता थियो । त्योसँगै पहिरोले भत्काएको पुरानो गोरेटो बाटोमा जोखिम उठाएर हिँड्नु पर्दथ्यो ।

ग्वाको प्लाईओभर निर्माण गर्न ठेक्का सम्झौता हुँदै

चक्रपथको कलंकी-कोटेश्वर सडकखण्डको ग्वाकोमा प्लाईओभर निर्माण गर्न २ साताभित्र सडक विभाग र निर्माण कम्पनी आशिषसमानान्तर-रेलगेयर जेभीवीच सम्झौता हुने भएको छ । इन्जिनियरिड प्रोक््युरमेन्ट कन्स्ट्रक्शन (ईपीसी) पद्धतिमा आगामी २ वर्षभित्र प्लाईओभर सम्पन्न गर्ने गरी विभागले ठेक्का सम्झौता गर्न लागेको थियो ।

चक्रपथको कलंकी-कोटेश्वर सडकखण्डको ग्वाको चोकमा चार लेनको प्लाईओभर बनाउन सडक विभागले गत असारमा टेन्डर निकालेको थियो । विभागअन्तर्गतको गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्रले गत बुधवार कम बीड प्रस्ताव गर्ने उक्त जोइन्ट भेन्चर कम्पनीसँग ठेक्का गर्न सम्झौता गरिने केन्द्रका निर्देशक प्रभातकुमार भाले जानकारी दिएका थिए । अबको २ साताभित्र ठेक्का पाएको उक्त कम्पनीसँग ईपीसी पद्धतिमा ग्वाको प्लाईओभर निर्माण १७ करोड लगानीमा हुनेछ ।

‘ग्वाकोमा बन्ने प्लाईओभर सम्झौताको चरणमा छ,’ भाले भनेका थिए । वासातदोबाटो र एकान्तकुनामा बन्ने प्लाईओभरका लागि आर्थिक सुनिश्चितताका लागि अर्थ मन्त्रालयमा प्रस्ताव पेश

रारा राजमार्गमा पर्ने भेरिखोला को २० किमि सडक २५ मिटर चौडा बन्ने भएपछि स्थानीय हर्षित भएका थिए । बाढीले बगाएको सडक पुनर्निर्माणका लागि कालिका निर्माण सेवाले जिम्मा पाएको थियो। अहिले ४० प्रतिशत काम पूरा गरेको र बाँकी काम द्रुत गतिमा भइरहेको सडक डिभिजन जुम्लाका सबइन्जिनियर वीरेन्द्र रावलले बताए । पूर्वाधार विकास कार्यालयका प्रमुख देवी ऐडीले एक वर्षमै काम गर्न सक्ने भए पनि सीमित बजेटका कारण दुई आर्थिक वर्षको बजेट लगानी गरेर सडक निर्माण गरेको बताउनु भएको थियो ।



चक्रपथको कलकी-कोटेश्वर सडकखण्डको गार्को चोकमा चार लेनको फ्लाईओभर बनाउन सडक विभागले गत असारमा टेन्डर निकालेको थियो। विभागअन्तर्गतको गुणस्तर, अनुसन्धान तथा विकास केन्द्रले गत बुधवार कम बीड प्रस्ताव गर्ने उक्त जोइन्ट भेन्चर कम्पनीसँग ठेक्का गर्न सम्झौता गरिने केन्द्रका निर्देशक प्रभातकुमार भाले जानकारी दिएका थिए। सुरुडमार्ग बनेपछि थप १२ किलोमिटर सडक बनाउँदा चिनियाँ सिमाना ड्याङ्लुड जोडिदा नाका खोल्नसमेत सहज हुनेछ। तामाकोसी आयोजनालाई असर नपर्ने गरी यो सुरुडमार्ग बनाउन लागिएको हो।

गरेका छौं।' १ महीनाअघि यी दुई स्थानका फ्लाईओभरको लागि स्रोत सुनिश्चितता गर्न अर्थ मन्त्रालयमा प्रस्ताव पेश गरिएको उनले जानकारी दिए। चक्रपथकै एकान्तकुना र सातदोबाटोमा बन्ने फ्लाईओभरको विभागले अध्ययन तथा डिजाइन गरिसकेका थिए। यद्यपि ती फ्लाईओभर पनि ईपीसी पद्धतिमा निर्माण हुने उनको भनाइ थियो।

अर्थ मन्त्रालयले स्रोत सुनिश्चित गरेमा यो चालू आर्थिक वर्षमै ती २ फ्लाईओभर निर्माणका लागि ठेक्का आह्वान गर्ने तयारी गरिएको थियो। यसैगरी गौशाला र कोटेश्वरमा बन्ने फ्लाईओभरको पनि अध्ययन भएको छ भने बानेश्वरमा बन्ने भनिएको फ्लाईओभरको अध्ययन भइरहेको भन्ने बताएका थिए। काठमाडौं उपत्यकामा बढ्दो सवारी चाप र ट्राफिक व्यवस्थापन चुनौतीपूर्ण बन्दै आएका बेला लामो समयदेखि चर्चामा रहेको फ्लाईओभर परियोजना अघि बढेको हो।

खासगरी फ्लाईओभर भनिए पनि विकसित देशमा जस्तो जटिलखाले संरचना नभई साधारणखालको ३५ मीटरको पुल बनाउने गरी। विभागले डिजाइन तयार गरेको थियो। यद्यपि ईपीसी पद्धतिमा बन्ने भएपछि अब अन्तिम डिजाइन भने निर्माण कम्पनीले नै तयार गर्नेछ।

लामाबगरमा सुरुडमार्ग निर्माण सुरु

उत्तर-दक्षिण कोरिडरअन्तर्गत दोलखाको विगु गाउँपालिका-१,० लामाबगरमा सुरुडमार्ग निर्माण सुरु भएको थियो। माथिल्लो तामाकोसी जलविद्युत् आयोजनाको ड्यामभन्दा माथि लप्ची खोलामा १६० मेगावटा क्षमताको आयोजना सञ्चालन गरिरहेको दुगढ हाइड्रो पावर प्रालिले आफ्नै लगानीमा सुरुडमार्ग निर्माण सुरु गरेको हो। एक हजार ७४ दशमलव १८ मिटर लामो र छ बाई ५.५ डायमेन्सनको सुरुडमार्गमध्ये ५० मिटर ट्याक खोलिएको छ। तीव्र रूपमा काम भइरहेको छ।

विगु गाउँपालिका अध्यक्ष युधिष्ठिर खडकाका अनुसार यो सुरुडमार्ग निर्माण भएपछि दोलखा हुँदै चीनसँग जोडिएको नाकासम्म सडक पुग्ने छ। माथिल्लो तामाकोसी जलविद्युत् आयोजनाको हेडवर्कसको दायारतिरको भागमा यो सुरुड निर्माण सुरु भएको छ। यो सुरुड मार्ग बनेपछि चीनको नाका जोड्न सबैभन्दा छोटो मार्ग हुने छ।

सुरुडमार्ग बनेपछि थप १२ किलोमिटर सडक बनाउँदा चिनियाँ सिमाना ड्याङ्लुड जोडिदा नाका खोल्नसमेत सहज हुनेछ। तामाकोसी आयोजनालाई असर नपर्ने गरी यो सुरुडमार्ग बनाउन



लागिएको हो।

सडक सञ्जाल नजोडिदा 'विगु गाउँपालिकाका बासिन्दा भए पनि लप्चीवासी अर्कै मुलुकका नागरिक मै छन्। लामाबगरबाट लुम्नाङ एक दिन र लप्ची दुई दिनको पैदलयात्रापछि मुस्किलले पुगिन्छ। वर्षा लागेपछि त आवतजावत नै पूरा बन्द हुन्छ। सुरुडमार्ग बनेर ३२ किलोमिटर सडक बनेपछि लप्चीवासीको जीवनमा कायपलट नै हुन्छ।

सडक नहुँदा यहाँ पाँचवटा हाइड्रोपावर बन्न सकेका छैनन्। माथिल्लो तामाकोसी जलविद्युत् आयोजनाको बाँध भरिएपछि ओहोरदोहोर गर्ने परम्परागत बाटोसमेत बन्द हुँदा चौरी र भेडावाखासमेत यही सुरुडमार्गबाट हिँड्न मिल्ने गरी निर्माण हुन थालेको छ। विचार

सुरुडमार्ग बनेपछि सबैभन्दा पुरानो लामाबगर नाकासमेत सञ्चालनमा ल्याउन सकिन्छ। तातोपानी नाका सडकसँग जोड्नुअघि काठमाडौं र लासाको मुख्य व्यापारिक नाका यही लामाबगर हो। लामाबगरमा अहिलेसम्म पुरानो भन्सार कार्यालय भए पनि कारोबार भने छैन। भारतको भिठामोडदेखि लामाबगरसम्मको सडक पूर्णरूपमा सञ्चालन भए पनि तिब्बत सिमानासम्मको सडक यही कठिन भीरका कारण खुल्न नसक्दा जोडिएको छैन।

लामाबगरभन्दा माथि लप्ची खोला र जुम खोलामा निजी क्षेत्रको लगानीमा तीन सय मेगावाटभन्दा बढीका आधा दर्जन जलविद्युत् आयोजना निर्माण प्रक्रियामा रहे पनि सुरुडमार्गको ढिलाइले रोकिएका छन्।

निजी क्षेत्रको एमभी दुगड ग्रुपको प्रवर्द्धनको १६० मेगावाटको नासा हाइड्रोपावर प्रालिले एक वर्षअघि नै पाँचवटा स्काभेटर हेलिकप्टरमार्फत सडक निर्माणकै लागि लुम्नाङसम्म पुयाएको छ। तर तेललगायतका सामान ढुवानी गर्न कठिन हुँदा सडक ट्याकको सामान्य कामवाहेक केही हुन नसकेको बताइन्छ।

११ वर्षासम्म पनि बनेन वाग्मती पुल

निर्माण छिट्टै सक्न दबाव दिन धर्ना बस्ने मुख्यमन्त्रीको चेतावनी

निर्माण सुरु भएको ११ वर्ष बित्न लाग्दा समेत मदन भण्डारी राजमार्गअन्तर्गत सिन्धुली र मकवानपुरको सीमा क्षेत्रमा पर्ने वाग्मती नदीमा पुल निर्माण सम्पन्न भएको थिएन। पुल नबन्दा निर्माणाधीन मदन भण्डारी राजमार्गमा हिउँदको समयमा समेत यातायात सञ्चालन हुन सकेको थिएन। राजमार्गको मकवानपुरतर्फ वाग्मती गाउँपालिका-४ र सिन्धुलीको हरिहरपुरगढी गाउँपालिका-३ को सिमानासम्म कालोपत्र भएर यातायात सञ्चालनमा आइसकेका थिए।

पुल निर्माण छिट्टै सक्न दबावस्वरूप आफू निर्माणस्थलमै धर्ना दिने वाग्मती प्रदेशका मुख्यमन्त्री राजेन्द्र पाण्डेले बताएका छन्। यसै साता वाग्मतीमै हेलिएर सिन्धुली आइपुगेका मुख्यमन्त्री पाण्डेले निर्माण व्यवसायीलाई भिकाएर दुवै जिल्लाका प्रमुख जिल्ला अधिकारी राखेर निर्माणस्थलमा दबाव सिर्जना गर्ने बताएका हुन्। 'वाग्मती पुलको दशा हेरेँ। स्वच्छन्द निर्माण सेवाले बनाउन थालेको रहेछ,' उनले भने, 'त्यसको अनरसँग मैले सोधे, किन ढिला गरेको, ध्यान किन नदिएको भनेर। केही दिनपछि दुवै जिल्लाका सीडीओ र निर्माण व्यवसायीलाई राखेर धर्ना दिन्छु।' धर्नामा संघीय सांसद र प्रदेशसभा सदस्यलाई पनि डाकिने उनले बताए।

पुल निर्माण कति दिनभित्र सम्पन्न हुन्छ, त्यो धर्नापछि टुङ्गे





लाने उनले बताए । पुलको एक्सपान्सन ज्वाइन्ट, फुटपाथ, रेलिङ र पँहुच सडक निर्माणको काम बाँकी छ । ४१३ मिटर लामो पुलको निर्माण ११ वर्षअघि सुरु भएको थियो । राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरू समयमा निर्माण सम्पन्न गर्न सरकारले दबाव दिएपछि मात्र स्वच्छन्द निर्माण सेवाले डेढ वर्षअघिदेखि पुल निर्माणको कामलाई तीव्रता दिएको थियो ।

आयोजनाको पश्चिमी क्षेत्रका इन्जिनियर निरन्जन थापाका अनुसार २०६८ असार २९ मा ५ वर्षभित्र निर्माण सक्ने गरी २३ करोड ५३ लाख ९ हजार ३ सय ४४ रुपैयाँमा ठेक्का सम्झौता गरेको थियो। तोकिएको समयमा काम सम्पन्न नभएपछि ठेकेदारबाट १० प्रतिशत क्षतिपूर्तिबापत २ करोड १० लाख ४० हजार रुपैयाँ असुलसमेत गरिएको थियो । आयोजनाको म्याद पाँचौँ पटक म्याद थप भइसक्दा भौतिक प्रगति ८९ प्रतिशत छ । वर्षायाममा ट्युब र फेरीबाट नदी पार गर्न प्रतिव्यक्ति ९ सय र मोटरसाइकलको ५ हजार रुपैयाँसम्म तिर्नुपर्ने बाध्यता छ ।

जाडजाडमा ११ वर्षपछि सडक

११ वर्ष लगाएर २७ किमि ट्याक खोलेपछि फिक्कल-५ जाडजाड सडक सञ्चालनमा जोडिएको छ । ट्याक खुलेपछि जिल्लाकै दुर्गम जाडजाडमै सवारीसाधन पुग्न थालेका छन् । २०६७ देखि तत्कालीन गाविस र पछिल्लो समय गाउँपालिका तथा प्रदेश सरकारको गरी भन्डै १ करोड रुपैयाँ निर्माणमा खर्च भएको छ।

मोटरबाटो पुगेसँगै खोलाखर्क, देवीटार, जाडजाडलगायत क्षेत्रका बासिन्दामा खुसियाली छाएको छ । यो सडकले वडा-१, ३, ४, ५ र ६ लाई जोड्ने गाउँपालिका प्रवक्ता एवं वडा-५ का अध्यक्ष राजु बरालले बताए । गाउँमा गाडी पुगेर स्थानीय उत्पादनले बजार पाउन थालेपछि किसान पनि उत्साहित छन् । जाडजाड आलु र तोरीका लागि प्रख्यात छ ।

हुम्ला कहिले मोटर पुग्ला...

कर्णाली प्रदेशको राजधानी सुर्खेतबाट मुगु जोड्ने सडक हो, कर्णाली राजमार्ग । सुर्खेतबाट दैलेख, कालिकोट हुँदै कर्णाली नदीको किनारैकिनार भएर यो राजमार्ग मुगु पुग्छ । यो राजमार्ग प्रमुख पर्यटकीय क्षेत्र रारा तालसम्म पुग्ने प्रमुख मार्ग पनि हो । साँघुरो र खाल्डाखुल्डीका कारण राजमार्गमा यात्रा गर्ने यात्रुले बसेनि सास्ती खेप्दै आएका छन् । राजमार्गमा हुने दुर्घटनामा परी बसेनि सयौँ यात्रुले ज्यान गुमाउँदै आएका छन्। कर्णालीको विकासमा मेरुदण्ड मानिएको कर्णाली राजमार्गमा गरिने कालोपत्रे वर्ष दिनसम्म पनि टिक्दैन । राजमार्ग मर्मतमा बसेनि करोडौँ रकम खर्च भइरहेको छ । तर, सडकको अवस्था भने नाजुक छ। दैलेख खण्डको सियाँला, जाक्सी, राकम कर्णाली, घट्टेखोला क्षेत्रमा सडकको अवस्था नाजुक छ। अधिकांश ठाउँमा कालोपत्रे उफ्रिएका छन् । खाल्डाखुल्डीका

कारण यात्रुहरू कष्टपूर्ण यात्रा गर्न बाध्य छन् ।

२०६३ चैतमा ट्याक खोलिएको राजमार्गमा विश्व बैंकको सहयोगमा २०७२ सालमा ओटासिल गरिएको थियो। सुर्खेतको बांगेसिमलदेखि दैलेख हुँदै कालिकोटको दहीखोलासम्म १ सय ३२ किलोमिटर सडक डिभिजन कार्यालय सुर्खेतले हेर्दै आएको छ । यो खण्ड मर्मतका लागि बसेनि करोडौँ रकम खर्च भइरहेको छ । तर, सडकको सुधार भने हुन सकेको छैन । यो सडक मर्मतमा गत आर्थिक वर्षमा मात्रै २० करोड रुपैयाँ खर्च भएको सडक डिभिजन कार्यालय सुर्खेतका इन्जिनियर तुलाराम शर्माले जानकारी दिएका थिए । सो रकम केही स्थानमा कच्ची सडक कालोपत्रे गर्न र मर्मतमा खर्च गरिएको थियो । चालू आर्थिक वर्षमा पनि मर्मतको काम थालिएको इन्जिनियर शर्माले बताए ।



यो खण्डअन्तर्गत पर्ने जाक्सी खोला पुल वर्षौंदेखि अलपत्र छ । एक लेन, पहिरो भरिरहने र सवारी साधनको बढी चापका कारण राजमार्ग सुधार हुन नसकेको इन्जिनियर शर्माले बताएका थिए । दहीखोलादेखि जुम्ला खलंगासम्म एक सय चार किलोमिटर सडक डिभिजन कार्यालय जुम्ला खलंगाले हेर्दै आएको छ । यो खण्डमा गत आर्थिक वर्षमा मर्मतमै २ करोड ३० लाख रुपैयाँ खर्च भएको सडक डिभिजन कार्यालय जुम्लाका प्रमुख लीलाबहादुर भण्डारीले बताएका थिए । नियमित मर्मतअन्तर्गत राजमार्गमा खटिने कामदारका लागि १ करोड ६० लाख, पटकै मर्मतमा २० लाख र आवधिक मर्मतमा ५० लाख रुपैयाँ खर्च भएको थियो ।

सडक सञ्चालनसँग जोडियो मेलम्चीको मुहान

बाढीपहिरोका कारण क्षतिग्रस्त मेलम्ची खानेपानी आयोजनाको मुहान पुनः सडक सञ्चालनसँग जोडिएको छ ।

मेलम्ची बजारदेखि आयोजनाको मुहानसम्म अस्थायी सडक र पुल निर्माण गरी सञ्चालनमा ल्याइएको मेलम्ची खानेपानी आयोजनाले जनाएको थियो । गत असार १ गते आएको बाढीपहिरोका कारण सडक र पुल बगाउँदा मेलम्चीको मुहान सडकमार्गबाट सम्पर्क विच्छेद भएको थियो । बाढीले आयोजना स्थलसम्म पुग्ने छ किलोमिटर सडक र पाँचवटा पुल बगाएको थियो ।

मेलम्ची खानेपानी आयोजनाका प्रवक्ता राजेन्द्रप्रसाद पन्तले मेलम्चीको मुहान स्थलसम्म पुग्न अस्थायी रूपमा सडक र पुल निर्माण गरी सञ्चालनमा ल्याइएको जानकारी दिनुभएको थियो ।

यसअघि सडकमार्ग भएर आयोजना स्थलसम्म पुग्न नसक्दा आयोजनाको मुहान, हेड वर्क्स र सुरुडमा पुगेको क्षतिबारे यकिन हुन सकेको थिएन । उहाँले अब सहज रूपमा आयोजना स्थलसम्म पुगी क्षतिबारे यकिन निधियों गरी काम सुरु गर्न सकिने बताउनुभएको थियो ।

प्रवक्ता पन्तले मेलम्ची खानेपानी आयोजना पुनः सञ्चालनमा ल्याउन तयार पारिएको अल्पकालीन कार्ययोजना सम्पन्न गर्न आवश्यक पर्ने डेढ अर्ब रुपैयाँका लागि अर्थ मन्त्रालयबाट सहमति

पुलको एक्सपान्सन ज्वाइन्ट, फुटपाथ, रेलिङ र पँहुच सडक निर्माणको काम बाँकी छ । ४१३ मिटर लामो पुलको निर्माण ११ वर्षअघि सुरु भएको थियो । राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरू समयमा निर्माण सम्पन्न गर्न सरकारले दबाव दिएपछि मात्र स्वच्छन्द निर्माण सेवाले डेढ वर्षअघिदेखि पुल निर्माणको कामलाई तीव्रता दिएको थियो । २०६३ चैतमा ट्याक खोलिएको राजमार्गमा विश्व बैंकको सहयोगमा २०७२ सालमा ओटासिल गरिएको थियो। सुर्खेतको बांगेसिमलदेखि दैलेख हुँदै कालिकोटको दहीखोलासम्म १ सय ३२ किलोमिटर सडक डिभिजन कार्यालय सुर्खेतले हेर्दै आएको छ । यो खण्ड मर्मतका लागि बसेनि करोडौँ रकम खर्च भइरहेको छ ।





प्राप्त भइसकेको जानकारी दिनुभयो । बाढीपहिरोले बगाएका संरचनाको स्थायी निर्माणका लागि खानेपानी मन्त्रालय र एसियाली विकास बैङ्कले संयुक्त रूपमा अध्ययन गरिरहेका छन् र अध्ययन प्रतिवेदनका आधारमा स्थायी संरचना निर्माण गरिने छ ।

मेलम्ची खानेपानी विकास समितिले बाढीपहिरोबाट क्षति पुगेका संरचनाको पुनर्निर्माण तथा उपत्यकामा मेलम्चीको पुनः पानी ल्याउने गरी विस्तृत कार्ययोजना तयार गरी खानेपानी मन्त्रालयमा बुझाइसकेका थिए । मन्त्रालयले सो कार्ययोजनालाई विस्तृत अध्ययन गरी अन्तिम स्वीकृतिका लागि मन्त्रपरिषद्मा प्रस्तुत गरिसकेको मेलम्ची खानेपानी आयोजनाले जनाएको छ । मेलम्चीको पानी उपत्यकामा पुनः वितरण सुरु गर्न तत्कालीन र दीर्घकालीन रूपमा गर्नुपर्ने कामलाई समेटेर विस्तृत कार्ययोजना तयार भइसकेको उहाँले जानकारी दिनुभयो ।

कोटेश्वर-जडिबुटी खण्ड ?

अन्डरपास र दुई फ्लाइओभरको प्रस्ताव

अरनिको राजमार्गअन्तर्गत कोटेश्वरजडिबुटी खण्डमा जापानी परामर्शदाताले अन्डरपास र फ्लाइओभर निर्माण प्रस्ताव गरेका



थिए । छ । दीर्घकालीन योजनाका लागि जापान सहयोग नियोग (जाइका)ले अन्डरपास फ्लाइओभर निर्माण गर्न प्रस्ताव गरेका

थिए । तीनकुनेमा फ्लाइओभर निर्माण गरी त्रिभुवन विमानस्थलको सिमाना हुँदै जडिबुटीसम्म अन्डरपास निर्माण गर्ने र पुनः जडिबुटीमा फ्लाइओभर निर्माण गर्ने प्रस्ताव जाइकाको थियो । यसरी निर्माण हुने तीनकुने-जडिबुटी सडक खण्डमा निरन्तर सवारी सुचारु हुनेछ । जसको कुल लम्बाइ १८ सय ६० मिटर हुने छ भने तीनकुनेमा ५ सय १० मिटर फ्लाइओभर हुनेछ । अन्डरपास ६ सय ४० मिटर हुनेछ, बीचमा यू आकारको २ सय ५० मिटरको सडक खण्ड हुने आरियन्टल परामर्शदाता जापानी कम्पनीले अध्ययन गरेको प्रस्तावमा भनिएको थियो । परामर्शदाता कम्पनीले अन्य विकल्पमा पनि सो क्षेत्रको अध्ययन गरेर प्रस्ताव तयार गरेको भए पनि सो प्रस्ताव सडक विभागले उपयुक्त ठहयाएको थियो ।

हाल सो सडक खण्डमा दैनिक देखिएको सवारी चाप समाधानको अल्पकालीन योजनाअन्तर्गत डेडिकेटेड लेन बनाएर दायाँ बायाँ दुवैतर्फ सडक विस्तार गरिएको थियो ।

वार्षिक रूपमा सवारी वृद्धि भइरहेकाले सो सडक खण्डको विस्तार तथा वैकल्पिक मार्ग निर्माण गर्दा रिडरोडको चौडाइ पनि विस्तार गरेर सुरुडमार्ग निर्माणको योजना अगाडि सारिएको हो ।

सडक विभागका अनुसार सतप्रतिशत जाम कम गर्न नसकिए पनि हाल विस्तार भएको सडकबाट करिब ४० प्रतिशत सवारी चाप कम भएको जनाएका थिए । विस्तार भएको सडकबाट भक्तपुर पेप्सीकोलाबाट बालकुमारीतर्फ जाने र कोटेश्वरबाट उत्तरतर्फ जाने डेडिकेटेड लाइन भएकाले जाममा बस्नुपर्ने अवस्था छैन । सो सडक खण्डमा दक्षिणतर्फ तीन लेन र उत्तरतर्फ एक लेन थप गर्दै सडक विस्तार गरिएको थियो । नयाँ सडक विस्तारअनुसार पेप्सीकोलातर्फ एक लेन र कोटेश्वरबाट जडिबुटी जाँदा एक लेन थप भएको छ भने जडिबुटीबाट कोटेश्वरतर्फ भने तीन लेन विस्तार भएको छ । विस्तारित सडक निर्माण सम्पन्न भएपछि सो सडक खण्डमा चार लेन थप भई आठ लेनको । भएको छ । यसले गर्दा काठमाडौँबाट-भक्तपुर, ललितपुर जाने र काठमाडौँ आउने सवारीका लागि सहज बनाएको छ ।

काठमाडौँ-तराई मधेस द्रुतमार्ग निर्माणकार्य तीव्र

वागमती प्रदेशका मुख्यमन्त्री राजेन्द्रप्रसाद पाण्डेले राष्ट्रिय प्राथमिकता आयोजना काठमाडौँ-तराई मधेस द्रुतमार्गको सञ्चालित विकास निर्माणकार्यको निरीक्षण गर्नुभएको वार उहाँले राष्ट्रिय विकास समस्या समाधान समितिको बैठकलगत्तै उक्त मार्ग निरीक्षण गर्नुभएका थिए ।

बैठकमा भएको छलफलअनुसार आयोजनाको काम अनुगमन गर्न वागमती प्रदेशका आन्तरिक मामिला तथा कानूनमन्त्री कृष्णप्रसाद शर्मा खनालसहित निरीक्षण गर्न आयोजना क्षेत्र पुग्नुभएका मुख्यमन्त्री पाण्डेले द्रुतमार्गअन्तर्गत लेनडाँडा क्षेत्रमा निर्माणाधीन सुरुड तथा पुलहरूको निरीक्षण गर्नुभएको थियो ।

मुख्यमन्त्रीले हाल जुन गतिमा काम भइरहेको छ, त्यसलाई सकारात्मकरूपमा लिँदै आयोजनाअन्तर्गत अन्य क्षेत्रमा कामको गतिमा तीव्रता प्रदान गर्न आग्रह गर्नुभएको थियो । तोकिएको समयभित्र आयोजना सम्पन्न गर्ने गरी राष्ट्रिय गौरवको प्राथमिकता आयोजनालाई कार्यप्रगति हासिल हुने गरी कार्यमा तीव्रता दिन उहाँले निर्देशन दिनुभएको थियो ।

सुरुडमार्ग निर्माणपश्चात् ७२.५ किलोमिटर लम्बाइ रहने द्रुतमार्गको कामलाई वागमती प्रदेशका मुख्यमन्त्री पाण्डेले समयमा सम्पन्न गरेर विकासमा नयाँ फड्को मारेको आभाष प्रदेशवासीका साथै समग्र नेपालीले गर्न पाउने वातावरण सिर्जना गर्न, सामान दुवानीमा हुने खर्च घटाउन र काठमाडौँ उपत्यकाभित्र बढ्दो जनसंख्याको चाप कम हुने अवस्था निर्माणमा समेत आयोजना नेपालका लागि अत्यावश्यक रहेको बताउनुभएको थियो ।



प्रस्तावित निजगढ विमानस्थल र द्रुतमार्ग एकापसमा परिपूरक आयोजना भएकाले वागमती प्रदेश र मधेस प्रदेशबीच सम्बन्धको सेतुका रूपमा अघि बढाउँदै यी दुवै आयोजनालाई नेपालको रोमचेन्जर आयोजनाका रूपमा सम्पन्न गर्नु आवश्यक रहेकोमा उहाँको जोड थियो। प्रदेश सरकार आयोजना सम्पन्न गर्ने क्रममा आउने अवरोधहरूलाई समयमा निराकरण र सहजीकरण गर्न प्रतिबद्ध रहेको मुख्यमन्त्री पाण्डेले बताउनुभयो।

निरीक्षणका क्रममा आयोजनाअन्तर्गत धेन्डे क्षेत्रमा निर्माणाधीन सुरुङ, गुणस्तरमापन प्रयोगशाला र रुखकटान गरिएका क्षेत्रलगायत स्थलगत अवलोकन तथा फिल्डमा खटिएका प्राविधिक तथा मजदुरसँग अन्तरक्रिया गरिएको थियो।

नेपाली सेना २८ नम्बर वाहिनीपति सहायक रथी हिम्मत विष्ट, नेपाली सेना काठमाडौँ-तराई मधेस द्रुतमार्ग आयोजना लेनडाँडा क्याम्प प्रमुख मेजर रामसागर यादवले मुख्यमन्त्रीलाई योजनाको समग्र कार्यप्रगतिको अवस्थाबारे जानकारी गराउनुभएको थियो।

सेनाले द्रुतमार्गको २०७४ जेठबाट निर्माण व्यवस्थापनको जिम्मेवारी पाएको हो। द्रुतमार्गको महादेवटार ३.३ सय ५५ किमि, धेन्द्रमा १.६ सय ३० र लेनडाँडामा १.४ सय ३० किमि सुरुङ निर्माण गर्नुपर्नेछ। भित्रिने र बाहिरिने गरेर साढे १२ किमि सुरुङ निर्माण हुनेछ। आयोजनाको अनुमानित लागत १ खर्ब ७५ अर्ब छ। १०.५९ किमिका ८७ वटा पुल निर्माण हुनेछन्।

चार लेन सडकको ५३ किमि क्षेत्र मकवानपुरमा, काठमाडौँमा ४ किमि, ललितपुरमा ७.९ र बारामा ७.६ किमि पर्छ। राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाका रूपमा रहेको द्रुतमार्ग आव २०८०/०८१ सम्म सक्नुपर्नेछ। राष्ट्रपति विद्यादेवी भण्डारीले आव २०७७/७८ को नीति तथा कार्यक्रम सार्वजनिक गर्नुहुँदै उक्त मार्ग निर्माण अघि बढिसकेकाले ३ वर्षभित्र निर्माण सम्पन्न हुने जानकारी दिनुभएको थियो।

आयोजनाको डीपीआर (विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन) २०७६ भदौ १ गते मन्त्रपरिषद्बाट स्वीकृत भएको हो। सडक सञ्चालनमा आएपछि एक घण्टा दुई मिनेटमा काठमाडौँ-बारा आऊजाऊ गर्न सकिनेछ।

मुस्ताङ-डोल्पा पुल अघुरै

सम्झौताबमोजिम काम भएको भए मुस्ताङ र डोल्पा जोड्ने पाक्लिङ-एक्लेभट्टी पुल २०७४ मै सञ्चालनमा आउनुपर्ने थियो। तर ठेकेदारको लापरवाहीका कारण हालसम्म ४० प्रतिशतमात्र सकिएको छ।

ट्रस पुल निर्माण सम्झौता २०७२ असार ३१ गते भएको थियो। इलाइट शंकरमाली जेभी काठमाडौँले दुई वर्षमा सक्ने गरी साविक जिल्ला विकास समितिसँग ११ करोड ७५ लाखमा सम्झौता गरेको थियो।



पूर्वाधार विकास कार्यालय मुस्ताङका अनुसार ट्रस राखेर ढलान र दुवैतर्फ एप्रोज रोड विस्तारको काम बाँकी छ। ४ वटा फाउन्डेसन पिलर भने उठिसकेको थियो। पाक्लिङतर्फ १ सय ३० मिटर चट्टान काटेर एप्रोज गर्नुपर्ने हुन्छ। फलामे ट्रसका सामग्री साइटमा दुवानी भइसकेको कार्यालयका सूचना अधिकारी रविन चोख्यालले जानकारी दिए। कोरोना कहर, हिमपातलगायतका कारण पुल निर्माणमा ढिलाइ भएको कार्यालयको दावी छ।

मुस्ताङ वारागुड मुक्ति क्षेत्रस्थित कालीगण्डकी नदीमा निर्माण भइरहेको पुलको लम्बाइ १ सय २० मिटर र चौडाइ ७.२ सेमी हुनेछ। पूर्वसांसद महेन्द्र शेरचनले शिलान्यास गरेका थिए। पुल सञ्चालनमा आए पश्चिमतर्फको साड्ता, फल्याक, धाकार्जुङ, पाक्लिङलगायतका स्थानीयलाई आवतजावत् तथा मालसामान दुवानीमा सहज हुन्छ।

किन भयो ढिलासुस्ती ?

संघीयतापछि गण्डकी प्रदेशअन्तर्गत पूर्वाधार विकास कार्यालयले पुल बनाउने जिम्मा पायो। माटो परीक्षण नगरी डीपीआर तयार गरिएको थियो। पुलको भौगर्भिक अध्ययन बिना ठेक्का खुलाएको र यसले आर्थिक भार बढ्ने भन्दै क्षतिपूर्तिको माग गरेको थियो। निर्माण कम्पनी र कार्यालयबीच सहमति भएन। निर्माण रोकियो। स्थानीय भने यथाशीघ्र पुल निर्माण थाल्नुपर्ने मागसहित आन्दोलनमा उत्रिए। ठेकेदारले क्षतिपूर्ति सुनिश्चित नभई काम नथाल्ने अडान छाडेनन्। कार्यालयले पटकपटक पत्राचार गरी काम अघि बढाउन ताकेता गरे पनि ठेकेदार टसमस भएनन्। त्यसपछि कम्पनीलाई कारवाही प्रक्रिया अघि बढाइयो। कार्यालयले ठेक्का रद्द गर्ने प्रक्रिया सुरु गर्यो।

पुलको डिजाइन र सर्भे गलत भएको ठेकेदारको दावी थियो। पूर्वाधार विकास कार्यालयले कम्पनीको बैंक मोबिलाइजेसनवापत लिएको १ करोड ७१ लाखसमेत फिर्ता लिएको थियो। हचुवाका भरमा पुलको डीपीआर गरेको र त्यसले कम्पनीलाई आर्थिक व्ययभार पर्ने भन्दै न्यायिक सुनुवाइको माग कम्पनीले राखेको थियो। पुलको मुद्दा सर्वोच्च अदालतमा विचाराधीन छ। पूर्वाधार विकास कार्यालय म्याग्दिले पुलको साविक डिजाइन ठिक भएको र परिवर्तन गर्न नपर्ने भएकाले पूर्व सहमतिअनुसार काम गर्न कम्पनीलाई ताकेता गरेको थियो। पत्रमा क्षतिपूर्तिको माग गर्नुको अर्थ नरहेको उल्लेख गरेको थियो।

सडकले फेरियो सहर

तराईको पुरानो सहर भए पनि नेपालगन्ज अस्तव्यस्त थियो। बाटो किनारमा फोहोरका थुप्रा हुन्थे। नेपालगन्ज देशको फोहोर सहरको परिचय बनेको थियो। सडक फराकिलो थिएन। खुला नाली थियो। ढलको भेल सडकमै बग्थ्यो। ठाउँठाउँमा सडक भत्केको थियो। सडक किनार अतिक्रमण गरेर ठेला सञ्चालन हुन्थे। ट्राफिक समस्या हुन्थ्यो। जिल्लाको अर्को सहर कोहलपुर नगरपालिकामा बस्ती विकास बढ्दै थियो। गाविसबाट नगरमा रूपान्तरित हुँदासम्म कोहलपुर व्यवस्थित सहरमै कहलिन थालेको थियो। रत्न राजमार्गभन्दा पनि सहरभित्रका गल्लीका सडक चौडा थिए। कुनै बेला नेपालगन्ज-कोहलपुरमा टाँगा नै सवारी हुन्थ्यो। नेपालगन्ज-कोहलपुर चार लेनको सडक बनेपछि भने चिल्लो सडकमा चिल्ला गाडीमा सरर यात्रा गर्न सकिने भएको छ।

‘नेपालगन्जको सुर्खेतरोड साँघुरो थियो। हिउँदमा धुलाम्ये हुन्थ्यो। सडकभरि खाल्डाखुल्डी थिए। वर्षायाममा जलमग्न हुन्थ्यो’,

सुरुङमार्ग निर्माणपश्चात् ७२.५ किलोमिटर लम्बाइ रहने द्रुतमार्गको कामलाई वागमती प्रदेशका मुख्यमन्त्री पाण्डेले समयमा सम्पन्न गरेर विकासमा नयाँ फड्को मारेको आभाष प्रदेशबासीका साथै समग्र नेपालीले गर्न पाउने वातावरण सिर्जना गर्न, सामान दुवानीमा हुने खर्च घटाउन र काठमाडौँ उपत्यकामित्र बढ्दो जनसंख्याको चाप कम हुने अवस्था निर्माणमा समेत आयोजना नेपालका लागि अत्यावश्यक रहेको बताउनुभएको थियो। पूर्वाधार विकास कार्यालय मुस्ताङका अनुसार ट्रस राखेर ढलान र दुवैतर्फ एप्रोज रोड विस्तारको काम बाँकी छ। ४ वटा फाउन्डेसन पिलर भने उठिसकेको थियो। पाक्लिङतर्फ १ सय ३० मिटर चट्टान काटेर एप्रोज गर्नुपर्ने हुन्छ। फलामे ट्रसका सामग्री साइटमा दुवानी भइसकेको कार्यालयका सूचना अधिकारी रविन चोख्यालले जानकारी दिए। कोरोना कहर, हिमपातलगायतका कारण पुल निर्माणमा ढिलाइ भएको कार्यालयको दावी छ।



‘नेपालगन्जको सुर्खेतरोड साँघुरो थियो हिउँदमा धुलाम्ये हुन्थ्यो। सडकभरि खाल्डाखुल्डी थिए । वर्षायाममा जलमग्न हुन्थ्यो’, १० वर्षअघिको नेपालगन्जको सडकबारे नेपालगन्ज उद्योग वाणिज्य संघका महासचिव चिरञ्जीवी ओली अनुभव सुनाउँछन्, ‘बाह्रमास सडक अस्तव्यस्त हुन्थ्यो। ट्राफिक जाम र दुर्घटना धेरै हुन्थ्यो। ट्राफिक जाम र दुर्घटना धेरै हुन्थ्यो। कौहलपुर-राँभाको ११ किमि ७ सय मिटर खण्ड कालिका कन्स्ट्रक्सन प्रालि र राँभा-नेपालगन्ज जमुनाहाको १० किमि ५ सय मिटर खण्डमा एमआर पप्पु जेभीले निर्माण गरेको हो। राँभादेखि जमुनाहसम्मको चार लेन सडक निर्माण सम्पन्न भएर हस्तान्तरण नहुँदै ठाउँठाउँमा खाल्डा परेको खबर अन्नपूर्ण पोस्टले पटक-पटक समाचार प्रकाशित गरेको थियो।



१० वर्षअघिको नेपालगन्जको सडकबारे नेपालगन्ज उद्योग वाणिज्य संघका महासचिव चिरञ्जीवी ओली अनुभव सुनाउँछन्, ‘बाह्रमास सडक अस्तव्यस्त हुन्थ्यो। ट्राफिक जाम र दुर्घटना धेरै हुन्थ्यो। सडक किनारमा फोहोरका डंगुर हुन्थे।’ एसियाली विकास बैंक (एडीवी) को सहयोगमा नेपालगन्ज-कोहलपुर सडक खण्डलाई चार लेन बनाएपछि अहिले बाँकेका दुई सहर नेपालगन्ज उपमहानगरपालिका र कोहलपुर नगरपालिकाको दूरी मात्र घटेको छैन, सहरको स्वरूपै फेरिएको छ। महासचिव ओली भन्छन्, ‘नेपालगन्जबाट कोहलपुर १६ किलोको दूरी पूरा गर्न सार्वजनिक बसमा एक घण्टा नै लाग्थ्यो। अहिले त गाडीमा १५ मिनेटमै पुगिन्छ।’

सरकारले नेपाल-भारतका अतिरिक्त सार्क मुलुकसँग व्यापार वृद्धि गर्ने लक्ष्यका साथ भारतसँगका प्रमुख पाँच नाका र पूर्व-पश्चिम राजमार्ग जोड्न ६ लेनका व्यापारिक मार्ग विस्तार गर्न गर्ने लक्ष्य राखियो। २०६९ सालमै रत्न राजमार्गमा पर्ने नेपालगन्ज-कोहलपुर सडक विस्तारको काम थालेको थियो। सीमानाका जमुनाहादेखि कोहलपुरसम्म २२ किलोमिटर सडक एक अर्बभन्दा बढीको लागतमा निर्माण भएको थियो। जसमध्ये नेपालगन्ज र कोहलपुरमा दुई दुई किलोमिटर गरी चार किलोमिटर सडक त ६ लेनको बनेको थियो। १८ किलोमिटर सडक चार लेनमा विस्तार भएको छ। ‘नेपालगन्जमा दुई किलोमिटर भनिँए पनि ६ किलोमिटरभन्दा बढी सडकलाई ६ लेनको बनाइएको छ’, सडक डिभिजन कार्यालय नेपालगन्जका प्रमुख होमबहादुर एसी प्रस्ट पार्छन्, ‘कोहलपुर चौराहादेखि त्रिभुवन मावि क्षेत्रको दुई किलोमिटर क्षेत्रको सडक ६ लेनको बनेको छ।’

सुर्खेत रोडमा अहिले सफा र चिल्लो भएको छ। दुर्घटनाबाट जोगाउन र सडकमा सर्भिस लेन छुट्टयाउन डिभाइडर राखिएको छ। यद्यपि नगरपालिकाले धेरै ठाउँका डिभाइडर हटाएको छ। सडक किनारमा फलामे रेलिड लगाइएको छ। ठाउँठाउँमा सडक किनारमा पार्किङ पनि बनाइएको छ। नेपालगन्जका धम्बोभी, बीपी चोक, पुष्पलाल चोक, गणेशमान चोक र कोहलपुरका चौराहा, न्युरोड क्षेत्र, एनटीभी रोड, पीपल चौतारो, त्रिभुवन माविलगायतका प्रमुख चोकमा जेब्रा क्रसिङ बनाइएको छ। ‘सडकको बीचमा तीन मिटरको गिनरी छ। जहाँ थरीथरीका फूल रोपिएका छन्। हरियाली छ। जसले सहरको सौन्दर्यता बढेको छ’, प्रमुख एसी थप्छन्, ‘चिल्लो सडकमा गाडी गुडेका छन्। ट्राफिक जामको समस्या। हटेको छ। प्रदूषण पनि घटेको छ।’

कोहलपुर-राँभाको ११ किमि ७ सय मिटर खण्ड कालिका कन्स्ट्रक्सन प्रालि र राँभा-नेपालगन्जजमुनाहाको १० किमि ५ सय

मिटर खण्डमा एमआर पप्पु जेभीले निर्माण गरेको हो। राँभादेखि जमुनाहसम्मको चार लेन सडक निर्माण सम्पन्न भएर हस्तान्तरण नहुँदै ठाउँठाउँमा खाल्डा परेको खबर अन्नपूर्ण पोस्टले पटक-पटक समाचार प्रकाशित गरेको थियो। त्यसो त अहिले पनि यो सडकको नेपालगन्ज सहर क्षेत्रमा मर्मत सम्हारको काम जारी छ। निर्माण कम्पनीको ठेक्का अवधि सकिएकाले सडक विभागले यो काम जारी राखेको थियो। गत वर्ष कोहलपुर राँभा क्षेत्रमा भन्डै चार करोड रुपैयाँ र चालू आर्थिक वर्षमा नेपालगन्जको राँभा-जमुनाहा, सडक खण्डमा ७ करोड रुपैयाँ विनियोजन गरेर सडक मर्मतसम्हार गरिरहेको सडक डिभिजन कार्यालयका - इन्जिनियर निजल श्रेष्ठले जानकारी दिए।

आम जनताको बुझाइमा विकास भनेको भौतिक, पूर्वाधार विकास हो। त्यो विकास भनेकै सडक बन्नु हो। सडक निर्माणले अन्य विकास निर्माणको सम्भावनाको - होका त पक्कै खोल्छ। तर, सडक नै विकासको पर्याय - भने होइन। त्यो सडकसँगै जनताको आवश्यकतामा आधारित आर्थिक र सामाजिक विकास पनि हुन जरुरी छ। नेपालगन्ज-कोहलपुर चार लेन सडकले भने बाँकेका - दुई सहर नेपालगन्ज उपमहानगरपालिका र कोहलपुर नगरपालिकालाई जोड्ने काम गरेको छ। सुविधा सम्पन्न सडकले दुई सहरको दूरी घटाउँदै निकट भविष्यमै महानगरमा रूपान्तरित हुने सम्भावना बढ्दै गएको छ।

मोहनापुल-अत्तरिया ६ लेन सडक चार वर्षासम्म पति बनेन

साढे ४ वर्षदेखि निर्माणाधीन मोहनापुल-अत्तरिया ६ लेन सडक अझै निर्माणसम्पन्न हुन छैन। २०७४ जेठमा २ वर्षभित्रै निर्माण सम्पन्न गर्ने गरी छुट्टा-छुट्टै तीनवटा प्याकेजमा निर्माण सम्भौता गरिएको भए पनि सम्भौता भएको चार वर्ष बितिसकदा पनि निर्माणको काम नसकिएको हो। २१ वर्ष सडकको आयु राखेर निर्माण थालिएको भए पनि निर्माण कम्पनीको लापरवाहीले ठाउँ-ठाउँमा पिच गरिएको सडकमा पनि चिरा पर्न थालिसकेको थियो।

कालोपत्रे गरिएको सडकको लेबल समेत बराबर नहुँदा दुर्घटनाको जोखिम बढेको सवारीचालक ओम बेलालको गुनासो छ। ‘सडकको लेबल बराबर मिलेको छैन, ठाउँ-ठाउँमा खाल्डो समेत परेकाले पानी जम्ने समस्याले सवारी चिप्नने गरेको छ’, उनले भने, ‘विभिन्न स्थानमा पिच गरिएको सडकमा चिरा पर्न थालेकाले केही समयभित्र पूरै सडक जीर्ण बन्न सक्छ।’ उक्त सडक निर्माणका लागि तीन/तीन पटक म्याद थप गर्दा पनि निर्माणकार्यले पूर्णता पाउन नसकेपछि पुनः २०७८ चैत मसान्तसम्मका लागि चौथो पटक म्याद थप गरिएको थियो। चौथो पटक म्याद थप भए पनि निर्माण कार्य भने सुस्त छ। निर्माण कम्पनीलाई ९० प्रतिशत भुक्तानी गरिसकदा पनि निर्माण कार्य अघुर्दै रहेको थियो। स्टिमेटअनुसार निर्माण कम्पनीले सडक निर्माण गर्न नसकेपछि मोहनापुल अत्तरिया सडक योजना कार्यालयले निर्माण कम्पनीको नाममा स्टिमेटअनुसार पुनः निर्माण गर्न पत्र नै काट्नुपरेको मोहनापुल-अत्तरिया सडक योजना कार्यालय धनगढीका सबइन्जिनियर भुवन खड्काले बताए।





‘केही स्थानमा पिच सडकमा चिरा पर्नुका साथै सडकको लेवल समेत बराबर नभएकाले पानी जम्ने अवस्था समेत नआओस् भनेर पुनः निर्माणका लागि ठेकेदार कम्पनीलाई पत्र नै काटेका छौं’, उनले भने, ‘एक अर्ब ७८ करोड रूपैयाँ लगानी रहेको मोहनापुल-अत्तरिया छ लेन सडकका लागि अन्तिम पटक म्याद थप गरिएको हो। उक्त लेनमा फुटपाथ र सर्भिस लेन निर्माणले समेत अबै पूर्णता पाएको छैन। साथै रेलिड, डिभाइडर ट्राफिक लाइटलगायतको काम समेत प्रभावकारी रूपमा अधि बढ्न सकेको छैन।’ धनगढी-अत्तरिया १४.२ सडकअन्तर्गत पहिलो खण्ड मोहना पुलदेखि बोराडाँडीसम्म साढे चार किलोमिटर दोस्रो खण्डअन्तर्गत बोराडाँडी-गेटा साढे चार किलोमिटर र तेस्रो खण्डअन्तर्गत गेटा-अत्तरिया गरी तीन प्याकेजमा छुट्टाछुट्टै ठेक्का सम्झौता गरिएको थियो। छुट्टाछुट्टै तीनवटा प्याकेजमध्ये अहिलेसम्म ३ नम्बर प्याकेजको ८५ तथा १ र २ नम्बर प्याकेजको ९० प्रतिशत काम सम्पन्न भएको योजना कार्यालयको दाबी थियो।

बेनी-जोमसोम-कोरला सडक

मुस्ताङमा कालोपत्रे, म्याग्दी खण्डको काम सुस्त

बेनी-जोमसोम-कोरला सडक आयोजनाअन्तर्गत म्याग्दी खण्डको काम सुस्त गतिमा अधि बढेको छ। मुस्ताङ खण्डमा कालोपत्रे र ग्राभेलको काम धमाधम भई रहँदा म्याग्दी खण्डमा भने निर्माण व्यवसायीले आलटाल गरिरहेका थिए। मुस्ताङ खण्डमा कैकु खोलादेखि खन्तीसम्मको २० किलोमिटर सडक अधिकांश कालोपत्रे गरिएको थियो। यो खण्डको सडक कालोपत्रेका लागि शर्मा गजुरमुखी जेभीसँग ५४ करोड ३० लाख रूपैयाँमा ठेक्का सम्झौता भएकोमा अहिलेसम्म ८० प्रतिशत भौतिक प्रगति भएको थियो।

मुस्ताङको जोमसोमदेखि कागबेनीसम्मको १३ किलोमिटर ग्राभेल सडकलाई समेत कालोपत्रेका लागि ठेक्का सम्झौता भइसकेको थियो। मुस्ताङ खण्डको तुलनामा म्याग्दी खण्डको प्रगति नगन्थ छ। बेनी-जोमसोमको ७६ किलोमिटर लामो सडक जम्मा ६५ प्रतिशत प्रगति हुँदा जोमसोमदेखि कोरलासम्मको १ सय १० किलोमिटर लामो सडक खण्डको भौतिक प्रगति ८५ प्रतिशत पुगेको आयोजना प्रमुख जगत प्रजापतिले जानकारी दिएका थिए।

बेनी-जोमसोम खण्डका चार वटा प्याकेजमध्ये मुस्ताङमा पर्ने कैकुखोलादेखि खन्तीसम्मको प्रगति सन्तोषजनक छ। खन्तीदेखि जोमसोमसम्मको सडकको जिम्मा लिएको कोसी पप्पु गौरी पार्वती एण्ड न्यौपाने जेभीलाई काम सक्न ताकेता गरिएको आयोजनाले जनाएको थियो। खन्तीदेखि-जोमसोमसम्मको ठेक्का लिएको जेभिलाई

काम नगरेपछि चार करोड बैंक धरौटी जफत गर्न ताकेता गरिएको आयोजनाले जनाएको थियो। खन्तीदेखि जोमसोमसम्मको १८ किलोमिटर स्तरोन्नति र कालोपत्रेको जिम्मा कोसी एण्ड न्यौपानेले ६२ करोड २ लाखमा ठेक्का लिएको थियो। न्यौपानेले विगत दुई वर्षदेखि काम गरेको छैन। यस खण्डअन्तर्गत म्याग्दी क्षेत्रमा पर्ने सडकको काम कुन पनि सन्तोषजनक छैन। आगामी चैतसम्म म्याद थप भए पनि यस खण्डमा निर्माण कम्पनीहले उल्लेख्य मात्रामा जनशक्ति र मेसिन उपकरण परिचालन गर्न सकेका छैनन्।

म्याग्दीको गलेश्वरदेखि मुस्ताङको जोमसोमसम्मको ७५ किलोमिटर सडक कालोपत्रेसहित स्तरोन्नतिको लागि ठेक्का लगाइएको थियो। म्याग्दी खण्डमा काम गर्न निकै चुनौतीपूर्ण भयो, रुम्सेखोलादेखि लेतेसम्म, गलेश्वर, बेगखोला, तातोपानी लगायतका क्षेत्रमा बाढी, पहिरो र नदी कटानले निर्माण कार्यमा प्रत्यक्ष प्रभाव पारेको छ, निर्माण कम्पनीहरूको ढिलासुस्ती पनि समयमै काम नहुनुको मुख्य कारणहरू हुन्, आयोजना प्रमुख प्रजापतिले भने। हिउँदयाममा समेत म्याग्दी खण्डको काममा पर्याप्त मजदुर र मेसिन उपकरण कार्यक्षेत्रमा परिचालन हुन सकेको छैन। गलेश्वरदेखि-नारच्याङ पुलसम्मको २० किलोमिटर सडकको जिम्मा लिएको शर्मा युनाइटेड जेभीले ६५ प्रतिशतमात्रै भौतिक प्रगति गरेको छ। उसले गरेको यो प्रगतिमा गत वर्षतमा बाढी पहिरोले क्षति पुऱ्याएको छ। तर अहिले पनि कम्पनीले कामलाई तीव्रता दिन सकेको छैन। नारच्याङ पुलदेखि मुस्ताङको घाँसास्थित कैकुखोलासम्मको १७ किलोमिटर सडकको ठेक्का लिएको शर्मा गजुरमुखीले अहिलेसम्म ६० प्रतिशतमात्रै काम गरेका थिए।

यस खण्डमा पर्ने अक्करे पहाड ‘काभ्रेभीर’ मा विष्फोटक पदार्थ प्रयोग गरी सडक विस्तार गर्नुपर्नेछ। यस खण्डमा अहिले पूर्ण रूपमा काम बन्द छ। २०७४ जेठमा ६३ करोड ५२ लाखमा २०७६ मंसिरमा काम सम्पन्न गर्ने गरी सम्झौता गरेको यस कम्पनीको म्याद आगामी चैतसम्म मात्रै थप भएको छ। काभ्रेभीरमा विष्फोटक पदार्थको प्रयोग गरी सडक विस्तारका लागि सब कन्ट्याक्टर कम्पनीलाई कार्यक्षेत्रमा परिचालन गर्ने तयारी गरिएको शर्मा गजुरमुखीका प्रतिनिधि नरेन्द्र न्यौपानेले जानकारी दिए। तत्काल मेसिनहरू साइटमा पठाएका छौं, काभ्रेभीरमा चार महिनामा काम सक्ने गरी साइट कन्ट्याक्टर कम्पनीसँग सम्झौता गरेका छौं, अन्य कामलाई चैतसम्म सम्पन्न गर्ने हाम्रो जोडबल छ। गलेश्वरदेखि नारच्याङ पुलसम्मको सडकमा समेत न्यून जनशक्ति परिचालन भएका छन्। तातोपानी र बेगखोला क्षेत्रमा थोरै जनशक्ति र मेसिन परिचालन गरेर काम सुरु भए पनि हिउँद याममा हुनुपर्ने तयारीका साथ निर्माण कम्पनीले काम अधि बढाएको छैन।

म्याग्दी खण्डको काममा भएको ढिलासुस्तीवारे पटकपटक आयोजना र निर्माण कम्पनीहरूलाई ताकेता गरिए पनि उल्लेख्य मात्रामा कामलाई तीव्रता दिन नसकेको म्याग्दीको अन्नपूर्ण



‘केही स्थानमा पिच सडकमा चिरा पर्नुका साथै सडकको लेवल समेत बराबर नभएकाले पानी जम्ने अवस्था समेत नआओस् भनेर पुनः निर्माणका लागि ठेकेदार कम्पनीलाई पत्र नै काटेका छौं’, उनले भने, ‘एक अर्ब ७८ करोड रूपैयाँ लगानी रहेको मोहनापुल-अत्तरिया छ लेन सडकका लागि अन्तिम पटक म्याद थप गरिएको हो। मुस्ताङको जोमसोमदेखि कागबेनीसम्मको १३ किलोमिटर ग्राभेल सडकलाई समेत कालोपत्रेका लागि ठेक्का सम्झौता भइसकेको थियो। मुस्ताङ खण्डको तुलनामा म्याग्दी खण्डको प्रगति नगन्थ छ। बेनी-जोमसोमको ७६ किलोमिटर लामो सडक जम्मा ६५ प्रतिशत प्रगति हुँदा जोमसोमदेखि कोरलासम्मको १ सय १० किलोमिटर लामो सडक खण्डको भौतिक प्रगति ८५ प्रतिशत पुगेको आयोजना प्रमुख जगत प्रजापतिले जानकारी दिएका थिए।



बेनीदेखि जोमसोम खण्डको काम सम्पन्न नहुँदा म्याग्दीको अन्नपूर्ण गाउँपालिका र सिंगो मुस्ताङ जिल्लाबासी र यस क्षेत्रको भ्रमणमा आउने पर्यटकले समेत सास्ती बेहोर्दै आएका छन् । जोमसोमको पुथा एयरपोट गाउँका पूर्वगाउँमुखिमा रहेका शेरबहादुर गुरुङले बेनी-जोमसोम-कोरला सडक आयोजना समयमै सम्पन्न नहुँदा बर्खायाममा सास्ती बेहोर्नुपरेको गुनासो गरेका थिए । “मुस्ताङी जनताले मात्रै होइन यस क्षेत्रको भ्रमणमा आउने पर्यटक र मुक्तिनाथको दर्शन गर्न आउने हजारौं भक्तजनले सास्ती बेहोर्नुपरेको छ, ठेकेदार कम्पनीलाई आयोजना र नेपाल सरकारले समेत आवश्यकता ठानेर कामलाई गति दिनतर्फ ध्यान दिनुपर्ने देखिएको छ, उनले भने । भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालयले कोभिडका कारण बेनी-जोमसोम सडकका निर्माण कम्पनीलाई यही चैत महिनाभित्र काम सक्न समय सीमा दिएको थियो ।

बेनी-जोमसोम-कोरला सडक आयोजना समयमै सम्पन्न नहुँदा बर्खायाममा सास्ती बेहोर्नुपरेको गुनासो गरेका थिए । म्याग्दीअन्तर्गत रूप्से भरनास्थित निर्माणाधीन अवस्थामा रहेको ३५ मिटरको पुल र घासाँस्थित खहरेखोलामा निर्माणाधीन पुल बाढीले बगाएपछि पुल बन्ने वा नबन्ने । एकीन नभएको योजना प्रमुख जगत प्रजापतिले बताएका थिए ।

गाउँपालिकाका अध्यक्ष - क्याप्टेन डमवहादुर पुनले बताएका थिए । बेनीदेखि जोमसोम खण्डको काम सम्पन्न नहुँदा म्याग्दीको अन्नपूर्ण गाउँपालिका र सिंगो मुस्ताङ जिल्लाबासी र यस क्षेत्रको भ्रमणमा आउने पर्यटकले समेत सास्ती बेहोर्दै आएका छन् । जोमसोमको पुथा एयरपोट गाउँका पूर्वगाउँमुखिमा रहेका शेरबहादुर गुरुङले बेनी-जोमसोम-कोरला सडक आयोजना समयमै सम्पन्न नहुँदा बर्खायाममा सास्ती बेहोर्नुपरेको गुनासो गरेका थिए । “मुस्ताङी जनताले मात्रै होइन यस क्षेत्रको भ्रमणमा आउने पर्यटक र मुक्तिनाथको दर्शन गर्न आउने हजारौं भक्तजनले सास्ती बेहोर्नुपरेको छ, ठेकेदार कम्पनीलाई आयोजना र नेपाल सरकारले समेत आवश्यकता ठानेर कामलाई गति दिनतर्फ ध्यान दिनुपर्ने देखिएको छ, उनले भने । भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालयले कोभिडका कारण बेनी-जोमसोम सडकका निर्माण कम्पनीलाई यही चैत महिनाभित्र काम सक्न समय सीमा दिएको थियो ।

बेनी-जोमसोम-कोरला सडकमा

पक्की पुल निर्माण तीव्र । कालिगण्डकी करिडोरअन्तर्गत बेनी-जोमसोम कोरला सडक योजनामा पक्की पुल निर्माणकार्य धमाधम भएको छ । सडक स्तरोन्नतिसँगै नदी, खोलालाई लक्षित गरेर कालिगण्डकी करिडोरमा बेनीदेखि मुस्ताङको कोरला नाकासम्ममा निर्माणाधीन रहेको दुई दर्जन पुलमध्ये आठवटा पुल निर्माण सम्पन्न भएका छन् ।

कालिगण्डकी करिडोर बेनी-जोमसोम-कोरला सडक योजनाअन्तर्गत म्याग्दी खण्डको रघुगंगा नदीमा ४० मिटरको गलेश्वर राहुघाट पुल निर्माण सम्पन्न भएको थियो । ६ करोड ८७ लाखमा शर्मा गजुरमुखीले ठेक्का लिएर निर्माण सम्पन्न गरेको छ । त्यस्तै अन्नपूर्ण गाउँपालिका-३ स्थित दानाको घट्टेखोलामा ५ करोड ८७ लाखमा ४० मिटरको पुल निर्माण गरेको आयोजना प्रमुख, जगत प्रजापतिले जानकारी दिएका थिए । उनले करिडोरअन्तर्गत पुल विभागले कालिगण्डकी नदीमाथि रघुगंगा र अन्नपूर्ण गाउँपालिकाको सिमानास्थित महभीर र पोखरेबगरमा दुईवटा पक्की पुल निर्माण सम्पन्न गरेको बताएका थिए ।

मुस्ताङ खण्डमा लेते खोलामा पुल निर्माण सम्पन्न भएको छ । गजुरमुखीले ४० करोड २० लाखमा निर्माणकार्य सकेको पक्की पुल हस्तान्तरणको काममात्र बाँकी छ । त्यस्तै मुस्ताङको घरपभोङ गाउँपालिकाको स्याङखोलामा निर्माण भएको १ सय १५ मिटर लामो मोटरेबल पुल मुक्तिनाथ श्री गीता जेभी कम्पनीले १० करोड ५२ लाखमा निर्माण सम्पन्न गरेका थिए । पाण्डा खोलामा ५० मिटरको ४ करोड ३७ लाखमा निर्माण सम्पन्न गरेका छन् । कागबेनीमा २५ मिटरको पुल गलुवा रफिना जेभी । कम्पनीले निर्माण सम्पन्न गरेको थियो । २ करोड ८८ लाखमा लिएको पुल अन्तिम चरण पुऱ्याएको थियो ।

म्याग्दीअन्तर्गत रूप्से भरनास्थित निर्माणाधीन अवस्थामा रहेको ३५ मिटरको पुल र घासाँस्थित खहरेखोलामा निर्माणाधीन पुल बाढीले बगाएपछि पुल बन्ने वा नबन्ने । एकीन नभएको योजना प्रमुख जगत प्रजापतिले बताएका थिए । मुस्ताङअन्तर्गत कैकुखोलामा २० मिटरको पक्की पुल निर्माण जिम्मा गणपति निर्माण सेवाले लिएको छ । तीन करोड २५ लाखमा । निर्माणाधीन पुलको प्रगति २५ प्रतिशत रहेको छ । त्यस्तै छटाङ खोलामा ८० मिटरको पक्की पुल निर्माणको जिम्मा कालिका गजुरमुखीले लिएको छ । उक्त पुल सात करोड ४४ लाख ठेक्का सम्भौता भएको



प्रगति ६० प्रतिशत रहेको छ ।

कोवाङस्थित लाजुङखोलामा २० मिटरको पुल निर्माणाधीन थियो । तीन करोड २९ लाखमा गणपति निर्माण सेवाले लिएको उक्त पुलको भौतिक प्रगति ५५ प्रतिशत रहेको थियो । त्यस्तै वर्षातमा यात्रुलाई सताइरहने माफाखोलामा पुल निर्माण ढिलासुस्ती भएको थियो । १२० मिटर लामो पुलनिर्माणका लागि २१ करोड ६० लाखमा दिमदुङ एण्ड ठोक्कर इमोटल कन्ट्रक्सन जेभीले निर्माणको जिम्मा लिएको पुलको प्रगति ५० प्रतिशत रहेको योजना प्रमुख पराजुलीले जानकारी दिएका कालिगण्डकी नदीमाथप ५० मिटर पुल बनाउनका लागि प्रस्ताव आयोजनाले बढाएको छ ।

त्यस्तै उपल्लो मुस्ताङको समरखोला र भो खोलामा पुल बनाउन प्रस्ताव गरिएको छ । घमी खोलामा ८ करोड ८७ लाखमा हिन्दुङ एण्ड ठोक्कर इमोटल जेभीले जिम्मा लिएको पक्की पुलको भौतिक प्रगति ४० प्रतिशत रहेको छ । चराङखोलामा ८० मिटर लामो पुल १० करोड ८ लाखमा काष्ठमाण्डप निर्माण कन्ट्रक्सन पाइभेटले जिम्मा लिएको पुलको प्रगति ५५ प्रतिशत पुऱ्याएको छ ।

त्यस्तै मुस्ताङका प्रतिनिधिसभा सदस्य प्रेम तुलाचन सञ्चालक रहेको मुक्तिनाथ अमित जेभीको नामबाट चारवटा पुल निर्माणको जिम्मा लिएको छ । उनले लिएको चारवटा पुलको भौतिक प्रगति ४० प्रतिशतभन्दा माथि पुगेको छैन । लोमाथाङ खोलामा २० मिटर लामो पुल ४ करोड ८ लाखमा जिम्मा लिएको पुलको प्रगति ३० प्रतिशत रहेको छ । किमलिङ खोलामा ५० मिटर लामो पक्की पुल निर्माणका लागि ६ करोड ३० लाखमा लिएको पुलको प्रगति ४० प्रतिशत रहेको छ । नेसुङ खोलामा ६ करोड ३५ लाखमा निर्माणाधीन रहेको ५० मिटर लामो पुलको भौतिक प्रगति ४५ प्रतिशत रहेको छ । भमोखोलामा ६ करोड २४५ लाखमा ४० मिटर लामो निर्माणाधीनपुलको प्रगति ४० प्रतिशत रहेको छ । एक दर्जनभन्दा बढी पुलमा निर्माण व्यवसायीको लापरवाही र राजनीतिक दलको संरक्षणले पटकपटक म्याद थपेर काम गराउँदा पनि निर्माण कम्पनीले योजना सफल बनाउन बेवास्ता गरेको देखिन्छ ।

पर्वतको मालढुंगादेखि म्याग्दीको बेनी हुँदै जोमसोम कोरला नाकासम्म दुई सय किलोमिटर सडक र पुललगायतको पूर्वाधार निर्माण गर्न सात अर्ब २७ करोड रुपैयाँ ठेक्का सम्भौतामध्ये ४ अर्ब ७३ करोड रकम भुक्तानी भएको योजना प्रमुख जगत प्रजापतिले जानकारी दिए । म्याग्दी मुस्ताङको लेते पुग्दा सडकमा लोभलाग्दो विकास देख्न सकिन्छ । विभिन्न ठाउँमा पुल निर्माण भएपछि मुस्ताङ घुम्न जाने आन्तरिक तथा बाह्य पर्यटकलाई केही सहज भएको छ ।

गाईघाट दिक्तेल सडकको सुनकोसीमा सातौं अस्थायी बेलिब्रिज

उदयपुर र खोटाङ सदरमुकाम जोड्ने सडकअन्तर्गत सुनकोसीको फोक्सिनटारमा सातौंपटक अस्थायी बेलिब्रिज जडान





सञ्चालनपछि सिधा यातायात सञ्चालन हुँदै आएको छ । स्थायी पुलको निर्माण गर्ने जिम्मा लिएको निर्माण कम्पनीले २०७४ असार मसान्तभित्र सक्नेगरी ठेक्का सम्भौता गरेको थियो । पुल निर्माणको जिम्मा गौरा, पार्वती जेभी प्रालि काठमाडौंले लिएको छ ।

विसं २०५१ मा तत्कालीन प्रधानमन्त्री मनमोहन अधिकारीले

शिलान्यास गरेर निर्माण कार्य सुरु गरेको गाईघाट-दित्केल सडक योजनाले अहिले गाईघाट दित्केल सडक निर्माण गरिसकेको छ । सडक निर्माण भएको २७ वर्ष भए पनि पुल नबन्दा गाईघाट दित्केल धुले सडक सिधा यातायात सञ्चालन हुने सकेको छैन । समयमा पक्की पुल निर्माण हुन नसक्दा सुनको सीमा पानीको बहाव घटेपछि लगाइने र बर्खायाम सुरु भएपछि भिक्ने बेलिब्रिजले हिउँदमा मात्र सिधा यातायात सञ्चालन हुन्छ । उदयपुरको सदरमुकाम गाईघाटदेखि खोटाङको सदरमुकाम दित्केलसम्म बेलीब्रिज जडानपछि ५ महिनाका लागि यातायात सञ्चालन हुँदै आएको छ ।

गाईघाटबाट दित्केलसम्म सिधा यातायात सञ्चालन हुने गरी फोक्सिन्टारमा । 'अस्थायी बेलिब्रिज जडान गरिएको गाईघाटदित्केल सडक योजना कार्यालय उदयपुरका प्रमुख इन्जिनियर गोपालप्रसाद खकुरेलले बताए । दित्केलबाट फोक्सिन्टार पुगेका यात्रुलाई रसुवाघाटस्थित भोलुंगे पुल तनपने बाध्यता छ । हिउँदभर सञ्चालन गर्ने र वर्षामा भिक्ने गरी फोक्सिन्टारमा विगत सात वर्ष अघिदेखि हरेक वर्ष करिब ५० मिटर लम्बाइ भएको अस्थायी बेलिब्रिज जडान गर्दै आएको छ ।

फोक्सिन्टारमा अस्थायी बेलिब्रिज 'राख्ने र भिक्ने क्रममा अहिलेसम्म ५ - करोडभन्दा बढी राज्यकोषको रकम खर्च हुँदै आएको छ । पूर्वी सहरबाट भित्रिने सिमेन्ट, रड, जस्तापाता, इट्टालगायतका निर्माण सामग्री तथा दैनिक उपभोग्यवस्तु सोही मार्ग भएर खोटाङका विभिन्न पालिकासम्म पुऱ्याउने गरिएको छ ।

खोटाङको सदरमुकाम दित्केल जोड्ने उद्देश्यले दुई दशक अघिबाट निर्माण सुरु गरेको गाईघाट दित्केल सडकमा पर्ने सुनकोसीमा सडक कार्यालयले बसेनि बेलिब्रिज राख्ने गर्दछ । पक्की पुल बनाउन ढिलाइ भएकाले सुनकोसी नदीमा पानीको बहाव घटेसँगै जडान गर्ने र वर्षा लागेपछि भिक्नेगरी बेलिब्रिज जडान गर्ने गरिएको गाईघाट दित्केल सडक योजना कार्यालयले जनाएको थियो ।

बेलीब्रिज जडान गरिएपछि गाईघाट दित्केल सडक सञ्चालनमा सोभै सार्वजनिक सवारी सञ्चालन हुने भएकाले त्यस क्षेत्रका सर्वसाधारण प्रत्यक्ष लाभान्वित हुनेछन् । सुनकोसी नदी वारपार गर्न असहज भइरहेको अवस्थामा अस्थायी रूपमै भए पनि एकतर्फी रूपमा करिब २५ टन भार वहन गर्न सक्ने क्षमताका वारिपारि दुवैतर्फ एप्रोच रोडसहितको बेलिब्रिज जडान गरिएको योजना कार्यालय प्रमुख खकुरेलले जानकारी दिए । नदीमा पानीको बहाव नघटेकाले यस वर्ष ढिलो गरी बेलीब्रिज जडान गरिएको जानकारी दिए । पाँच महिनासम्मका लागि उदयपुर र खोटाङ जिल्ला अस्थायी रूपमा भए पनि सडक सञ्चालनमा जोडिएको छ । पक्की पुल निर्माणका निर्माण कम्पनीले पक्की पुल निर्माणमा चासो नदेखाएकाले समयमै पुल निर्माण हुन नसकेको स्थानीयको आरोप छ ।

गरिएको थियो । खोटाङ र उदयपुर जोड्ने सुनकोसीस्थित फोक्सिन्टारमा अस्थायी बेलीब्रिज जडान गर्ने कार्य बिहीवार सम्पन्न गरिएको थियो । सगरमाथा लोकमार्गअन्तर्गत खोटाङको खोटेहाड गाउँपालिका-९ लिच्छीराम्चे र उदयपुरको रौतामाई गाउँपालिका-५ फोक्सिन्टार जोड्ने सुनकोसीस्थित फोक्सिन्टारमा अस्थायी बेली ब्रिज सञ्चालनमा ल्याइएको थियो ।

गाईघाट-दित्केल सडक योजनाको करिब ७८ लाख रुपैयाँमा रेग्मी निर्माण सेवा गाईघाटले अस्थायी बेलीब्रिज जडान गर्ने जिम्मा लिएको थियो । सुनकोसी नदीमा पानीको बहाव घटेसँगै हिउँदभर सञ्चालन गर्ने र वर्षामा भिक्नेगरी फोक्सिन्टारमा ५० मिटर लम्बाइ भएको अस्थायी बेलीब्रिज जडान गरिएको थियो । खोटाङलाई तराईसँग सिधा यातायातको पहुँच पुऱ्याउन विगत ७ वर्षदेखि फोक्सिन्टारमा बेलिब्रिज जडान हुँदै आएको छ । हिउँदको करिब ५ महिना दुवै जिल्लालाई जोड्ने गरी बेलिब्रिज जडान हुन्छ ।

गाईघाटबाट १ सय ३१ किलोमिटर लामो गाईघाट-दित्केल सडक खण्डमा पर्ने फोक्सिन्टारमा बेलीब्रिज सञ्चालनमा आएसँगै दित्केलबाट सिधै गाईघाट हुँदै धरान, बिराटनगरलगायतका सहर जाने सिधा र छोटो बाटो खुलेको हो । अस्थायी बेलीब्रिजका कारण उदयपुरबाट खोटाङसम्म सिधा यातायात सञ्चालन भएको थियो । बेलीब्रिजले सस्तोमा दैनिक उपभोग्य सामान सिधै पुग्ने गरेको छ । फोक्सिन्टारमा बेलीब्रिज नहुँदा खोटाङबाट घुर्मी-कटारी हुँदै तराई भर्नुपर्ने बाध्यता थियो ।

समयमा पक्की पुल निर्माण हुन नसक्दा फोक्सिन्टारमा बेलीब्रिज राख्ने र हटाउने काममै नेपाल सरकारको अहिले सम्म ५ करोडभन्दा बढी खर्च भइसकेको छ । सुनकोसी नदीमा सडक विभागले अघिल्ला वर्षमा भै यो वर्ष पनि अस्थायी बेलिब्रिज निर्माण गरेकोले खोटाङबाट तराई भर्ने सहज भएको छ । सुनकोसी नदीमा पानीको बहाव घटेसँगै करिब ५ महिनासम्म सञ्चालन हुने गरी बेलिब्रिज निर्माण गरेको हो । जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने उद्देश्यले निर्माण सुरु गरिएको सो सडकअन्तर्गतको सुनकोसीमा स्थायी पक्की पुल निर्माण नहुँदा हिउँदको समयमा बेलिब्रिजबाट सवारी आवागमन सुचारु गरिएको छ ।

सुनकोसी नदीमा स्थायी पक्की पुलको अभावमा जोडिन नसकेका खोटाङ र उदयपुरलाई हिउँदयाममा जोड्नका लागि बेलिब्रिजको सहायता लिनुपरेको हो । गाईघाट दित्केल सडकको उदयपुर खण्डको ५२.५ किलोमिटरको दूरीमा बेलिब्रिज निर्माण गरिएको र यसबाट सर्वसाधारणलाई गाईघाटदेखि दित्केलसम्मको आवतजावतमा सवारी साधनको प्रयोग गर्न सहज भएको थियो ।

स्थायी पुल निर्माण जिम्मा पाएको ठेकेदारको लापरवाहीका कारण पुल नबनेकाले दुवै जिल्लाका सर्वसाधारणले सास्ती खेप्नुपरेको थियो । सुनकोसीमा पुल नबन्दा खोटाङ र उदयपुर सिधा यातायात वर्षातको समयमा ठप्प हुने र हिउँदमा बेलीब्रिज पुल जडान भई

सगरमाथा लोकमार्गअन्तर्गत खोटाङको खोटेहाड गाउँपालिका-९ लिच्छीराम्चे र उदयपुरको रौतामाई गाउँपालिका-५ फोक्सिन्टार जोड्ने सुनकोसीस्थित फोक्सिन्टारमा अस्थायी बेली ब्रिज सञ्चालनमा ल्याइएको थियो । विसं २०५१ मा तत्कालीन प्रधानमन्त्री मनमोहन अधिकारीले शिलान्यास गरेर निर्माण कार्य सुरु गरेको गाईघाट-दित्केल सडक योजनाले अहिले गाईघाट दित्केल सडक निर्माण गरिसकेको छ । सडक निर्माण भएको २७ वर्ष भए पनि पुल नबन्दा गाईघाट दित्केल धुले सडक सिधा यातायात सञ्चालन हुने सकेको छैन ।



आयोजनाको लागत अनुमान ६५ अर्ब २० करोड रुपैयाँ छ । भारतीय अनुदानतर्फ ८ अर्ब रुपैयाँ र बाँकी ५७ अर्ब नेपाल सरकारको रहने आयोजनाले जनाएको छ । अहिलेसम्म निर्माणमा भारतीय अनुदानतर्फ ६ अर्ब ७० करोडसहित ४५ अर्ब ८३ करोड रुपैयाँ खर्च भइसकेका थिए ।

१२ वर्षमा पनि काम नसकिएपछि हुलाकीमा समय थपिदै

आयोजनाको भौतिक प्रगति ६८.५ प्रतिशत, आर्थिक वर्ष २०७९/८० भित्र काम सक्नुपर्नेमा कोभिडका कारण ढिलाइ हुँदा निर्माण समय दुई वर्ष धकेलियो

गौरवको आयोजनाका रूपमा रहेको हुलाकी राजमार्ग निर्माणको म्याद दुई वर्ष थपिने भएको छ । १२ वर्षमा पनि निर्माण नसकिएपछि आयोजनाको म्याद थपन लागिएको हो । डेढ वर्ष समय बाँकी भए पनि उक्त समयमा काम नसकिने देखिएको आयोजनाले जनाएको थियो । यसअनुसार आयोजनाको म्याद आर्थिक वर्ष २०८१/८२ सम्म पुयाइनेछ । काम ढिलाइ हुनुको मुख्य कारण कोभिडको प्रभाव रहेको आयोजनाको दावी छ ।

आयोजनाको भौतिक प्रगति अहिलेसम्म ६८ दशमलव ५ प्रतिशत छ । अझै ३२ प्रतिशत निर्माणको काम बाँकी छ । आर्थिक वर्ष २०६६/६७ बाट निर्माण थालिएको राजमार्गको काम २०७९/८० भित्र काम सक्नुपर्ने हो । कोभिडकै कारण निर्माणको समय दुई वर्ष पछि धकेलिएको आयोजनाका निर्देशक धर्मेन्द्रकुमार भाले बताएका थिए, 'कोभिडको समयमा काम गर्न पाइएन,' उनले भने, 'त्यसैले आयोजनाको पुनरावलोकन गर्दा दुई वर्ष समय थप्नुपर्ने देखियो ।' केही पुलको ठेक्का तोडेर नयाँ गरिदै छ । निकुञ्ज क्षेत्रको सडक निर्माण अझै बाँकी छ, तिनमा ठेक्का हुन नसकेको उनले जानकारी दिएका थिए ।

२ सय ५० पुलमध्ये १ सय बनिस्केका छन् । १४ वटा पुल चालु आर्थिक वर्षमा निर्माण सकिने उनको भनाइ छ । केहीको ठेक्का प्रक्रिया जारी छ । '६५ वटा पुलको ठेक्का गर्न बाँकी छ,' उनले भने, 'सबैभन्दा ठूलो पुल सर्लाही र रौतहट जोड्ने हो ।' केही स्थानमा सुरुमा पुल बनाउन लागिएको भए पनि खोलाले धार बदलेपछि पुल बनाउने ठाउँ पनि परिवर्तन गर्नुपर्ने अवस्था रहेको आयोजनाले जनाएको थियो । चितवनको गोलाघाटस्थित नारायणी नदीमा बनाउन लागिएको पुलको पुरानो ठेक्का तोडिसकिएकाले नयाँ कहाँबाट बनाउने भन्नेबारे निर्णय भइनसकेको उनको भनाइ छ । उक्त राजमार्गअन्तर्गत नै पर्ने कमला नदीको पुल बर्खामा भत्किएकाले ठेक्का सम्झौताअनुसार निर्माण कम्पनीले नै बनाउनेछ ।

यसको ठेक्का लुम्बिनी-पप्पु जेभिले लिएको र उसले नै



आफ्नै खर्चमा प्रतिस्थापन गर्नुपर्ने निर्देशक भाले बताएका थिए । राजमार्गको दूरी १८५७.४२ किमि छ । यसमध्ये ८८२.४२ किमि सहायकमार्ग पर्छ । अहिलेसम्म करिब ८ सय किमि सडक मात्र निर्माण भएको छ । डेढ सय किमि सडक चालु आर्थिक वर्षमा निर्माण भइसक्ने उनको दावी छ । चितवन, बाँके, बर्दिया र शुक्लाफाँटा राष्ट्रिय निकुञ्ज खण्डमा सडक निर्माण हुन सकेको छैन । सबैतिर गरेर ३ सय किमि सडकको ठेक्का निकाल्न बाँकी रहेको र अन्य सडकको ठेक्का भएको आयोजनाले जनाएको छ । चालु आर्थिक वर्षका लागि ६ अर्ब ३१ करोड ३३ लाख रुपैयाँ बजेट विनियोजन भएको थियो । चालु आर्थिक वर्षको पाँच महिना विन्दा दुई अर्ब रुपैयाँ खर्च भइसकेको आयोजनाको भनाइ छ । 'चालु आर्थिक वर्षमा विनियोजित रकमभन्दा बढी काम हुनेछ,' भाले भनेका थिए ।

आयोजनाको लागत अनुमान ६५ अर्ब २० करोड रुपैयाँ छ । भारतीय अनुदानतर्फ ८ अर्ब रुपैयाँ र बाँकी ५७ अर्ब नेपाल सरकारको रहने आयोजनाले जनाएको छ । अहिलेसम्म निर्माणमा भारतीय अनुदानतर्फ ६ अर्ब ७० करोडसहित ४५ अर्ब ८३ करोड रुपैयाँ खर्च भइसकेका थिए । भारतीय अनुदानतर्फ भएका १४ ठेक्कामध्ये १० वटाको निर्माण सम्पन्न भएर हस्तान्तरण भइसकेका थिए । चार वटाको निर्माण जारी रहेको आयोजनाले बताएको छ । सुरुमा भारत सरकारबाट सञ्चालित आयोजनामा उतैबाट निर्माण व्यवसायी र कन्सल्टेन्ट आएर काम गरेका थिए । तर भारतीय निर्माण व्यवसायी काम अलपत्र पारेर हिँडेपछि ढाँचा परिवर्तन गरिएको थियो । उक्त राजमार्ग तराईका २० वटा जिल्ला भएर जान्छ । यो राजमार्गबाट ८० लाख जनसंख्या प्रत्यक्ष रूपमा लाभान्वित हुने आयोजनाले जनाएको थियो ।



यसकारण भत्किन्छन् पुल



डा. राजन सुवाल



दुर्गा केसी



पुलहरू विभिन्न प्रयोजनका लागि बनाइन्छन् । देशको यातायातका विकासका लागि त पुलको महत्वपूर्ण योगदान हुन्छ । नेपालमा सयौं नदीनाला छन्, ती पार गर्न पुलहरूको आवश्यकता अति नै हुन्छ। पुलहरूको अभावले गर्दा जीवन गुजार्ने गाहो हुने अवस्था छ। स्वास्थ्य, शिक्षाको विकासमा समेत यसको प्रभाव देखिन्छ। ढलानको पुल, फलामको पुल, भोलुंगे पुल लगायत धेरै खालका पुल नेपालमा छन् ।

नेपालमा खोला तर्न मानिसका लागि परापूर्वकालदेखि हुँदै नै काठ र बाँसका पुलहरू बन्दै आएका थिए । पछि, गाडी तान पक्की पुलहरूको आवश्यकता हुँदै आयो । यसका लागि विभिन्न देशको सहयोग लिन थालियो । सो सिलसिलामा जुन देशले सहयोग गर्‍यो, बाटो र पुलहरू तिनैले डिजाइन गरेर दिए । जस्तो, भारत, चीन, सोभियत संघ, बेलायत, संयुक्त राज्य अमेरिका आदि । पछि सडक विभाग, डोलिडार, एलआरबीपी इ आदि सरकारी र गैरसरकारी संस्थाले नेपालमै सडक पुलहरू डिजाइन गर्ने र बनाउन थाले ।

नेपालमा पुलहरू भत्किनका कारण

● अस्थायी संरचनाको विफलता

असफल पुलमध्ये आधाभन्दा बढी निर्माण अधि वा निर्माणको क्रममा असफल भएका छन् । यसको प्रमुख कारण अस्थायी संरचना भत्किन वा धसिनु हो । पुलले आफ्नो डिजाइन शक्ति प्राप्त नगर्दासम्म पुललाई - अड्याएर राख्ने संरचनालाई नै अस्थायी संरचना भनिन्छ । वनिराख्दाको समयमा टेकाहरू नपुग्नु, टेकाहरूको राम्रो डिजाइन नहुनु यसका कारण हुन् । टेका (अस्थायी संरचना)को आड कमजोर हुनुका कारण पुल भत्किने हुन्छ । देवघाट पुलको भत्काइ यस प्रकारको विपत्तिको प्रमुख र पछिल्लो उदाहरण हो। त्यो चार स्तान पुलको दुई प्रिस्ट्रेसड कन्क्रीट स्तानहरू खसेर पूर्ण रूपमा भत्किएको थियो। यस विनाशकारी असफलताका कारण बलौटे माटो धसिएर भएको थियो । जसमा अस्थायी संरचना निर्माण गरिएको थियो । अस्थायी संरचनाको उचाइ कम गर्न बलौटे माटोमाथि अस्थायी संरचना बनाउँदा र सो अस्थायी संरचना धसिँदा समस्या आएको हो ।

● हो बाढीले बगाउने

मनसुन र भारी वर्षाको समयमा बाढी र फ्ल्यास फ्लडका कारण ठूलो मात्रामा पुलहरू असफल हुन्छन् । बाढीले धेरै तरिकामा पुललाई क्षति पुऱ्याउन वा भत्काउन सक्छ । सामान्य तरिकामध्ये निर्माणाधीन पुलहरू बगाउने, पुलको निश्चित लम्बाईका कारण पुलको पछाडिबाट एब्युटमेन्ट वाल नै बगाउने र अपर्याप्त फ्रिबोर्डका कारण पानीको धाराले पुलको डेक ओभर टपिड गर्ने हो । यसको

मुख्य कारणमा खोलामा पानीको मात्रा हिसाबमा नमिल्नु, पुलको उचाइ कम हुनु आदि हुन् । २१ मे २०२१ मा लगातार वर्षाका कारण डडेल्धुरामा निर्माणाधीन पुल बाढीले बगाएको थियो। म्याग्दीको दानाको घट्टेखोलामा निर्माणाधीन अर्को पुल अपुग फ्रिबोर्डका कारण बाढीले बगाएको थियो । अनुसन्धानका अनुसार उक्त पुलमा बाढीको सतह पुलको डेक स्तरभन्दा माथि थियो ।

● के सपोर्ट विफलता

सपोर्ट (पियर वा एब्युटमेन्ट) असफल भएपछि पुल क्षतिग्रस्त हुन वा भत्किन सक्छ। सपोर्टमा हुने संरचनात्मक क्षति वा सपोर्ट धसिनुबाट एउटा सपोर्ट विफल हुन सक्छ । नेपालको सन्दर्भमा पियर वा एबुटमेन्टहरूमा संरचनात्मक क्षतिहरू कम छन्। तथापि, ठूला बाढीहरूमा सपोर्ट धसिनु एउटा प्रमुख समस्या बनेको छ । पछिल्लो वर्षहरूमा सपोर्ट धसिनुको मुख्य कारण उच्च बाढीको समयमा जग धसिनु हो । जगको गहिराइ, आकार र निर्माण पर्याप्त नहुँदा उच्च बाढीको समयमा तिनीहरूले भार वहन गर्न सक्दैनन्। माटोको परीक्षण राम्रो नहुनु, जगको डिजाइन नमिल्नु, माटो कमजोर हुनु, खोलाको वहावले जग खोनु आदि यसका कारण हुन्। बर्दियाको जब्दीघाट पुल यस प्रकारको असफलताको प्रमुख उदाहरण हो । आवागमनका लागि खुला गरेको एक वर्ष नबित्दै उक्त ४३५ मिटर आरसीसी पुलको पिलर धसिएपछि दुईवटा स्तान भत्किएका थिए ।

● भूकम्पबाट हुने क्षति

नेपाल भूकम्पीय जोखिममा रहेको हिमाली क्षेत्रमा पछि अप्रिल २०१५ मा नेपालमा ७.८ म्याग्निच्युडको भूकम्पले नेपालभर एक लाख ३८ हजार एक सय ८२ घर पूर्णरूपमा र एक लाख २२ हजार ६ सय ९४ घरमा आंशिक क्षति पुऱ्याएको थियो । कुल १० हजार ३ सय ९४ सरकारी भवन भत्किएका थिए भने १३ हजारभन्दा बढीमा आंशिक क्षति पुगेको गृह मन्त्रालयले जनाएको थियो । गोरखा भूकम्पपछि गरिएको अध्ययनले देशभरका पुलमा ठूलो क्षति नभएको देखिए पनि सबैभन्दा बढी प्रभावित जिल्लाका पुलमा भने केही क्षति देखिएको थियो। नेपाल-चीन सीमा नजिक रहेको घट्टे पुल भूकम्पका कारण ढुंगा खस्दा रेलिडमा ठूलो क्षति पुगेको थियो। तर, त्यो १२० मिटर (४० मिटरको तीन स्तान) आरसीसी टी - गर्डर पुलमा भूकम्पको कारण हुने भूकम्पीय क्षति एकदमै सीमित थियो। ढुंगाले ठक्कर नदिएका संरचनात्मक तत्वहरूलाई क्षति पुगेको थिएन । भूकम्पका कारण भवनको तुलनामा पुलमा भएको क्षति नगण्य थियो ।

भोलुंगे पुल लगायत धेरै खालका पुल नेपालमा छन् । नेपालमा खोला तर्न मानिसका लागि परापूर्वकालदेखि हुँदै नै काठ र बाँसका पुलहरू बन्दै आएका थिए । पछि, गाडी तान पक्की पुलहरूको आवश्यकता हुँदै आयो । यसका लागि विभिन्न देशको सहयोग लिन थालियो । सो सिलसिलामा जुन देशले सहयोग गर्‍यो, बाटो र पुलहरू तिनैले डिजाइन गरेर दिए ।



पुल निर्माणअधि
त्यहाँको माटोको
परीक्षण राम्रोसँग गर्नु
पर्छ। माटोको परीक्षण
उपयुक्त नहुँदा र
डिजाइन बिगँदा पुलको
जग बिग्रने गर्छ।
योजना र डिजाइनमा
ध्यान दिए पनि
निर्माणको क्रममा
नेपालमा धेरै पुल
असफल भएका छन्।
यसको मुख्य कारण
कामदार र ठेकेदारको
आवश्यक सीपको
अभाव, उचित
सुपरिवेक्षणबिना द्रुत
गतिमा काम हुनु र
न्यून गुणस्तरको
सामग्रीको प्रयोग हुनु नै
हो।

● डिजाइनअनुसार कार्यान्वयन नहुनु

कतिपय पुल निर्माणको गुणस्तर कम भएर भत्केका छन्। ढलान गुणस्तर कम हुनु, डन्डी राम्रो प्रयोग नहुनु, निर्माण सर्वेक्षण राम्रो नहुनु आदि यसका मुख्य कारणहरू हुन्। डिजाइन अनुसार कार्यान्वयन नहुने पुलमा टेक्को विष्णुमती पुल पर्छ। भत्किएको टेक्स्थित विष्णुमती पुल सडक विभागले डिजाइन अनुसार नभएको उल्लेख छ।

पुल भत्किनुका कारण र समाधान

पुल निर्माणको लागत ठूलो हुन्छ। यो असफल भएमा अझ बढी खर्च हुन्छ। सडक विभागका अनुसार २०२१ मा मात्रै करिब २० करोड रुपैयाँ खर्च भएका पुल असफल भएका थिए। साथै, पुलको विफलताले मुख्यतया बाढी र पहिरोको समयमा प्रभावित दुर्गम क्षेत्रहरूमा राहत र सहयोगको अभाव निम्त्याउँछ। कहिलेकाँही पुल भत्किँदा मानिसको ज्यानसमेत जाने गर्छ। संरचनात्मक डिजाइनको चरणमा जानुअघि पुलको पर्याप्त योजना गरिनुपर्छ। डिजाइन त्रुटिका कारण पुलको संरचना भत्किने घटना नेपालमा त्यति देखिएको छैन।

बाढीको समयमा पुल असफल हुनुको अर्को कारण ठिक हाइड्रोलोजिकल अनुसन्धान र हाइड्रोलोजिकल डिजाइन नहुनु हो। वर्षाको समयमा उच्च बाढी सुरक्षित रूपमा पार गराउन पुल पर्याप्त लामो हुनुपर्छ। पुलको उचाइ उच्च बाढी तह र पुलको बीचमा पर्याप्त फ्रि बोर्ड हुनु पर्छ। यदि त्यहाँ पर्याप्त फ्रि बोर्ड छैन भने पानीको प्रवाहले पुलको डेकलाई ढाल्न सक्छ। यसलाई बगाएर लैजान सक्छ। कतिपय विकसित देशहरूमा १५० वर्ष सम्ममा आउनसक्ने बाढीको सामना गर्न सक्ने पुल बनाइन्छ। नेपालमा सय वर्षमा आउन सक्ने बाढीको मात्र सामना गर्न सक्ने गरी डिजाइन गरिन्छ। विभिन्न कारणले पुलको लम्बाइ कम गर्नुपर्ने अपरिहार्य अवस्थामा बाढी पार गर्न पुलको उचाइ बढाउनु पर्छ। दुवै किनारामा

तटबन्धको पर्खाल निर्माण, जगको गहिराइ उपयुक्त रूपमा बढाउने र किनाराहरूमा सुरक्षात्मक कामहरू गर्नु पर्ने हुन्छ। जलविज्ञान अनुसन्धान जस्तै भू-प्राविधिक अनुसन्धान उच्च पारी शुद्धता र अनुशासनका साथ गर्नु पर्छ।

पुल निर्माणअधि त्यहाँको माटोको परीक्षण राम्रोसँग गर्नु पर्छ। माटोको परीक्षण उपयुक्त नहुँदा र डिजाइन बिगँदा पुलको जग बिग्रने गर्छ। योजना र डिजाइनमा ध्यान दिए पनि निर्माणको क्रममा नेपालमा धेरै पुल असफल भएका छन्। यसको मुख्य कारण कामदार र ठेकेदारको आवश्यक सीपको अभाव, उचित सुपरिवेक्षणबिना द्रुत गतिमा काम हुनु र न्यून गुणस्तरको सामग्रीको प्रयोग हुनु नै हो। पुल निर्माण गर्दा साइट इन्जिनियर, कामदार, आयोजना प्रबन्धक, ठेकेदार र ग्राहक सबैले एक आपसमा सहकार्य गर्नुपर्छ। साइट इन्जिनियर, पर्यवेक्षक र ग्राहकले भइरहेको सबै कुराको निरीक्षण गर्नुपर्छ। पुल र निर्माण सामग्रीको प्रत्येक विवरण जाँच गर्नु पर्छ।

नेपालका कामदारहरू पुल निर्माणमा नयाँ नै छन् भन्नु पर्छ। त्यसैले निर्माण कार्य सुरु गर्नुअघि पर्याप्त तालिम दिनु आवश्यक पर्छ। पुलका लागि किनाराहरूमा सुरक्षात्मक काम धेरै महत्वपूर्ण हुन्छन्। उच्च बाढीको समयमा नदीको बहावले आफ्नो मार्ग परिवर्तन गर्न सक्छ। खोलाले पूरै मार्ग परिवर्तन गरी दिएकोले प्रयोगमा नआएका पुलहरूका थुप्रै उदाहरण छन्। अन्त्यमा, पुल बनेपछि मर्मतसम्भारमा पनि उचित महत्व दिनु पर्छ। सम्भावित क्षतिहरू जस्तै भत्किएका बोरिडहरू, संरचनामा दरार, नदीको प्रवाहमा अवरोधहरू आदिका लागि समय-समयमा पुलहरू जाँच गरिनु पर्छ। तिनलाई न्यूनीकरण गर्न र पुललाई भत्किनबाट रोक्न आवश्यक कार्य तुरुन्तै गर्नु पर्छ।

साभार: कान्तिपुर दैनिक



बेनी-जोमसोम-कोरला सडक आयोजनाअन्तर्गत मुस्ताङको धासाड गाउँपालिका-२ बोक्सीखोला क्षेत्रमा कालोपत्रे गरिएको सडक र त्यहाँबाट देखिएको घौलागिरि हिमश्रृंखला।



८० राजमार्गलाई अन्तर्राष्ट्रियस्तरको सडक बनाउने योजना छ



- शिवहरि सापकोटा
महानिर्देशक, सडक विभाग

वि.सं २०५२ मा इन्जिनियरबाट सरकारी सेवामा प्रवेश गरेका शिवहरि सापकोटाले ०५५ सालसम्म तत्कालीन हवाई विभागमा काम गरेका थिए भने त्यसपछि सडक विभागमा इन्जिनियरको रूपमा प्रवेश गरेका थिए । पुलवोक इन्जिनियरिङ क्याम्पसबाट प्रमाणपत्र हुँदै रूसबाट ६ वर्ष अध्ययन पूरा गरी इन्जिनियरको उपाधि हासिल गरेर स्वदेश फिर्ता भएका सापकोटा २०६६ मा सहसचिव हुँदै भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय मातहतको निकाय सडक विभागको महानिर्देशकको जिम्मेवारीमा छन् । इन्जिनियरिङ सुशासनलाई कायम गरेर चुस्तदुरुस्त विभागको कार्यसम्पादनमा लागिपरेका सापकोटाले सुशासनको दायरामा रहेर विभागले कार्य सम्पादन गर्न र रूपन आयोजनाको सुधारमा काम गर्ने बताएका छन् । विभागको महानिर्देशक भएपछि पहिलो प्राथमिकता बाटोको मर्मत सम्भार, रूपन आयोजनाका कारण आम जनमानसले बाटोका कारण पाएको सास्ती घटाउन र सुधार गर्न केन्द्रित भएको उनको दाबी छ । दोलखाको चरिकोट, ओखलढुंगा राष्ट्रिय सतर्कता केन्द्र, पूर्वाञ्चल तथा मध्यमाञ्चल क्षेत्रीय निर्देशनालयको प्रमुख भएको समयमा उपत्यकाको सडक सुधारमा उल्लेख्य काम गरेका सापकोटा आयोजना विभागको योजना महाशाखा, भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालयको गुणस्तर तथा वैदेशिक महाशाखा प्रमुख पनि भए । सडक आयोजना प्रमुख हुँदै काम गरेको अनुभव सापकोटासंग छ । सडक विभागको कार्यसम्पादनलगायतका विषयमा केन्द्रित रहेर महानिर्देशक सापकोटासंग कारोबारकर्मी दीपेन्द्र थापाले गरेको कुराकानीको सार :

समय सडक विभागमा रहेर काम गर्नुभएको छ । यहाँको कार्यकालमा विभागमा नतिजा देखिने गरी कस्तो काम गरेर जाँदै हुनुहुन्छ ?

सडक विभाग पुरानो विभाग हो । यहाँको आफ्नो सिस्टम चलेको विभाग हो । यसको जुरिडिक्सनमा भएको कामबाहेक पनि नेपाल सरकारबाट गर भनेको काम गरेका छौं र पनि त्यसका लागि हामी सक्षम पनि छौं । यहाँ समयको कुराभन्दा राम्रो काम गर्नका लागि र कामलाई प्रभावकारी बनाउनका लागि धेरै समय चाहिँदैन । मैले आएर भनेर भनेको छु कि सुशासन ऐन सार्वजनिक प्रशासनको धेरै कुरा समेटेको छु अब त्यो सुशासन इन्जिनियरिङमा पनि प्रतिविम्बित हुनुपर्छ भनेर इन्जिनियरिङ सुशासनको कुरा गरिरहेको छु । यसमा आयोजनाको छनोट कसरी गर्ने, आयोजनाको अध्ययन कसरी गर्ने, आयोजनाको डिजाइन कसरी गर्ने, यी कुराहरूमा स्पेसिफिक भएर गर्नुपर्छ र त्यो आयोजना इन्जिनियरिङ मापदण्ड पूरा गरी कार्यान्वयनमा जानुपर्छ । आयोजना निर्माणको चरणमा पारदर्शी भएर विधि र पढ्नलाई महत्त्व दिँदै अनुसरण गरेर हाम्रो कामको गुणस्तरमा प्रभावकारिता ल्याउने मेरो प्राथमिकता रहेको छ । साथै विभाग, विभागमातहतको जिम्मेवारी लिएका निकाय र जिम्मेवार व्यक्तिलाई गुणस्तरमा जोड लिन कामप्रतिको जिम्मेवार हुन भनेको छु । हामीले गर्दा त्यही आयोजना गुणस्तर, कम गुणस्तरको हुने, विदेशीले गर्दा भने राम्रो गुणस्तरको हुने गरेको छ । यसमा हामीले पनि सुधार गरेर गुणस्तरमा जोड लिन सरोकारवाला सबैलाई फुकफुक्याएको छु । यसमा विभागले सुधार गर्न सकेको खण्डमा कोसेढुंगो सावित हुनेछ । यसले गर्दा विभागले गर्ने आयोजनामा पनि सुधार आउने, गुणस्तर पनि कायम हुनेछ र नतिजामुखी परिणाम पनि आउनेछ ।

रूपन आयोजनामा यहाँ नियुक्त भएसँगै त्यसको कार्यान्वयनमा जोड दिने बताउनुभएको थियो नि ?

रूपन आयोजनालाई गति दिनका लागि त्यसमा भएको कमी-कमजोरीलाई सुधार गरेर कार्यान्वयनको काम भइरहेको छ । दुई प्रकारले रूपन भएका छन्, हामीले तिनलाई कार्यक्रममा सम्बोधन गर्न सकिरहेको

छैनौं । केही आयोजना प्रदेश र स्थानीयमा दिने भनेर २०५५ सालमा नै उच्चस्तरीय अन्तरसमन्वय सरकारी समितिबाट भनिएको भए पनि कतिपय प्रदेशले बर्न गरे, कतिले गरेनन् र केही आयोजना जहाँको तहाँ रहे । सडक विभागबाट ठेक्का भयो, दायित्व सिर्जना भयो, दायित्व सिर्जना भएका कतिपय आयोजना प्रदेशले बर्न नगर्दा र त्यो यहीं रह्यो । यहाँ रहँदा पनि वार्षिक कार्यक्रम नपर्ने, बजेट पनि विनियोजन नहुने, यस्तो ठेक्कापट्टालाई टुह्याउने पहल सुरु गरेको छु । पहिलो हप्तामा नै मैले सर्कुलर जारी गरेर हुन सक्छ, ती आयोजना कार्यान्वयनमा जाने तर जुन वार्षिक कार्यक्रममा पनि छैन । यदि त्यस्ता आयोजनामा दायित्व सिर्जना नभएका छन् भने टुह्याउने र साना आयोजनाको काम नगर्ने । अहिलेको प्रतिस्थापन विधेयकले पनि साना आयोजनाको काम नगर भनेको छ हामीले जोड दिएर प्राथमिकताका साथ काम गर्ने भनेको राष्ट्रिय राजमार्गलाई नै हो । राष्ट्रिय राजमार्गमा सुधारका काम सुरु गरिसकेका छौं । १० वर्षअगाडिको सडक र अहिलेका सडकमा धेरै नै परिवर्तन गरेका छौं । व्यापारिक मार्ग पूर्व-पश्चिम मार्ग दुई लेनबाट चार लेनमा जाँदै छ । नागढुंगा, मुग्लिन, पोखरा बाटो अपग्रेडिङमा जाँदै छौं । यसले गर्दा हाम्रा सडकहरू अब अन्तर्राष्ट्रिय स्तरका सडक बनाउने लक्ष्य हो । त्यसमा हामी लागि रहेका छौं ।

निर्माण सम्पन्न भएका पुल सञ्चालनमा आएपछि भाँचिएका छन् । हामीले निर्माण गर्ने पुलमा गुणस्तरको मात्रा खस्केको हो ?

हाम्रो गुणस्तर खस्केको हैन, कतिपय हाम्रा पुलहरू भत्केका छन्, त्यो सही हो । इन्जिनियरिङ भनेको आयोजनाको पूर्ण रूप हैन । इन्जिनियरले गर्ने अनुमान पनि पूर्ण हैन । तर, कतिपय आयोजनामा सुपरभिजन हुनुपर्ने थियो । निर्माण व्यवसायीले पनि त्यस्ता आयोजनामा ध्यान पुयाउनुपर्ने थियो, तर केही आयोजनामा जानाजानी वा अज्ञानमा यस्ता काम भइरहेका छन् । हाम्रो जनशक्तिको अभावमा सुपरभिजन पनि कम छन् । एक जनाले धेरै पुलको सुपरभिजन गर्नु, एकै दिन ढलान हुने पुलमा सो इन्जिनियरले हेर्न नसक्ने अवस्थाले गर्दा पनि केही स्थानमा समस्या आएको हुन सक्छ । हामीसँग भएको जनशक्तिको अत्यधिक परिचालन गरेर गर्ने हो । हाम्रो क्षमताभन्दा पनि बढी पुल बनाइरहेका छौं । वार्षिक २० अर्ब रुपैयाँबराबर स्थानीय पुलमा खर्च गरिरहेका छौं । बजेट भाषण हुनेवित्तिकै वार्षिक ५ देखि ७ अर्ब बजेट छुट्टयाएको हुन्छ, त्यससँगै कामको प्रकृतिका आधारमा अर्थसँग थप बजेट सुनिश्चित गरेर भुक्तानी गर्दै काम अगाडि बढाएका हुन्छौं । असारसम्म हामीले १२ देखि १५ अर्ब रुपैयाँ खर्च त गौं । त्यो कुरा वैशाख-जेठ महिनमा सुनिश्चित गरेर साउनमा भुक्तानी गर्न सकेको खण्डमा हामीले पुल निर्माणमा फड्को माच्छौं ।

पुलको माग अत्यधिक छ भनिन्छ, त्यो राजनीतिक माग हो कि आवश्यक माग हो । पुल बनाउन सक्ने हाम्रो क्षमता कस्तो छ ?

पुलको अत्यधिक माग रहेकाले सबै मागलाई हामीले पूरा गर्न सकेका पनि छैनौं । राजनीतिक र आवश्यक भएको पुल दुवैको माग अत्यधिक रहेको छ । सडकले मागेको पुल एउटा भयो, अर्को भनेको जनप्रतिनिधिको आँखाले देखेको आवश्यक भएको पुल पनि रातो किताबमा दर्ता भएर आएमा निर्माण हुने गरेका छन् । तर, राष्ट्रिय राजमार्गमा भने जनप्रतिनिधिको आँखा पर्दैन, तर उहाँहरूको आँखा भने अन्य कुनाकुनामा पुगेको हुन्छ । आवश्यक ठानेर उहाँहरूको प्रस्तावमा बनेका पनि छन् । तर पनि हामीलाई भने के अनुभूति हुने गरेको छ भने आवश्यकभन्दा बढी पुल निर्माण भएका हुन् कि भन्ने पनि देखिन्छ । पुलका लागि लाने

सडक विभाग पुरानो विभाग हो । यहाँको आफ्नो सिस्टम चलेको विभाग हो । यसको जुरिडिक्सनमा भएको कामबाहेक पनि नेपाल सरकारबाट गर भनेको काम गरेका छौं र पनि त्यसका लागि हामी सक्षम पनि छौं ।

१० वर्षअगाडिको सडक र अहिलेका सडकमा धेरै नै परिवर्तन गरेका छौं । व्यापारिक मार्ग पूर्व-पश्चिम मार्ग दुई लेनबाट चार लेनमा जाँदै छ । नागढुंगा, मुग्लिन, पोखरा बाटो अपग्रेडिङमा जाँदै छौं । यसले गर्दा हाम्रा सडकहरू अब अन्तर्राष्ट्रिय स्तरका सडक बनाउने लक्ष्य हो । त्यसमा हामी लागि रहेका छौं ।



सबैभन्दा ठूलो कमजोरी भनेको हामीले तयार गर्ने योजनाको पूर्वतयारीमा समस्या छ । उदाहरणका लागि नारायणगढ-बुटवल सडक महेन्द्र राजमार्गको मध्यखण्ड पनि हो । दुई लेनको सो सडक पहिले सधैं खाल्डोरहित हुने गरेको थियो । यसलाई चार लेन बनाउने भनेर एसियाली विकास बैंकको सहयोगमा निर्माण तीन वर्षअगाडि शुभारम्भ गरेका हौं । बनेका सडकमा दुई लेनसम्म पार्किङ गर्न सडकमा सवारीको चाप वृद्धि भएको देखिएको हो । यसका लागि स्थानीय सरकारसँगको सहकार्यको समन्वय गर्न जरुरी छ । साथै उपत्यकाको सवारी चापलाई व्यवस्थापन गर्नका लागि ग्वाकुमा फ्लाईओभर बन्ने प्रक्रिया अगाडि बढेको छ भने त्यस्तै सातदोबाटो, एकान्तकुनामा र उपत्यकाको मुख्य चाप भएको स्थानमा समेत चाप व्यवस्थापनका लागि आवश्यक तयारी भइरहेको अवस्था छ ।

बजेटभन्दा कम बजेटको अनुमान गरेर पुल निर्माणका लागि रातो किताबमा राख्ने गरिएको छ, जसले गर्दा लागत पनि बढी हुने र समय पनि धेरै लाग्ने गरेको छ । सामान्यतया बजेटको अभाव भए पनि अन्य क्षेत्रबाट बजेट व्यवस्थापन गरेर ५ देखि ६ वर्षमा निर्माण गर्न लक्ष्य राख्छौं । तर पनि पहिलो निर्माण कम्पनीले प्राथमिकतामा नराखेर, दोनो कतै प्राविधिक समस्याले गर्दा ढिला भएको र तेस्रो भनेको हामीले क्यास फ्लो गर्न नसक्दा पुल निर्माणमा ढिलाइ हुने गरेको छ । पुल बनाउन सक्छौं र विस्तारै आधुनिक प्रविधिमा आधारित पुल पनि निर्माण गरेका छौं भने कुनै निर्माण हुने क्रममा रहेको छ ।

सडक विभागअन्तर्गत तीन हजारभन्दा बढी आयोजना रहेका छन् । तर, ती आयोजनाहरू समयमा नै निर्माण सम्पन्न नहुने पुरानै रोग रहेको छ । खास आयोजना समयमा पूरा हुन नसक्नुको कारण के हो ?

सबैभन्दा ठूलो कमजोरी भनेको हामीले तयार गर्ने योजनाको पूर्वतयारीमा समस्या छ । उदाहरणका लागि नारायणगढ-बुटवल सडक महेन्द्र राजमार्गको मध्यखण्ड पनि हो । दुई लेनको सो सडक पहिले सधैं खाल्डोरहित हुने गरेको थियो । यसलाई चार लेन बनाउने भनेर एसियाली विकास बैंकको सहयोगमा निर्माण तीन वर्षअगाडि शुभारम्भ गरेका हौं । यसको समयसीमा पनि यसै वर्ष समापन हुँदै छ, तर भौतिक प्रगति १५ प्रतिशतसम्म पनि पुयाउन नसकेको अवस्था छ । किन छैन भन्दा त्यहाँ सबै विदेशी निर्माण कम्पनी रहेका छन् । नेपाली परामर्शदाता रहेका छन्, त्यति हुँदा पनि हामीले काम अगाडि बढाउन नसकेको किन भन्दा हामीले गर्ने पूर्वतयारी एकदमै कमजोर रहेको अवस्था छ । त्यहाँ रहेका बिजुलीका पोल साथै अन्य युटिलिटी सार्न सकेको छैन । यदि 'नेपाली निर्माण कम्पनी भएको भए उसले सबैसँग धाएर कराएर जरुरी पनि काम गरी छाड्थ्यो । विदेशी निर्माण कम्पनीले पूर्ण रूपमा साइड क्लियर भएपछि मात्र निर्माण गर्ने भएकाले गर्दा ढिलाइ भएको समयमा निर्माण सम्पन्न नभएको हो ।

विभागमा जनशक्तिको व्यवस्थापन भने कस्तो छ ?

हामीले अहिले काम गरेको भनेको २०५० सालमा भएको संरचनालाई करिब पाँच वर्ष अगाडि आएर सभै गयो । यहाँको जनशक्तिलाई यताको उता उताको यता गरेर काम गरिरहेको अवस्था थियो । गएको सालमात्र केही जनशक्ति थप गर्न सकेका छौं । यसमा सरोकारवाला निकाय सबैको सहयोगमा यो सम्भव भएको छ । यसको पदपूर्ति चाँडै हुँदै छ । अहिलेको लोडलाई हालको जनशक्तिले व्यवस्थापन गर्न सक्ने अवस्था छ । यसरी आउने जनशक्तिले विभागको काममा गति प्रदान गर्नेछ ।

राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा सूचीकृत हुलाकी मध्यपहाडी, उत्तर-दक्षिण कोरिडोरलगायत सबैको निर्माण कार्यमा ढिलाइ भएको छ नि ?

बजेट निर्माण गर्दा वैदेशिक सहायता राख्नुपर्ने हुन्छ । सोहीअनुसार कार्यतालिका बनेर काम अगाडि बढेको छ । तर, हाम्रो नेपाली म्याचिड फन्डको केही अंश राख्छौं । आन्तरिक तयारीमा लाग्ने समय, त्यसका लागि गर्ने व्यवस्थापनले समय बढी लाग्ने गरेको छ । अर्को भनेको हाम्रो आन्तरिक तयारी पूरा गर्दा लाग्ने समय र पोली लेबलमा हुने हाम्रो समयको खपतले गर्दा बजेट खर्च कम देखिएको हो । हामीले प्रक्षेपण गर्न सक्ने अवस्था छैन । कसैले गएर सार्वजनिक कार्यालयमा उजुरी गरेको खण्डमा अझ बढी समय लाग्ने गरेको छ । यसले गर्दा आयोजनाको कार्यान्वयनमा असर गर्छ भने साथै वैदेशिक खर्चको कार्यान्वयनमा असर गर्ने खर्च प्रतिशत कम हुन्छ ।

पछिल्लो समय निर्माण हुने सडकको गुणस्तरमा प्रश्न गरिँदै आएको छ । खासमा हाम्रो नीतिगत समस्या हो कि कार्यान्वयन पक्ष कमजोर हो ?

ऐन-कानून सधैं रहिरहनुपर्छ भन्ने पनि छैन । समयअनुसार बनाउँदै जानुपर्छ, सुधार गर्नुपर्छ । २०६३ मा सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६४ मा नियमावली आयो । यसलाई आवश्यकताको आधार पटक-पटक संशोधन हुँदै आएको छ । ऐनहरू परिवर्तित हुन सरकारले समयसापेक्ष बनाउनुपर्छ । सरकारले यसका लागि आन्तरिक तयारी गरि नै रहेको छ । गुणस्तरको सवालमा भने सबैले आफ्नो जिम्मेवारीप्रति कसरी उत्तरदायी बनाउने भन्ने

लागेर मुलुक संघीय संरचना गएपछि यसका लागि जब डिस्ट्रिक्सन अपग्रेड गर्न लागिरहेका छौं । त्यो हामी गर्दै छौं । यसले हाम्रो निकाय तथा जिम्मेवार साथीहरूले कसरी काम गर्ने, त्यसको मोडालिटी, सुपरभिजन लगायतका कुरामा रहेका र सिस्टम विकास गर्नका लागि सहयोग पुयाउँछ । इन्जिनियरिङ सुशासनका लागि यो ठूलो टुल्स हो । यसले विभागको कार्यसम्पादनमा सहयोग गर्नेछ ।

पहिलो चौमासिकको वित्तीय प्रगति हेर्दा २५ प्रतिशत भएको अवस्था छ । हाम्रो आर्थिक वर्षको अन्त्यमा आएर खर्च गर्न प्ररम्परा रहेको छ । यसले गर्दा गुणस्तरिय पूर्वाधार नबन्ने गरेको अवस्था छ । यस्तो प्रशासनिक संरचनामा हामीले किन सुधार गर्न नसकेको हो ?

हाम्रो आर्थिक वर्षको काम गर्ने शैली वैज्ञानिक रहेको छ । किनभने जेठसम्म काम गर्न असारमा हिंसाव फरफारक गर्ने गरिएको छ । असारमा पछि गर्नुपर्छ भनेर विभागका कुनै पनि इन्जिनियरले गर्दैन । मर्मत हामी बाह्रै मास गर्छौं, तर हामीले मौसमको तादात्म्यता मिलाएर मात्र गर्ने गरेका छौं । साउन, भदौ र असोजमा मौसममा हुने परिवर्तनका कारण साथै भौगोलिकताको हिसाबले यातायात सुचारु गर्नका लागि यत्रउपकरण तयारी अवस्थामा राख्छौं । अर्को भनेको यो समयमा ठेक्काका लागि परामर्शदाता तोक्ने काम गर्छौं । दोस्रो चौमासिकमा अलिक खर्च गर्न, निर्माण व्यवसायीलाई परिचालन गर्ने काम गर्छौं । खर्च देखिने भनेको आर्थिक वर्षको अन्त्यमा भएकाले गर्दा यस्तो देखिएको हो । बहुवर्षे आयोजनाको हकमा भने खर्च भइ नै रहेको हुन्छ, कामका साथसाथै ।

यो आर्थिक वर्षमा कति खर्च गर्न लक्ष्य राखेका छौं ?

हामीलाई छुट्याएको बजेट खर्च हुने देखिन्छ, विभागले सोहीअनुसार काम गरिरहेको छ । हामीले खर्च गर्न नसक्ने बजेट भने खर्च गर्न नसक्ने भनेर जानकारी गराएका छौं । तर खर्च गर्न सक्ने हकमा भने हामीले खर्च गर्ने गरी विभागले कार्यतालिकाअनुसार काम गरिरहेको छ ।

उपत्यकाको बढिरहेको सवारीको व्यवस्थापनका लागि विभागले विभिन्न सब एक्स्चेन्ज वे फ्लाईओभर बनाउने गरी काम गरिरहेको थियो, यसको पछिल्लो अवस्था के छ ?

उपत्यकामा वृद्धि भएको सवारीको चाप हेर्दा सडक सुरक्षाका लागि एउटा चुनौती पनि हो । अहिले हाम्रो जोड भनेको सडक सुरक्षामा हो । सडक सुरक्षाका उपाय अपनाएर काम गर्ने गरी छुट्टै सिस्टम बनाएर काम गर्ने वातावरण बनाएका छौं र सोहीअनुसार लागिपरेका छौं । सवारीको मागभन्दा बढी सडक बनेका छन् । बनेका सडकमा दुई लेनसम्म पार्किङ गर्न सडकमा सवारीको चाप वृद्धि भएको देखिएको हो । यसका लागि स्थानीय सरकारसँगको सहकार्यको समन्वय गर्न जरुरी छ । साथै उपत्यकाको सवारी चापलाई व्यवस्थापन गर्नका लागि ग्वाकुमा फ्लाईओभर बन्ने प्रक्रिया अगाडि बढेको छ भने त्यस्तै सातदोबाटो, एकान्तकुनामा र उपत्यकाको मुख्य चाप भएको स्थानमा समेत चाप व्यवस्थापनका लागि आवश्यक तयारी भइरहेको अवस्था छ ।

पछिल्लो समय सडक तथा पुलको निर्माणको अवस्था कस्तो छ ?

पछिल्लो समय हाम्रो भनाइ भनेको स्थानीयस्तरमा बन्ने बाँकी रहेका पुल बनाइसक्नु र विस्तारै प्रदेश र स्थानीय सरकारलाई नै बनाउन दिनुपर्छ भनेर लागिरहेका छौं । राष्ट्रिय राजमार्गमा बन्ने पुल हामीले बनाउने हो, सिग्नेचर खालका पुल हामीले बनाउने गरेका छौं । विगत चार वर्षयताको समयमा सोहीअनुसार दमौली र पोखराको सेतीमा यस्ता पुल निर्माण भएका हुन् । १४ हजार ९ सय १३ राष्ट्रिय राजमार्गको लम्बाइ रहेको छ । चार पूर्व-पश्चिम र अरु उत्तर-दक्षिणका सडक रहेका छन् । अझ पनि पनि कुल राष्ट्रिय सडकको २५ सय किलोमिटर जति सडक बनाउन स्तरोन्नति गर्न बाँकी छ । हाम्रो मुख्य जोड भनेको ८० वटा राजमार्गलाई एउटा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको सडक बनाउने सडक सुरक्षामा काम गर्ने योजना छ । विभागमा नयाँ नेतृत्वसहित हामीले सरकारले दिएको जिम्मेवार बनाएर उत्तरदायी काम गर्नका लागि मैले तालुकदार मन्त्रालय, सरकारको निर्देशनमा सडक सुरक्षा र निर्माणमा काम गरिरहेको छु ।

साभार: कारोवार दैनिक



क्षमता १०, भार भन्ने १० टन

जिम्मेवार निकायको लापरवाहीले बनिनसक्दै भत्कँदै ठूला सडक

केदार भट्टराई काठमाडौं

नवराज कट्टेल/विराटनगर, दीपक गौतम/वीरगञ्ज
लक्ष्मण पौडेल/भैरहवा, सिराज खान/नेपालगञ्ज

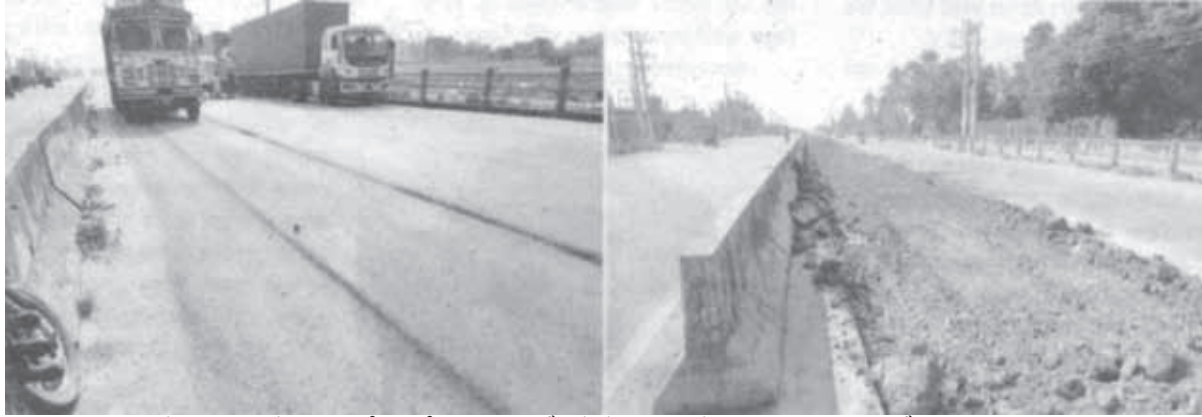
डिजाइनमा समस्या र नियमनमा कमजोरी हुँदा विकास निर्माणका काम कसरी बालुवामा पानी हुन्छ भन्ने चित्र नेपाल-भारत सीमा क्षेत्रस्थित नेपालका सडकको दुरवस्थाले देखाउँछ। त्यही कारणले भन्सारदेखि औद्योगिक क्षेत्रसम्मका सडक बनिनसक्दै भत्काउनुपर्ने अवस्थामा पुगेका छन्।

विराटनगरको रानीदेखि सुनसरी-मोरङ औद्योगिक कोरिडोरको दुहवीसम्म, वीरगञ्ज मुख्य नाकादेखिका विभिन्न सडक र भैरहवादेखि

विराटनगरमा मात्र होइन समस्या

यस्तो समस्या विराटनगरको मात्र होइन। वीरगञ्जमा बन्दै गरेका वीरगञ्ज मुख्य नाका, सुक्खा बन्दरगाह नाका एवं आईसीपी नाकासम्म पथलैयालाई जोड्ने छु लेनको व्यापारिक मार्ग विभिन्न १३ ठेकेदार कम्पनीले बनाइरहेका छन् तर निर्माण सम्पन्न नहुँदै ठाउँ-ठाउँमा सडक दबेको छ। सडक दबेकाले दुई लेन सडक नै चार खण्ड जस्तो देखिने गरेको थियो।

सडकको क्षमता भन्दा बढी भारका सवारीसाधन गुडेकै कारण सडक दबने र भासिने गरेको इन्जिनियर दरोगा साहले बताउनुभयो। हुलाकी सडक निर्देशनालय परियोजना कार्यालय



विराटनगरस्थित छ लेन सडक आयोजनाअन्तर्गत निर्माण सम्पन्न नहुँदै घसेको सडक र सोही सडक भत्काएर बनाइँदै।

लुम्बिनी हुँदै परासीसम्मका सडकको भारवहन क्षमताका आधारमा सवारीसाधन गुड्ने नियमको पालना गराउने निकाय चुक्दा ठूलो नोक्सानी भएको छ तर नेपालगञ्ज भन्सारदेखि नेपालगञ्ज औद्योगिक क्षेत्रसम्मको सडकमा भने नियामक निकायको चुस्तताले त्यस्तो अवस्था नियन्त्रण हुँदै गएको छ।

माथि उल्लेख गरिएका सडकको भारवहन क्षमता १० टन मात्रै हो तर ती सडकमा नौ गुणासम्म बढी भारयुक्त सवारीसाधन निधि गुड्ने गरेका छन्। विराटनगरमा रानी भन्सार हुँदै दैनिक दुई सय त्यस्ता अधिक भारयुक्त सवारीसाधन औद्योगिक तथा व्यापारिक वस्तु लिएर सुनसरी-मोरङ औद्योगिक कोरिडोर पुग्छन्। एकीकृत भन्सार जाँचचौकी (आईसीपी) को व्यवस्थापन हेर्दै आएको ट्रान्स नेपालका निर्देशक लक्ष्मी सुब्बाका अनुसार न्यूनतम १० टनदेखि १० टनसम्म भार बोकेका सवारी नेपाल भित्रिने गरेका छन्। त्यस्ता सवारीका कारण कोसी राजमार्गअन्तर्गत विराटनगर-१८ को आईसीपीको प्रवेश बिन्दुदेखि बूढीगङ्गाको नेमुवासम्मको सडक बनिनसक्दै भत्काउनु परेको छ, लेन सडक आयोजना इटहरीका प्रमुख वद्रीप्रसाद शर्मा बताउनुहुन्छ।

साढे तीन वर्षअघि निर्माण सम्पन्न भएको सडक भत्किएपछि सम्झौताअनुसार निर्माण कम्पनी आशिष निर्माण सेवाले पुनर्निर्माण त सुरु गरेको छ तर निर्माण कम्पनीका इन्जिनियर सागर बडालले भारका आधारमा डिजाइन नगरिएको सडक जति मर्मत गरे पनि भार नियन्त्रण नगर्ने हो भने उही समस्या रहने बताउनुभयो। सडकको मध्यबिन्दुदेखि पश्चिम क्षेत्रमा मात्रै सडक दबेको बताउँदै उहाँले यसरी दबुले पनि भारवहन क्षमताकै प्रभाव रहेको पुष्टि हुने बताउनुभयो।

वीरगञ्जका प्रमुखसमेत रहनुभएका साहले भन्नुभयो, दबेको सडकले वर्षामा दुर्घटनाको जोखिम पनि बढाउँछ। खाल्डो परेको ठाउँमा पानी जम्छ अनि फेरि भत्किन सुरु हुन्छ।

भैरहवा भन्सार हुँदै लुम्बिनी र परासी जाने औद्योगिक कोरिडोर सडकको अवस्था पनि उस्तै छ। ओभरलोडकै कारण भैरहवा-परासी कोरिडोरको दर्जनौं स्थानमा भत्किएको छ।

यस्तो समस्या आएपछि यातायात व्यवसायीले नै बढी भारका गाडी रोक्ने अभियान चलाएका थिए। पश्चिमाञ्चल यातायात व्यवसायी समितिका पूर्वअध्यक्ष लोकराज पोखरेलका अनुसार त्यसरी अभियान चलाउँदा पनि बेलहिया नाका हुँदै औद्योगिक क्षेत्रसम्मको सडक जीर्ण अवस्थामा पुगेको छ। यातायात व्यवसायीको मात्र जोड चलेन। सरकारी निकायले त्यसमा धेरै सहयोग नगर्दा समस्या थपियो।

छैन कार्यान्वयन र नियमन

विराटनगर, वीरगञ्ज र भैरहवाभन्दा भिन्न नियामक निकायले नियमको पालना गर्दा भने बढी भारकै कारण सडक भत्किने समस्या कम हुने नेपालगञ्जमा देखिएको थियो।

यातायातसम्बन्धी प्रचलित कानूनअनुसार छ चक्के ट्रकले १०, १० चक्के ट्रकले १६.५, १२ चक्के ट्रकले २१ र १४ चक्के ट्रकले २५ टनभन्दा बढी भार बोक्न पाउँदैनन्। त्यसको नियमन यातायात कार्यालय र ट्राफिक कार्यालयले गर्नुपर्ने हुन्छ।

तर, विराटनगरको हकमा ती दवै निकायको जवाफ भारा टार्ने खालको छ। यातायात व्यवस्था सेवा कार्यालय विराटनगर, मोरङका प्रमुख अनमोलमणि भट्टराईले अहिलेसम्म कुनै निकायले सडकको भारवहन क्षमता यति मात्रै हो भनेर जानकारी नगराएको

माथि उल्लेख गरिएका सडकको भारवहन क्षमता १० टन मात्रै हो तर ती सडकमा नौ गुणासम्म बढी भारयुक्त सवारीसाधन निधि गुड्ने गरेका छन्। विराटनगरमा रानी भन्सार हुँदै दैनिक दुई सय त्यस्ता अधिक भारयुक्त सवारीसाधन औद्योगिक तथा व्यापारिक वस्तु लिएर सुनसरी-मोरङ औद्योगिक कोरिडोर पुग्छन्।



यातायात व्यवसायी भने यस कार्यमा पनि अनियमितता हुने गरेको दाबी गर्छन् । भन्सार एजेन्टले भारतीय ट्रकबाट रकम असुली गरी भन्सारको मिलेमतोमा भारबदली हुने सामान पनि नगराई नेपाल प्रवेश गराउने गरेको आरोप उनीहरूको थियो । नेपालमै सबैभन्दा बढी ओभरलोडका सामान भैरहवा भन्सार हुँदै भित्रिने गरेको नेपाली यातायात व्यवसायीको दाबी थियो ।

दाबी गर्नुभयो । सडकमा कति भारवहन क्षमताको सवारी गुड्नुपर्ने हो भन्ने मापदण्डसहितको परिपत्र कतैबाट नभएको दाबी उहाँको थियो ।

जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय मोरङका प्रमुख चन्द्रबहादुर खड्काले सडक भत्केको विषय ट्राफिकसँग सम्बन्धित नभएको बताउनुभयो । उहाँले सरकारको परिपत्रका आधारमा औद्योगिक वस्तु बोकेर गुड्ने सवारीलाई ट्राफिक प्रहरीले अवरोध गर्न नमिल्ने बताउनुभयो ।

हुँदैन भार बदली

भार मिलानसम्बन्धी कार्यविधि २०७४ अनुसार आयातित सामानको हकमा भारवहन क्षमता मिलान गरी ढुवानीका लागि सम्बन्धित भन्सारले इजाजत दिनुपर्ने व्यवस्था छ। तोकिएबमोजिम बढी भारवहन गर्नुपर्ने सामग्रीको हकमा सम्बन्धित यातायात कार्यालयको स्वीकृतिमा मात्र भन्सारले ढुवानी इजाजत दिनुपर्ने तथा भार छुटाउन नसकिने उल्लेख छ तर यो । नियम कार्यान्वयनमा बेवास्ता गरिँदै आएको थियो ।



भैरहवा-परासी सडकमा बढी आरयुक्त सवारी आएका कारण यातायात अवरुद्ध गर्दै स्थानीयवासी र व्यवसायी ।

गृहमन्त्रालयले ठूला मेसिनरी र औद्योगिक कच्चा पदार्थ बोकेका ट्रकको हकमा भने यो नियम अव्यावहारिक रहेको भन्दै त्यस्तो नियम कार्यान्वयन नगर्न परिपत्र गरेको र त्यसैका आधारमा भार बदली कार्य नगरिएको विराटनगर भन्सार कार्यालयले जनाएको थियो ।

प्रदेश २ ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, पथलैयाका प्रमुख ट्राफिक प्रहरी उपरीक्षक हिमालय श्रेष्ठले गृह मन्त्रालयको पत्रका कारण आफूहरूले भारतीय ओभरलोड गाडीलाई छुट दिइरहेको बताउनुभयो । उहाँले भन्नुभयो, “औद्योगिक प्रयोजनका लागि टुक्रयाउन नपाइने, फुटाउन नपाइने कच्चा पदार्थको हकमा गृहले नरोक्नु, सीमादेखि ३० किलोमिटरभित्रसम्म ल्याउन सहजीकरण गर्नु भनेको छ ।”

भैरहवा भन्सार कार्यालयका प्रमुख भन्सार अधिकृत ज्ञानेन्द्रराज ढकालले कतिपय ओभरलोड बोकेर भित्रिएका गाडीमा सामान बदली गर्न नमिल्ने भएकाले त्यस्ता गाडी औद्योगिक क्षेत्रसम्म सीधै पुग्ने गरेको तर अरूलाई भने बदली गराएर मात्र छाड्ने गरिएको बताउनुभयो ।

यातायात व्यवसायी भने यस कार्यमा पनि अनियमितता हुने गरेको दाबी गर्छन् । भन्सार एजेन्टले भारतीय ट्रकबाट रकम असुली गरी भन्सारको मिलेमतोमा भारबदली हुने सामान पनि नगराई नेपाल प्रवेश गराउने गरेको आरोप उनीहरूको थियो । नेपालमै सबैभन्दा बढी ओभरलोडका सामान भैरहवा भन्सार हुँदै भित्रिने गरेको नेपाली यातायात व्यवसायीको दाबी थियो ।

भन्सार एजेन्ट महासङ्घका प्रथम उपाध्यक्ष एवं महासङ्घ मातहतको सङ्घ सङ्गठन समन्वय समितिका संयोजक काशीराज उपाध्याय भन्नुहुन्छ, “७०/८० टन बोकेर भारतीय गाडी आउँदा कसैले रोक्दैन, कुनै अवरोध हुँदैन तर नेपाली गाडीले भारवाहन क्षमताभन्दा पाँच टन बढी बोक्यो भने नेपाल प्रहरी, ट्राफिक प्रहरीले ऐन नियम लगाएर दुख दिन्छन् । जरिवाना तिर्न लगाउँछन् ।” तर जरिवानाबाट मात्रै भारवहन समस्या, समाधान नहुने दाबी ट्राफिक प्रहरीको थियो । ट्राफिक प्रहरीलाई भारवहन नियन्त्रण गर्ने अधिकार दिइयो नै भने पनि पाँच सयदेखि एक हजार पाँच सयसम्म जरिवाना लिँदा सडकमा सवारी गुड्नु नछोड्ने जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय मोरङका प्रमुख चन्द्रबहादुर खड्काको भनाइ थियो ।

नियमित जाँचले केही राहत

नेपालगञ्ज भन्सार कार्यालयका प्रमुख जयबहादुर भण्डारीले मालवाहक ट्रक र कन्टेनर नेपालभित्र छिर्नेबित्तिकै जमुनाह नाका, त्यसपछि भन्सार कार्यालय र बाटोको ट्राफिक चेकपोस्टमा भारसम्बन्धी कागजपत्र नियमित चेकजाँच भइरहेकोले क्षमताभन्दा बढीका गाडी सहरमा छिर्न नपाएको बताउनुभयो ।

जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बाँकेका निमित्त प्रमुख सई सिद्धीगणेश शाहले भारतबाट मालसामान लिएर भित्रिने नेपाली र भारतीय दुवै नम्बरका गाडीको नियमित जाँच गर्ने गरिएकाले बढी भार पाइए सामान फार्ने र अरू गाडी भिकाएर पठाउने गरिएको बताउनुभयो । मोरङका प्रमुख जिल्ला अधिकारी काशीराज दाहालले अझै पनि “ओभरलोड कन्ट्रोलले औद्योगिक क्षेत्रलाई समस्या पर्ने गुनासो आइरहेको” भन्दै “सडकको भारवहन क्षमता बढाउने कि ओभर लोड कन्ट्रोल गर्ने भन्ने विषयको बहस चलेको” सुनाउनुभयो । राजस्व परामर्श समिति र सरोकारवाला पक्षसँगको बैठकमा सडक र सवारीको भारवहन क्षमताको सन्तुलन मिलाउने विषयमा उद्योगी-व्यवसायीसँग समेत छलफल गरिने उहाँले बताउनुभयो ।

साभार: गोरखापत्र दैनिक



धेरै होइन, गुणस्तरीय सडक

केन्द्रका करिब ५० प्रतिशत सडक कालोपत्रे हुन बाँकी छ । स्थानीय स्तरका सडक त ४ प्रतिशत मात्रै कालोपत्रे भएका छन् ।

सरकार संघीय स्वरूपमा गएको छ। त्यसैले सडक निर्माण र मर्मतसम्भारका जिम्मेवारी पनि क्रमशः केन्द्र, प्रदेश र स्थानीय सरकारबाट गर्ने गरी

भएको छ। त्यसअघि दुई किसिमले मात्र सडकको वर्गीकरण गरिएको थियो, एउटा रणनीतिक (केन्द्रस्तरीय) सडक र स्थानीय सडक सञ्जाल । रणनीतिक सडकहरू सडक विभागले हेर्यो र बाँकी स्थानीय पूर्वाधार तथा कृषि सडक विभागले हेर्यो । केही हदसम्म जिल्ला विकास समिति र नगरपालिकाले पनि हेर्यो । यसपछि संघ सरकारले हेर्ने सडक भनेको करिब १५ हजार किलोमिटर सडक मात्र छ । ८० वटा राजमार्गहरू मन्त्रिपरिषद्बाट राष्ट्रिय राजमार्ग हुनु भनिएको छ। जुन भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयको जिम्मेवारीमा परेका छन् ।

यसैगरी केही पहिलेको स्थानीय कृषि सडक तथा पूर्वाधार विभागले पनि केही सडक केन्द्रबाटै हेरेको अवस्था छ । बाँकी सडक प्रदेश र स्थानीय सरकारले हेरेका देखिन्छ । यहाँ एउटा के चुनौती छ भने यसरी हेर्दा विभिन्न सडक विभिन्न निकायले हेर्ने भए। सडकको एकीकृत व्यवस्थापन हुन कठिन भयो । केन्द्रमा मन्त्रालयको सडक विभागले गर्ने भयो, सहरी विकास मन्त्रालयले पनि गर्ने भयो अनि संघीय मामिला तथा सामान्य प्रशासन मन्त्रालयले पनि हेर्ने भयो । प्रदेशमा सातवटैले स्वायत्त ढंगले सडकको काम गर्ने भए। ७ सय ५३ स्थानीय सरकारले पनि आफ्नै शैलीमा स्वायत्त भएर सडकमा काम गर्न पाउने भए । यसले गर्दा सडकको एकीकृत योजना नहुने भयोअब कुन सडक संघबाट राजमार्ग बनेको हो त्यसलाई प्रदेशका कुन सडक र प्रदेशका कुन सडकको सहयोगीका रूपमा स्थानीय सरकारका कुन सडक हुनुपर्ने हो ? यसरी एउटाले अर्कोलाई परिपूरक हुने गरी बनाइयो भने सडक सञ्जाल बढी प्रभावकारी हुन्छन् । अहिले आआफ्ना हिसाबले बन्दा समस्या हुन्छ ।

राज्यलाई एउटा चुनौती छ, सडक क्षेत्रको एउटा गुरुयोजना हुनुपर्ने जुन आजसम्म बनेको छैन । कुन सडक कसले हेर्ने भन्ने

फिटान हुनुपर्छ। यसले गर्दा देशभर कति सडक छन् भनेर माग्दा पनि दिने अवस्था छैन । प्रदेशमा त यही सडक हेर्ने भन्ने पनि यकिन छैन। स्थानीयमा त पनि त्यस्तै छ । त्यसले गर्दा एकीकृत योजनामा समस्या हुने नै भयो । नीतिगत रूपमा स्पष्ट हुन जरुरी छ। त्यहीअनुसार सडकका मापदण्ड पनि एउटा हुनुपर्नेमा राजमार्गका मापदण्ड एउटा, सहरीका अर्को निकायले निकाल्दा सडक ऐनलाई समयसापेक्ष बनाउन जरुरी भयो । त्यसो गर्न खोजेको संसदीय समितिले तपाईंहरूले यसरी बनाउन पाउनुहुन्न भन्यो। राष्ट्रिय राजमार्गको मात्रै बनाउनु पर्छ भन्ने कुरा छलफलमा आयो । बैठकमा संघ, प्रदेश र स्थानीय स्वायत्त भएकाले आआफ्नै ढंगले जान सक्छन् भन्ने भएपछि सबैलाई एकीकृत गर्ने निकाय को त? प्रश्न खडा भएको छ । अब यो राष्ट्रिय योजना आयोगले एकीकृत रूपमा नीति बनाउनु पर्छ होला ।

सडक विभागले हेर्ने ५३ हजार किलोमिटर सडकमध्ये पूर्वपश्चिम, उत्तर-दक्षिणका राजमार्गहरू छन् । तराईदेखि विकट पहाडी हुँदै हिमाली जिल्लासम्म जोड्ने सडक छन् । कतिपय नदी करिडोरहरू छन् । यसरी चौतर्फी रूपमा सडक विकास गर्न सक्थौं भने केही वर्षभित्र नेपालमा सडकको राम्रो सञ्जाल तयार हुने देखिन्छ। यो एउटा अवसर हो । त्यहीअनुसार केन्द्रीय अथवा राष्ट्रिय राजमार्गहरूको सञ्जाललाई मद्दत पुग्ने गरी प्रदेश मुकामसम्म जोडेर सेवा केन्द्रहरू जोड्ने काम भयो भने प्रदेश र केन्द्रका सडकबीच सम्बन्ध सहज हुन्छ । प्रदेशबाट विकास गरिएका सडकसम्म पुग्ने गरी विभिन्न बस्ती र उब्जनीयोग्य ठाउँसम्म स्थानीय सरकारले सडक बनाउने हो भने हरकाममा सहज हुन्छ । अब एउटा खाका तयार भएको छ, त्यसलाई विभिन्न रहँदा सडक विभागभित्र नपरेका भए पनि कहिलेकाँही बजेट विनियोजन भएर विभागले नै हेर्ने संरचना पनि छ । विनियोजन विधेयक अथवा बजेट कार्यक्रममा आउँछ र त्यस्ता सडक विभागले त्यो वा केही वर्षका लागि जिम्मेवारी पाउँछ ।

योजना तहमा नेपाललाई अवसर भनेको ९० हजार किलोमिटर जति सडक बनेका छन्। पूर्व-पश्चिम र उत्तर-दक्षिणको सञ्जाल तयार भएको छ । हुम्लाबाहेक मुलुकभरका सबै जिल्लाका सदरमुकाम सडकमा जोडिसकेका छन् । यो पनि जोडिन लागेको छ। केन्द्रका सडकसँग प्रदेश र स्थानीय तहका सडक नजोडिने हो भने पुगनुपर्ने जति सुविधा वा फाइदा नहुन सक्छ । सडक सञ्जालका रूपमा पाइने अवसर पाइँदैन । कार्यान्वयनका दृष्टिले हेर्ने हो भने पनि केन्द्रका करिब ५० प्रतिशत सडक कालोपत्रे छन् भने स्थानीय स्तरका त ४ प्रतिशत मात्रै कालोपत्रे छन्। यी सबै सडक



- केशवकुमार शर्मा

सडक विभागले हेर्ने ५३ हजार किलोमिटर सडकमध्ये पूर्वपश्चिम, उत्तर-दक्षिणका राजमार्गहरू छन् । तराईदेखि विकट पहाडी हुँदै हिमाली जिल्लासम्म जोड्ने सडक छन् । कतिपय नदी करिडोरहरू छन् । यसरी चौतर्फी रूपमा सडक विकास गर्न सक्थौं भने केही वर्षभित्र नेपालमा सडकको राम्रो सञ्जाल तयार हुने देखिन्छ। यो एउटा अवसर हो । त्यहीअनुसार केन्द्रीय अथवा राष्ट्रिय राजमार्गहरूको सञ्जाललाई मद्दत पुग्ने गरी प्रदेश मुकामसम्म जोडेर सेवा केन्द्रहरू जोड्ने काम भयो भने प्रदेश र केन्द्रका सडकबीच सम्बन्ध सहज हुन्छ ।



सडक सुरक्षामा पनि अब नेपाल योजनाबद्ध ढंगले अधि बढ्नुपर्छ । कतिपय सडक असुरक्षित छन् । पहाडी सडकहरूमा भिरालो जमिन र तल नदी हुने भएकाले एउटा दुर्घटना हुँदा ४०५० जनाकै ज्यान जान सक्छ, तिनलाई सुरक्षित बनाउनु पर्ने टड् कारो खाँचो छ । त्यसैले पनि नयाँ सडकभन्दा भएकाको स्तरोन्नति र दिगो बनाउनु पर्ने देखिन्छ । जनप्रतिनिधिबाट आउने सडकका मागअनुसार सडक बनाउन थाल्यौं भने पुनः समस्या हुन्छ, बजेट त्यहीअनुसार खर्च हुन्छ ।

कालोपत्रे बनाउनु र तिनलाई जोड्ने पुल बनाउनु हो भने दिगो रूपमा सडकहरू प्रयोगमा आउँथे । यसले ठूलो बजेट र धेरै जनशक्ति अनि सोहीअनुसार समयको पनि माग गर्छ । त्यसैले अब हामीले नयाँ सडक खनिरहनुभन्दा एकपटक भएकालाई गुणस्तरीय बनाउनु उचित हुन्छ । सडक विकासको प्रक्रियामा के हुन्छ भने मोर रोडस् अर बेटर रोडस् भन्ने विवाद चाहिँ संसारभर नै रहन्छ । भन्नुको अर्थ, एउटा अवस्थामा पुगेपछि 'बेटर रोडस्'मा जानैपर्छ । नेपालमा आधारभूत सडक सञ्जाल बनिसकेको छ । सबै जिल्लामा र मुख्य बस्तीहरूमा पुगेको अवस्थामा ती सडकलाई 'बेटर रोडस्' बनाउन अर्थात् कालोपत्रे गर्न, पुल राख्न र दिगो रूपमा बाह्रमास चल्ने बनाउनेमा अब लाग्नुपर्छ ।

सडक सुरक्षामा पनि अब नेपाल योजनाबद्ध ढंगले अधि बढ्नुपर्छ । कतिपय सडक असुरक्षित छन् । पहाडी सडकहरूमा भिरालो जमिन र तल नदी हुने भएकाले एउटा दुर्घटना हुँदा ४०५० जनाकै ज्यान जान सक्छ, तिनलाई सुरक्षित बनाउनु पर्ने टड् कारो खाँचो छ । त्यसैले पनि नयाँ सडकभन्दा भएकाको स्तरोन्नति र दिगो बनाउनु पर्ने देखिन्छ । जनप्रतिनिधिबाट आउने सडकका मागअनुसार सडक बनाउन थाल्यौं भने पुनः समस्या हुन्छ, बजेट त्यहीअनुसार खर्च हुन्छ । तिनको मर्मतसम्भारमा धेरै खर्च लाग्छ, अनावश्यक रूपमा फस्छौं । आएका मागलाई विश्लेषण गरेर मात्र काम थाल्नुपर्छ । पहाडी भेगमा सडक खन्दा पहिरो जाने समस्या हेर्नुपर्छ । तराईमा सडक निर्माणले डुबानको समस्या आउन सक्छ । सडक निर्माण गर्न जनशक्तिदेखि इन्जिनियर हुँदै व्यवसायीको क्षमतामा पनि प्रश्नहरू छन् । तिनलाई सुधार गर्नु पनि आजको चुनौती छ । स्रोत र दक्ष विशेषज्ञ जनशक्तिको कमी छ । एक पटक

सडकको सञ्जाललाई सुरक्षित, सजिलो र सहज सडक बनाउन यो दिशातर्फ जानुपर्छ ।

सरकारहरूले केही समय सडकको गुणस्तरमा ध्यान दिनैपर्छ । त्यसपछि अर्को विकासले अरू सडकको माग गर्छ । सडक खनेर मात्र उपलब्धि हुने होइन । सडकमा गाडी गुडेर र गुडे पनि जनताको जीवनस्तर बढेर वा उत्पादनले बजार पाएर मात्र पूर्ण सदुपयोग हुन्छ । यी सबै भए मात्र विकास हुन्छ, सडक खनेर मात्र विकास हुने होइन । अहिलेसम्म सडक खनेपछि आफै विकास हुन्छ भन्ने सोच पनि छ । सडकको हामी खुब माग गौं तर सडकसँगै विकास के हो भनेर ध्यान दिन सकेका छैनौं । सडक पुगेका ठाउँमा पनि हामीले सोचेजस्तो विकास हुन सकेको छैन । एकीकृत विकासको अवधारणा लागू गर्नुपर्ने अवस्था छ । सडकबाट पाउने प्रतिफल हामीले पूर्ण रूपमा पाउने गरी काम गर्न सक्थौं भने त्यो विकास दिगो हुन्छ ।

मर्मत सम्भारमा नेपालका सडक कमजोर छन्, सम्बन्धित निकाय कमजोर छन् । थुप्रै सडक बने तर सडक सम्पत्तिलाई जोगाएर राख्न सक्नुपर्छ । गाडीहरू बिग्रन सक्छन् । पर्याप्त मर्मतसम्भारको बजेट दिन सकेनौं वा भएको बजेट उपभोग गर्न सकेनौं र सडक सम्पत्ति जोगाउन सकेनौं भने जति सडक बनाए पनि त्यसको उपयोग गर्न सक्दैनौं । यसले दिगो काम दिगो हुन सक्दैन । सबै जनप्रतिनिधिले यसतर्फ ध्यान दिनुपर्छ । धेरैको ध्यान नयाँ सडक खन्नेमै देखिन्छ तर मर्मतसम्भार कसैको पनि प्राथमिकता नपर्ने हुनाले सडक बने पनि समस्या ज्यूँका त्यूँ छन् । त्यसैले पनि भएका सडकलाई पूर्ण सदुपयोग हुने गरी सरकारहरूले काम गर्नुपर्छ । इन्जिनियर शर्मा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सहसचिव हुन् ।



चक्रपथ दोस्रो-खण्ड निर्माणमा ढिलाइ नगर

(राजधानी दैनिकको सम्पादकियबाट)

चिनियाँ सरकारले निःशुल्क बनाइदिने घोषणा गरेको चक्रपथ सडकअन्तर्गत दोस्रो खण्ड विस्तारको काम रोकिएको धेरै भइसके पनि नेपाल सरकारले यसबारे मुख खोलेको छैन । सम्झौताअनुसार बाटाको दुवैतिरको साइट 'क्लिअर' गरेर विस्तारका लागि चिनियाँ पक्षलाई जिम्मा दिनुपर्नेमा काम नगरी ढिलाइ गरिरहेको छ । अहिलेसम्म त्यहाँ रहेका बिजुलीका पोलसमेत हटाइएका छैनन् । नेपाल सरकारले सम्झौताअनुरूपको काम नगरे पनि चक्रपथअन्तर्गत कलंकी-महाराजगन्ज दोस्रो सडक खण्डको विस्तारका लागि चिनियाँ प्राविधिक टोलीले पुस पहिलो साता नै स्थलगत निरीक्षण गरिसकेको छ । कामका लागि शतप्रतिशत साइट क्लियर हुन नसक्दा सडक विस्तारका लागि चिनियाँ पक्षले आफ्नो काम अघि बढाउन सकिरहेको छैन । कलंकी-महाराजगन्ज ८.५ किलोमिटर रहेको यो सडक खण्डको साइट क्लियर नभएको भनी चीनको हेनान प्रोभेन्सियल कम्प्युनिकेसन प्लानिङ सर्भे एन्ड डिजाइन इन्स्टिच्युट कम्पनी फर्किसकेपछि, यो खण्डको विस्तार गरिने सडकको साइट क्लियर नभएको रिपोर्ट बोकेर फर्किएपछि सरकारले यसबारे न त केही बोलेको छ, न त साइट क्लियर गर्न काम नै अघि बढाएको छ ।

चिनियाँ कम्पनीले निराशा व्यक्त गर्दै चीन फर्किएपछि सडक विभागका महानिर्देशक शिवहरि सापकोटाले स्वयम्भू क्षेत्रबाहेक अन्यत्र साइट क्लियर भइसकेकाले सडक विस्तारमा ढिलाइ नहुने भने पनि त्यो बोल्नका लागि बोलेको जस्तो मात्रै देखिन थालेको छ । बेलाबेला पुरातात्विक विभागको चासो, स्थानीयको अवरोध जस्ता कुरा ल्याएर आफूहरू चोखिन खोजे पनि पछिल्लो समयमा एमसीसी र चीनबीचको कारण यसो हुन गएको भन्ने कुरा बाहिर आउन थालिसकेको छ । राष्ट्रिय गौरवका आयोजना एमसीसीले निर्माण गर्ने भनी सम्झौतामा पहिल्यै उल्लेख गरिएको र त्यसैलाई संसदमार्फत् अनुमोदन गरिसकिएकाले अबका दिनमा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा अमेरिका बाहेक अरु कसैको हात नरहने स्पष्ट हुन गएको छ । यदाकदा बाटो निर्माणका लागि चिनियाँ पक्षले विद्युतका पोल समयमै हटाउनका लागि बढी चासो दिएको र नेपाल सरकारलाई यसबारे तदारुकताका साथ काम अघि बढाउन भनिएको हल्ला फिँजाइ पनि अबका दिनमा यति सजिलै पहिलेका ठेक्का सम्झौताले गति लिनसक्ने छन् भन्ने कुरा शंकाको गर्भमा रहन पुगेको छ । यता सडक निर्माण कार्य वा साइट क्लियर गर्दा जोडिन आउने सम्बन्धित विभाग वा निकायका कर्मचारीले एकअर्कालाई बाधकका रूपमा देखाउने गरे पनि यो समस्या मूलतः सरकार र नीति निर्माण गर्ने थलोकै हो ।

यसबाहेक बाहिर देखाउनका लागि यो सडक खण्डमा पर्ने २ सय ४० मिटर खण्डको क्षेत्रभित्रको मुआब्जा विवाद टुंगिन नसक्नु, कतिपय ठाउँमा सरकारले अहिलेसम्म अधिग्रहण गरिसक्नुपर्ने जग्गा अधिग्रहण गर्न नसक्नु, पोल खम्बा नहटाइनु र आवश्यक अनुगमन र स्वीकृतिका लागि कागजात पनि तयार नपारिनु आदिले काम गरेका छन् । सरकारले ढिलो गरी मुख खोलेअनुसार चिनियाँ सरकारले आफ्नै प्राविधिक तथा अनुदानमा विस्तार गर्न लागेको सो सडक खण्डको विस्तृत परियोजना विवरण (डीपीआर) तथा डिजाइन चिनियाँ निर्माण कम्पनीले सार्वजनिक नगरेको भन्ने गरिरहेको छ । नेपालमा अबका दिनमा हुने विकास निर्माणका काम सरकारले गरेन भन्ने भन्दा पनि विदशी शक्तिकेन्द्रले गरेनन् भन्ने वातावरण

निर्माण हुँदै जान थालेकाले पनि नेपाल सरकारले लिएको जिम्मेवारी र चिनियाँ निर्माण कम्पनीले लिएको जिम्मेवारी पनि विना ढिलाइ कार्यान्वयन गरी चक्रपथ दोस्रो-खण्ड निर्माण, कार्य सम्पन्न गर ।

सुरुङ मार्गको सम्भावना

(गोरखापत्र दैनिकको सम्पादकियबाट)

“आधुनिकतासँगै बढ्दो सवारी साधन सञ्चालनका कारण अस्तव्यस्त सडक व्यवस्थापनमा सहजता, सडक सुरक्षा, समयको बचत, प्रविधि हस्तान्तरण आवश्यक हुन्छ । यस दृष्टिकोणबाट सडक सुरुङ मार्ग निर्माणको अवधारणालाई उपयुक्त माध्यमका रूपमा लिइन्छ । विश्वमा सडक सुरुङ मार्गको इतिहास भन्दा दुई शताब्दी पुरानो भए पनि नेपालका लागि सडक यातायातको यो उपयोगी माध्यमले आधिकारिक प्रवेश पाएको धेरै भएको छैन । सही रूपमा भन्नुपर्दा योजना नै निर्माण तथा प्रारम्भिक कार्यान्वयनको क्रममा छ । जापानी सहयोग नियोग (जाइका) अन्तर्गत निर्माणको क्रममा रहेको काठमाडौँको नागदुङ्गा र धादिङको नौबिसे सडक सुरुङ मार्ग सडक विभागको इतिहासमै बनेको पहिलो सुरुङ मार्ग हो ।

नेपालजस्ता भूपरिवेष्टित मुलुकहरूका लागि सुरुङ मार्ग निर्माण सतही सडक निर्माणको तुलनामा महँगो भए पनि सञ्चालन खर्च तथा जोखिमका दृष्टिकोणले उपयोगी भएको विज्ञहरूको राय छ । नागदुङ्गा र धादिङको नौबिसे सडक सुरुङ मार्ग निर्माण सम्पन्न भइसकेपछि राजधानी प्रवेश गर्ने तथा बहिर्गमन हुने सवारी साधनको चाप एवं समयमा समेत निकै सुधार आउने विश्वास गरिएको छ । यससँगै प्रत्यक्ष एवं परोक्ष रूपमा सवारी साधनसँग आबद्ध इन्धन, सवारी ममतलगायत विविध पक्षको लेखाजोखामा अनुकूल प्रभाव पर्ने निश्चित छ । अबको केही समयभित्रै नै नेपालको पहिलो नागदुङ्गा र धादिङको नौबिसे सडक सुरुङ मार्ग सञ्चालनमा आउने लगभग निश्चित भइसकेको परिप्रेक्ष्यमा यसै योजनाको निर्माणमा उत्साही भएकै सङ्केत स्वरूप नेपालमा अन्य थप पाँच स्थानमा समेत सडक सुरुङ मार्ग निर्माणका लागि सरकारले प्रक्रिया थालेको समाचार पनि सार्वजनिक भएको छ ।

जापानी प्रविधि अन्तर्गत निर्माण सम्पन्न हुँदै गरेको नागदुङ्गा र धादिङको नौबिसे सडक सुरुङ मार्गको महत्वपूर्ण पक्षका रूपमा जापानी सुरुङ मार्ग प्रविधिको ज्ञान, सीप हस्तान्तरणलाई पनि लिन सकिन्छ । फलतः यसै सडक सुरुङ मार्ग अनुभवको आधारमा नेपालमा थप सडक सुरुङ मार्ग निर्माण अपेक्षित रूपमा सहज रहेको विश्वास सहित मुलुकका अन्य स्थानमा सुरुङ मार्ग निर्माणका लागि उत्साह एवं प्रेरणा प्राप्त भएको तथ्य वास्तविक हो ।

तत्कालीन योजना अनुरूप मुलुकका चार गण्डकी, कर्णाली, लुम्बिनी, तथा बागमती प्रदेशमा थप योजना अगाडि बढेका छन् । बागलुङ-विहुँ-नरेठाँटी, फुसेखोला-छोरेपाटन (पोखरी) स्याङ्जा-गुडीखोला, जाजरकोट-जुम्ला, जोरटे (पाल्पा) तथा भक्तपुरको ताथली-सिन्धुपाल्चोकको रविओपी सडकमा सुरुङ मार्ग निर्माणको सम्भावना अध्ययनका लागि परामर्शदाता छनोटका लागि राष्ट्रिय कम्पनीहरूसँग आशयपत्र मागिनुले सरकार यी सडक सुरुङ मार्ग निर्माणमा गम्भीरता साथ लागेको प्रतीत हुन्छ । यी पाँच अध्ययनका लागि मात्र साढे दुई करोड रुपियाँ लागत लाग्ने छ । तीन महिनाभित्र कम्पनी छनोट तथा यसपछि चार महिनाभित्र सम्भाव्यता अध्ययन गरेर सडक विभागमा प्रतिवेदन बुझाइने समयसीमा निर्धारण गरिएबाट

चिनियाँ कम्पनीले निराशा व्यक्त गर्दै चीन फर्किएपछि सडक विभागका महानिर्देशक शिवहरि सापकोटाले स्वयम्भू क्षेत्रबाहेक अन्यत्र साइट क्लियर भइसकेकाले सडक विस्तारमा ढिलाइ नहुने भने पनि त्यो बोल्नका लागि बोलेको जस्तो मात्रै देखिन थालेको छ ।

जापानी प्रविधि अन्तर्गत निर्माण सम्पन्न हुँदै गरेको नागदुङ्गा र धादिङको नौबिसे सडक सुरुङ मार्गको महत्वपूर्ण पक्षका रूपमा जापानी सुरुङ मार्ग प्रविधिको ज्ञान, सीप हस्तान्तरणलाई पनि लिन सकिन्छ ।



निर्माण प्रक्रियागत कुरा त यतिसम्म पनि बाँकी छ कि अझै पनि दुई दर्जन पुल तथा करिब साढे २ सय किमी सडक ठेक्का दिनसमेत कानुनी प्रक्रिया अघि बढाइएको छैन। निर्माण कार्य आर्थिक वर्ष २०६४/६५ मा सुरु भएको दिनदेखि गणना गर्दा अहिले १२ वर्ष नाघिसकेको छ। नेपालीमा उखान छ, १२ वर्षमा खोलो पनि फर्कन्छ। तर, मध्यपहाडी लोकमार्ग पूरा हुन सकेन।

यसमा कुनै ढिलाइ नहुने अपेक्षा गर्न सकिने आधार तय भएका छन्।

पचास प्रतिशतभन्दा बढी जनसङ्ख्या पहाड तथा हिमाली क्षेत्रमा बसोवास गर्ने नेपालमा सडक यातायातका लागि सडक सुरुद मार्ग निकै उपयुक्त विकल्प रहेको विज्ञहरूको भनाइ छ। विज्ञहरूको भनाइलाई आधार मान्दा सुरुद मार्ग निर्माणको बलियो, भरपर्दो एवं किफायती प्रविधि भित्राएर यसलाई मुलकभरि नै विस्तार गर्न श्रेयष्कर देखिन्छ। यससँगै अब निर्माण गरिने योजनामा राखिएका पाँच सडक सुरुद मार्गको निर्माण समयमा सम्पन्न गर्न सके नेपाली सडक यातायात व्यवस्थामा नै सकारात्मक सन्देश प्रवाह हुनेमा विश्वस्त हुन सकिन्छ। हुन पनि सडक भनेको विकास पूर्वाधारको मूलभूत आधार हो। सुरुद मार्गले समयको बचत गर्छ भने सडक दुर्घटनालाई पनि न्यूनीकरण गर्नेछ। सडकको चापलाई कम गर्नुका साथै पर्यावरणीय रूपमा पनि डाँडापाखामा धेरै भत्काउनु पर्दैन। समय र इन्धनको बचत आर्थिक विकासका मूल आधार हो तर के पनि बिर्सनु हुँदैन भने नेपाली धरातल कलिला पहाडमा आधारित छन्। नेपाल भूकम्पको दृष्टिकोणबाट पनि उच्च जोखिमै पर्छ। सुरुद मार्गका अध्ययन, डिजाइन र कार्यान्वयन गर्दा यी पक्षलाई समेत ध्यान दिनु वाञ्छनीय छ।

मध्यपहाडी लोकमार्ग समयमै सम्पन्न गर

(राजधानी दैनिकको सम्पादकियबाट)

राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाका रूपमा निर्माण सुरु गरिएको पुष्पलाल राजमार्ग अर्थात् मध्य-पहाडी लोकमार्ग निर्माण कार्यमा निकै ढिलासुस्ती हुँदै जानथालेपछि यसले सम्बन्धित सबैलाई प्रश्नको घेराभित्र उभ्याएको छ। कोरोना महामारीका बेला कहिले प्राविधिक त कहिले जनशक्तिका कारण हुन जाने सानातिना कमी कमजोरी र ढिलाइ त हुन सक्छन्, तर चरम लापरवाही र ढिलासुस्ती भने स्विकारयोग्य हुन सक्दैनन्। त्यसमा पनि आयोजना निर्माण कार्य सम्पन्न गरिसक्ने म्याद केवल डेढ वर्ष मात्र बाँकी रहँदा कुल निर्माण कार्यको ४० प्रतिशत भाग निर्माण गरिन बाँकी रहनु आफैमा चरम लापरवाही हो। आयोजनाले हालसालै प्रस्तुत गरेको निर्माण कार्यमा हाल प्राप्त भौतिक प्रगति ५९ दशमलव ४२ प्रतिशत मात्र रहनुले पनि यस कुरालाई पुष्टि गर्दछ। काम समयमा कमी रहेको होइन, तर कामका लागि जिम्मा लिने ठेकेदार, कामको ठेक्का दिने निकाय, यसको अनुगमन, निरीक्षण तथा सुपरीवेक्षण गर्ने विभाग तथा प्रधानमन्त्रीको प्रत्यक्ष मातहतमा रहेको राष्ट्रिय

गौरवका आयोजना हेर्ने निकाय समेतको यसमा चरम लापरवाही देखिन आएको छ।

निर्माण प्रक्रियागत कुरा त यतिसम्म पनि बाँकी छ कि अझै पनि दुई दर्जन पुल तथा करिब साढे २ सय किमी सडक ठेक्का दिनसमेत कानुनी प्रक्रिया अघि बढाइएको छैन। निर्माण कार्य आर्थिक वर्ष २०६४/६५ मा सुरु भएको दिनदेखि गणना गर्दा अहिले १२ वर्ष नाघिसकेको छ। नेपालीमा उखान छ, १२ वर्षमा खोलो पनि फर्कन्छ। तर, मध्यपहाडी लोकमार्ग पूरा हुन सकेन। आर्थिक वर्ष २०७९/८० मा सम्पन्न भइसक्नुपर्ने राष्ट्रिय गौरवको यो आयोजना अहिले पनि कछुवाको गतिमा घिसिइरहेको छ। यसको गति र अवस्था देख्दा नेपालमा हाल भइरहेका राष्ट्रिय गौरवका आयोजना यही हालतमा छन् भन्ने एकीन हुन आउँछ। देशभरका राष्ट्रिय गौरवका निर्माण कार्य यस्तो हालतमा रहँदा यसले राष्ट्रिय लज्जाको परिचय दिइरहेको छ। यस्ता कछुवा गतिमा हुने विकास निर्माण कार्यले नेपालमा अघि बढाइएका कुनै पनि विकास निर्माणका कार्य यही गतिमा तन्कने गरिरहेका छन्, जहाँ समय र बजेटको अनाश्यक खर्च भइरहेको छ। यस्ता गतिहीन कामले गर्दा नेपालमा आशातीत विकास निर्माणका प्रतिफल हात लाग्ने देखिँदैन। नेपालमा लोकतन्त्र आएका बेला उत्साहपूर्ण राजनीतिक वातावरण बनिरहँदा मध्यपहाडी लोकमार्ग निर्माणको नीति तथा योजना तय गरी कार्यान्वयनको शिलान्यास गरिएको थियो।

यो बेलामा नेताले नेपाललाई रातारात विकास गरेर देखाइदिने भाषण गर्न उछिनपाछिन गरिरहेका थिए। राजनीतिक क्रान्ति सकिएको र अबका दिनमा विकास निर्माणको क्रान्तिले मात्र जनता र देशको मुहार फेरिदिने दावा गरिरहेका थिए। मध्यपहाडी लोकमार्गले महेन्द्र राजमार्गले भै सिंगो पहाडी भूभागलाई एउटै मेरुदण्डमा जोड्ने र त्यहाँका जनताको आर्थिक-सामाजिक उत्थानका लागि ठूलो टेवा पुऱ्याउने सोच राखिएको थियो। तर, भनेको समयमा काम सम्पन्न हुन नसक्दा यसले जनतामा निराशा ल्याउन थालेको छ। निर्माण कार्य त समयभित्रै हुन सकिरहेको छैन नै, अझै पनि २५ वटा पुल र २ सय ३६ किलोमिटर सडकको ठेक्का दिन बाँकी छ। कहिले ठेक्का दिने र काम सम्पन्न हुने हो जब कि पूर्व योजना अनुसार यो काम अबको एक-डेढ वर्षभित्रमा सम्पन्न भइसक्नुपर्छ। त्यसैले यसमा कुनै ढिलाइ नगरी तोकिएको समयभित्र मध्यपहाडी लोकमार्गको निर्माण कार्य सम्पन्न गर।



उपत्यकामा १५ किमीको साहसिक साइकल ट्रेल बन्थो

काठमाडौं उपत्यकामै साहसिक साइकल ट्रेल निर्माण भएको छ । नेपाल पर्यटन बोर्डले विभिन्न दातृ निकायहरूको सहयोगमा १५ किलोमिटर (किमी) को कीर्तिपुर-चन्द्रागिरी साहसिक साइकल ट्रेल विहिवारदेखि सञ्चालनमा ल्याएको थियो ।

बोर्डले संयुक्त राष्ट्रसंघीय विकास कार्यक्रम (युएनडिपी)सँगको सहकार्यमा जीविकोपार्जन पुनःउत्थानका लागि दिगो पर्यटन परियोजनाअर्न्तगत कीर्तिपुर नगरपालिका र चन्द्रागिरी नगरपालिकामा साहसिक साइकल ट्रेल निर्माण भएको थियो । कीर्तिपुर नगरपालिका ४ र चन्द्रागिरी नगरपालिकाको वडा नम्बर ६, ७, ८ र ९ मा निर्माण गरिएको उक्त ट्रेल बोसनडाँडादेखि चन्द्रागिरी केवलकारको वेस स्टेशनसम्म रहेको छ ।

उक्त साइकल ट्रेलको पूर्वमन्त्री तथा सांसद राजन कुमार केसीले उद्घाटन गरेका थिए । सो अवसरमा केसीले कोभिडले पर्यटन क्षेत्र तहसनहस भएको समयमा सञ्चालन भएको यस परियोजनाले पर्यटन मजदुरलाई अल्पकालीन रोजगार प्रदान गर्नुका साथै विभिन्न स्थानमा पर्यटकीय गन्तव्य निर्माणलाई थप टेवा दिएको बताए थिए ।

नेपाल पर्यटन बोर्डका उपाध्यक्ष चन रिजालले कोभिडले पर्यटन क्षेत्रमा पारेको प्रभाव न्युनिकरण गर्न र पर्यटन पुनरुत्थानका लागि बोर्डले निरन्तर पहल गरिरहेको बताएका थिए ।

यो परियोजनाबाट बनेका संरचनाहरूको दिगो व्यवस्थापन र सञ्चालनका लागि स्थानीय तह अधि सक्रिय रहनुपर्नेमा उनले जोड दिएका थिए । चन्द्रागिरी नगरपालिकाका नगर प्रमुख घनश्याम गिरीले नगरपालिकाले पर्यटकीय पूर्वाधार विकास तथा धार्मिक सांस्कृतिक पर्यटन प्रवर्द्धनमा जोड दिएको बताए । सो अवसरमा कीर्तिपुर नगरपालिकाका नगर प्रमुख रमेश मर्हजनले अहिले भइरहेका गतिविधिले पर्यटनलाई चलायमान बनाउन सहयोग पुग्ने धारणा राखेका थिए ।

यो परियोजनाका लागि पर्यटन बोर्डले १० लाख डलर र युएनडिपीका तर्फबाट १० लाख ५० हजार गरी कूल २० लाख ५० हजार अमेरिकी डलर बराबरको रकम खर्च गरिनेछ । पर्यटन क्षेत्रक करिब ६ हजार मजदुरलाई अल्पकालीन रोजगारी सिर्जना गरी राहत पुऱ्याउने परियोजनाको लक्ष्य छ । यस्तै बोर्डले देशभरका स्थानी तहसँग पनि साभेदारी गरि थप दुई हजारभन्दा बढीलाई रोजगार दिने लक्ष्य लिएको छ ।

सवारीसाधन नवीकरणमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट अनिवार्य गरिदै

यातायात व्यवस्था विभागले आगामी माघदेखि सवारीसाधन नवीकरणमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट अनिवार्य गर्ने भएको छ । सबै किसिमका सवारीसाधनमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट अनिवार्य गर्दै जाने योजनाअनुसार नवीकरण गरिने सवारीसाधनमा लागू गर्न लागिएको विभागका प्रवक्ता डा. लोकनाथ भुसालले बताए । विभागले गत मङ्सिरदेखि नयाँ दर्ता हुने सवारीसाधनमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान अनिवार्य गरेको थियो । प्रवक्ता भुसालका अनुसार विभिन्न स्थानमा इम्बोस्ड नम्बर प्लेट भए/नभएको हेर्न गेट बनाउने काम

अधि बढाइनेछ । नयाँ र पुरानो सबैमा गरी २५/२६ सवारीसाधन सबैमा अनिवार्य गरिनेछ,' भुसालले भनेका थिए ।

नवीकरण हुने सवारीसाधनमा इम्बोस्ड अनिवार्य जडानका लागि तयारी अधि बढाइएको प्रवक्ता डा. भुसालले बताएका थिए । कम्पनीले प्लेट छापेर यातायात व्यवस्था कार्यालयमा पठाइरहेको छ । उनले भने, 'अबको एक वर्षभित्र सबै सवारीसाधनमा जडान गरिसकिने योजना छ ।' पहिले अदालतमा मुद्दाका कारण र पछिल्लो समय कोभिडका कारण उच्च सुरक्षासहितको सवारीसाधनमा प्रयोग हुने नम्बर प्लेट (इम्बोस्ड नम्बर प्लेट)को कार्यान्वयन सुस्त भएको हो । विभागले २०७३ जेठ १७ गते टाइगर आइटी (द कर्पोरेसन)सँग नम्बर प्लेट आपूर्ति र जडानका लागि सम्झौता गरेको थियो ।

गत जेठमा अधि सकिएकोमा केही समय पहिले मात्रै अधि थपिएको थियो । प्रविधियुक्त सो नम्बर प्लेटको प्रयोगले सवारीसाधनको चोरी, राजस्व छली र आपराधिक क्रियाकलाप न्यूनीकरण हुने अपेक्षा गरिएको थियो । सम्झौतामा वैयक्तिक नामांकन र सूचनाप्रविधि पूर्वाधारसमेत निर्माण गरिने उल्लेख थियो । आधुनिक र वैज्ञानिक नम्बर प्लेट अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिस्पर्धामा बोलपत्र आह्वान गरिएको थियो । सम्झौताका आधारमा आपूर्तिकर्ता कम्पनीले २५ लाख कार्डसँगै सवारीधनीलाई इम्बोस्ड प्लेट प्रणालीमा आवद्ध गराउन र सवारीसाधनका लागि कम्प्युटर प्रणालीबाट नम्बर प्लेट जारी गर्न वैयक्तिक कार्यक्रममलगायत सफ्टवेयर निर्माण गर्ने उल्लेख थियो । सो सफ्टवेयर तयार भएर सञ्चालनमा आइरहेको थियो ।

त्यस्तै नम्बर प्लेट छपाइका लागि प्रयोग हुने मेसिनरी उपकरण जडान तथा सञ्चालन गर्नुपर्ने ठेक्का सम्झौतामा उल्लेख थियो । सडक विभागसँगको समन्वयमा 'स्टिकर' वा ट्यागजडित सवारीसाधनको विद्युतीय अनुगमनका लागि १० स्थानमा गेट निर्माण गरिनेछ । काठमाडौं उपत्यकामा नागहुंगा, जगाति, नागार्जुन, फर्पिङ, जोरपाटीका साथै उपत्यकाबाहिर इटहरी, पथलैया, बुटवल, कोहलपुर र अत्तरियामा गेट निर्माण हुनेछ । संविधानअनुसार देवनागरी लिपिमा लेखिने नेपाली भाषा नै सरकारी कामकाजको भाषा भएकाले नम्बर प्लेटमा सोही लिपिका अक्षर हुनुपर्ने माग गर्दै २०७४ फागुनमा रिट दर्ता गरिएको थियो । सो मुद्दामा अदालतले अन्तरिम आदेश दिएकाले नम्बर प्लेट जडान रोकिएको थियो । उक्त मुद्दामा रिट खारेज गरेपछि पुनः अधि बढाउन बाटो खुलेको थियो । अदालतले छिमेकी देशले पनि इम्बोस्ड नम्बर प्लेटमा रोमन लिपि नै प्रयोग गरेको र नेपालको छिमेकी देशसँग अन्तरदेशीय पारवाहन सम्झौता भएकाले रोमन लिपिको प्रयोग अनुपयुक्त नहुने बताएको थियो ।

एकपल्ट ट्राफिक जामतिर ध्यान दिने कि ?

महात्मा गान्धीले एकपल्ट भनेको थियो कि साँच्चैको लोकतन्त्र भनेको राजधानी सहर दिल्लीमा बस्ने २० जना व्यक्तिले चलाउनु होइन, राजधानीमा भएको शक्तिलाई भारतको सात लाख गाउँहरूमा बाँड्नु हो ।

करिब ७२/७३ वर्षपहिले गान्धीले बोलेको यो भनाइ अहिले पनि सान्दर्भिक नहुने पक्का पनि होइन । त्यसताका विश्वको धेरैजसो राजधानी सहर लगायत ठूलाठूला सहरहरूमा जनसंख्या न्यून भएकोले सहर व्यवस्थापन, खासगरी पूर्वाधार निर्माणभन्दा बढी प्राथमिकता गाउँतिर हुनुपर्ने भन्ने भनाइ गान्धीको हो ।



ट्राफिक जामको समस्या ट्राफिक प्रहरीको काँधमा राखेर मात्र समाधान हुँदैन। चोकचोकमा कार्यरत ट्राफिक प्रहरीको ट्राफिकजाम न्यून गर्ने प्रयास र मिहिनेतलाई निकै सहायीय मान्नुपर्छ। विभागका महानिर्देशक नमराज घिमिरेले सेवाग्राहीले लाइसेन्स नवीकरणको अवधि पाँच वर्षबाट बढाएर १० वर्ष पुऱ्याउनुपर्ने चाहना व्यक्त भए पनि यस विषयमा कुनै निर्णय नभएको बताएका छन्।

वर्तमान परिस्थितिमा पनि विश्वको हरेक मुलुकमा सरकार संयन्त्रमा हुने शक्तिको भरपूर प्रयोग गरेर मुलुकको कुनाकापचासम्म विकास पुऱ्याउनैपर्छ, यसमा कसैको दुई मत हुनै सक्तैन। तर, हरेक मुलुकको राजधानी सहरको एक छुट्टै महत्व हुन्छ र सरकारले आफ्नो शक्ति र सामर्थ्यको भरपूर प्रयोग गरेर काठमाडौँ उपत्यकालाई राम्रोसँग व्यवस्थापन गर्नेपर्छ।

विश्वभर ठूलो सहरहरूमा द्रुतगतिले भइरहेको सहरीकरण जस्तै नेपालको सन्दर्भमा राजधानी सहर काठमाडौँमा भइरहेको सहरीकरणलाई स्वाभाविक नै मान्नुपर्छ। द्रुतगतिमा भइरहेको सहरीकरणलाई उचित व्यवस्थापन गर्नेबाहेक अरु उपाय छैन। काठमाडौँ उपत्यकाबाहिरका नागरिकहरूले अलि पैसा कमाएपछि धेरैजसोले काठमाडौँमा एक सानो टुकका भए पनि जग्गा खरिद गरेर घर बनाउने अथवा बनेको घर वा फ्ल्याट खरिद गर्ने इच्छा गर्ने रहेछ। यसरी जनसंख्या बढ्दै जाँदा सवारीसाधनहरू पनि बढ्दै जाने स्वाभाविक हो। २०/२५ वर्ष अधिसम्म कसैले कल्पना नै नगरेको ठाउँको सडकहरूमा अहिले ट्राफिक जाम हुने गरेको पाइन्छ। ट्राफिक जाम विकराल भइसकेकोले यसलाई न्यून गर्न सरकारले युद्धस्तरमा विभिन्न पाइलाहरू चाल्नुपर्छ।

ट्राफिक जामको समस्या ट्राफिक प्रहरीको काँधमा राखेर मात्र समाधान हुँदैन। चोकचोकमा कार्यरत ट्राफिक प्रहरीको ट्राफिकजाम न्यून गर्ने प्रयास र मिहिनेतलाई निकै सहायीय मान्नुपर्छ। तर, सवारीचालकहरूले स्वचालित ट्राफिकलाइट नै रूचाएको देखिएको हुँदा यसैलाई अझै विश्वसनीय बनाउनेतर्फ अधि बढ्नु उचित हुन्छ। उपत्यका भर कभर हुने गरी कहाँ कति सवारीको प्रवाह छ भनी ठाउँ-ठाउँमा जडान गरिने क्यामेराबाट डाटा संकलन गर्दै कम्प्युटर आफैले विश्लेषण गरी ट्राफिक नियन्त्रण गर्ने एक अत्याधुनिक प्रणाली जतिसुकै महँगो भए पनि नेपाल सरकारले बजेट व्यवस्था गरी खरिद गर्नु उचित हुन्छ। राजधानी सहरको लागि एक महत्वपूर्ण र जनचासोको काममा खर्च गर्न कन्जुस्याई गर्नु उचित हुँदैन। अर्को सिल्क ट्रान्सपोर्टले तातापानी भन्सार नाकामा सुचारू गरेको छ। सरकारले सिन्डिकेट बन्द गरेको लामो समय भइसक्दा समेत कार्यान्वयन नहुँदा चीनसँगको व्यापारको मुख्य केन्द्र तातोपानी नाकामा सिल्क ट्रान्सपोर्टले सिन्डिकेट लगाउँदै आफ्नो एकाधिकार कायम राखेको थियो।

राजनीतिक संरक्षणका कारण कसैले बन्द गराउन नसकेको सिल्क ट्रान्सपोर्टको सिन्डिकेटविरूद्ध भन्सारसम्म सामान बोक्ने अरु ट्रान्सपोर्ट कम्पनीहरू आन्दोलनमा उत्रिएका छन्। बाह्रबीसे नगरपालिकाका मेयर निमफुञ्जो शेर्पाको भान्जा समेत रहेका सिल्क ट्रान्सपोर्टका मालिक रमेश शेर्पाले सरकारलाई नै चुनौती दिँदै तातोपानी भन्सार नाकामा सिन्डिकेट लादेका हुन्।

चीनतर्फबाट आएका सामानहरू मितेरी पुलसम्म आउने र त्यहाँबाट तातोपानी भन्सारसम्मको लागि लिन नेपाली कन्टेनरहरू जाने गरेकोमा सिल्क ट्रान्सपोर्टले बाह्रबीसे नगरपालिकाका मेयर मामा शेर्पा र राजनीतिक संरक्षणको आडमा एकाधिकार जमाएपछि अन्य ट्रान्सपोर्ट कम्पनीहरू मारमा परेका छन्। अहिले मितेरी पुलदेखि तातोपानी भन्सारसम्म सिल्क ट्रान्सपोर्ट, ग्लोबल नेपाल ट्रान्सपोर्ट र रवाड ट्रान्सपोर्टले सामान बोक्ने गर्दै आएका छन्। स्रोतका अनुसार सिल्क ट्रान्सपोर्ट घाटामा काम गर्न रूचाउने कम्पनी हो।

राजनीतिको आवरणमा जम्मा गरिएको कालोधनलाई सेतो बनाउन नेताहरूले यस कम्पनीमा लगानी गरेर घाटामा देखाई

कालोधनलाई सेतो बनाउन लागिपरेको र त्यसमा बाह्रबीसे नगरपालिकाका मेयर निमफुञ्जो शेर्पासमेतको संरक्षणमा सिल्क ट्रान्सपोर्टका मालिक रमेश शेर्पाले काम गरिरहेको स्रोतको दावी छ। त्यसो त लकडाउनमा समेत राजनीतिक पहुँचकै भरमा सिल्कका गाडीहरूलाई निर्वाध रूपमा छोड्ने गरेको भनेर चर्चा चलेको थियो।

लाइसेन्स अवधि १० वर्ष पुऱ्याउन सरकारलाई दबाव

सरकारले नयाँ तथा नवीकरणको सवारी चालक अन मति पत्र (लाइसेन्स) कार्ड वितरण गर्न वर्षौँ लगाउन थालेपछि नवीकरण अवधि बढाउन दबाव बढेको थियो।

सरोकारवाला निकाय तथा सेवाग्राहीले लाइसेन्स नवीकरणको अवधि पाँच वर्षदेखि बढाएर १० वर्ष पुऱ्याउनुपर्ने आवाज उठाएका छन्। सेवाग्राहीबाट लाइसेन्स नवीकरण अवधि बढाउन माग बढेपछि, यातायात व्यवस्था विभागले अनौपचारिक रूपमा यस विषयमा छलफलसमेत अधि बढाएको थियो। विभागले हरेक १०/१० वर्षमा लाइसेन्स नवीकरण गर्ने विषयमा छलफल गरे पनि निर्णय भने नभएको पाइएको छ। लाइसेन्सको अवधि बढाउन यातायात व्यवस्थासम्बन्धी ऐनलाई संशोधन गर्नेपर्ने हुन्छ। जसका लागि विभागको सिफारिसमा मन्त्रालयबाट ऐनको मस्यौदा मन्त्रपरिषद् हुँदै संसद्बाट पारित गर्नुपर्ने हुन्छ।

विभागले यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ लाई खारेज गरेर वा संशोधन गरेर समयानुकूल परिमार्जन गर्ने तयारी भने गरिरहेको पाइएको थियो। पुरानो ऐनलाई संशोधन गर्ने क्रममा लाइसेन्सको अवधि बढाउने विषयमा पनि छलफल भइरहेको पाइएको थियो।

विभागका महानिर्देशक नमराज घिमिरेले सेवाग्राहीले लाइसेन्स नवीकरणको अवधि पाँच वर्षबाट बढाएर १० वर्ष पुऱ्याउनुपर्ने चाहना व्यक्त भए पनि यस विषयमा कुनै निर्णय नभएको बताएका छन्।

विभिन्न कारणले नवीकरण तथा ट्रायल पास गरेका सेवाग्राहीको लाइसेन्स कार्ड समयमा नै वितरण गर्न सकिएको छैन। त्यही भएर नवीकरणको अवधि बढाउनुपर्छ भन्ने चाहनाहरू व्यक्त भएका होलान् तर यस विषयमा निर्णय भएको छैन, उनले राजधानीसँग भने। विभागका अनुसार हालसम्म ५ लाख बढी स्मार्ट लाइसेन्स छपाइ गर्न बाँकी रहेको छ। सवारी चालक अनुमतिपत्र (लाइसेन्स)का लागि आवेदन दिनेको संख्या भन्दा १५ लाख पुगिसकेको छ। यता, पछिल्लोपटक लाइसेन्स नवीकरण शुल्क वृद्धि गर्ने, प्रदूषण जाँचको अवधि बढाउने तथा ट्राफिक नियम उल्लंघन गर्नेको संख्या बढेको भन्दै जरिमाना शुल्क पनि हेरफेर गर्ने विषयमा पनि छलफल भइरहेको स्रोतले बताएको छ।

नयाँ प्रकृतिको यातायातलाई पनि कानुनी दायरामा ल्याउने विषयमा पनि छलफल भएको जनाइएको छ। नयाँ तरिकाबाट सञ्चालनमा आएको टुटल र पठाओलगायत अन्य यातायात साधनलाई पनि कानुनी दायरामा ल्याउने गरी ऐनको मस्यौदा निर्माणको काम भइरहेको जनाइएको छ।

ऐनले प्रदेश मातहतको कार्यालय सञ्चालन, सार्वजनिक, निजी सवारीसाधन व्यवस्थापन, लाइसेन्स नवीकरण, उमेर हद, जरिवाना वृद्धिलगायतलाई परिमार्जन गर्ने गरी काम भइरहेको जनाइएको छ।

विभागले नयाँ कानुनको ड्राफ्ट तयार गरी मन्त्रालय पठाएपछि मन्त्रालयले थप अध्ययन गरी मन्त्रपरिषद् पठाउने तयारी छ।



मन्त्रिपरिषद्बाट पारित भएपछि अन्तिम रूप दिन संसद् जानेछ । संसद्बाट पास भएपछि ऐन औपचारिक रूपमा कार्यान्वयनमा आउनेछ ।

किअस्क मेसिनबाट ट्राफिक जरिवाना तिर्ने व्यवस्था विस्तार

ट्राफिक प्रहरीले दिने सेवालार्इ थप प्रविधिमैत्री, परिष्कृत र सहज बनाउन काठमाडौं उपत्यकाको सातवटा ट्राफिक कार्यालयहरूमा ट्राफिक नियम उल्लंघन गरेबापत चालकहरूले तिर्नुपर्ने जरिवाना रकम प्रभु-पेको किअस्क मेसिनको प्रयोग गरी भुक्तानी गर्न सकिने व्यवस्था विस्तार गरेको छ ।

यसअघि यो व्यवस्था महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखामा

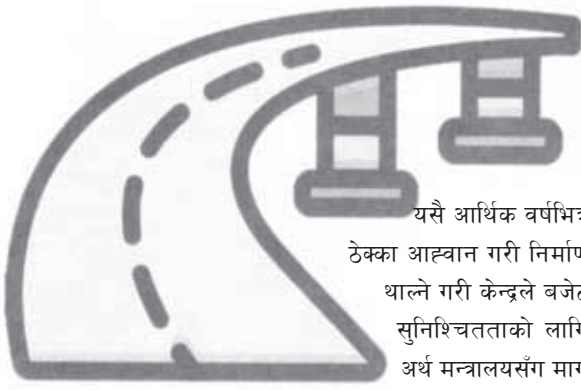


चालू भइसकेको र मातहतका महानगरीय ट्राफिक प्रहरी प्रभाग गौशाला, कोटेश्वर, गढवाघर, थापाथली, मालीगाउँ र दरबारमार्गमा विस्तार गरेको ट्राफिक प्रहरीले जनाएको थियो । महानगरीय ट्राफिक प्रहरी परिसर सातदोबाटोमा आयोजित एक कार्यक्रमकाबीच महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाका प्रहरी वरिष्ठ उपरीक्षक उमेशराज जोशी र प्रभु-पेका अध्यक्ष कृसुम लामाले संयुक्त रूपमा रिबन काटी 'प्रभु-पेको किअस्क मेसिन' उद्घाटन गरेका थिए । सो उद्घाटनपश्चात् सातवटै ट्राफिक कार्यालय के सेवा शुभारम्भ भएको थियो । कार्यक्रममा महाशाखाका प्रमुख प्रहरी वरिष्ठ उपरीक्षक उमेश राज जोशीले ट्राफिक नियम उल्लंघन गरेबापत सवारी प्रयोगकर्ताहरूले जरिवाना तिरी आफ्नो कागजपत्रहरू फिर्ता लिन सरल एवं सहज होस् भन्ने उद्देश्यले प्रभु बैंकको सहकार्यमा नयाँ प्रविधि मातहतका सातवटा कार्यालयहरूमा विस्तार गरिएको बताए । 'किअस्क' मेसिनमा सिधै नगद हालेर जरिवाना भुक्तानी गर्न सकिने भएकाले बैंकमा गई लाइन बस्नुपर्ने भन्फटबाट मुक्त भई समयको बचत हुने उनले जानकारी दिएका थिए ।

फ्लाइओभर बनाउन सात कम्पनीको प्रस्ताव

नेपालको पहिलो फ्लाइओभर निर्माणका लागि ७ निर्माण कम्पनीले प्रस्ताव पेश गरेका थिए । सडक विभाग अन्तर्गतको गुणस्तर अनुसन्धान तथा विकास केन्द्रका अनुसार ग्वाको, सातदोबाटो र एकान्तकुना चोकमा 'ग्रेड सेपरेटेड इन्टरसेक्सन' निर्माण गर्ने योजना अनुरूप पहिलो चरणमा ग्वाको चोकमा फ्लाइओभर बनाउन लागिएको हो ।

७ पुसम्म प्रस्ताव पेश गर्ने समय सीमा तोकिएकोमा ७ कम्पनीले प्रस्ताव पेश गरेका हुन् । सवारीको चाप यो क्षेत्रमा बढी देखिएकाले तत्काल यो क्षेत्रको सवारी व्यवस्थापन गर्न ग्वाको चोकमा फ्लाइओभर निर्माण गरिने विकास केन्द्रको भनाइ थियो ।



यसै आर्थिक वर्षभित्र ठेक्का आह्वान गरी निर्माण थाल्ने गरी केन्द्रले बजेट सुनिश्चितताको लागि अर्थ मन्त्रालयसँग माग गरेको थियो । केन्द्रले

रिडरोडमा सवारीको चापलाई व्यवस्थापन गर्दै जाम फ्रि रिडरोड बनाउने अभियान स्वरूप पहिलो चरणमा ग्वाको चोकमा फ्लाइओभर बनाउन लागिएको विकास केन्द्रका प्रमुख प्रभात भाले बताएका थिए ।

यसको लागि शर्मा एन्ड कम्पनी, एएनके श्रेष्ठ ज्वाइन्ट भेन्चर, कालिका कन्स्ट्रक्सन, हिम सगरमाथा जेभी, सूर्य भ्याली विकास ब्रदर्स जेभी, टुन्डी रसुवा जेभी र आषिस समानान्तर जेभी छनोटमा परेका छन् । उनले भने, "अब केही दिनमा नै उनीहरूले दिएको प्रस्ताव खोलेर निर्माण प्रक्रिया अगाडि बढ्ने छ ।" रिडरोडमा ट्राफिक जाम नहोस् र सवारी कतै रोकिनु नपर्ने गरी ट्राफिक फ्रि सडक बनाउन लागिएको हो ।

यो फ्लाइओभर निर्माणसँगै एकान्तकुना, सातदोबाटोमा पनि फ्लाइओभर निर्माण गर्दै रिडरोड (कलंकी-कोटेश्वरसम्म)लाई सवारीका चापमुक्त (ट्राफिक फ्रि) जोन बनाउने केन्द्रको तयारी रहेको थियो । सातदोबाटो र एकान्तकुना चोकको लागि स्रोत जुटाउनको लागि अर्थ मन्त्रालयमा पत्राचार गरिएको थियो । अन्डरपास वा फ्लाइओभर निर्माण पूरा भएसँगै यो क्षेत्रको ट्राफिक व्यवस्थापनमा सहजता आउने विश्वास केन्द्रको रहेको थियो ।

करिब ३३ करोड रुपैयाँको लागतमा फ्लाइओभर बनाउने गरी अर्थ मन्त्रालयबाट प्राप्त बजेटको आधारमा असारमा ठेक्का आह्वान गरिएको थियो । एमएसी (मेकानिइकल्ली स्टेवलाइज अर्थ) वालको प्रयोग गरी ६ मिटरको पिल्लर निर्माण गरेर फ्लाइओभर तयार गरिनेछ । फ्लाइओभरको लम्बाइ कुल करिब ४ सय ५० मिटर हुनेछ भने केन्द्रले इपीसि (इन्जिनियरिड प्रोक््युरेमेन्ट कन्स्ट्रक्सन) मोडेलमा ठेक्का आह्वान गरेको हो । २ वर्षभित्र निर्माण पूरा गरी सरकारलाई हस्तान्तरण गर्नुपर्ने साथै डिजाइनदेखि निर्माणको सबै उत्तरदायित्व निर्माण कम्पनीकै हुने केन्द्रले जनाएको छ ।

हाल रिडरोडमा रहेको ८ लेनमध्ये ४ लेनलाई उठाएर रिडरोडमा फ्लाइओभर निर्माण गरस् रिडरोडको ट्राफिकलाई निरन्तर बहने छन् । जसअनुसार सो फ्लाइओभरले कलंकी-कोटेश्वर सडक खण्डको सवारी फ्लाइओभरबाट र ग्वाको-लामाटार र ग्वाको-पाटनको सवारी ओभरपासको सडक खण्डबाट गुड्ने छन् । विकास केन्द्रले चक्रपथको कलंकी-अति व्यस्त सवारी चाप रहेको सातदोबाटो र एकान्तकुना चोकमा ग्रेड सेपरेटेड इन्टरसेक्सन निर्माण गर्ने प्रकृया अगाडि बढाएको थियो ।

केन्द्रले आर्थिक वर्ष २०७८/०७९ मा नै सातदोबाटो र एकान्तकुनामा सवारी व्यवस्थापनको लागि प्रक्रिया थाल्ने जनाएको छ । सोहि व्यवस्था अनुसार अर्को महिना कार्यान्वयनको लागि ठेक्का आह्वान गर्ने केन्द्रको भनाइ थियो ।

'किअस्क' मेसिनमा सिधै नगद हालेर जरिवाना भुक्तानी गर्न सकिने भएकाले बैंकमा गई लाइन बस्नुपर्ने भन्फटबाट मुक्त भई समयको बचत हुने उनले जानकारी दिएका थिए ।

यो फ्लाइओभर निर्माणसँगै एकान्तकुना, सातदोबाटोमा पनि फ्लाइओभर निर्माण गर्दै रिडरोड (कलंकी-कोटेश्वरसम्म)लाई सवारीका चापमुक्त (ट्राफिक फ्रि) जोन बनाउने केन्द्रको तयारी रहेको थियो । सातदोबाटो र एकान्तकुना चोकको लागि स्रोत जुटाउनको लागि अर्थ मन्त्रालयमा पत्राचार गरिएको थियो । अन्डरपास वा फ्लाइओभर निर्माण पूरा भएसँगै यो क्षेत्रको ट्राफिक व्यवस्थापनमा सहजता आउने विश्वास केन्द्रको रहेको थियो ।



सार्वजनिक यातायातमा जनताको विश्वासको कमी चालक र सहचालकको अव्यवस्थित व्यवहार, क्षमताभन्दा बढी यात्रु चढ्ने र विभिन्न ठाउँमा लामो समयसम्म रोकिनेजस्ता कारणले गर्दा मध्यम तथा उच्च मध्यमवर्गीय मानिसले आफ्नै सवारीसाधन चलाउन रुचाउँछन् । उपत्यकाका सबै ट्राफिक बत्तिले काम गरेमा ट्राफिकको आधा जनशक्ति परिचालन गरे पुग्छ । सबै ट्राफिक लाइटहरू राम्रो अवस्थामा सञ्चालन भएमा उपत्यकाको ट्राफिक जाम ४० प्रतिशतभन्दा बढी कम हुने अधिकारीहरू बताउँछन् ।

काठमाडौंको ट्राफिक जाम किन बढेनाम ?

ट्राफिक जामको समाधानका लागि हामीले (अधिकारी) सडक चौडा गर्दै आएका छौं । तर, यो विल्कुल समाधान होइन भन्ने कुरा गार्कोको जामले देखाएको छ । बरु, त्यसो गर्दा, यसले थप ट्राफिक समस्यालाई निम्तो दिन्छ। अर्को समस्या भनेको हामीले यातायात व्यवस्थालाई सवारीसाधनको व्यवस्थापनमा मात्र सीमित राखेका छौं । त्यसैका आधारमा सरकार र प्राधिकरणले सडक, ट्राफिक बत्तीजस्ता पूर्वाधार निर्माण गरिरहेका छन् । सबै सवारीसाधनका लागि आठ लेनको चक्रपथ निर्माण भइसके पनि साइकलका लागि लेन र पैदल यात्रुका लागि फुटपाथ छैन । काठमाडौंका अधिकांश मानिसको आवतजावतको औसत दूरी पाँच किलोमिटरभन्दा कम छ । यसका लागि कस्तो पूर्वाधार चाहिन्छ भन्ने विश्लेषण गर्नुपर्छ । त्यसैगरी उनीहरूले कसरी यात्रा गर्छन् भन्ने पनि अध्ययन गर्नुपर्छ । र, समग्रमा यातायात व्यवस्थालाई दिगो बनाउनुपर्छ । ट्राफिक जामको समस्या पूर्णरूपमा नियन्त्रण गर्न निकै कठिन हुने भए पनि केही सरल उपाय अपनाएमा निकै हदसम्म यो समस्याबाट मुक्ति पाउन सकिन्छ ।

विश्वभर नै ट्राफिक जामको समस्याले अहिले विकराल रूप लिइरहेको छ । विकासोन्मुख मात्र नभएर विकसित मुलुकका बासिन्दा पनि ट्राफिक जामका कारण समस्याग्रस्त छन् । नेपालको न्यूरोडदेखि अमेरिकाको न्यूयार्कसम्म ट्राफिक जाम सबैका लागि चिन्ता र चासोको विषय भएको छ । निर्धारित समयमा गन्तव्यमा पुग्न नसक्नु ट्राफिक जामले निम्त्याउने मुख्य समस्या हो । ट्राफिक जामकै कारण यात्रुले ठूलो मानसिक तनाव समेत भोगिरहेका हुन्छन् जसको कुनै लेखाजोखा नै गर्न सकिन्न । जहाँ समस्या हुन्छ, त्यहाँ समाधानका विकल्प पनि हुन्छन् भन्नुमा अत्युक्ति नहोला । स्मरणीय छ, सरकारले नयाँ बानेश्वरमा अन्डरपास र माइतीघर-थापाथली खण्डमा फ्लाइओभर निर्माण गर्ने कुरा लामो समयदेखि गर्दै आएको छ तर कार्यान्वयन हुन सकेको छैन । कलंकीमा देशकै पहिलो आठ सय मिटर अन्डरपास खुलेपछि उक्त क्षेत्रमा हुने जाम ८० प्रतिशतले कम भएको ट्राफिक प्रहरीको दावी छ ।

वाग्मती अञ्चलमा दर्ता भएका सवारीसाधनको संख्या नौ लाख २१ हजार नौ सय १७ मोटरसाइकल, १२ हजार छ सय १६ बसहरू एक हजार तीन सय ४३ माइक्रो बसहरू दुई लाख २३ हजार दुई सय २२ ट्रक र टिपर १० हजार छ सय ५४ क्रेन र उत्खननकर्ताहरू एक लाख ५४ हजार चार सय ४३ कार र जिपहरू दुई हजार पाँच सय २५ टेम्पो रहेको तथ्यांक छ ।

काठमाडौं उपत्यकामा ट्राफिक व्यवस्थापनमा प्रभावकारी उपाय नहुँदा पनि सवारीसाधनको चाप बढेको छ । काठमाडौंको ट्राफिक जाम किन बढेनाम ? यो प्रश्नको उचित जवाफ पाउनु जरूरी छ । काठमाडौं उपत्यकाका सडकमा गुड्ने सवारीसाधनको संख्या लगातार बढ्दै गएको छ भने सडकको लम्बाइ भने उस्तै छ । बढ्दो ट्राफिक जाम काठमाडौंमा बस्ने सबैको साझा समस्या हो ।

उपत्यकामा ट्राफिक जामबाट दैनिक लाखौंको संख्यामा पीडित हुनेहरू छन् । काठमाडौंको लामो, थकाइलाग्दो र निस्सासिने ट्राफिक जामबाट सबै क्षेत्रका मानिस प्रभावित छन्। जता जानुभयो, ठूलो संख्यामा सवारीसाधन लाइनमा उभिएर स्वागत गरिन्छ, जसले

गर्दा पैदलयात्रुलाई बाटो काट्न समस्या हुन्छ । काठमाडौंमा, तपाईंलाई सार्वजनिक सवारीसाधन प्रयोग गरेर समयमै नजिकको कतै पुग्नुपरेमा तपाईंको सामान्य तालिकाभन्दा ४५ मिनेट अगावै बाहिर निस्कन सल्लाह दिएको देखिन्छ ।



- शंकर मान सिंह

महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाको प्रतिवेदनअनुसार काठमाडौं उपत्यकाका सबै सवारीसाधन लाइन लाग्ने हो भने उपत्यकाका सडकको कुल लम्बाइभन्दा लामो लाइन हुने गरेको छ । महाशाखाको प्रतिवेदनमा कुल सडकको लम्बाइ ४५ लाख फिट रहेको छ भने उपत्यकामा सबै सवारीसाधनको एकल लामो ७२ लाख फिट पुग्ने अनुमान गरिन्छ ।

सार्वजनिक यातायातमा जनताको विश्वासको कमी चालक र सहचालकको अव्यवस्थित व्यवहार, क्षमताभन्दा बढी यात्रु चढ्ने र विभिन्न ठाउँमा लामो समयसम्म रोकिनेजस्ता कारणले गर्दा मध्यम तथा उच्च मध्यमवर्गीय मानिसले आफ्नै सवारीसाधन चलाउन रुचाउँछन् । ठूलो संख्यामा जनताले यातायातको साधनको स्वामित्व रोज्नुको अर्को मुख्य कारण भनेको सार्वजनिक सवारीसाधनहरू आवतजावत गर्न सहज नहुनु हो- तिनीहरू भीडभाड र निःसन्धे छन्। ट्राफिक प्रहरीको प्रतिवेदनमा काठमाडौं उपत्यकामा साझा यातायातजस्ता ठूला र सुविधाजनक सार्वजनिक बस ६ प्रतिशत मात्रै सञ्चालनमा रहेका छन् । महाशाखाका अनुसार वाग्मती अञ्चलमा १ करोड ७० लाख सवारीसाधन दर्ता छन् ।

केही पैदलयात्रीमैत्री सडकहरू उपत्यकाका धेरै सडक खण्डहरूमा पैदल यात्रुहरू हिँड्ने ठाउँ नै छैन । फुटपाथ नहुँदा मानिसहरू आफ्नो ज्यान जोखिममा राखेर सडकमा हिँड्न बाध्य छन् । पैदलयात्रुलाई भन्ने कठिनाइ थपै कार्यालयको समयमा उपत्यकाका प्रमुख स्थानका फुटपाथ सडक विक्रोताले ओगटेका छन्, जसले पैदल यात्रुलाई सडकमा हिँड्न बाध्य पारेको छ ।

उपत्यकाका सबै ट्राफिक बत्तिले काम गरेमा ट्राफिकको आधा जनशक्ति परिचालन गरे पुग्छ । सबै ट्राफिक लाइटहरू राम्रो अवस्थामा सञ्चालन भएमा उपत्यकाको ट्राफिक जाम ४० प्रतिशतभन्दा बढी कम हुने अधिकारीहरू बताउँछन् ।

साथै कोटेश्वरको जडीबुटीलगायत गार्कोको सडक सधैं 'दिनको कुनै पनि समय' ट्राफिक जामको लागि निकै लोकप्रिय छन् । चक्रपथमा आठ लेनको सडक बनाई क्रसिडमा फ्लाइओभर, अन्डरपास समेत नहुनु डिजाइन र निर्माणमा नै गम्भीर खोट रहेको देखिन्छ ।

बढ्दो जनसंख्या यी असहनीय ट्राफिक जामहरू निम्त्याउने प्रमुख कारक हो । सडकमा सवारीसाधनको बढ्दो संख्यामा मानिसको संख्या बढ्नुको प्रत्यक्ष सम्बन्ध छ । त्यसैले काठमाडौंका सडकमा आफ्नो क्षमताभन्दा बढी सार्वजनिक र निजी सवारीसाधन ओहोरदोहोर गर्ने प्रस्टै देखिन्छ । महानगरीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालयले सार्वजनिक गरेको प्रतिवेदनमा वाग्मती अञ्चलमा मात्रै एक करोड ७० लाख सवारीसाधन दर्ता भएका छन् । सवारीसाधनमा सवार हुनेको संख्या



धेरै छ । तर सडकहरू यति साँघुरो भएकाले मोटरसाइकल चालकहरू फुटपाथमा पनि आफ्नो लाइनमा बस्छन्, जसले मानिसहरूलाई हिँड्नबाट रोक्छ । सरकारले सडक विस्तार गरेर लामो ट्राफिक जाम हुन नदिन हरसम्भव प्रयास गरिरहे पनि सबै प्रयास सफल हुन सकेको छैन ।

चीनको सहयोगमा कलंकीमा निर्माण भएको आठ सय मिटर लामो अन्डरपास काठमाडौं उपत्यका प्रवेश गर्ने मुख्य नाकाको लामो ट्राफिक जाम हटाउन टाइब्रेकर बनेको छ । काठमाडौं को जनसंख्या वृद्धि यही रोकित होइन, ट्राफिक जामलाई जसरी पनि रोकित गर्न चाहिन्छ । जामबाहेक, धेरै काठमाडौंवासीहरूको अर्को चिन्ता बढ्दो प्रदूषण हो । आज हामीले चलाउने विभिन्न सवारीसाधनहरू डिजेल र पेट्रोलमा चल्छौं । तिनीहरूले आफ्नो उच्च कार्बन उत्सर्जनमार्फत वातावरणमा क्षति पुर्याउँछन् । त्यसैले सबैभन्दा पहिले सरकारले इन्धनमा चल्ने सवारीसाधनको विकल्पमा विद्युतीय सवारीसाधनलाई प्रवर्द्धन गर्न आवश्यक छ । हाल, विद्युतीय सवारीसाधन प्रयोग गर्ने प्रवृत्ति विस्तारै बढ्दै गएको छ, तर ठूलो लक्ष्य जनसंख्यामा पुग्न सकेको छैन ।

यदि उपयुक्त उपायहरू लिइयो भने, भविष्यमा हामी स्वतन्त्र रूपमा यात्रा गर्न सक्छौं र सायद काठमाडौंमा ट्राफिक जाम भएको कुरा पनि इतिहास होस् ।

नेपालमा पेट्रोल र डिजेल निकै महँगो वस्तु हो, यसलाई हामीले जिम्मेवारीपूर्वक प्रयोग गर्नुपर्छ । कतिपय मानिसहरू सडक सुरक्षाको बारेमा सोचिरहेका छन् । सुधारिएको सार्वजनिक यातायात र उच्च सवारीसाधनहरूको प्रयोग गर्न सकिन्छ । उदाहरणका लागि कर्मचारीहरूको लागि कार्यालय यातायातको रूपमा निश्चित विन्दु र रूटहरूमा माइक्रो बस वा अन्य समान सवारीसाधनहरू उपलब्ध गराउने र अधिकतम उपयोगको लागि आवश्यक पर्ने उच्च अधिकारीहरूलाई ट्याक्सी प्रणालीसहित कम कारहरू उपलब्ध गराउने । यसले सडकबाट धेरै कार/वाहनहरू कम गर्नेछ । हामीले पक्कै पनि सार्वजनिक यातायातलाई अपग्रेड गर्न आवश्यक छ, तिनीहरू सुरक्षित र आकर्षक हुनबाट टाढा छन् । यात्रु ओसारपसार गर्ने, ओसारपसार गर्ने र विशेषगरी बृद्धबृद्धा र बालबालिकासँग दिनहुँ धेरै घटना हुने गरेको छ । यी घटनाहरू न त रिपोर्ट गरिएका छन् र/वा रेकर्ड गरिएका छन्, त्यसैले कम दुर्घटना तथ्यांकहरू छन् ।

ट्राफिक जामको समाधानका लागि हामीले (अधिकारी) सडक चौडा गर्दै आएका छौं । तर, यो विल्कुल समाधान होइन भन्ने कुरा गार्कोको जामले देखाएको छ । बरु, त्यसो गर्दा, यसले थप ट्राफिक समस्यालाई निम्तो दिन्छ । अर्को समस्या भनेको हामीले यातायात व्यवस्थालाई सवारीसाधनको व्यवस्थापनमा मात्र सीमित राखेका छौं । त्यसैका आधारमा सरकार र प्राधिकरणले सडक, ट्राफिक बत्तीजस्ता पूर्वाधार निर्माण गरिरहेका छन् । सबै सवारीसाधनका लागि आठ लेनको चक्रपथ निर्माण भइसके पनि 'साइकलका लागि लेन र पैदल यात्रुका लागि फुटपाथ छैन ।

काठमाडौंका अधिकांश मानिसको आवतजावतको औषत दूरी पाँच किलोमिटरभन्दा कम छ । यसका लागि कस्तो पूर्वाधार चाहिन्छ, भन्ने विश्लेषण गर्नुपर्छ । त्यसैगरी उनीहरूले । कसरी यात्रा गर्छन् भन्ने पनि अध्ययन गर्नुपर्छ र, समग्रमा यातायात व्यवस्थालाई दिगो बनाउनुपर्छ । ट्राफिक जामको समस्या पूर्णरूपमा नियन्त्रण गर्न निकै कठिन हुने भए पनि केही सरल उपाय अपनाएमा निकै हदसम्म यो समस्याबाट मुक्ति पाउन सकिन्छ ।

राजस्वको मुख्य स्रोतको रूपमा रहेको गाडीको आयातले पनि यो समस्यालाई थप कठिन बनाएको छ । हरेक वर्षनयाँ गाडी थपिँदै गर्दा बाटो साँघुरो हुँदै गएको महसुस सबैले गरेका छन् । काठमाडौंमा भएको एउटा मात्र बाटो अलि फराकिलो पनि पार्न नसक्ने र अन्य विकल्प, जस्तै- (ओभरहेड) फ्लाइओभर र भूमिगत मार्गको व्यवस्था होइन, कल्पनासमेत गर्न नसक्दा हामीले साँघुरो बाटोको समस्या समाधान गर्न सकेका छैनौं ।

यस्तै अवस्थाबाट गुज्रिरहेका धेरै देश र सहरबाट पाठ सिकेर केही कदम चाल्न सकेमा राहत पाउने आशा गर्न सकिन्छ । धेरै युरोपेली देशले हामीभन्दा अगाडि यस्तै जामको समस्या बेहोरेका थिए । तर प्रभावकारी नीति तथा तिनको कार्यान्वयनका कारण ती देशमा जामको समस्या धेरै हदसम्म अन्त्य भएको छ ।

आज संसारमा नै ट्राफिक व्यवस्थापनका लागि सडकको निर्माणका साथसाथै सार्वजनिक सवारीसाधनको राम्रो विकास र यसको क्षमता वृद्धि नै उपयुक्त माध्यम मानिएको छ । विकसित राष्ट्रमा सवारीसाधनको राम्रो व्यवस्था हुँदा त्यहाँको ट्राफिक समस्या हल भएको देखिन्छ । हरेक निर्वाचित प्रतिनिधिको पहिलो प्राथमिकता यातायातको विकास नै हुन्छ । तर, यो क्षेत्रको विकास जति हुनुपर्ने हो, त्यो भएको छैन । सवारी संख्याको वृद्धि वार्षिक दुई सय पाँच प्रतिशतभन्दा धेरै छ । त्यो अनुपातमा न सडक सञ्जालको विकास हुन्छ, न व्यवस्थापनमा सुधार हुन्छ ।

सुझावहरू :

ट्राफिक जाम कम गर्न केही सुझावमा ३० लाखभन्दा बढी जनसंख्या भएको सहरमा रेल चलाउने र सामूहिक (मास) ट्रान्सपोर्ट प्रणाली विकास गर्ने, योग्य र अनुभवी यातायात प्रशासनको प्रबन्ध गर्ने, बसपार्क र बसको समयतालिका निर्धारण गर्ने, विद्युतीय/वैकल्पिक ऊर्जाको अवधारणाअनुरूप यातायात सञ्चालनमा जोड दिने, यातायात क्षेत्रमा श्रम कानूनको कार्यान्वयन एवं सुधार गर्ने, यातायात क्षेत्रका श्रमिकहरूको रोजगारी, वृत्ति विकास र सामाजिक सुरक्षाको ग्यारेन्टी गर्ने, रिक्सा, ठेलागाडा र ट्याक्सी सञ्चालनमा प्रवेश निषेध गर्ने, संस्थागत र कम्पनीमार्फत मात्र ट्याक्सी सञ्चालन गर्ने, मोटरसाइकल यात्रुको हेल्मेटको राष्ट्रिय मापदण्डअनुसारको बनाउने, मोटरसाइकलपछाडि सवार यात्रुले पनि हेल्मेट लगाउनुपर्ने व्यवस्था गर्ने, सडकहरूको राष्ट्रिय मापदण्ड बनाउने र लागू गर्ने, गुणस्तरयुक्त ड्राइभिङ स्कुल सञ्चालन गर्ने, ट्रिपरलगायतका ठूला सवारीसाधनका लागि उपयुक्त सडक निर्धारण गर्ने र समय तालिकामा मात्र चलाउन दिने, साइकल सञ्जाल विकास गर्ने, पैदल मार्ग बनाउन जोड दिने, आवश्यकताअनुसार आकाश पुल, जेब्राक्रसिङ, ट्राफिक बत्ती, आदिको व्यवस्थापन गर्ने, यातायातमा सिन्डिकेटको अन्त्य गर्ने, कम्पनी ऐनअनुरूप सार्वजनिक यातायात सञ्चालन गर्ने, राष्ट्रिय र प्रदेशस्तरीय सडक सुरक्षा बोर्ड बनाउने रहेका छन् ।

साथै, विद्यालय र क्याम्पसलाई सकेसम्म गाडीमुक्त क्षेत्र बनाउने, हरेक नगरपालिकामा कम्तीमा एउटा 'अटोल्यान्डको विकास गर्ने, स्मार्ट सिटीको अवधारणाअनुरूप योजना बनाउने, निर्माणकार्य एवं निर्माण सामग्रीहरूको व्यवस्थापन गर्ने, यातायातसम्बन्धी विद्यमान ऐन कानूनको कार्यान्वयन एवं सुधार र परिमार्जन गर्ने आदि प्रमुख छन् ।

पुराना सवारीले सडकमा जाम मात्र होइन, प्रदूषणसमेत बढाइरहेका छन् । नेपालमा पछिल्लो समय माइक्रो, टेम्पो, साना

ट्राफिक जाम कम गर्न केही सुझावमा ३० लाखभन्दा बढी जनसंख्या भएको सहरमा रेल चलाउने र सामूहिक (मास) ट्रान्सपोर्ट प्रणाली विकास गर्ने, योग्य र अनुभवी यातायात प्रशासनको प्रबन्ध गर्ने, बसपार्क र बसको समयतालिका निर्धारण गर्ने, विद्युतीय/वैकल्पिक ऊर्जाको अवधारणाअनुरूप यातायात सञ्चालनमा जोड दिने, यातायात क्षेत्रमा श्रम कानूनको कार्यान्वयन एवं सुधार गर्ने, यातायात क्षेत्रका श्रमिकहरूको रोजगारी, वृत्ति विकास र सामाजिक सुरक्षाको ग्यारेन्टी गर्ने, रिक्सा, ठेलागाडा र ट्याक्सी सञ्चालनमा प्रवेश निषेध गर्ने, संस्थागत र कम्पनीमार्फत मात्र ट्याक्सी सञ्चालन गर्ने, मोटरसाइकल यात्रुको हेल्मेटको राष्ट्रिय मापदण्डअनुसारको बनाउने, मोटरसाइकलपछाडि सवार यात्रुले पनि हेल्मेट लगाउनुपर्ने व्यवस्था गर्ने, सडकहरूको राष्ट्रिय मापदण्ड बनाउने ।



हाल उपत्यकामा तीन हजार विद्यालय सञ्चालनमा छन् र तिनमा करिब आठ लाख विद्यार्थी अध्ययन गर्छन्। जसमध्ये दुई लाखले स्कूलको सवारीसाधन प्रयोग गर्छन्। जम्मा छ हजार बसले दिनमा दुईदेखि छ ट्रिप गर्दा ३० हजार ट्रिप गर्नेगरेको पाइन्छ। सालाखाला एउटा ट्रिपमा दुई घण्टा बिताउँदा पनि दैनिक ५० हजारदेखि ७० हजार घण्टा बसहरू बाटोमा कुदिरहेका हुन्छन्।

बस तथा कम यात्रु क्षमताका साना सवारीसाधन त्वात्तै बढेका छन्। राजधानीमा साना तथा कम यात्रु बोक्ने सार्वजनिक यातायातको सट्टा ठूला धेरै यात्रु अट्ने बस चलाउनु आवश्यक र अनिवार्य भइसकेको छ।

ट्राफिक जामको समस्या समाधान गर्न विश्वभर अपनाइएका अनुभवको अध्ययनका आधारमा केही सुझावहरू

विद्यालयबसको व्यवस्थापन- वर्षांपहिले बेलायतको राजधानी लन्डन (अन्यदेशमा समेत) मा विद्यालयबसहरूको नियमन गरी सजिलै सवारी व्यवस्थापन गर्न सकिन्छ भन्दा धेरै मानिस अचम्मित र स्तब्ध भए। त्यसो गर्न सकिन्छ भन्ने कुरा केही वर्षमा प्रमाणित पनि भयो। त्यहाँ विद्यार्थीको ठेगानाअनुसार उनीहरूलाई नजिकैको विद्यालयमा भर्ना गरियो जसका कारण अधिकांश विद्यार्थीलाई यातायातका साधन प्रयोग गर्ने परेन। यसबाट ट्राफिक जामको समस्या नै परेन भने शिक्षामा पनि समानता भेटियो। स्थानीयले आफ्नो आसपास सञ्चालित विद्यालयहरूको गुणस्तरमा पनि विशेष ध्यान दिन थाले।

हाल उपत्यकामा तीन हजार विद्यालय सञ्चालनमा छन् र तिनमा करिब आठ लाख विद्यार्थी अध्ययन गर्छन्। जसमध्ये दुई लाखले स्कूलको सवारीसाधन प्रयोग गर्छन्। जम्मा छ हजार बसले दिनमा दुईदेखि छ ट्रिप गर्दा ३० हजार ट्रिप गर्नेगरेको पाइन्छ। सालाखाला एउटा ट्रिपमा दुई घण्टा बिताउँदा पनि दैनिक ५०

हजारदेखि ७० हजार घण्टा बसहरू बाटोमा कुदिरहेका हुन्छन्। त्यसमा यात्रा गर्ने कलिला बालबालिकाहरू आफ्नो अध्ययन, खेले र मनोरञ्जन गर्ने समय खर्चेर बाटोमा अनावश्यक ट्राफिक जामको सकसमा पर्न बाध्य छन्। जब स्थानीयस्तरमा विद्यालय व्यवस्थापन हुन्छ, बस चढ्ने कुरा अन्त्य हुनेछ। एकातिर घरमा अभिभावकहरू छोरा-छोरी कुरेर बस्ने अर्कोतिर बाटोमा अबोधहरू ट्राफिक जाममा तडिपने परम्परा अन्त्य हुनेछ। आर्थिक बचत हुनुका साथै बालबालिकाको समय बचत भई उनीहरू अन्य फलदायी काममा संलग्न हुन समेत सक्छन्।

एक्सप्रेस (द्रुत) मार्ग- हाल सार्वजनिक सवारीसाधन चढेर घण्टौं रोकिँदै गन्तव्यमा पुग्न कठिनाई बेहोरिरहेका यात्रुले जब द्रुत मार्गबाट विनाअवरोध आवतजावत गर्न पाउने कल्पना गर्नेगर्छन्, आफैमा प्रश्न गर्छन्- के काठमाडौंमा यस्तो सुविधा सम्भव छ र? धेरै पैसा खर्च गर्ने क्षमता के हाम्रो छ त? यीसँगै कुतुहलता हुन सक्छ।

अपर्याप्त र अव्यवस्थित पार्किङ व्यवस्था उपत्यकामा व्यवस्थित पार्किङस्थल नहुँदा दैनिक सयौं सार्वजनिक तथा निजी सवारीसाधन सडक छेउमा जथाभावी पार्किङ गर्नेगरेको देखिन्छ। नो पार्किङ भनेर चक्कामा चाबी वा फुलीभन्दा यस पार्किङको ठाउँ बढाउन जरूरी छ।

साभार: आर्थिक दैनिक

‘दुई मिनेट चालकसँग’ अभियान सञ्चालनमा

सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण गर्ने उद्देश्यले बैतडीमा ‘दुई मिनेट चालकसँग’ अभियान सञ्चालन गरिएको थियो। जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बैतडीले उक्त अभियान सञ्चालन गरेको हो।

पछिल्लो समय जिल्लामा सवारी दुर्घटना बढ्दै गइरहेकाले न्यूनीकरण गर्नका लागि ‘दुई मिनेट चालकसँग’ अभियान सञ्चालन गरिएको जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका प्रमुख आकाश रावलले जानकारी दिनुभएको थियो। अभियानअन्तर्गत राजमार्ग र भित्री सडकहरूमा सवारी चेकजाँचमा कडाइ गरिएको थियो। चालकले मात्रै सावधानी अपनाएर सवारीसाधन हाँक्ने हो भने सवारी दुर्घटना कम हुने भएकाले यो कार्यक्रम चलाएका हौं, यसले दुर्घटना न्यूनीकरण हुने विश्वास छ।’ -उहाँले भन्नुभयो।

ट्राफिक प्रहरीले राजमार्गमा मादक पदार्थ सेवन नगरी सवारीसाधन चलाउन, तीव्र गतिमा नहाँक्न, क्षमताभन्दा बढी मान्छे नबोक्न, सवारी अनुमतिपत्र भए/नभएको हेर्ने, बढी भाडा नलिन भनेर सम्झाइबुझाइ गर्ने गरेको थियो।



सदरमुकाम, शतबाँझ, पाटन, खोड्पे, मेलौलीलगायतका ठाउँमा सवारीसाधन चेकजाँचमा अहिले कडाइ गरिएको थियो। जिल्ला प्रहरी कार्यालय बैतडीका अनुसार चालू आर्थिक वर्षमा अहिलेसम्म सवारी दुर्घटनामा परेर जिल्लामा १५ जनाको ज्यान गइसकेको छ।



हाम्रा राष्ट्रिय सुरक्षा खतरा के हो ?

नेपालमा सडक दुर्घटनाहरूका कारण १४ अर्ब रुपैयाँ वार्षिक आर्थिक भार पर्ने गर्छ। यति लगानी सडक सुरक्षामा लगाउने हो भने त्यो भार पक्कै घट्छ। हामीसँग देश बनाउने उपायहरू नभएका हैनन्, अनुसन्धानलाई सुन्ने आँट नभएको हो।

अन्तरिक्ष यन्त्रमाथिको प्रहार, जैविक युद्ध र साइबर-ह्याकिङ त सामान्य भए, कतिपय देशले टिकटकदेखि फिगोमाछ्छासम्मलाई राष्ट्रिय सुरक्षा खतरा भनेका छन्। फरक यति हो, कुनै तर्कसंगत छन्, कुनैमा राजनीति मिसिएको। हामीकहाँ चाहिँ राष्ट्रिय सुरक्षानीति वनिसक्यो त भनिएको छ, तर जसका लागि यो नीति बनाइएको हो, तिनै जनतालाई यो नीति पढ्नसम्म पहुँच दिइएको छैन (भलै सिंहदरवारसँग साखुल्ले हुनेहरूले यसको प्रतिलिपि उहिल्यै पाइसके)। यतिचाहिँ निश्चित छ, नेपाली जनता र नेपाल मुलुकलाई केवाट सबैभन्दा ठूलो खतरा छ भन्ने किटान अहिलेसम्म वस्तुगत हुन सकेको छैन। यो छोटो लेखमा हाम्रा राष्ट्रिय सुरक्षा खतरा यी... - यी हुन् भनी किटान गर्न खोज्नु त महत्वाकांक्षी होला तर यहाँ म तिनको किटान गर्ने राजनीतिक... -कर्मचारीतन्त्रीय प्रक्रिया किन धरातलीय यथार्थमा आधारित र वस्तुसंगत छैन भन्ने चर्चा गर्नेछु।



आदिमकालमा मानव समाजहरू एकअर्काका शत्रु थिए। आफूहरूलाई आन्तरिक र बाह्य खतराबाट जोगाउन तिनले राज्य भनिने संस्था सुरु गरे। कुनै पनि राज्यको सुरक्षा खतरा दुई खाले हुन्छन्- जनता अकालमै मर्ने खतरा र राज्य नै नबाँच्ने खतरा। जनताको जीवन जोगाउन आधारभूत स्वास्थ्य, खाद्य उपलब्धता, ऊर्जाको सुनिश्चितता र शान्ति-सुरक्षा आदिमा लगानी गरिन्छ। राज्यको अस्तित्व जोगाउन सीमा सुरक्षा, अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध, राज्यको पहिचान र सार्वभौमसत्ताको रक्षामा लगानी गरिन्छ। संसारभरका सुरक्षा सम्बन्धी ऐन, कानून, नीति र नियमावलीको आधारशिला यही हो।

राष्ट्रिय सुरक्षा खतराको किटान गर्दा आगामी निश्चित वर्षहरूभित्र जनता र राज्यकै जीवनमा आउने खतरा प्रक्षेपण गरिन्छ। यो अनुमानभन्दा तथ्यमा आधारित र गतिशील हुनुपर्छ। तर कुनै विषयलाई संवेदनशील देखाउन, भोट तान्न वा त्यसको पक्ष वा विपक्षमा बजेटको कुलो सोभ्याउन राजनीतिकर्मिले त्यसलाई 'सुरक्षा खतरा' भनिदिन्छन्। अनि जनभावना उतै उर्लिन्छ। सुरक्षाशास्त्रमा यसलाई 'सुरक्षाकरण' (सेक्युरिटाइजेसन) भनिन्छ। जस्तै, अमेरिकाले इराक सुरक्षा खतरा हो भनी किटान गर्दा त्यसमाथि युद्ध छेड्न सजिलो भयो।

इराकमा हमला गर्दा अमेरिकाले चार कारण दिएको थियो- सद्दाम हुसेनको सत्ताले आमसंहारका हतियार बनाएको, आतंककारीहरूलाई आश्रय दिएको, मानव अधिकार उल्लंघनका

गम्भीर अपराध गरेको र राष्ट्रसंघका न्यायोचित मागहरूलाई वेवास्ता गरेको। अमेरिकी आक्रमणपछि इराकमा ३ लाख सर्वसाधारण र ४,५०० अमेरिकी सैनिक मारिए। पछि मात्रै अमेरिकी वैदेशिक गुप्तचर (सीआईए) र सैनिक गुप्तचर (डीआईए) निकायले इराकमा आमसंहारका हतियार भएका भनिएका तथ्यहरू गलत भएको सकारे। तिनले भर गरेका व्यक्तिले नै भ्रूट बोलेका थिए। यति बेलासम्म युद्धले थुप्रैको जीउधन सफिसकेको थियो। युद्धसामग्री बेच्ने कम्पनीको लाभ भने रातारात अकासिएको थियो।



- सफल घिमिरे

चिनियाँ लगानीका कारण टिकटक प्रयोगकर्ताहरूका व्यक्तिगत तथ्यांकमा चीन सरकारको मनमौजी पहुँच छ भनिन्छ। यो एपलाई नै राष्ट्रिय सुरक्षा खतरा मान्नुपर्ने बहस कतिपय पश्चिमा मुलुकमा छ। त्यस्तै, अस्ट्रेलियाको फिगोमाछ्छा (लब्सटर) लाई हडकडका अधिकारीहरूले राष्ट्रिय सुरक्षा खतरा भनेका छन्। यसमा पत्यारिलो कारण त थिएन, तर यो निर्णय अस्ट्रेलिया र चीनबीच देखिएको राजनीतिक दरारको प्रतिविम्ब थियो। सुरक्षा खतरा हो भनिदिँदा राम्रो मूल्यको लब्सटरको आयात रोकन हडकडलाई सजिलो हुन्थ्यो। सीमासम्म बाटो बनाइयो भने सीमा मिचिदैन भन्ने भाष्य पनि यस्तै उदाहरण हो। मोटरबाटोले सुरक्षाकर्मी खटाउन सकिने क्षमता (डिप्लोएबिलिटी) त बढाउला, तर सीमा समस्या समाधान गर्ने पक्का हुँदैन। स्थानीय ठेकेदारहरूसँग राजनीतिकर्मिको लेनदेनले यस्ता भाष्य निर्माण गरिन्छन् र सुरक्षा खतरा किटान गर्ने प्रक्रियालाई विषयगत बनाइदिन्छन्।

राष्ट्रिय सुरक्षा खतरा समय अनुसार परिवर्तन भइरहन्छ। जस्तै, मोटोपना र स्थूलता (ओभरवेट र अविजिटी) अहिले अमेरिकाको राष्ट्रिय सुरक्षा खतरा बनेको त्यहाँका रथी मार्क हर्टलिङले किटान गरेका छन्। उनका अनुसार, अमेरिकी सेनामा भर्ना हुन चाहेका १७-२४ वर्षसम्मका युवामध्ये ७५ प्रतिशत अधिक मोटो हुनाले अयोग्य थिए। बाँकी २५ प्रतिशतमध्ये दुईतिहाइले नियमित व्यायाम नै गर्थेनन्। तिनले सामान्य शारीरिक परीक्षा पनि पास गर्न सकेनन्। जनता नै अस्वस्थ हुँदा सेनामा भर्ती छान्ने सकस भयो। हामीकहाँ योबारे चासो धेरै छैन। सन् २०१३ को अध्ययनले १५-६९ वर्षका लगभग २९ प्रतिशत नेपाली अधिक मोटो (ओभरवेट) वा स्थूल (अविस) रहेका देखिन्छन्।

फेक ट्रेन्डिङ सुरक्षा चुनौतीको अर्को उदाहरण हो। केही समूहले प्रविधिको दुरुपयोग गरी सामाजिक सञ्जालमा एकैचोटि हजारौं पोस्ट र ह्यासट्याग सृजना गरी प्रयोगकर्तालाई निश्चित विषय ट्रेन्डिङमा परेको भ्रम दिन्छन्। तिनले कसैलाई प्रिय वा अप्रिय बनाइदिन्छन् वा सार्वजनिक बहसलाई विषयान्तर गराउँछन्। जस्तै, लाखौं फलोअर भएका सामाजिक सञ्जालका पेज वा व्यक्तिले साम्प्रदायिक हिंसा चर्किँदा मानिसको मन बहलाइदिन सक्छन्। पहिले यस्ता कल्पित खतराको सृजना राज्य वा मिडियाले गर्थे, अहिले एउटा अमुक व्यक्तिले नै गर्न सक्छ।

अब प्रश्न आउँछ, नेपाली जनताको जीवन नै रहने नरहने भन्ने 'अस्तित्वमाथिको खतरा' (एगिजस्टेन्सल थ्रेट) के हो त ? नेपालीको ज्यान अकालमै जाने उदाहरण बग्नेछी छन्। हामीकहाँ

चिनियाँ लगानीका कारण टिकटक प्रयोगकर्ताहरूका व्यक्तिगत तथ्यांकमा चीन सरकारको मनमौजी पहुँच छ भनिन्छ। यो एपलाई नै राष्ट्रिय सुरक्षा खतरा मान्नुपर्ने बहस कतिपय पश्चिमा मुलुकमा छ। सीमासम्म बाटो बनाइयो भने सीमा मिचिदैन भन्ने भाष्य पनि यस्तै उदाहरण हो। मोटरबाटोले सुरक्षाकर्मी खटाउन सकिने क्षमता (डिप्लोएबिलिटी) त बढाउला, तर सीमा समस्या समाधान गर्ने पक्का हुँदैन।



जनकपुरमा ४० वर्षमुनिका हरेक तीन मृतकमध्ये दुईको विषाक्त पदार्थका कारण ज्यान जान्छ । खेतीमा प्रयोग हुने विषादीको भण्डारण र प्रयोग सम्बन्धी सामान्य ज्ञानको अभाव नै यसको मूल कारण हो । त्यस्तै, त्यहाँ २० वर्ष नहुँदै मृत्यु भएका बालबालिकामध्ये ७२ प्रतिशतको पानीमा डुब्दा ज्यान गुमेको छ ।

प्रतिवर्ष औसतमा २,५०० मानिस सडक दुर्घटनामा मर्छन् । हजारौं घाइते र सयौं अपांग हुन्छन् । गत पाँच वर्षमा मर्नेचाहँ १५ देखि ४० वर्षको उत्पादक उमेरका नागरिक थिए । यसको मतलब, हामीले प्रत्येक दिन औसतमा ७ जना उत्पादक नागरिक व्यर्थमा गुमाइरहेका छौं । दसवर्षे माओवादी विद्रोहकालमा १७,००० मानिस मारिए, तर २४,००० जना त्यसपछिको दस वर्षमा सडक दुर्घटनामा । त्यसले मृतकका परिवार र सन्ततिमा बाँसम्म पर्ने आर्थिक र मनोवैज्ञानिक असरको त लेखाजोखा नै छैन ।

अमृत बाँस्तोलाले वेस्ट इंग्ल्यान्ड विश्वविद्यालयमा गरेको अनुसन्धानले नेपालमा सडक दुर्घटनाहरूका कारण १४ अर्ब रुपैयाँ वार्षिक आर्थिक भार पर्ने देखाउँछ । यति लगानी सडक सुरक्षामा लगाउने हो भने त्यो भार पक्कै घट्छ । हामीसँग देश बनाउने उपाय नभएका हैनन्, अनुसन्धानलाई सुन्ने आँट नभएको हो ।

नेपालमा हुने कुल मृत्युमध्ये ६ प्रतिशत त फोक्सो सम्बन्धी रोग (सीओपीडी) ले हुने गरेको छ, जुन धेरै मात्रामा घटाउन सकिन्छ । त्यस्तै, इमर्जेन्सीमा भर्ना हुन आउनेमध्ये २१ प्रतिशत हृदयाघातले मर्छन् भने मर्नेमध्ये आधाजसोले भर्ना भएको ६ घण्टामै प्राण गुमाउँछन् ।

जनकपुरमा ४० वर्षमुनिका हरेक तीन मृतकमध्ये दुईको विषाक्त पदार्थका कारण ज्यान जान्छ । खेतीमा प्रयोग हुने विषादीको भण्डारण र प्रयोग सम्बन्धी सामान्य ज्ञानको अभाव नै यसको मूल कारण हो । त्यस्तै, त्यहाँ २० वर्ष नहुँदै मृत्यु भएका बालबालिकामध्ये ७२ प्रतिशतको पानीमा डुब्दा ज्यान गुमेको छ ।

यसको अर्थ माथिका विषय मात्रै हाम्रा राष्ट्रिय सुरक्षा खतरा हुन् भन्ने हैन । तर जनताको जीवन र राज्यको अस्तित्वमाथि खतरा केबाट छ भन्ने विश्लेषण लोकप्रियतावादी राजनीति र अनुमानका आधारमा गर्न छोड्नुपर्छ भन्ने हो । भारत र चीनसँगको सम्बन्ध, क्षेत्रीय तनाव तथा हाम्रा सुरक्षाकर्मीको संख्या र प्रभावकारिता खतरा प्रक्षेपणको एउटा पाटो हो । तर जनतालाई तात्कालिक खतरा ससाना मूर्त कुराबाट छ । सुरक्षा नीति-निर्माता भने जहिल्यै अमूर्त खतराको पछि लागिरहेका छन् । हाम्रो सुरक्षा खतरा किटान गर्ने प्रक्रियालाई अब सक्दो छिटो पारदर्शी र वस्तुगत बनाउनु जरुरी छ । सुरक्षा खतरा किटानमा जनताको जीवन प्रधान विषय बनेको छ कि छैन भन्ने मूल्यांकन गर्न ढिलो भइसकेको छ ।

साभार: कान्तिपुर दैनिक

सुरुङ्ग मार्गको सम्भावना

(गोरखापत्र दैनिकको सम्पादकियबाट)

“आधुनिकतासँगै बढ्दो सवारी साधन सङ्ख्याका कारण अस्तव्यस्त सडक व्यवस्थापनमा सहजता, सडक सुरक्षा, समयको बचत, प्रविधि हस्तान्तरण आवश्यक हुन्छ । यस दृष्टिकोणबाट सडक सुरुङ्ग मार्ग निर्माणको अवधारणालाई उपयुक्त माध्यमका रूपमा लिइन्छ । विश्वमा सडक सुरुङ्ग मार्गको इतिहास भन्दा दुई शताब्दी पुरानो भए पनि नेपालका लागि सडक यातायातको यो उपयोगी माध्यमले आधिकारिक प्रवेश पाएको धेरै भएको छैन । सही रूपमा भन्नुपर्दा योजना नै निर्माण तथा प्रारम्भिक कार्यान्वयनको क्रममा छ । जापानी सहयोग नियोग (जाइका) अन्तर्गत निर्माणको क्रममा रहेको काठमाडौंको नागदुङ्गा र धादिङको नौबिसे सडक सुरुङ्ग मार्ग सडक विभागको इतिहासमै बनेको पहिलो सुरुङ्ग मार्ग हो ।

नेपालजस्ता भूपरिवेष्टित मुलुकहरूका लागि सुरुङ्ग मार्ग निर्माण सतही सडक निर्माणको तुलनामा महँगो भए पनि सञ्चालन खर्च तथा जोखिमका दृष्टिकोणले उपयोगी भएको विज्ञहरूको राय छ । नागदुङ्गा र धादिङको नौबिसे सडक सुरुङ्ग मार्ग निर्माण सम्पन्न भइसकेपछि राजधानी प्रवेश गर्ने तथा बहिर्गमन हुने सवारी साधनको चाप एवं समयमा समेत निकै सुधार आउने विश्वास गरिएको छ । यससँगै प्रत्यक्ष एवं परोक्ष रूपमा सवारी साधनसँग आबद्ध इन्धन, सवारी ममतलगायत विविध पक्षको लेखाजोखामा अनुकूल प्रभाव पर्ने निश्चित छ । अबको केही समयभित्रै नै नेपालको पहिलो नागदुङ्गा र धादिङको नौबिसे सडक सुरुङ्ग मार्ग सञ्चालनमा आउने लगभग निश्चित भइसकेको परिप्रेक्ष्यमा यसै योजनाको निर्माणमा उत्साही भएकै सङ्केत स्वरूप नेपालमा अन्य थप पाँच स्थानमा समेत सडक सुरुङ्ग मार्ग निर्माणका लागि सरकारले प्रक्रिया थालेको समाचार पनि सार्वजनिक भएको छ ।

जापानी प्रविधि अन्तर्गत निर्माण सम्पन्न हुँदै गरेको नागदुङ्गा र धादिङको नौबिसे सडक सुरुङ्ग मार्गको महत्वपूर्ण पक्षका रूपमा जापानी सुरुङ्ग मार्ग प्रविधिको ज्ञान, सीप हस्तान्तरणलाई पनि लिन सकिन्छ । फलतः यसै सडक सुरुङ्ग मार्ग अनुभवको आधारमा नेपालमा थप सडक सुरुङ्ग मार्ग निर्माण अपेक्षित रूपमा सहज रहेको विश्वास सहित मुलुकका अन्य

स्थानमा सुरुङ्ग मार्ग निर्माणका लागि उत्साह एवं प्रेरणा प्राप्त भएको तथ्य वास्तविक हो ।

तात्कालीन योजना अनुरूप मुलुकका चार गण्डकी, कर्णाली, लुम्बिनी, तथा बागमती प्रदेशमा थप योजना अगाडि बढेका छन् । बागलुङ-विहुँ-नरेठाँटी, फुस्रेखोला-छोरेपाटन (पोखरी) स्याङ्जा - गुडीखोला, जाजरकोट-जुम्ला, जोरटे (पाल्पा) तथा भक्तपुरको ताथली-सिन्धुपाल्चोकको रविओपी सडकमा सुरुङ्ग मार्ग निर्माणको सम्भावना अध्ययनका लागि परामर्शदाता छनोटका लागि राष्ट्रिय कम्पनीहरूसँग आशयपत्र मागिनुले सरकार यी सडक सुरुङ्ग मार्ग निर्माणमा गम्भीरता साथ लागेको प्रतीत हुन्छ । यी पाँच अध्ययनका लागि मात्र साढे दुई करोड रुपैयाँ लागत लाग्ने छ । तीन महिनाभित्र कम्पनी छनोट तथा यसपछि चार महिनाभित्र सम्भाव्यता अध्ययन गरेर सडक विभागमा प्रतिवेदन बुझाउने समयसीमा निर्धारण गरिएबाट यसमा कुनै ढिलाइ नहुने अपेक्षा गर्न सकिने आधार तय भएका छन् ।

पचास प्रतिशतभन्दा बढी जनसङ्ख्या पहाड तथा हिमाली क्षेत्रमा बसोवास गर्ने नेपालमा सडक यातायातका लागि सडक सुरुङ्ग मार्ग निकै उपयुक्त विकल्प रहेको विज्ञहरूको भनाइ छ । विज्ञहरूको भनाइलाई आधार मान्दा सुरुङ्ग मार्ग निर्माणको बलियो, भरपर्दो एवं किफायती प्रविधि भित्राएर यसलाई मुलकभरि नै विस्तार गर्न श्रेयष्कर देखिन्छ । यससँगै अब निर्माण गरिने योजनामा राखिएका पाँच सडक सुरुङ्ग मार्गको निर्माण समयमा सम्पन्न गर्न सके नेपाली सडक यातायात व्यवस्थामा नै सकारात्मक सन्देश प्रवाह हुनेमा विश्वस्त हुन सकिन्छ । हुन पनि सडक भनेको विकास पूर्वाधारको मूलभूत आधार हो । सुरुङ्ग मार्गले समयको बचत गर्छ भने सडक दुर्घटनालाई पनि न्यूनीकरण गर्नेछ । सडकको चापलाई कम गर्नुका साथै पर्यावरणीय रूपमा पनि डाँडापाखामा धेरै भत्काउनु पर्दैन । समय र इन्धनको बचत आर्थिक विकासका मूल आधार हो तर के पनि बिसर्नु हुँदैन भने नेपाली धरातल कलिला पहाडमा आधारित छन् । नेपाल भूकम्पको दृष्टिकोणबाट पनि उच्च जोखिमै पर्छ । सुरुङ्ग मार्गका अध्ययन, डिजाइन र कार्यान्वयन गर्दा यी पक्षलाई समेत ध्यान दिनु वाञ्छनीय छ ।



सडक दुर्घटना र मानसिक स्वास्थ्य

विभिन्न अध्ययनले देखाएअनुसार सवारी दुर्घटना हुनुमा चालकको मानसिक स्वास्थ्य अवस्थाको पनि महत्वपूर्ण भूमिका रहेको हुन्छ। केही मानसिक विकारहरू सडक दुर्घटनाको घटनालाई प्रभावित गर्छन्। निद्राको कमीले सवारी दुर्घटनाको कारण बन्छ। निद्राको कमीले सज्ञानात्मक कमजोरी र स्मृति हास निम्त्याउँछ। निद्रा अभाव र आरामबिना घण्टौं ड्राइभिङ गर्दा सवारी दुर्घटनाको जोखिम बढ्दछ।

चाडपर्वका समयमा सार्वजनिक सवारीसाधनहरू र निजी साधनको समेत प्रयोग गरेर गन्तव्यमा पुग्ने गरिन्छ। यो समयमा सडक दुर्घटना धेरै बढ्नुले मानवीय क्षति हुनुका साथै ठूलो सार्वजनिक समस्याका रूपमा देखापरेको छ। प्रहरीको तथ्याङ्कअनुसार दशैं अवधिमा असोज २१ गतेदेखि ३१ गतेसम्म मात्र देशभर भएको दुर्घटनामा ६७ जनाको मृत्यु भएको छ।

सुदूरपश्चिम प्रदेश ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका अनुसार असोज २१ देखि २९ गतेसम्म सवारी दुर्घटनामा सुदूरपश्चिम प्रदेशमा नौ जनाको मृत्यु भएको छ। दशैंको समयमा भएको दुर्घटनामा १७ जना गम्भीर घाइते भए भने छ जना सामान्य घाइते भएका छन्। २६ असोजको दिउँसो नेपालगञ्जबाट मुगु आउँदै गरेको बस छायानाथ रारा नगरपालिका-७, पिनागाउँको तपने खोलामा दुर्घटना भएको थियो। दुर्घटनामा ३२ जनाको मृत्यु भएको छ भने १२ जना घाइते छन्।

असोज ३० गते देशका विभिन्न भागमा भएका दुर्घटनामा परी कम्तीमा नौ जनाको मृत्यु भएको प्रहरीले जानकारी दिएको छ। असोज ३१ गते मात्र देशका छुट्टाछुट्टै स्थानमा भएका सवारी दुर्घटनामा परी ११ जनाको मृत्यु भएको छ।

विश्व स्वास्थ्य सङ्गठनका अनुसार सवारी दुर्घटनामा वार्षिक १३ लाखभन्दा बढीले ज्यान गुमाउने गरेका छन् भने दुईदेखि पाँच करोड मानिस घाइते हुने गरेका छन्। भारतमा हरेक वर्ष एक लाख ५० हजारभन्दा बढी मानिसले सडक दुर्घटनाबाट ज्यान गुमाउने गरेको पाइन्छ भने नेपालमा हरेक वर्ष दुई हजार तीन सयभन्दा बढी मानिसले सडक दुर्घटनाबाट ज्यान गुमाउने गरेको तथ्याङ्क छ।

ट्राफिक व्यवस्थापन महाशाखाका अनुसार नेपालमा वार्षिक दुर्घटनामा ज्यान गुमाउनेको सङ्ख्या पछिल्लो समयमा बढ्दो क्रममा छ। आर्थिक वर्ष २०६८/६९ मा १८३७, आर्थिक वर्ष २०६९/७० मा १८१६, आर्थिक वर्ष २०७०/७१ मा १७८७, आर्थिक वर्ष २०७१/७२ मा २००४, आर्थिक वर्ष २०७२/७३ मा २००६, आर्थिक वर्ष २०७३/७४ मा २३८४, आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा २०८७ र आर्थिक वर्ष २०७५/७६ मा २७७९ रहेको छ। नेपाल प्रहरीको तथ्याङ्कअनुसार हालसम्म ३० वर्षमा आर्थिक वर्ष २०७६/७७ मा सवैभन्दा धेरै १० हजार ३० वटा दुर्घटना भएको थियो भने त्यसपछि आर्थिक वर्ष २०७७/७८ मा नौ हजार ५४५ वटा दुर्घटना भएको थियो।

सवारी दुर्घटनाका कारण

सवारी दुर्घटना हुनुमा चालक, बाटो, यान्त्रिक गरी तीन कारणलाई मुख्य मानिन्छ। सवारी दुर्घटनाको मुख्य कारणमध्येको एक यान्त्रिक कारण हो। विश्वका विभिन्न देशमा भएको अध्ययनअनुसार १२ प्रतिशत यान्त्रिक कारणले दुर्घटना हुने गरेको तथ्याङ्क छ। चालकको मानसिक स्वास्थ्यको अवस्थाको पनि महत्वपूर्ण भूमिका रहेको हुन्छ। दुर्घटनाको लगभग ९५ प्रतिशत जोखिमपूर्ण ड्राइभिङ व्यवहारका कारण भएको छ। जोखिमपूर्ण ड्राइभिङ व्यवहार निम्नानुसार छ: नैपदल यात्रीलाई रोक्न असफल, धम्की वा अपमानजनक शब्दहरू र इसाराहरू, अन्य सवारीसाधनको पिछा गर्नु, कसैलाई बाटो दिन बाध्य पार्नु, अनुचित बाटो र लेन परिवर्तन गर्नु, सिग्नलबिना लेन परिवर्तन गर्नु, ओभरटेक गर्नु,

अन्य सवारीसाधनलाई रोक्नु, लेन परिवर्तन गर्नु, अरूलाई जानबाट रोक्नुजस्ता देखिएका छन्।

नेपालमा सवारी दुर्घटना हुनुमा कुनै एक कारण मात्र जिम्मेवार देखिँदैन। सवारी दुर्घटनाका कारण हरेक वर्ष ७४ प्रतिशतको ज्यान चालककै लापरवाहीका कारण गएको छ। त्यसैगरी ओभरस्पीड, मादक पदार्थ सेवन (मापसे), ओभरटेक, मेसिनमा खराबीलगायतका कारण दुर्घटना हुँदै आएका छन्। सडक अनुशासनको अवहेलना, दक्ष र अनुभवी चालकको कमी, मापदण्डविपरीत बनेका सडक संरचना, सवारीसाधन प्रयोगकर्तामा सवारी नियमको ज्ञानको अभाव, सवारीसाधनको कमजोर अवस्था, सडक प्रयोगकर्ताको लापरवाही सडक दुर्घटना निम्त्याउने प्रमुख कारण बनेका छन्। समयमा गन्तव्यमा समयमै पुग्न हतारो हुने र यातायात सञ्चालकले पनि जथाभावी यान्त्रु चढाउने, सवारीको क्षमताभन्दा बढी यान्त्रु राख्ने, हतारोका कारण सवारीको प्राविधिक अवस्था नजाँच्नेजस्ता कारणले दुर्घटना भएको पाइएको छ। साना सवारी चालकले लापरवाही ढङ्गले सवारी चलाउने, मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी हाँक्ने, सडक साँघुरा र खाल्डाखुल्डी आदि पनि दुर्घटनाका कारण बनिरहेका छन्।

मानसिक समस्या

विभिन्न अध्ययनले देखाएअनुसार सवारी दुर्घटना हुनुमा चालकको मानसिक स्वास्थ्य अवस्थाको पनि महत्वपूर्ण भूमिका रहेको हुन्छ। केही मानसिक विकारहरू सडक दुर्घटनाको घटनालाई प्रभावित गर्छन्। चालकमा केही मानसिक स्वास्थ्यको समस्याहरू जस्तै, निन्द्रासम्बन्धी समस्या, अल्कोहलसम्बन्धी समस्या, डिमैन्सिया, अल्जाइमर, स्किजोफ्रेनिया, चिन्ता, डिप्रेसन र पोस्ट-ट्रमेटिक तनाव विकार भएमा दुर्घटनाका कारण बन्ने सम्भावना हुन्छ। तनाव, डर, चिन्ता र भावनात्मक अवस्थाले चालकको ड्राइभिङ क्षमतालाई प्रभावित गर्न सक्छ।

निद्राको कमीले सवारी दुर्घटनाको कारण बन्छ। निद्राको कमीले सज्ञानात्मक कमजोरी र स्मृति हास निम्त्याउँछ। निद्रा अभाव र आरामबिना घण्टौं ड्राइभिङ गर्दा सवारी दुर्घटनाको जोखिम बढ्दछ। अवरोधात्मक निद्रा (एपनिया) एक गम्भीर चिकित्सा अवस्था मानिन्छ। रातमा पुनस्थापनात्मक निद्राको कमीका कारण, अवरोधक स्लिप एपनियसँग मानिसलाई अक्सर दिनको समयमा सुत्ने, थकान र चिडचिडाहट बढी हुन्छ।

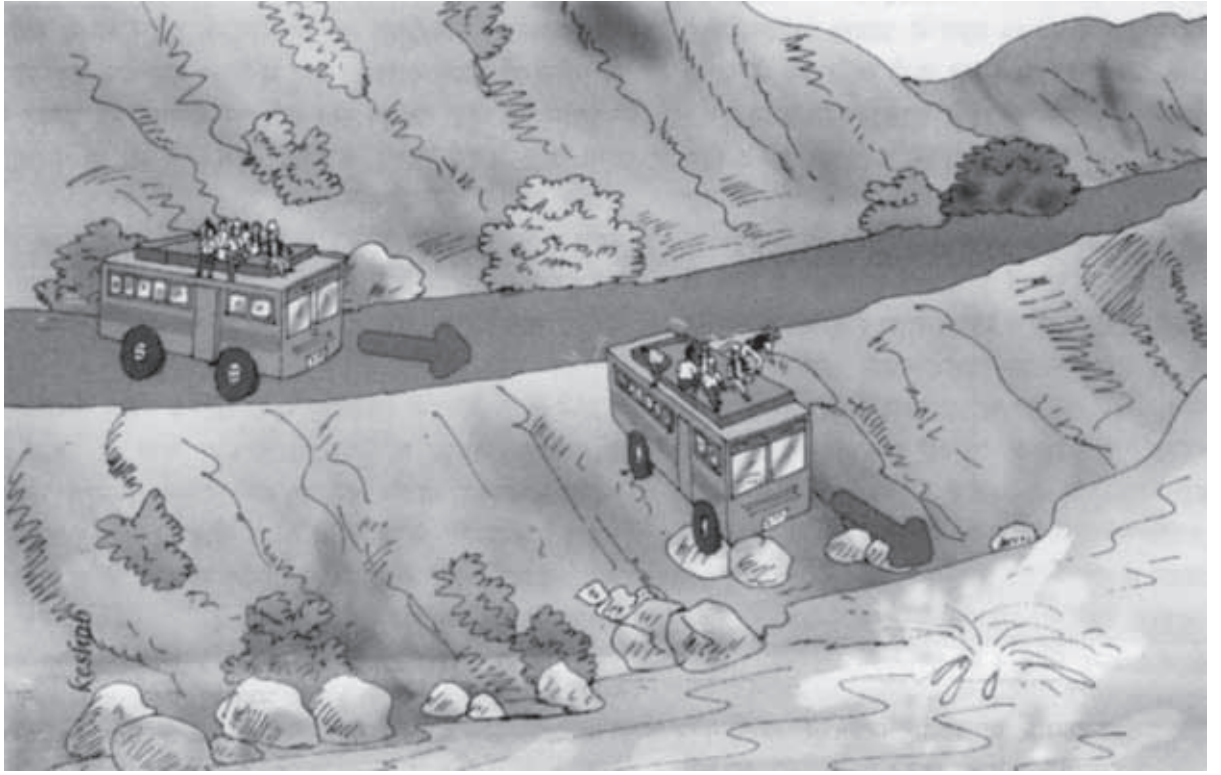
अटेन्सन डिफिसिट हाइपरएक्टिभ डिसअर्डर (एडीएचडी)को समस्या ट्राफिक दुर्घटनाका लागि एक जोखिम कारकका रूपमा परिचित छ। विगतमा गरेका अनुसन्धानले ड्राइभिङ र अटेन्सन डिफिसिट हाइपरएक्टिभ डिसअर्डर (एडीएचडी)सँग व्यक्तिबीच सकारात्मक सम्बन्ध देखाइएको छ। 'अटेन्सन डिफिसिट हाइपरएक्टिभ डिसअर्डर (एडीएचडी) दिमागसँग सम्बन्धित विकार हो, जुन बच्चा र वयष्क दुवैमा हुन्छ। यो रोग भएमा व्यक्तिको व्यवहार परिवर्तन, स्मरण शक्ति कमजोर एवं कुनै कुरामा एकाग्र हुन नसक्ने हुन्छ। 'अटेन्सन डिफिसिट हाइपरएक्टिभ डिसअर्डर' (एडीएचडी)को समस्या



- डा. नरेन्द्रसिंह ठाकुर



सवारी दुर्घटना दिन प्रतिदिन वृद्धि हुँदै गए पनि यसलाई न्यूनीकरण गर्ने प्रयास निकै कमजोर देखिएको छ । हामीसँग भएका नीति, नियम र कार्ययोजनाहरू कार्यान्वयन हुन सकेका छैनन् र सवारी सुरक्षासम्बन्धी दीर्घकालीन रणनीतिको खाँचो रहेको छ । सवारी दुर्घटना शून्यमा ल्याउन नसकिए पनि विभिन्न उपायमार्फत धेरै हदसम्म कम गर्न सकिन्छ । भारत, श्रीलङ्का, घाना, जर्मनी, बङ्गलादेश, इथोपिया, फिजी, डेनमार्कलगायतका देशहरूले सडक सुरक्षा परिषद् गठन गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणमा प्रभावकारी भूमिका निभाइरहेको हुँदा नेपालमा पनि यस्तो परिषद्को गठन गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणको अभ्यास थालनी गर्न सकिन्छ ।



भएमा २.४ प्रतिशत व्यक्तिमा अरू मानसिक समस्याजस्तै वडरलाइन पर्सनालिटी डिसअर्डर, एन्टिसोसल पर्सनालिटी डिसअर्डर, वाइपोलार डिसअर्डर, निन्द्रा मनोरोग, लागूऔषधिको दुरुपयोग, जीएडी र मेजर डिप्रेसन पनि देखिने गर्छ ।

व्यक्त्तमा एडीएचडीका लक्षणहरूमा क्रियाकलाप व्यवस्थित गर्न कठिनाई हुने, सजिलैसित कुनै पनि कुराबाट ध्यान हटिहाल्ने, योजनाबद्ध नहुने, सम्पूर्ण ध्यान केन्द्रित गर्न कठिन हुने, विसर्ने, कुरामा टालमटोल गर्ने, सज्ञानात्मक समस्या, छिट्टै कुनै पनि कुराले बेचैन भइहाल्ने, ड्रग वा नशाको लत हुने, पारिवारिक र अरूसँगको सम्बन्धमा समस्या देखिने हुन्छ ।

सुरक्षासम्बन्धी व्यवस्थामा उदासीनता

नेपालमा सडक सुरक्षाका साथै सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणको विषयलाई सम्बोधन गर्ने उद्देश्यले विभिन्न समयमा विभिन्न ऐन, नियम, निर्देशिका तथा कार्ययोजना पनि जारी भएका छन्, जसमा सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन-२०४९, दुर्घटनाको पहिचान र उपचार-२०५४, सडक उपभोक्ता निर्देशिका-२०५६, राष्ट्रिय यातायात नीति-२०५८, सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन निर्देशिका-२०६०, रणनीतिक सडक सञ्जाल गुरुयोजना-२०६२, सार्वजनिक यातायात आचारसंहिता- २०६८, सवारी प्रशिक्षण विद्यालय पाठ्यक्रम-२०६९, नेपाल सडक मापदण्ड-२०७०, बस बडिबिल्डिड मापदण्ड-२०७४, स्कुल बस निर्देशिका-२०७४ रहेका छन् । यद्यपि कार्यान्वयनको पक्ष भने अत्यन्त फितलो रहेको छ ।

सवारी दुर्घटना दिन प्रतिदिन वृद्धि हुँदै गए पनि यसलाई न्यूनीकरण गर्ने प्रयास निकै कमजोर देखिएको छ । हामीसँग भएका नीति, नियम र कार्ययोजनाहरू कार्यान्वयन हुन सकेका छैनन् र सवारी सुरक्षासम्बन्धी दीर्घकालीन रणनीतिको खाँचो रहेको छ । अबको १५-२० वर्षमा नेपालमा कति सवारीसाधन भित्रिनेछन् र तिनीहरूका लागि कस्तो सडक पूर्वाधारको निर्माण गर्ने, सवारी व्यवस्थापन कुन निकायमार्फत कसरी गर्ने, यसका लागि जनशक्ति र पूर्वाधार कस्तो हुनुपर्ने, सडक प्रयोगकर्तालाई सडक सुरक्षासम्बन्धी

कसरी चेतना प्रदान गर्नेलगायतका सवालमा हामीसँग स्पष्ट कार्यदिशा नभएको र केही कार्ययोजना भइहाले पनि कार्यान्वयनको पक्ष अत्यन्त फितलो रहेको छ ।

दुर्घटना न्यूनीकरणमा मनोविद्

सार्वजनिक यातायातजस्तो आमनागरिकसँग अन्योन्याश्रित सम्बन्ध जोडिएको तथ्य मनन गर्दै सरकारले आफ्नो प्रभावकारी उपस्थिति दर्शाउन सक्नुपर्छ । राज्यले व्यवसायीको हितलाई समेत ध्यानमा राख्दै उनीहरूसँगको छलफल वा परामर्शबाट सवारी साधनको अनुगमनमा कडाइ, रुट परमिट नलिएका साधनको तत्काल खारेजी, नियम उल्लङ्घन गर्नेलाई जरिवाना, क्षमताभन्दा बढी यात्रु बोक्नमा सख्त प्रतिबन्धजस्ता प्रक्रिया अपनाउन आवश्यक छ ।

सवारी दुर्घटना शून्यमा ल्याउन नसकिए पनि विभिन्न उपायमार्फत धेरै हदसम्म कम गर्न सकिन्छ । भारत, श्रीलङ्का, घाना, जर्मनी, बङ्गलादेश, इथोपिया, फिजी, डेनमार्कलगायतका देशहरूले सडक सुरक्षा परिषद् गठन गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणमा प्रभावकारी भूमिका निभाइरहेको हुँदा नेपालमा पनि यस्तो परिषद्को गठन गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणको अभ्यास थालनी गर्न सकिन्छ । ड्राइभरको तन्दुरुस्तीका बारेमा न्युरोसाइकलोजिकल परीक्षणको माध्यमबाट मानसिक स्वास्थ्यको जोखिम, सडक मूल्याङ्कन र ड्राइभिड सिम्युलेटर परीक्षण एक निष्कर्षमा पुग्नका लागि प्रयोग गरिनुपर्छ ।

मानसिक स्वास्थ्यसम्बन्धी समस्याको कारणले अधिकांश दुर्घटना हुने विभिन्न अध्ययनले देखाएको हुँदा मनोविद्हरूको विशेषज्ञ सेवाका लागि परिषद्मा स्थान दिनुपर्छ । लाइसेन्स प्रदान गर्दा मानसिक, सज्ञानात्मक, मनोगात्यात्मक सीपको परीक्षण गर्ने, मनोवैज्ञानिक परीक्षणको माध्यमबाट मानसिक स्वास्थ्य परीक्षण गर्ने, तनाव व्यवस्थापन, स्व-हेरचाहका तरिका, पर्याप्त निद्रा र कार्यस्थलको सकारात्मक सुस्वास्थ्यको स्थापना गरी क्षतिलाई कम गर्न सकिनेतर्फ सम्बन्धित पक्षको ध्यान जानु जरुरी छ ।

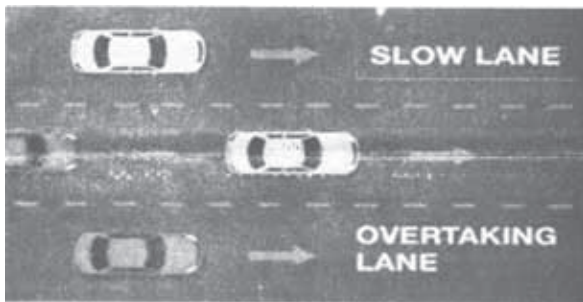
साभार: गोरखापत्र दैनिक



काठमाडौं-भक्तपुर खण्डमा जामको समस्या

अरनिको राजमार्गमा बनेपा-सिन्धुली-बर्दियास चल्ने सवारीसाधनहरूले गर्दा कोटेश्वरमा थप जटिलता आएको देखिन्छ। यो लेख विशेषतः अरनिको राजमार्ग भएर काठमाडौं भित्रिने तथा बाहिर जाने सवारीसाधनहरूको जामको समस्या र त्यसको समाधानका सम्भावित उपायका बारेमा गर्नुपर्ने छलफललाई सतहमा ल्याउने प्रयास हो।

भक्तपुरबाट काठमाडौं जाँदा र आउँदा जामको मुख्य समस्या भनेको समग्रमा परस्पर काटिने ठाउँ। इन्टरसेक्सन नै हो भन्ने देखिन्छ। त्यसमाथि मौजुदा सडकहरूमा ट्राफिक व्यवस्थापन गर्न राखिएका ट्राफिक बत्तीहरू, ट्राफिक संकेतहरू, सडकको मार्किङ जस्ता प्रणालीहरू दुरुस्त अवस्थामा नहुनु अर्को कारण देखिन्छ। गढाघर, कौशलटार, लोकन्थली, जडीबुटी, कोटेश्वर र बानेश्वरका चौवाटाहरूमा जाम हुनु इन्टरसेक्सनकै समस्या हो, सवारी-चालकहरूमा अनुशासनको कमी अर्को कारण देखिन्छ। अरनिको राजमार्गमा ट्रक, टिपर तथा बसजस्ता अधिक भारबहन गरी विस्तारै गुड्ने सवारीसाधनहरूका लागि छुट्टै विस्तारै जाने लेनको व्यवस्था गर्न सके सवारीको चाप व्यवस्थापन गर्न सजिलो हुनेछ र दुर्घटनामा पनि कमी आउनेछ। यसरी नै हलुका तथा मध्यम भारबहन गर्ने खालका सवारीहरू बीचको लेनबाट उछिनेर जाने छुट्टै ओभरटेकिङ लेन भएको खण्डमा बीचको लेनका सवारीसाधन पनि अनुशासित भएर चल्न बाध्य हुन्थे। ओभरटेकिङ लेनमा सडक ट्राफिकको नियम अनुसार पूर्णरूपमा यो लेन खुला राखिन्छ। त्यसले गर्दा एम्बुलेन्स तथा दमकल जस्ता अत्यावश्यक सेवाका सवारीसाधनलाई निर्वाध रूपमा गन्तव्यमा पुग्न सजिलो हुनेछ। यस्ता कुराहरू यस मौजुदा राजमार्गमा भएको भए अहिलेको जस्तो जामको समस्या भेल्नुपर्ने थिएन।



विस्तारै जाने लेन, बीचको लेन र सडकको प्रयोग गर्ने नमुना।

गढाघर, कौशलटार, लोकन्थली, कोटेश्वर र बानेश्वरको चौवाटाहरूमा हालै कलंकीमा बनेको अण्डरपास सडकजस्तै बनाउन सकिन्छ। ती चौवाटाहरूको सडकको भौगोलिक स्वरूप हेर्दा प्राविधिक रूपमा बनाउन सकिने देखिन्छ। ती चौवाटाहरूमा अण्डरपास बनाउन सकेको खण्डमा काठमाडौंबाट सिधा भक्तपुर र भक्तपुरबाट सिधा काठमाडौं जाने सवारीसाधन निर्वाध रूपमा सिधै गन्तव्यमा जान सक्छन् र अहिलेका इन्टरसेक्सनहरूमा हुने जाममा धेरै हदसम्म कमी आउन सक्छ। यसले गर्दा चक्रपथबाट आउने र जाने दुवैतर्फका सवारीको चापलाई सहजता हुन्छ।

अण्डरपासमा फ्लाइओभरको अनुपातमा निर्माण लागत कम हुन्छ र निर्माण गर्न सहज हुन्छ। तर त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलसँगै भएकाले जडिबुटीजस्तो संवेदनसिल क्षेत्रमा

फ्लाइओभर राख्न विशेषरूपमा अध्ययन-अनुसन्धान गरेर मात्र प्रस्ताव गर्नुपर्ने हुन्छ। हुन त फ्लाइओभरबाट जाममा हुने कमी शतप्रतिशत भएको अध्ययनले देखाएको पाइँदैन, तैपनि केही मात्रामा सहज भने हुन्छ। यो प्रविधि खर्चिलो र समय पनि बढी लिन सक्छ। पत्रपत्रिकामा चर्चामा आएअनुसार सुरुडमार्गलाई पनि विकल्पको लिनै गरेका छन्। तर हाम्रो जस्तो देशका लागि यस्ता ठाउँमा सुरुडमार्ग, समय, लागत र सुरक्षाको दृष्टिकोणबाट उपयुक्त नहोला।



- सरोज श्रेष्ठ (बैद्य)



अण्डरपास सडकको नमुना

काठमाडौं उपत्यकामा सवारीसाधन संख्या अत्यधिक भएकै देखिन्छ। सानासाना सवारीसाधन बढ्नुमा भरपर्दो सेवामूलक सार्वजनिक यातायातको व्यवस्था राम्रो नहुनु र कोरोनापछिको स्वास्थ्यसुरक्षा मापदण्ड आदिलाई प्रमुख कारकका रूपमा लिन सकिन्छ। काठमाडौं उपत्यकामा सवारीसाधनको संख्यालाई नियन्त्रण गर्नु अति आवश्यक देखिन्छ। यसरी नै सवारीसाधनहरूको संख्या दिनानुदिन बढ्दै जाने हो भने भविष्यमा यो ठूलो समस्या हुनेछ। यस्तो अवस्थामा कतिपय मुलुकहरूमा सवारीसाधनको आयातमा केही वर्षका लागि बन्द गरेको पाइन्छ। थाइल्याण्डको बैंकक शहरमा सवारीको चाप घटाउन यस्तै गरेको पाइन्छ।

सम्बन्धित निकायले सार्वजनिक यातायातका ठूला साधनलाई क्रमिक रूपमा बढावा गर्दै लगनपर्दछ। बहत्तर रूपमा उपत्यकाका शहरहरूलाई दीर्घकालीन योजना बनाई सुरक्षित साइकल लेन बनाई साइकलयात्रीको संख्या बढाउँदा जाम घटाउन र ध्वनि तथा धुवाँको प्रदूषणबाट धेरै राहत मिल्ने अपेक्षा गर्न सकिन्छ। काठमाडौं उपत्यकामा मानिसको जनघनत्वको चाप घटाउन राजधानी अन्यत्र सार्ने एउटा विकल्प पनि हुन सक्छ। यदि विकल्पमा सरकार लाग्ने हो भने अर्को स्थान यही काठमाडौंकै जस्तो बस्ती बस्न सक्छ।

निचोडमा काठमाडौं उपत्यकाको जामको समस्या हटाउन ट्राफिक प्रणालीसम्बन्धी सम्बन्धित विज्ञहरूको टोलीबाट विस्तृत प्राविधिक अध्ययन गराएर समाधानका ठोस उपायहरू निकाल्नु उपयुक्त हुनेछ।

(लेखक काठमाडौं विश्वविद्यालय, धुलिखेलमा कार्यरत वास्तुविद् हुनुहुन्छ।)

साभार: गोरखापत्र दैनिक

भक्तपुरबाट काठमाडौं जाँदा र आउँदा जामको मुख्य समस्या भनेको समग्रमा परस्पर काटिने ठाउँ।

इन्टरसेक्सन नै हो भन्ने देखिन्छ।

त्यसमाथि मौजुदा सडकहरूमा ट्राफिक व्यवस्थापन गर्न

राखिएका ट्राफिक बत्तीहरू, ट्राफिक संकेतहरू, सडकको

मार्किङ जस्ता प्रणालीहरू

दुरुस्त अवस्थामा नहुनु अर्को

कारण देखिन्छ। सम्बन्धित निकायले

सार्वजनिक यातायातका ठूला साधनलाई

क्रमिक रूपमा बढावा गर्दै लगनपर्दछ। बहत्तर

रूपमा उपत्यकाका शहरहरूलाई

दीर्घकालीन योजना बनाई सुरक्षित साइकल

लेन बनाई साइकलयात्रीको संख्या

बढाउँदा जाम घटाउन र ध्वनि तथा धुवाँको

प्रदूषणबाट धेरै राहत मिल्ने अपेक्षा गर्न

सकिन्छ।



ट्राफिक जाम घटाउने उपाय

(आर्थिक अभियान दैनिकको सम्पादकियबाट)

काठमाडौं उपत्यकामात्र होइन, बिस्तारै पोखरा, विराटनगर आदि ठूला समयमा पनि यही समस्या देखिने निश्चित छ । २ दशकयता उदाउँदो मध्यम वर्गका कारण गाडीको प्रयोग बढ्दै छ । त्यसमा पनि नेपालको सार्वजनिक यातायातको बेथितिका कारण मानिसहरूलाई गाडी किन्नुपर्ने बाध्यता समेत छ । गाडी किन्न नसक्नेहरूले मोटरसाइकल किन्ने गरेका छन् । यी मोटरसाइकलको संख्या ज्यादै भएकाले ट्राफिक समस्या भन्ने थपिएको छ । खासगरी ट्राफिक नियम मिच्नेमा दुईपांगे सवारी भएको बताइन्छ ।

काठमाडौं उपत्यकामा ट्राफिक जाम भयावह बन्दै गइरहेको अवस्थामा सरकारले चक्रपथको ग्वाकोमा फ्लाइओभर बनाउन कम्पनी छानेको छ र चाँडै नै सम्पन्नता गर्ने तयारी गरेको छ । तर, फ्लाइओभरले मात्रै उपत्यकाको ट्राफिक समस्यालाई समाधान गर्न कठिन देखिन्छ ।

काठमाडौंमा बस्ती फैलने क्रम अझै जारी छ । करिब करिब उपत्यकाका प्रायः सबै क्षेत्र घरले भरिइसकेका छन् यसमा शकं छैन । उपत्यकाको सबैभन्दा फराकिलो सडक चीनले निर्माण गरिदिएको चक्रपथ मात्र हो भन्दा हुन्छ । यही चक्रपथलाई आधार मानेर काठमाडौंमा बस्ती विस्तार भइरहेको हो । त्यही कारण यो चक्रपथबाट भित्र छिर्ने सबै चोकमा ट्राफिक जाम अत्यधिक हुने गरेको छ । चाबहिल, कोटेश्वर, ग्वाको, सातदोबाटो, एकान्तकुना, कलंकी, सीतापाइला, बालाजु, महाराजगञ्ज सबैभन्दा बढी जाम हुने क्षेत्रमा पर्छन् । त्यस्तै भित्री शहरमा पनि त्रिपुरेश्वर, थापाथली, सिंहदरवार, बानेश्वर आदि क्षेत्र यस्तै ट्राफिक जाम हुने क्षेत्र हुन् । यो जामका कारण मुलुकले आर्थिक क्षति बेहोर्नुपरिरहेको छ भने थुप्रो मानिस सडकमा थुनिनुपर्दा उनीहरूको उत्पादकत्व पनि खेर जाने गरेको छ । ट्राफिक जामका आर्थिक लागत आफ्नो ठाउँमा छुट्टै, यसले वातावरणमा पुऱ्याएको थप क्षतिको हिसाबकिताव पनि डरलाग्दो देखिन्छ । तर, यस्तो डरलाग्दो ट्राफिक जाम हुने गरेको भए पनि त्यसलाई कसरी विकल्प दिन सकिन्छ भन्नेमा सरकारले गम्भीर भएर अध्ययन गरेको पाइँदैन । चक्रपथको तीनकुने-कलंकी खण्डको विस्तार भएपछि भने यस क्षेत्रमा फ्लाइओभर राख्न सरकारले केही प्रक्रिया शुरू गरेको छ । त्यसमध्ये ग्वाको पहिलो प्राथमिकतामा परेको छ, जसका लागि सरकारले स्रोतको सुनिश्चितता पनि गरिसकेको छ ।

नेपालसँग फ्लाइओभरको आफ्नो अनुभव छैन । ग्वाकोमा यो बनेपछि क्रमशः यसलाई विस्तार गर्न सकिन्छ । फ्लाइओभरका लागि आवश्यक पर्ने जग्गासमेत उपलब्ध नहुने चोकहरू छन् । ती चोकमा कसरी ट्राफिक सहज बनाउने भन्नेमा पनि थप अध्ययन जरुरी छ ।

दीर्घकालीन समाधान भनेको सार्वजनिक यातायात सुधार गर्नु नै हो । फ्लाइओभरपछि ठूला बसहरू सञ्चालन गर्न सकिने अवस्था आउन सक्छ । त्यस्तै मोनोरेल लगायतका विकल्पमा पनि सरकारले अहिलेदेखि नै अध्ययन थालिहाल्नुपर्छ ।

काठमाडौं उपत्यकामात्र होइन, बिस्तारै पोखरा, विराटनगर आदि ठूला समयमा पनि यही समस्या देखिने निश्चित छ । २ दशकयता उदाउँदो मध्यम वर्गका कारण गाडीको प्रयोग बढ्दै छ । त्यसमा पनि नेपालको सार्वजनिक यातायातको बेथितिका कारण मानिसहरूलाई गाडी किन्नुपर्ने बाध्यता समेत छ । गाडी किन्न नसक्नेहरूले मोटरसाइकल किन्ने गरेका छन् । यी मोटरसाइकलको संख्या ज्यादै भएकाले ट्राफिक समस्या भन्ने थपिएको छ । खासगरी ट्राफिक नियम मिच्नेमा दुईपांगे सवारी भएको बताइन्छ । त्यसैले उपत्यकाका यातायात सुधार नसक्ने हो भने सडकमै धेरै समय जाने निश्चित जस्तै छ । अहिले नै ट्राफिक जामको अवधि थपेर घरबाट निस्कनुपर्ने अवस्था छ । त्यो समस्या भन्ने बढ्दै जाने देखिन्छ । त्यसैले यहाँको ट्राफिक जाम कम गर्न तत्कालीन र दीर्घकालीन नीति बनाएर काम गर्नुपर्ने देखिन्छ । अहिले निजी तथा सार्वजनिक सवारीका यात्रुहरूले भोग्नुपरेको सास्ती यसरी नै बढ्दै जाने हो भने काठमाडौंको वायुप्रदूषणको स्तर अत्यन्तै खराब हुने मात्र होइन, मानिसहरूमा मानसिक समस्यासमेत नआउला भन्न सकिँदैन । सरकारले ग्वाकोमा फ्लाइओभर बनाउन कम्पनी त छनोट गयो तर त्यो छनोट पनि विवादमा परेको छ । यस्तो विवादले निर्माणको काम पछि धकेलिन पनि सक्छ । अतः पारदर्शी ढंगले कम्पनी छनोट गरिनु आवश्यक छ ।

दीर्घकालीन समाधान भनेको सार्वजनिक यातायात सुधार गर्नु नै हो । फ्लाइओभर पछि ठूला बसहरू सञ्चालन गर्न सकिने अवस्था आउन सक्छ । त्यस्तै मोनोरेल लगायतका विकल्पमा पनि सरकारले अहिलेदेखि नै अध्ययन थालिहाल्नुपर्छ । यहाँ भइरहेको बसाइँसराइ रोक्न र यहाँका बस्तीहरू अन्यत्र स्थानान्तरण गर्न भन्ने सम्भव देखिँदैन । अतः यहाँको ट्राफिक व्यवस्थापनका लागि गम्भीर अध्ययन आवश्यक देखिन्छ ।



इन्धन कारोबार सम्झौता नवीकरण, पाइपलाइन विस्तार

प्रधानमन्त्री शेरबहादुर देउवाको भारत भ्रमणमा पेट्रोलियम पदार्थ कारोबारको सम्झौता नवीकरण र पेट्रोलियम पाइपलाइन विस्तार गरिने भएको छ। पेट्रोलियम पदार्थको कारोबारसम्बन्धी सम्झौता नवीकरण गरिने भएको हो।



प्रत्येक पाँच वर्षमा नेपाल आयल निगम र इन्डियन आयल कर्पोरेशन (आईओसी) बीच इन्धन कारोबार गर्ने सम्झौता हुने गर्छ। सोहीअनुसार सम्झौता नवीकरण गरिने छ। सन् २०१७ मार्चमा भएको सम्झौता सकिएपछि पुनः गर्न लागिएको थियो। दुई देशका प्रधानमन्त्रीले सम्झौता साटासाट गर्ने र निगमका कार्यकारी निर्देशक र आईओसीका कार्यकारी निर्देशकले सम्झौता स्वीकृत गर्नेछन्। निगमका कार्यकारी निर्देशक उमेशप्रसाद थानीले इन्धन कारोबार सम्झौता नवीकरण पुरानोलाई निरन्तरता, दिन लागेको जानकारी दिएका मूल्य बढाउनका लागि आईओसीका लागि प्रस्ताव आए पनि यथावत् नै राख्ने सहमति भएको उनले जानकारी दिएका थिए। यसअघिको सम्झौतामा अन्तर्राष्ट्रिय बजारबाट क्रुड आयल खरिद गरी रिफाइन गरेर बिक्री गर्न पाउने, तेस्रो मुलुकबाट खरिद गर्न पाउने, डिजेल पेट्रोलमा मार्केटिङ मार्जिन २ प्रतिशत र खाना पकाउने एलपी ग्यासमा ४ प्रतिशत सुविधालाई कायम नै राख्ने गरी छलफल भएको उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयले जानकारी दिएको छ।

यस्तै पेट्रोलियम पदार्थको सहज आपूर्ति अमलेखगन्ज-चितवन र सिलगुडी-भापा पेट्रोलियम पाइपलाई विस्तार, मोतिहारी-अमलेखगन्जको पाइपलाइन विस्तार गरिने विषयमा छलफल हुने उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयले जानकारी, दिएका थिए। सुरक्षा व्यवस्था विषयमा छलफल भएको उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयले जानकारी दिएको छ। यस्तै, दुई देशबीचको व्यापारलाई सहजीकरण गर्ने विषयमा पनि छलफल हुने भएको छ।

प्रधानमन्त्रीको टोलीमा अर्थमन्त्री जनार्दन शर्मासहित निजी क्षेत्रका प्रतिनिधि पनि सहभागी छन्। भ्रमण दलमा परराष्ट्रमन्त्री डा. नारायण खड्का, ऊर्जामन्त्री पम्फा भुसाल, कृषिमन्त्री महिन्द्रराय यादव, स्वास्थ्यमन्त्री विरोध खतिवडा, अर्थसचिव मधुकुमार मरासिनी र निजी क्षेत्रका प्रतिनिधि रहेका छन्।

नेपाल उद्योग वाणिज्य महासंघका अध्यक्ष शेखर गोल्छा, नेपाल उद्योग परिसंघका अध्यक्ष विष्णुकुमार अग्रवाल तथा नेपाल चेम्बर अफ कमर्सका अध्यक्ष राजेन्द्र मल्ललगायत निजी क्षेत्रका विभिन्न प्रतिनिधि र संघका पूर्व अध्यक्षहरू भ्रमण दलमा सहभागी छन्।

नेपालको निजी क्षेत्रले भारतक निजी क्षेत्रसँग शनिवार छलफल गर्ने कार्यतालिका रहेको छ।

इन्धनमा बेथिति कहिलेसम्म ?

सरकारले इन्धन आपूर्तिमा ठोस रणनीति र नीति लिन नसक्दा उपभोक्ता महँगो मूल्य तिर्न बाध्य छन् भने आपूर्तिसमेत अनियमित हुने गरेको छ। नेपाल आयल निगमले खनिज इन्धन आयात गरेर आपूर्तिको व्यवस्था मिलाइरहेको छ। तर, स्पष्ट नीतिकै अभावमा कैयौं प्रकारका करहरू थोपरेर सरकारले यसलाई राजस्वको प्रमुख स्रोत बनाइरहेको छ। इन्धनको मूल्य अचाक्ली बढेकामा सरकारको आलोचना भए पनि यसमा सुधार ल्याउन सरकार अनिच्छुक देखिएको छ। इन्धनको आपूर्तिमा यस्तो बेथिति कहिलेसम्म राख्ने हो ?

अहिले भन्सार शुल्क, सडक मर्मत सुधार, पूर्वाधार विकास कर, मूल्य अभिवृद्धि कर (भ्याट) वातावरण प्रदूषण कर, ढुवानी खर्च, बीमा खर्च, प्राविधिक नोक्सानी, निगमको प्रशासनिक खर्च, डिलरको कमिशनजस्ता लागत जोडेर पेट्रोलियम पदार्थको उपभोक्ता मूल्य निर्धारण गर्ने गरिएको छ। यही कारण खरीद मूल्यभन्दा भन्डै दोब्बर मूल्यमा खनिज इन्धन बिक्री भइरहेको छ। विश्वभरि नै इन्धनलाई रणनीतिक वस्तुका रूपमा हेरिन्छ। छिमेकी देश भारतमा सरकारले यसलाई राजस्वको स्रोतका रूपमा समेत लिएको पाइन्छ। नेपालले पनि यस्तै गरेको अनुभव हुन्छ। तर, यस तथ्यलाई सरकारले खुलेर बताएको भने पाइँदैन।

यति महँगो मूल्य लिएर पनि इन्धनको आपूर्ति नियमित हुन नसक्नु विडम्बना हो। सरकारले यसलाई आफ्नो नियन्त्रणमा राखेर बेला बेलामा रणनीतिक रूपमा उपयोग गरेको देखिन्छ। खनिज इन्धनले प्रदूषण गर्ने भएकाले त्यसलाई कम गर्न तरीकाले यसको आपूर्ति र मूल्य आदि नियन्त्रण गर्ने हो भने त्यो पनि सार्वजनिक गर्नुपर्ने हो। त्यस्तै, यसलाई राजस्वको प्रमुख स्रोतका रूपमा उपयोग गर्ने हो भने त्यो पनि स्पष्ट हुनुपर्छ। यसमा लगाएका करहरूको फेहरिस्त र दर हेर्दा राजस्वको स्रोत बनाउने सरकारी नीति देखिन्छ। सरकारले यसबारे स्पष्ट नीति नलिएर अन्योल सृजना गरेको देखिन्छ। उसको नीति नै जे पर्छ त्यही टर्छ भन्ने हो कि भन्ने देखिन्छ। मूल्य अचाक्ली बढेर होस् वा आपूर्ति अनियमित भएर, समस्यामा पर्ने आमउपभोक्ता नै हुन्।

समग्र ऊर्जाको व्यवस्थापन एउटा अंग मात्र हो : खनिज इन्धन। तर, सरकारले यसलाई बढी प्राथमिकता दिएको देखिन्छ। जनता जति मर्कामा परे पनि यसको उचित व्यवस्थापन गर्न सरकारले चासो दिएको पाइँदैन। किन सरकार आमउपभोक्ताप्रति यति उदासीन बनेको होला ?

सोभो तर्कबाट हेर्दा खनिज इन्धन ऊर्जाको स्रोत हो। तर, नेपालको सन्दर्भमा यो भन्दा महत्त्वपूर्ण जलस्रोत नै हुन्छ। सरकारमा बस्नेहरूले खनिज इन्धनलाई यसले विस्थापित गर्ने भाषण गर्दै हिँडे पनि त्यअनुरूप नीति बनाएर काम अघि बढाएको पाइँदैन। सरकारले विद्युत् खपत बढाउने भनेर भनिरहेको छ। तर, यसको वितरण बलियो बनाउन नसकेर वारम्बार बत्ती जाने गरेको छ। खाना पकाउने एलपी ग्यासमा सरकारले अनुदान दिइरहेको छ। तर, त्यही अनुदान बराबरको रकम विद्युत् महसुल घटाउन भने उदासीन

यसअघिको सम्झौतामा अन्तर्राष्ट्रिय बजारबाट क्रुड आयल खरिद गरी रिफाइन गरेर बिक्री गर्न पाउने, तेस्रो मुलुकबाट खरिद गर्न पाउने, डिजेल पेट्रोलमा मार्केटिङ मार्जिन २ प्रतिशत र खाना पकाउने एलपी ग्यासमा ४ प्रतिशत सुविधालाई कायम नै राख्ने गरी छलफल भएको उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयले जानकारी दिएको छ। यति महँगो मूल्य लिएर पनि इन्धनको आपूर्ति नियमित हुन नसक्नु विडम्बना हो। सरकारले यसलाई आफ्नो नियन्त्रणमा राखेर बेला बेलामा रणनीतिक रूपमा उपयोग गरेको देखिन्छ। खनिज इन्धनले प्रदूषण गर्ने भएकाले त्यसलाई कम गर्न तरीकाले यसको आपूर्ति र मूल्य आदि नियन्त्रण गर्ने हो भने त्यो पनि सार्वजनिक गर्नुपर्ने हो।



वर्धधार विकास गरी ६ शीर्षकमा कर उठाउने गरेको छ । प्रतिलिटर पेट्रोलमा निगमले ५७ रुपैयाँ ७३ पैसा भन्सारमै कर उठाएर राज्यलाई बुझाउने गरेको छ । त्यसको भार सिधै आम उपभोक्तामा परेको छ । निगमले वार्षिक करिब २ खर्ब ३२ अर्ब रुपैयाँ बराबरको पेट्रोलियम पदार्थको कारोबार गर्ने गरेको छ ।

छा बढ्दो व्यापारघाटामा सबैभन्दा ठूलो योगदान पेट्रोलियम पदार्थको देखिन्छ । तर, व्यापारघाटा कम गराउन विद्युत् उपभोग बढाउने गरी महसुल कम गर्न भने चाहिरहेको छैन । इन्धनजस्तो अत्यावश्यक वस्तुमा यस्तो अन्याय राखिरख्नुको अर्थ सरकार ठोस समाधान चाहँदैन भन्ने नै देखिन्छ ।

पेट्रोलियम पदार्थलाई रणनीतिक मान्ने हो भने मूल्य स्थिरीकरण कोषभन्दा पनि बढी महत्त्वपूर्ण यसको भण्डारण हो । कम्तीमा पनि ८-९ महीनाको माग धान्न सक्ने गरी भण्डारण गरिएका उदाहरण अन्य देशमा पाइन्छन् । तर, नेपालको भण्डारणले एक डेढ महीना पनि धान्न मुश्किल देखिन्छ। जति मूल्य बढाए पनि यसको माग घटेको नदेखिएकाले यसमा मूल्य लचकता छैन । यस्तो वस्तुलाई अर्थशास्त्रको भाषामा दैनिक जीवनका लागि अत्यावश्यक वस्तु भनिन्छ । यस्तो वस्तु सुपथ मूल्यमा उपलब्ध गराइनुपर्छ । त्यसतर्फ पनि सरकारको तयारी देखिँदैन ।

स्वचालित मूल्य नीति छ तर कडाइसँग लागू भएको छैन । यसलाई कि कडाका साथ गर्नुपर्छ कि परिवर्तन गर्नुपर्छ । यी सबै कुराको निष्कर्ष हो : पेट्रोलियम पदार्थको आपूर्तिमा सरकारले नियन्त्रणमा राख्नु कुनै पनि दृष्टिबाट तर्कयुक्त देखिँदैन । यसमा निजीक्षेत्रलाई प्रवेश खुला गरिनुपर्छ ।

पेट्रोलियम पदार्थले उपभोक्ताको टाउकामा कैरु करको भार

सरकारले पेट्रोलियम पदार्थमा अत्यधिक कर असुल गरी आम उपभोक्ताको टाउकोमा महँगीको भार थुपारेको छ । इन्धनमा मात्र विभिन्न ६ वटा शीर्षकमा सरकारले कर उठाउँदै आएको छ। नेपाल आयल निगमले भारतसँग सस्तोमा तेल खरिद गरे पनि अत्यधिक कर उठाउँदा उपभोक्ताले महँगो मूल्य तिर्नु परिरहेको छ । सरकारले भन्सार शुल्क, मूल्य अभिवृद्धि कर, सडक मर्मत सम्भार शुल्क, मूल्य स्थिरीकरण कोष कर, वातावरण प्रदूषण शुल्क र पूर्वाधार विकास गरी ६ शीर्षकमा कर उठाउने गरेको छ ।

प्रतिलिटर पेट्रोलमा निगमले ५७ रुपैयाँ ७३ पैसा भन्सारमै कर उठाएर राज्यलाई बुझाउने गरेको छ । त्यसको भार सिधै आम उपभोक्तामा परेको छ ।

सरकारले पेट्रोलमा भन्सार शुल्कको नाममा २५ रुपैयाँ २० पैसा, भन्सार सेवा शुल्क ०.०३ पैसा, सडक भन्सार शुल्क ४ रुपैयाँ, पूर्वाधार विकास कर १० रुपैयाँ, मूल्य स्थिरीकरण कोषको नाममा १ रुपैयाँ ३६ पैसा, वातावरण शुल्कका नाममा १ रुपैयाँ ५० पैसा, मूल्य अभिवृद्धि कर १५ रुपैयाँ ६५ पैसा गरी प्रतिलिटर पेट्रोलबाट मात्र ५७ रुपैयाँ ७३ पैसा कर उठाउने गरेको छ । सरकारले यति धेरै शीर्षकमा कर नउठाउने हो भने आम उपभोक्तालाई सस्तोमा तेल दिन सक्ने आयल निगमको भनाइ छ ।

यसैगरी, प्रतिलिटर डिजेलमा भन्सार शुल्क १२ रुपैयाँ, भन्सार सेवा शुल्क ०.०३ पैसा, सडक भन्सार शुल्क २ रुपैयाँ, पूर्वाधार विकास कर १० रुपैयाँ, मूल्य स्थिरीकरण कोषको नाममा १ रुपैयाँ १९ पैसा, वातावरण शुल्क १ रुपैयाँ ५० पैसा, मूल्य अभिवृद्धि कर १३ रुपैयाँ ६९ पैसा गरी ४० रुपैयाँ ४९ पैसा कर बुझाउने गरेको छ । निगमको तथ्यांक अनुसार मझीते ल मा प्रतिलिटर भन्सार शुल्कको नाममा १२ रुपैयाँ, भन्सार सेवा शुल्क ०.०३ पैसा, मूल्य स्थिरीकरण कोषको नाममा १ रुपैयाँ १९ पैसा गरी कुल राजश्व १९ रुपैयाँ ९८ पैसा बुझाउने गरेको छ ।

यसैगरी, हवाई इन्धनमा प्रतिलिटर भन्सार शुल्कको नाममा २ रुपैयाँ, भन्सार सेवा शुल्क ०.०३ पैसा, मूल्य स्थिरीकरण कोषको नाममा १ रुपैयाँ १ पैसा, मूल्य अभिवृद्धि कर ११ रुपैयाँ १६ पैसा गरी कुल १४ रुपैयाँ ७५ पैसा राजश्व बुझाउँछ । यसैगरी, खाना पकाउने एलपी ग्याँसबाट भन्सार शुल्क ९१ रुपैयाँ ४६ पैसा, भन्सार सेवा शुल्क ०.३९ पैसा, मूल्य स्थिरीकरण कोषको नाममा १५ रुपैयाँ ७५ पैसा, मूल्य अभिवृद्धि कर १ सय ७६ रुपैयाँ ३६ पैसा गरी कुल २ सय ७८ रुपैयाँ ३१ पैसा राजश्व बुझाउँछ ।

निगमले चालू आर्थिक वर्षको साउनदेखि पुससम्ममा भन्सार शुल्क २१ अर्ब ३५ करोड, मूल्य अभिवृद्धि कर १९ अर्ब १० करोड, सडक मर्मतसम्भार शुल्क ३ अर्ब २० करोड, वातावरण प्रदूषण शुल्क १ अर्ब ८४ करोड र पूर्वाधार विकास कर १२ अर्ब २६ करोड रुपैयाँ बुझाएको छ । चालू आर्थिक वर्ष का ६ महिनामा निगमले पेट्रोलियम पदार्थबाट ५८ अर्ब ५५ करोड रुपैयाँ कर बुझाएको हो ।

निगमले वार्षिक करिब २ खर्ब ३२ अर्ब रुपैयाँ बराबरको पेट्रोलियम पदार्थको कारोबार गर्ने गरेको छ । पेट्रोलियम पदार्थको कारोबार गरेबापत विभिन्न शीर्षकमा कर उठाएर राज्यलाई बुझाउँछ । वार्षिक करिब ९८ अर्ब ५२ करोड रुपैयाँ राजश्व बुझाएको थियो ।

| पेट्रोल (प्रतिलिटर) | |
|----------------------------------|---------------------|
| भन्सार शुल्क | २५ रुपैयाँ २० पैसा |
| भन्सार सेवा शुल्क | ०.०३ पैसा |
| सडक भन्सार शुल्क | ४ रुपैयाँ |
| पूर्वाधार विकास कर | १० रुपैयाँ |
| मूल्य स्थिरीकरण कोष | १ रुपैयाँ ३६ पैसा |
| वातावरण शुल्क | १ रुपैयाँ ५० पैसा |
| मूल्य अभिवृद्धि कर | १५ रुपैयाँ ६५ पैसा |
| कुल कर | ५७ रुपैयाँ ७३ पैसा |
| हवाई इन्धन (प्रतिलिटर) | |
| भन्सार शुल्क | २ रुपैयाँ |
| भन्सार सेवा शुल्क | ०.०३ पैसा |
| मूल्य स्थिरीकरण कोष | १ रुपैयाँ १ पैसा |
| मूल्य अभिवृद्धि कर | ११ रुपैयाँ १६ पैसा |
| कुल कर | १४ रुपैयाँ ७५ पैसा |
| डिजल (प्रतिलिटर) | |
| भन्सार शुल्क | १२ रुपैयाँ |
| भन्सार सेवा शुल्क | ०.०३ पैसा |
| सडक भन्सार शुल्क | २ रुपैयाँ |
| पूर्वाधार विकास | १० रुपैयाँ |
| मूल्य स्थिरीकरण कोष | १ रुपैयाँ १९ पैसा |
| वातावरण शुल्क | १ रुपैयाँ ५० पैसा |
| मूल्य अभिवृद्धि कर | १३ रुपैयाँ ६९ पैसा |
| कुल कर | ४० रुपैयाँ ४९ पैसा |
| खाना पकाउने एलपी गैस (प्रतिलिटर) | |
| भन्सार शुल्क | ९१ रुपैयाँ ४६ पैसा |
| भन्सार सेवा शुल्क | ०.३९ पैसा |
| मूल्य स्थिरीकरण कोष | १५ रुपैयाँ ७५ पैसा |
| मूल्य अभिवृद्धि कर | १०६ रुपैयाँ ३६ पैसा |
| कुल कर | २०८ रुपैयाँ ३१ पैसा |



चालू आर्थिक वर्षको पुस महिनासम्ममा पेट्रोलियम पदार्थको कारोबार गरे बापत निगमले राज्यलाई ५८ अर्ब ५५ करोड रुपैयाँ राजस्व बुझाएको छ। निरन्तर ६ वर्ष नाफा कमाएको निगमले अहिले मासिक ३ अर्ब १५ करोड रुपैयाँ घाटा बेहोरेको छ।

निगमका अनुसार चालू आर्थिक वर्षको साउनदेखि पुससम्ममा १७ अर्ब ७० करोड रुपैयाँ घाटा बेहोर्नुपरेको छ। अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा कच्चा तेलको मूल्य निरन्तर बढ्न थालेपछि निगमले घाटा बेहोर्नुपरेको हो। निगमको तथ्यांकअनुसार चालू आर्थिक वर्षको साउनदेखि पुससम्म निगमको घाटा १७ अर्ब ७० करोड रुपैयाँ पुगेको छ।

निगमको तथ्यांकअनुसार पेट्रोल, डिजेल र एलपी ग्याँसमा निगमलाई घाटा छ भने हवाई इन्धन र मट्टीतेलमा नाफामा रहेको छ।

पेट्रोलमा प्रतिलिटर १० रुपैयाँ ५० पैसा र डिजेलमा प्रतिलिटर ४ रुपैयाँ ४१ पैसा घाटामा छ। यसैगरी, एलपी ग्याँसमा प्रतिलिटर ६ सय ४७ रुपैयाँ ९ पैसा घाटा छ।

यसैगरी मट्टीतेलमा प्रतिलिटर २० रुपैयाँ ३० पैसा र हवाई इन्धन ८ रुपैयाँ ९६ पैसा नाफामा रहेको छ।



तथा पेट्रोलको मूल्य उच्च बिन्दुमा पुगेको थियो। २०७० साल फागुन ३० गते निगमले मूल्य समायोजन गर्दै पेट्रोलको बिक्री मूल्य प्रतिलिटर रु. १ सय ४० र डिजेल/मट्टीतेलको बिक्री मूल्य प्रतिलिटर रु. १ सय ९ तोकेको थियो। अहिले नेपाल आयल निगमले अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा पेट्रोलियमको मूल्य बढेको भन्दै गत मङ्गलबार मध्यरातदेखि लागू हुने गरी पेट्रोलियम पदार्थको मूल्यवृद्धि गरेको छ। मूल्यवृद्धिसँगै नेपालमा डिजेल/मट्टीतेल र पेट्रोलको मूल्य अहिलेसम्मकै उच्च भएको हो।

निगमले मंगलबार रातिदेखि डिजेल/मट्टीतेल र पेट्रोलमा प्रतिलिटर ३ रुपैयाँ वृद्धि गरेको छ। मूल्य बढेसँगै डिजेल/मट्टीतेलको मूल्य प्रतिलिटर रु. १ सय २५ र पेट्रोलको मूल्य प्रतिलिटर १ सय ४२ पुगेको छ। पेट्रोलियमको मूल्य बढनुमा अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा कच्चा तेलको मूल्य र अमेरिकी डलरको मूल्य बढनु प्रमुख कारण रहेको निगमले बताइरहेको छ। अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा हिजोआज कच्चा तेलको मूल्य प्रतिब्यारेल ९० अमेरिकी डलरको आसपास छ। तत्कालीन अमेरिकी डलरको सट्टी दर बढेर १ सय १९ को हाराहारीमा छ। आर्थिक वर्ष २०७०/०७१ मा कच्चा तेलको मूल्य प्रतिब्यारेल १०५.५२ अमेरिकी डलर थियो। उक्त वर्ष अमेरिकी डलरको सट्टी दर ८७.२८ रुपैयाँ थियो।

नेपालमा गणतन्त्र प्राप्ति पछिका १०/१२ वर्षमा पेट्रोलियमको मूल्यमा निकै उतारचढाव देखिएको छ। वि.सं २०७० अगाडिसम्म पेट्रोलको मूल्य प्रतिलिटर घटेर रु. ९८ र डिजेल/मट्टीतेलको मूल्य प्रतिलिटर रु. ८८ थियो। त्यसपछिका दिनमा कायम रहेको मूल्य तालिकाबाट स्पष्ट हुन्छ।

निगमले आर्थिक वर्ष २०७५/०७६ मा ६ पटक, आव २०७६/७७ मा ५, आव २०७७/०७८ मा १५ र चालू आवको पछिल्लो ६ महिनामा तीनपटक पेट्रोलको मूल्य सामायोजन गरेको थियो। मूल्य वृद्धिपछि पनि निगमलाई पेट्रोलमा प्रतिलिटर १३ रुपैयाँ २३ पैसा, डिजेलमा प्रतिलिटर ११ रुपैयाँ १३ पैसा र एलपी ग्यासमा प्रतिलिटर ५ सय ६० रुपैयाँ ९ पैसा घाटा छ भने मट्टीतेलमा प्रतिलिटर १८ रुपैयाँ १२ पैसा, आन्तरिक हवाई इन्धनमा प्रतिलिटर १० रुपैयाँ ५० पैसा र बाह्य इन्धनमा प्रतिलिटर ३२ रुपैयाँ ७२ पैसा नाफा रहेको निगमले बताइरहेको छ।

हाल निगमले डिजेल/मट्टीतेल र पेट्रोलमा प्रतिलिटर ३ रुपैयाँ वृद्धि गरेको छ। मूल्य बढेसँगै डिजेल/मट्टीतेलको भाउ प्रतिलिटर रु. १ सय २५ र पेट्रोलको भाउ प्रतिलिटर १ सय ४२

आमनागरिकले नबुझेको आयल निगमको घाटा

अन्तर्राष्ट्रिय बजारमा पेट्रोलियमको मूल्य बढेको भन्दै नेपाल आयल निगमले पेट्रोलियम पदार्थको मूल्यवृद्धि गरेको छ। मूल्यवृद्धिसँगै नेपालमा डिजेल/मट्टीतेल र पेट्रोलको मूल्य अहिलेसम्मकै उच्च हुन पुगेको छ। पेट्रोलियम पदार्थको मूल्य समायोजन गरे पनि निगमको घाटा न्यूनीकरणमा दिनानुदिन चुनौती थपिँदै गइरहेको देखिन्छ। सञ्चित बचत सकिएको छ। सञ्चित रकम र अन्य दायित्व रकम सबै पेट्रोलियम पदार्थ खरिदमा सकिएपछि निगमले गत साता सरकारसँग सहयोग मागेर आईओसीलाई भुक्तानी गरेको थियो। सरकार मातहतको मूल्य स्थिरीकरण कोषबाट समेत १ अर्ब ८० करोड लिएर निगमले आईओसीलाई पठाएको थियो।

मूल्य समायोजन गरे पनि इन्डियन आयल कर्पोरेसन (आईओसी) लाई भुक्तानी गर्न निगम ऋण लिनुपर्ने बाध्यतामा रहेको छ। निगम प्रतिमहिना ५ अर्ब ऋण लिनुपर्ने अवस्थामा पुगेको देखिन्छ। निगमले पेट्रोलियम पदार्थ खरिद गरेबापत प्रत्येक अंग्रेजी महिनाको ८ र २३ तारिखका दिन आईओसीलाई भुक्तानी गर्दै आएको छ।

इन्डियन आयल कर्पोरेसन (आईओसी) ले नेपाललाई फेब्रुअरी १ तारिखमा नयाँ मूल्य सूची पठायो। उक्त मूल्यसूचीमा १५ दिनअघिको तुलनामा पेट्रोलियम पदार्थको मूल्य फेरि बढेर आएको छ। नयाँ मूल्यसूचीअनुसार पेट्रोलमा प्रतिलिटर ४ रुपैयाँ ९२ पैसा, डिजेलमा प्रतिलिटर ७ रुपैयाँ २४ पैसा, मट्टीतेलमा प्रतिलिटर ८ रुपैयाँ ८० पैसा तथा हवाई इन्धनमा प्रतिलिटर ७ रुपैयाँ ४८ पैसा बढेको छ। एलपी ग्यासमा प्रतिलिटर ८१ रुपैयाँ ६२ पैसा घटेको छ।

नेपालको पेट्रोलियम इतिहासमा वि.सं २०७० सालमा डिजेल

मूल्य समायोजन गरे पनि इन्डियन आयल कर्पोरेसन (आईओसी) लाई भुक्तानी गर्न निगम ऋण लिनुपर्ने बाध्यतामा रहेको छ। निगम प्रतिमहिना ५ अर्ब ऋण लिनुपर्ने अवस्थामा पुगेको देखिन्छ। निगमले पेट्रोलियम पदार्थ खरिद गरेबापत प्रत्येक अंग्रेजी महिनाको ८ र २३ तारिखका दिन आईओसीलाई भुक्तानी गर्दै आएको छ। नेपालमा गणतन्त्र प्राप्ति पछिका १०/१२ वर्षमा पेट्रोलियमको मूल्यमा निकै उतारचढाव देखिएको छ। वि.सं २०७० अगाडिसम्म पेट्रोलको मूल्य प्रतिलिटर घटेर रु. ९८ र डिजेल/मट्टीतेलको मूल्य प्रतिलिटर रु. ८८ थियो। त्यसपछिका दिनमा कायम रहेको मूल्य तालिकाबाट स्पष्ट हुन्छ।

| | २०७० | २०७१ | २०७२ | २०७३ | २०७४ | २०७५ | २०७६ | २०७७ | २०७८ | जम्मा २०७८ |
|----------|------|--------|-------|------|------|------|-------|------|------|------------|
| पेट्रोल | १४० | १३४.५० | १०९ | ९९ | ९८ | ११३ | १०८ | १०२ | १२९ | १४२ |
| डिजेल | १०९ | १०५.५० | ८६.५० | ७५ | ७४ | ९५ | ९६.५० | ८८ | ११२ | १२५ |
| मट्टीतेल | १०९ | १०५.५० | ८६.५० | ७५ | ७४ | ९५ | ९६.५० | ८८ | ११२ | १२५ |



पेट्रोलको मूल्यमा विभिन्न शीर्षकअन्तर्गत करबापत ५५ रुपैयाँ २३ पैसा जोडेर सरकारले उपभोक्तासँग रकम असुल गरिरहेको छ । पेट्रोलको परल मूल्यमा ढुवानी भाडाबापत ४ रुपैयाँ ६७ पैसा, सरकारी राजस्व तथा मूल्य अभिवृद्धि करबापत ५५ रुपैयाँ २३ पैसा, डिलरलाई कमिसन ४ रुपैयाँ ५७ पैसा, डिलरको सम्पूर्ण खर्च १ रुपैयाँ ७८ पैसा गरी प्रतिलिटर पेट्रोलको मूल्य १ सय ४३ रुपैयाँ पुऱ्याएको छ ।

पुगेको छ । यसरी पेट्रोलियम पदार्थको मूल्य बढेको भए पनि अर्भै मासिक ४ अर्ब घाटा रहेको निगमले जनाएको छ । मूल्य समायोजनपछि पनि निगमलाई १५ दिनमा करिब २ अर्ब २३ करोड घाटा रहेको छ । मूल्य वृद्धिपछि पनि आगामी १५ दिनमा पेट्रोलमा ४३ करोड, डिजेलमा १ अर्ब १ करोड र एलपी ग्यासमा करिब १ अर्ब घाटा हुने निगमको निगमको अनुमान छ । निगमलाई मटीतेल तथा हवाई इन्धनमा भने सामान्य नाफा रहेको देखिन्छ । पन्ध्र दिनमा मटीतेलको बिक्रीबाट २ करोड, हवाई इन्धन (आन्तरिकतर्फ) ३ करोड र हवाई इन्धन (बाह्यतर्फ) १६ करोड नाफा हुने निगमको प्रक्षेपण छ । डिजेल, पेट्रोल र ग्यासको उच्च घाटा मटीतेल तथा हवाई इन्धनको बिक्रीबाट पूर्ति हुन नसक्ने देखिन्छ ।

पेट्रोलको मूल्यमा विभिन्न शीर्षकअन्तर्गत करबापत ५५ रुपैयाँ २३ पैसा जोडेर सरकारले उपभोक्तासँग रकम असुल गरिरहेको छ । पेट्रोलको परल मूल्यमा ढुवानी भाडाबापत ४ रुपैयाँ ६७ पैसा, सरकारी राजस्व तथा मूल्य अभिवृद्धि करबापत ५५ रुपैयाँ २३ पैसा, डिलरलाई कमिसन ४ रुपैयाँ ५७ पैसा, डिलरको सम्पूर्ण खर्च १ रुपैयाँ ७८ पैसा गरी प्रतिलिटर पेट्रोलको मूल्य १ सय ४३ रुपैयाँ पुऱ्याएको छ । मूल्य समायोजन गरेपश्चात पनि नेपाल आयल निगमले प्रतिलिटर १३ रुपैयाँ २३ पैसा घाटा खाएर उपभोक्तालाई

१ सय ४२ रुपैयाँमा बिक्रीवितरण गर्दै आइरहेको छ । परल मूल्यमा विभिन्न कर राजस्व जोडेर दोब्बर बनाई त्यसमा पनि १ सय ४२ रुपैयाँमा घाटा खाएर उपभोक्तालाई अनुदान दिनु इन्धनमाथि गरिएको ठूलो कुराजनीति मान्न सकिन्छ । इन्धनमा यति ठूलो रकम बाहिरिँदासम्म वैकल्पिक उपायको खोजी गर्न सरकारको तदारुकता नदेखिनु सरकारका बसेर विभिन्न आमदानी गर्ने स्रोत त बनिरहेको छैन ? आयल निगममाथि आमनागरिकमा शंका उत्पन्न हुनु स्वाभाविक हो ।

अन्तराष्ट्रिय स्तरमा पेट्रोल, डिजेल र मटीतेलको मूल्यमा धेरै ठूलो भिन्नता पाइँदैन तर नेपालमा भने यसमा ठूलो भिन्नता देखिन्छ । यसो हुनुमा राजनीति नै कारक हो भन्न सकिन्छ । यदि राजनीति जवाफदेही हुन्थ्यो भने जनसमक्ष यसको जानकारी पुग्थ्यो, यस विषयवस्तुका बारेमा पारदर्शिता अवलम्बन गरिन्थ्यो । सरकार यसलाई प्रभावकारी नियन्त्रण गर्न समर्थ देखिँदैन, जसले सरकार जनताको संरक्षण गर्न कति सक्षम छ भन्ने कुरालाई मापन गर्छ । मानिसको दैनिक चुलोचौकोसँग जोडिएको इन्धनमा, कुनै प्रकारको कालोबजारी हुनुहुँदैन । इन्धन आपूर्तिको एकाधिकारी सरकारमात्र भएकाले नेपालमा गुणस्तरीय वितरणमा समेत सरकारले ध्यान दिन जरुरी छ ।

चक्रपथ दोस्रो-खण्ड निर्माणमा ढिलाइ नगर

(राजधानी दैनिकको सम्पादकियबाट)

चिनियाँ सरकारले निःशुल्क बनाइदिने घोषणा गरेको चक्रपथ सडकअन्तर्गत दोस्रो खण्ड विस्तारको काम रोकिएको धेरै भइसके पनि नेपाल सरकारले यसबारे मुख खोलेको छैन । सम्झौताअनुसार बाटाको दुवैतिरको साइट 'क्लिअर' गरेर विस्तारका लागि चिनियाँ पक्षलाई जिम्मा दिनुपर्नेमा काम नगरी ढिलाइ गरिरहेको छ । अहिलेसम्म त्यहाँ रहेका विजुलीका पोलसमेत हटाइएका छैनन् । नेपाल सरकारले सम्झौताअनुरूपको काम नगरे पनि चक्रपथअन्तर्गत कलंकी-महाराजगन्ज दोस्रो सडक खण्डको विस्तारका लागि चिनियाँ प्राविधिक टोलीले पुस पहिलो साता नै स्थलगत निरीक्षण गरिसकेको छ । कामका लागि शतप्रतिशत साइट क्लिअर हुन नसक्दा सडक विस्तारका लागि चिनियाँ पक्षले आफ्नो काम अधि बढाउन सकिरहेको छैन । कलंकी-महाराजगन्ज ८.५ किलोमिटर रहेको यो सडक खण्डको साइट क्लिअर नभएको भनी चीनको हेनान प्रोभेन्सियल कम्प्युनिकेसन प्लानिङ सर्भे एन्ड डिजाइन इन्स्टिच्युट कम्पनी फर्किसकेपछि यो खण्डको विस्तार गरिने सडकको साइट क्लिअर नभएको रिपोर्ट बोकेर फर्किएपछि सरकारले यसबारे न त केही बोलेको छ, न त साइट क्लियर गर्न काम नै अधि बढाएको छ ।

चिनियाँ कम्पनीले निराशा व्यक्त गर्दै चीन फर्किएपछि सडक विभागका महानिर्देशक शिवहरि सापकोटाले स्वयम्भू क्षेत्रबाहेक अन्यत्र साइट क्लिअर भइसकेकाले सडक विस्तारमा ढिलाइ नहुने भने पनि त्यो बोलका लागि बोलेको जस्तो मात्रै देखिन थालेको छ । बेलाबेला पुरातात्विक विभागको चासो, स्थानीयको अवरोध जस्ता कुरा ल्याएर आफूहरू चोखिन खोजे पनि पछिल्लो समयमा एमसीसी र चीनबीचको कारण यसो हुन गएको भन्ने कुरा बाहिर आउन थालिसकेको छ । राष्ट्रिय गौरवका आयोजना एमसीसीले निर्माण गर्ने भनी सम्झौतामा पहिल्यै उल्लेख गरिएको र त्यसैलाई

संसदमार्फत् अनुमोदन गरिसकिएकाले अबका दिनमा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामा अमेरिका बाहेक अरू कसैको हात नरहने स्पष्ट हुन गएको छ । यदाकदा बाटो निर्माणका लागि चिनियाँ पक्षले विद्युतका पोल समयमै हटाउनका लागि बढी चासो दिएको र नेपाल सरकारलाई यसबारे तदारुकताका साथ काम अधि बढाउन भनिएको हल्ला फिँजाइए पनि अबका दिनमा यति सजिलै पहिलेका ठेक्का सम्झौताले गति लिनसक्ने छन् भन्ने कुरा शंकाको गर्भमा रहन पुगेको छ । यता सडक निर्माण कार्य वा साइट क्लियर गर्दा जोडिन आउने सम्बन्धित विभाग वा निकायका कर्मचारीले एकअर्कालाई बाधकका रूपमा देखाउने गरे पनि यो समस्या मूलतः सरकार र नीति निर्माण गर्ने थलोकै हो ।

यसबाहेक बाहिर देखाउनका लागि यो सडक खण्डमा पर्ने २ सय ४० मिटर खण्डको क्षेत्रभित्रको मुआब्जा विवाद टुंगिन नसक्नु, कतिपय ठाउँमा सरकारले अहिलेसम्म अधिग्रहण गरिसक्नुपर्ने जग्गा अधिग्रहण गर्न नसक्नु, पोल खम्बा नहटाइनु र आवश्यक अनुगमन र स्वीकृतिका लागि कागजात पनि तयार नपारिनु आदिले काम गरेका छन् । सरकारले ढिलो गरी मुख खोलेअनुसार चिनियाँ सरकारले आफ्नै प्राविधिक तथा अनुदानमा विस्तार गर्न लागेको सो सडक खण्डको विस्तृत परियोजना विवरण (डीपीआर) तथा डिजाइन चिनियाँ निर्माण कम्पनीले सार्वजनिक नगरेको भन्ने गरिरहेको छ । नेपालमा अबका दिनमा हुने विकास निर्माणका काम सरकारले गरेन भन्ने भन्दा पनि विदशी शक्तिकेन्द्रले गरेनन् भन्ने वातावरण निर्माण हुँदै जान थालेकाले पनि नेपाल सरकारले लिएको जिम्मेवारी र चिनियाँ निर्माण कम्पनीले लिएको जिम्मेवारी पनि विना ढिलाइ कार्यान्वयन गरी चक्रपथ दोस्रो-खण्ड निर्माण कार्य सम्पन्न गर ।



विविध समाचार

भक्तपुर अटोमोबाइल्स एसोसिएसनको अध्यक्षमा खर्बुजा

भक्तपुरमा रहेका अटोमोबाइल्स व्यवसायीहरूको भेलाले दीपेन्द्र खर्बुजाको अध्यक्षतामा भक्तपुर अटोमोबाइल्स एसोसिएसन गठन गरिएको छ। सात सदस्यीय एसोसिएसनको सचिवमा स्वयम्भुरत्न शाक्य, कोषाध्यक्षमा सुरेन्द्रप्रसाद प्रजापति रहेका छन्। सदस्यहरूमा दीपेश बेजु, राजेश कवा, महेन्द्र दुवाल र रामकृष्ण श्रेष्ठ रहेका छन्।



भक्तपुरमा अटोमोबाइल्स सम्बन्धी काम गर्ने सम्पूर्ण व्यवसायीको हकहितको उद्देश्यका साथ एसोसिएसन गठन गरेको अध्यक्ष खर्बुजाले जनाएका थिए। त्यसैले सरोकारवाला सम्पूर्णलाई एकताबद्ध हुन उनले आह्वान गरेका थिए।

एसोसिएसनले भावी दिनहरूमा व्यवसायीहरूको हकहितका साथै सामाजिक कामहरू पनि गर्ने योजना रहेको उनले सुनाएका थिए। साथै, व्यवसायीहरूका लागि सीपमूलक तालिम गर्ने योजना रहेको पनि उनले जनाएका थिए।

एसोसिएसनले व्यवसायीहरूको हितका लागि मात्रै नभई उपभोक्ताको हितमा पनि विशेष ध्यान दिने जनाइएको थियो। अटोमोबाइल्ससंग सम्बन्धित अटोमोबाइल्स सौरुम, अटो मोबाइल्स रिक्लिङ सन (एक्सचेन्ज), अटोमोबाइल्स पार्ट तथा लुब्रिकेन्टस विक्रीवितरण, मर्मत तथा वर्क सप (अटोमोबाइल्स मर्मत तथा सम्भार)का काम गर्ने व्यवसायीहरू एसोसिएटमा आबद्ध हुन सक्ने जनाइएको थियो।

नेपालकै नमूना तीनमुखे पुलको काम अन्तिम चरणमा

गुल्मी, पाल्पा, स्याङ्जाको संगमस्थल नेपालकै चार धाम मध्यको एक धाम रुरु क्षेत्र धाम रिडीमा गुल्मी पाल्पा र स्याङ्जा जोड्ने तीन मुखे प्रलको काम अन्तिम चरणमामा पुगेको थियो। सम्झौता अनुसार लामो समय काम नभएपछि पुलको विषयमा नागरिकस्तरमा आलोचना बढी र आशा कम थियो।

तर, पछिल्लो समयमा भने कामले गति लिएको छ। तीन जिल्लाको प्रसिद्ध धार्मिक तीर्थस्थल पाल्पा, गुल्मी, स्याङ्जा जिल्लालाई जोड्ने कालीगण्डकीको रिडीमा निर्माण हुन लागेको नेपालकै नमूना तीन मुखे पुल लामो समयदेखि निर्माणकार्य नहुँदा सम्पन्न हुसकेको थिएन। तर, पछिल्लो केही महिनायता भइरहेको निर्माण कार्यले अब छिट्टै पूरा हुने देखिएको छ। लामो समय पुलको काम नहुँदा समय



रुरुवासिमा नैरास्यता छाएको थियो।

ठेकेदार कम्पनीले कहिले बाढी कहिले पहिरो कहिले कोरोना त कहिले आर्थिक अभाव लगायतका समस्यालाई देखाउँदै समयमै पुलको निर्माण कार्य सम्पन्न हुन सकेन। अहिले प्रत्येक लुठको दुईतिर जाली, लाइटिङ, टपमा सोलार र भयङ्क, रेलिङ निर्माण र भन्डा राख्ने संरचना निर्माणको काम भइरहेको र अबको वैशाख भित्रमै सम्पूर्ण काम सकिने लबीना कन्स्ट्रक्सनका निर्माण व्यावसायी सुशान्त यादवले बताउनुभयो।

पुल वैशाख १ गते भित्र उक्त उद्घाटन गर्ने गरी तयारी भएको उहाँको भनाई छ। तीन मुखे पुलको २०७४ सालको असार ९ गते निर्माण कार्य सम्पन्न गर्ने गरि २०७९ मंसिर १५ गते निर्माण कार्य आरम्भ भएको थियो। कुल ९ करोड ८८ लाख २६ हजार ३ सय ३२ लागतमा बन्न लागेको पुल नयाँपाटो-रुबिना-मना जेबिले निर्माणको जिम्मा पाएका थिए।

यो पुल सञ्चालनमा आएपछि आन्तरिक तथा बाह्य पर्यटकको घुइँचो हुने देखिएको छ। जसले गर्दा स्थानीय व्यवसायीलगायत अन्य नागरिक समेत हर्सित भएको स्थानीय भिस्म जवालीले बताउनुभयो।

पुल निर्माण भएमा त्यस क्षेत्रको धार्मिक र पर्यटकीय विकासमा सहयोग पुग्ने र कालीगण्डकीको करिडोरसंगै रुरु क्षेत्रमा बन्न लागेको पुलले यस क्षेत्रको पर्यटन प्रवर्द्धनमा समेत सहयोग पुऱ्याउने स्थानीयको भनाइ छ। कालीगण्डकी नदीको बीचमा ९ मिटर रनिङ गोलाइ भएको पिल्लर निर्माण भएको छ।

पुलमा २५ मिटर उचाइ सहितको भ्यूटावर, ३ जिल्लाको तीनैतर्फ १ सय ७७ मिटर लामो भोलुंगे पुल निर्माण गरिएको छ। यो पुलले स्याङ्जाको कालीगण्डकी गाउँपालिका-१ चण्डीभञ्ज्याङ, पाल्पाको तानसेन नगरपालिका १४ अर्गली र गुल्मीमा रुरुक्षेत्र गाउँपालिका-१ रिडी जोडेको छ। पुल बनेसँगै पुलको एउटा मुखवाट पस्ने मान्छे जुन जिल्लामा जान चाह्यो त्यही जिल्लामा जान सक्ने डिजाइन रहेको छ। नेपालमै नमुनाको रूपमा रिडीमा तीन मुखे फलुडे पुल बनेसँगै गुल्मी, पाल्पा र स्याङ्जाका स्थानीयहरू सहजताका साथ एकै ठाउँमा जोडिने भएका थिए।

नेपाल बैंकको राजस्व काउन्टर चोभारमा

विदेशको सामान सिधै काठमाडौँको चोभारका सुक्खा बन्दरगाहमा आउने भएपछि राजस्व कारोबारको जिम्मा नेपाल बैंकले पाएको छ। सो क्षेत्रमा 'काउन्टर स्थापना गरी भन्सार विभागको नाममा प्राप्त हुने राजस्व एवं धरौटीको रकम बैंकले संकलन गर्नेछ।



एसोसिएसनले भावी दिनहरूमा व्यवसायीहरूको हकहितका साथै सामाजिक कामहरू पनि गर्ने योजना रहेको उनले सुनाएका थिए। साथै, व्यवसायीहरूका लागि सीपमूलक तालिम गर्ने योजना रहेको पनि उनले जनाएका थिए। पुल निर्माण भएमा त्यस क्षेत्रको धार्मिक र पर्यटकीय विकासमा सहयोग पुग्ने र कालीगण्डकीको करिडोरसंगै रुरु क्षेत्रमा बन्न लागेको पुलले यस क्षेत्रको पर्यटन प्रवर्द्धनमा समेत सहयोग पुऱ्याउने स्थानीयको भनाइ छ। कालीगण्डकी नदीको बीचमा ९ मिटर रनिङ गोलाइ भएको पिल्लर निर्माण भएको छ।



यसका लागि नेपाल बैंक, नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय र भन्सार विभागबीच उक्त कारोबार गर्ने सम्बन्धी सम्झौतापत्रमा हस्ताक्षर भएको छ । भन्सार विभागका तर्फबाट महानिदेशक कमलप्रसाद भट्टराई र नेपाल बैंकको तर्फबाट प्रमुख कार्यकारी अधिकृत कृष्णबहादुर अधिकारीबीच चैत १७ गते भन्सार विभागमा आयोजित एक समारोहमा उक्त सम्झौता भएको हो ।

सम्झौतापत्रमा भन्सार विभागको आवश्यकता अनुरूप बैंकले सरल र सहज तरिकाबाट राजस्व संकलनको कार्य सञ्चालन गर्नेछ । सो अवसरमा भन्सार विभागका महानिदेशक कमलप्रसाद भट्टराईले विगत लामो समयदेखि सम्बन्ध र सहकार्य रहेकोले सम्झौता गरेको बताए । बैंकसँग भरपर्दो आधुनिक प्रविधि भएकाले चोभार सुक्खा बन्दरगाहबाट छिटो छरितो रूपमा राजस्व संकलन हुने उनले बताए ।

११ नयाँ औद्योगिक ग्राम घोषणा

सरकारले थप ११ वटा औद्योगिक ग्राम निर्माण गर्ने घोषणा गरेको छ । दुई वर्षअघि घोषणा गरिएका औद्योगिक ग्राम निर्माण नभई सरकारले थप औद्योगिक ग्राम बनाउने घोषणा गरेको हो ।

हालै बसेको मन्त्रपरिषद् बैठकले विभिन्न जिल्लामा ११ वटा औद्योगिक ग्राम बनाउने निर्णय गरेको उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालयले जानकारी दिएको थियो । मन्त्रालयका अनुसार नयाँ घोषणा गरिएका औद्योगिक ग्राममा बर्दियाको गुलरिया नगरपालिका, कालीकोटको शुभकालिका गाउँपालिका, डोटीको शिखर नगरपालिका, दिपायलको सिलगुढी नगरपालिका, डडेल्धुराको गन्यापधुरा गाउँपालिका, इलामको चुलाचुलि गाउँपालिका, धनकुटाको, साँगुरीगढी र महालक्ष्मी नगरपालिकामा रहेका छन् । धादिङको नीलकण्ठ नगरपालिका, नवलपरासीको हुप्सेकोट गाउँपालिका र अर्घाखाँचीको पाणिनी गाउँपालिकामा पनि औद्योगिक ग्राम । स्थापना गर्ने निर्णय सरकारले गरेको थियो ।

चालू आर्थिक वर्ष २०७८/०७९ मा ५० वटा औद्योगिक क्षेत्र घोषणा गर्ने सरकारको लक्ष्य अनुरूप पहिलो चरणमा ११ वटा ग्राम घोषणा गरिएको मन्त्रालयले जानकारी दिएको थियो । आर्थिक वर्ष २०७६/०७७ देखि औद्योगिक ग्राम निर्माणको काम सुरु गरिएको हो । प्रत्येक स्थानीय तहमा ग्राम गराउने सरकारको लक्ष्यअनुसार हालसम्म ८४ वटा उद्योग ग्राम घोषणा भएका छन् । ८२ वटाले केन्द्र सरकारबाट ९२ लाख रुपैयाँका दरले बजेटसमेत लगिसकेको मन्त्रालयले जानकारी दिएको छ । ९३ वटा औद्योगिक ग्रामलाई केन्द्र सरकारबाट ९२ लाख रुपैयाँका दरले रकम विनियोजन गरिएको मन्त्रालयले जानकारी दिएको थियो । कथसअघि केन्द्र सरकारबाट रकम लगेका ८२ स्थानीय तहले

निर्माणको काम सुरु गरेका छन् । केही स्थानीय

तहले ग्रामको विस्तृत अध्ययन पतिवेदन



(डिपिआर), पहुँच मार्ग, पर्खाल लगाउने बाहेकको कुनै काम गर्न नसकेको मन्त्रालयले जानकारी दिएको थियो । स्थानीय स्रोत साधन, कच्चा पदार्थ, प्रविधि र सीपको प्रयोग गरी स्थानीयस्तरमै रोजगारी बढाउने उद्देश्यले औद्योगिक ग्राम सञ्चालन गर्न लागिएको हो ।

औद्योगिक ग्रामको प्रमुख उद्देश्य

छरिएर रहेका उद्योगलाई एकै स्थानमा समेटि स्थानीय स्रोत साधन, कच्चा पदार्थ, प्रविधि र सीपको प्रयोग गरी स्थानीयस्तरमै रोजगारी बढाउनु हो ।

संघ, प्रदेश र स्थानीय तीनै तहको सहभागितामा बन्ने औद्योगिक ग्रामका लागि केन्द्र सरकारले प्रत्येक स्थानीय तहलाई ९२ लाखसम्म बजेट दिएको छ। औद्योगिक ग्राम स्थापनाको लागि हिमाली तथा दुर्गम पहाडी क्षेत्रमा ३०, पहाडी क्षेत्रमा ४० रोपनी र तराई क्षेत्रमा ७ बिगाहा जमिन हुनुपर्ने कार्यविधिमा उल्लेख छ।

मानव बस्तीको २ सय मिटरभन्दा पर औद्योगिक ग्राम हुनुपर्ने, उद्योग स्थापनाको लागि प्लट कुल जग्गाको ६० देखि ७० प्रतिशत हुनुपर्ने, औद्योगिक ग्राम घोषणा तथा सञ्चालनसम्बन्धी कार्यविधि २०७५ मा उल्लेख थियो । कार्यविधिअनुसार औद्योगिक ग्राम भित्र प्रशासनिक भवन, बैंक तथा वित्तीय संस्था, दिवा शिशु स्याहार केन्द्र, अग्नि नियन्त्रणको व्यवस्था, सामान प्रदर्शनी तथा विक्री कक्ष, शौचालय तथा स्नान गृह, पार्किङ, क्यान्टिन र प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र बनाउनु पर्नेछ । औद्योगिक ग्राम वनिसकेपछि स्थानीय तह वा निजी तथा साभेदारीमा सञ्चालन गरिने छ ।

पूर्वपश्चिम गर्दै छ अनौठो गाडी

मोटरसाइकलको इन्जिन र कवाडीबाट उठाएका पार्टपुर्जामा युवाको कारिगरी

चालक बस्नेतर्फ लेखिएको छ- 'माई ड्रिम ३०० पी, मेड इन नेपाल ।' पछाडिको भाग राष्ट्रिय झन्डा आकारको छ। सित क्षमता चालकसहित मात्र दुई जनाको । पछाडि सामान राख्ने डिकी । रातो र सेतो रङ पोतेर चिटिक्क पारिएको यो अनौठो चारचक्के अचेल पूर्व-पश्चिम राजमार्गमा गुडिरहेको देख्न सकिन्छ । बाटामा धेरैले यसलाई अनौठो मानेर हेर्ने मात्र होइन तस्विर खिच्छन्, टिकटक पनि बनाउन भ्याउँछन् ।

अनौठो आकारप्रकारको यो गाडीलाई बनाएका हुन् भूपाको बाह्रदशी-६ विहीबारेका २४ वर्षीय शिवराज लिम्बूले । उनले करिब चार वर्ष लगाएर यो गाडी तयार पारेका हुन् । 'सुपर स्प्लेन्डर मोटरसाइकलको पुरानो इन्जिन प्रयोग गरेको हुँ, उनले सुनाए, 'कवाडी पार्टपुर्जा जोडजाम गरेर गाडी तयार पारेको हुँ ।' च्यासिसदेखि गियरसम्म सबै पुराना सामानका छन्। गाडीको बडी प्लाइउडले मोडिएको छ ।



जिज्ञासु स्वभावका शिवराज बाल्यकालदेखिको हुटहुटीले गाडी बनाउन हौस्याएको सुनाउँछन् । 'गाडीहरू देखाएकै दिन यस्तै बनाउँछु भन्ने लाग्यो,' उनले थपे, 'सपना पूरा गर्न सपना देख्नुपर्ने रहेछ ।' १० कक्षा पढ्दैदेखि उनले गाडी बनाउन थाले । पैसाको जोहो नहुँदा दुई वर्षमा पनि बनाइसकेनन् । पढ्दै, मजदुरी गर्दै गाडीको आकार त तयार पारे तर प्राण भर्न बाँकी थियो। प्राण अर्थात् इन्जिन किन्ने रकम थिएन। अन्ततः पढाइ छाडेर काठमाडौं हानिए अनि तीन वर्षजति मजदुरी गरेका थिए । जोगाएको पैसा लिएर भापा फर्किए । अनि बाइकको सेकेन्ड ह्यान्ड, इन्जिन किनेर जडान गरेका थिए । बाइकको इन्जिनले धोका पो देला कि भन्ने लागेको थियो,' शिवराजले त्यो क्षण सुनाए, 'गाडी स्टार्ट भयो, अनि गुड्यो । त्यो बेलाको जस्तो खुसी जीवनमा कहिल्यै भएको थिएन ।' गाडी तयार पार्न उनलाई जम्माजम्मी ४ लाख रुपैयाँ खर्च लाग्यो । शिवराजले सबै रकम मजदुरी गरेरै जम्मा पारेका थिए । आर्थिक अभावकै कारण गाडी तयार पार्न उनलाई त्यतिका समय लागेको हो । 'पैसा हुने हो भने ३ देखि ४ महिनाभित्रमा गाडी तयार हुन्छ,' उनले भने । गाडीमा जम्मा १० लिटर पेट्रोलको ट्यांकी छ । पुरानो इन्जिन भएकाले माइलेज ठीकै छ । कालोपत्रेमा प्रतिलिटर २५ र ग्राभेल सडकमा प्रतिलिटर २० किलोमिटर गुड्छ । अधिकतम गति ८० किलोमिटर प्रतिघण्टा । गियर चारवटा छ । हात र खुट्टा दुवैले गियर चलाउन मिल्छ। केही समय आविष्कार केन्द्रमा रहेर पनि काम गरेका शिवरामले यसअघि हाते ट्याक्टर बनाएका थिए । भविष्यमा हवाई जहाज बनाएर उडाउने उनको सपना छ । 'नेपालमै बनेको राष्ट्रिय ध्वजावाहक जहाज उडाउने सपना देखेको छ,' विसौनीमा उनले भविष्यको योजना सुनाए, 'आफै कमाएर जहाज बनाउँछु अनि उडाएर देखाउँछु ।'

यात्रु सुताउने अनौठो बस सेवा

हडकडको एउटा टुर कम्पनीले तनावमा परेका यात्रुहरूका लागि आराम दिने एउटा अनौठो खालको उपाय निकालेको छ। उलु ट्राभलले पाँच घन्टा यात्रुलाई गन्तव्यहीन सेवा दिने भएको छ। चलायमान बसको आवाज र सडकको गतिसँगै यात्रुलाई बसभित्र मज्जाले निदाउने व्यवस्था गरिएको छ। तुएन मुन राजमार्गदेखि लान्ताउ टापुवीचको ४७ माइल लामो दूरीमा तिनीहरूलाई शान्तसँग सुत्न दिइने व्यवस्था छ ।

उक्त डबल डेकर बसमा यात्रुले चार प्रकारका क्याबिन छाँच्न सक्नेछन् भने टिकट दर १३ देखि ५१ डलरसम्म रहेका छन् । यस यात्राको दौरानमा 'फुड कोमा लन्च' दिइन्छ । साथै बसलाई विभिन्न सुन्दर प्राकृतिक दृश्यहरू भएका स्थानमा रोकेर यात्रुलाई दृश्यावलोकनको पनि सुविधा राखिएको छ । यात्रुहरूलाई एउटा पश्चिमेली परिकार पाइने रेस्टुरेन्टमा खाना खाएर बसमा



सुताउन शुरू गरिन्छ । यो बस हो वो स्ट्रिट, बटरफ्लाई वीच, तुएन मुन चैक ल्याप कोक टनल र इन्सपिरेसन लेक लगायतका स्थानमा रोकिने बताइएको छ ।

६ लाख ८० हजार डलर पर्ने उड्ने बाइक तयार

जापानी कम्पनीले अब मोटर कार चलाउनेहरूलाई आफ्ना कार ६ लाख ८० हजार अमेरिकी डलर मूल्य पर्ने उड्ने मोटरबाइकसँग साटन अनुरोध गर्नसक्ने अनुमान गरिएको छ । अलि टेक्नोलोजिकको यस्तो अनुपम बाइक एक्स टुरिस्मो लिमिटेड एडिसन विक्रीमा राखिएका छन् ।

जापानको राजधानी टोक्योस्थित यस कम्पनीलाई इलेक्ट्रोनिक्स जायन्ट्स मित्सुबिसी र फुटबलर केइसुके होन्डाले सहयोग र समर्थन गरिरहेका छन् ।

अलि टेक्नोलोजिकका अनुसार सिंगल चार्जमा यो होभरबाइक एक सय किमि प्रतिघन्टाको वेगमा ४० मिनेटसम्म उड्न सक्छ । यस कम्पनीले सन् २०२२ को मध्यसम्ममा तीन सय केजी वजनको तथा एक व्यक्ति मात्र चढ्न सकिने दुई सयवटा यस्ता होभरबाइक निर्माण गर्ने लक्ष्य राखेको छ । परम्परागत इन्जिनजडित यस बाइकमा ब्याट्रीबाट चल्ने चारवटा मोटर राखिएका छन् ।

अलि टेक्नोलोजिकका प्रमुख कार्यकारिणी अधिकारी दाइसु के कातानोले भनेका छन्- 'अहिलेसम्म बाइकलाई जमिनमा मात्रै गुडाइने गरिएको थियो । हामीले उड्ने बाइक "बनाएर नयाँ प्रक्रियाको परिवर्तन ल्याएका छौं । एक करोड ३५ लाख जनआवादी भएको टोक्योको प्रमुख समस्या भनेको सडकको भिडभाड नै हो ।'

तर, वर्तमान प्रचलित कानूनअनुसार जापानको व्यस्त सडकमाथि होभरबाइक उडाउन प्रतिबन्धित नै छ ।



विदेशबाट सोभै चोभार

विदेशबाट आयातीत सामानको भन्सार जाँचपास यसअघि सीमा नाकामै गर्नुपर्थ्यो । त्यसपछि मात्रै काठमाडौंसम्म ल्याइन्थ्यो। अब भने व्यवसायीलाई राहत मिल्ने भएको छ । उनीहरूले मालवाहक सवारीलाई सिधै काठमाडौं ल्याएर चोभार सुक्खा बन्दरगाहबाट भन्सार जाँचपास गर्न पाउने भएका छन्। भन्सार विभागले एक साताभित्र उक्त बन्दरगाह उद्घाटनको तयारी गरेको थियो ।

नेपाल राष्ट्र बैंकले एकीकृत परिपत्र २०७८ संशोधन गरी चोभारसम्मका लागि एलसी खोल्न वाटो खुलाइदिएको छ। व्यवसायीले वाणिज्य बैंक र राष्ट्रिय स्तरका विकास बैंकमार्फत अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका लागि चोभारको सुक्खा बन्दरगाह नाका हुने गरी प्रतीतपत्र जारी गर्न सक्ने व्यवस्था राष्ट्र बैंकले गरेको थियो ।

अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारका लागि जारी हुने प्रतीतपत्रमा प्रचलित व्यवस्थावमोजिम चोभारको सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालय

उक्त डबल डेकर बसमा यात्रुले चार प्रकारका क्याबिन छाँच्न सक्नेछन् भने टिकट दर १३ देखि ५१ डलरसम्म रहेका छन् । यस यात्राको दौरानमा 'फुड कोमा लन्च' दिइन्छ । साथै बसलाई विभिन्न सुन्दर प्राकृतिक दृश्यहरू भएका स्थानमा रोकेर यात्रुलाई दृश्यावलोकनको पनि सुविधा राखिएको छ । अलि टेक्नोलोजिकका प्रमुख कार्यकारिणी अधिकारी दाइसु के कातानोले भनेका छन्- 'अहिलेसम्म बाइकलाई जमिनमा मात्रै गुडाइने गरिएको थियो । हामीले उड्ने बाइक' बनाएर नयाँ प्रक्रियाको परिवर्तन ल्याएका छौं ।



चार लेयरमा कन्टेनर राख्न सक्ने गरी आधुनिक प्रविधिसहितको बन्दरगाह निर्माण भएको छ । भन्सार जाँचपासको काम सीमानाकामा रहेका भन्सार कार्यालय र बन्दरगाहले मात्रै गर्दै आएका छन् । यससँगै विश्वविद्यालयले एक वर्षभित्र धुलिखेलबाट काठमाडौँ सञ्चालन हुनेगरी दुईवटा सार्वजनिक बस सञ्चालन गर्ने योजना बनाएको थियो । हाइड्रोजनबाट बस सञ्चालन गर्न १० करोड रुपियाँ बजेट आवश्यक पर्छ । उक्त रकम जुटाउने काममा विश्वविद्यालय लागि रहेको छ र सो रकम हाइड्रोजन उत्पादन, भण्डारण, सुरक्षालगायतका काममा खर्च हुने थापाको भनाइ थियो ।



नाका हुने गरी समेत जारी गर्न सकिनेछ', संशोधित परिपत्रमा लेखिएको छ, 'साथै मेची, विराटनगर, वीरगन्ज, सुक्खा बन्दरसिरिया र भैरहवा भन्सा कार्यालयबाट पैठारी गर्ने गरी प्रतीत जारी भइसकेका मालवस्तुको समेत पैठारीकर्ताको माग भएमा प्रचलित व्यवस्थाबमोजिम चोभार सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालयको नाममा भन्सार बिन्दु परिवर्तन गर्न सकिनेछ ।' भारतलगायत देशबाट आउने सामानको अब सिधै चोभार सुक्खा बन्दरगाहमा भन्सार तिर्न पाइने बताउँछन् राष्ट्र बैंकका विदेशी विनिमय व्यवस्थापन विभागका कार्यकारी निर्देशक रामु पौडेल। 'राष्ट्र बैंकले यहाँसम्मको एलसीका लागि बाटो खुलाएपछि विराटनगर, वीरगन्ज नाकाको जस्तै कारोबार गर्न पाउने भएका हुन्', पौडेल भन्छन्, 'जुन नाकाबाट मालवाहक ट्रक प्रवेश गर्छ, सोही नाकाले सिल लगाइदिनुपर्छ ।'

चोभारमा भन्सार क्षेत्र घोषणा गरेका वारेमा एक महिनाअघि राजपत्रमा सूचना निकालिएको भन्सार विभागका सूचना अधिकारी पुण्यविक्रम खड्का बताउँछन् । उनका अनुसार विभागले आन्तरिक ढुवानीका साधन चोभारसम्म ल्याएर जाँचपास गर्न सूचना पनि जारी गरिसकेका थिए ।

'मेची, विराटनगर, वीरगन्ज, सुक्खा बन्दरगाह सिरिया र भैरहवा भन्सार कार्यालयबाट छिर्ने मालवस्तु चोभारमा ल्याएर जाँचपास गर्दा ती भन्सार पोइन्टबाट आन्तरिक परिवहनको सूचाललाई मध्यनजर राखेर त्यसमा रहेको सूचनाको आधारले ढुवानी गर्न सक्छन्', उनी अन्नपूर्ण पोष्टसित भनेका थिए । उनका अनुसार चैत २२ गते प्रधानमन्त्री शेरबहादुर देउवाले बन्दरगाह भन्सारको उद्घाटन गर्ने तयारी थियो ।

कसरी हुन्छ चोभारमा जाँचपास

चार लेयरमा कन्टेनर राख्न सक्ने गरी आधुनिक प्रविधिसहितको बन्दरगाह निर्माण भएको छ । भन्सार जाँचपासको काम सीमानाकामा रहेका भन्सार कार्यालय र बन्दरगाहले मात्रै गर्दै आएका छन् । नेपालबाट निर्यात हुने सामानको जाँचपास पनि यही बन्दरगाहबाट गर्न सकिने व्यवस्था गरिने भएको छ ।

अब चोभार बन्दरगाहमै अध्यागमन, भन्सार, बैंक तथा वित्तीय संस्था, क्वारेन्टाइनलगायत अत्याधुनिक कार्यालय रहने जनाइएको छ। बाहिरी मुलुकबाट काठमाडौँमा आयात हुने र नेपालबाट निर्यात हुने वस्तुलाई एकीकृत सेवा दिने गरी यो बन्दरगाह बनाइएको हो। यसले सामान आयात-निर्यातमा सहज हुने अपेक्षा गरिएको अधिकारी बताउँछन् । कोलकाता, विशाखापटनम र चीनको समुद्री बन्दरगाहबाट सामान बोकेर आएका कन्टेनर सिधै चोभारमा आएर जाँचपास गर्न सकिन्छ । यसका लागि सीमा नाकामा प्रवेश गरेपछि कन्टेनरमा सरकारले विशेष 'ताल्चा' लगाउनेछ ।

खड्काका अनुसार आन्तरिक परिवहनका लागि भने सीमामा

आएको कन्टेनरलाई जिपिए प्रणालीमा ट्रयाकिङ हुने गरी साँचो लगाएर भन्सार कार्यालयसम्म ल्याउने व्यवस्था गरिन्छ। भन्सारले साँचो खोलेर सामानको जाँच पास गर्छ । व्यवसायीले गोदाममा राख्न चाहेमा यसको व्यवस्था पनि छ । यो व्यवस्थाले काठमाडौँसम्म सामान समयमै ल्याउन सकिन्छ । सीमामा धेरै समयसम्म सामान रोकिएर बसेको अवस्था केहि हदसम्म समाधान हुन्छ । व्यावसायीले काठमाडौँमै आउने सामान सिधै यहाँसम्म ल्याएर लाभ लिन सक्छन् । यहाँबाट आफ्नो गोदाममा लैजान र वितरण गर्न पनि सहज हुन्छ । आन्तरिक ढुवानीसम्बन्धी व्यवस्थाले पनि सीमानाकाबाट चोभारसम्म सुरक्षित रूपमा मालवाहक वस्तु आइपुग्छ । नाकामा जाँचपास ढिला हुने भयो, समयमा आपूर्ति हुन सकेन, सामान समयमा बजारमा पुऱ्याउन सकिएन भन्ने खालका समस्या समाधान हुने विभागको भनाइ छ । चोभार सुक्खा बन्दरगाहमा ३ सय ५० ट्रक र ६ सयवटा कन्टेनर अट्ने क्षमता छ ।

हाइड्रोजनबाट कार सञ्चालन तयारी

बिजुली वा पेट्रोल होइन, हाइड्रोजनबाट चल्ने कार बन्दैछ । यो विदेशमा भएको प्रयास पनि होइन, नेपालमै । कार त पहिलो प्रयोगमात्र हो, एक वर्षभित्र सार्वजनिक यातायातका लागि बस - नै चल्नेगरी हाइड्रोजन ऊर्जा अनुकूलको इन्जिन बनाइदैछ ।

त्यसका लागि काठमाडौँ विश्वविद्यालयले पेट्रोलबाट चलिरहेको कारलाई हाइड्रोजनबाटै चलाउन सक्नेगरी रूपान्तरण गर्न लागेको छ । काठमाडौँ विश्वविद्यालयका सहप्राध्यापक विराजसिंह थापाका अनुसार विश्वविद्यालयका प्रथम उपकुलपति सुरेशराज शर्माले प्रयोग गरेको मारुती कारको इन्जिन फिक्केर हाइड्रोजनबाट चल्न सक्ने बनाउन लागिएको थियो ।

यससँगै विश्वविद्यालयले एक वर्षभित्र धुलिखेलबाट काठमाडौँ सञ्चालन हुनेगरी दुईवटा सार्वजनिक बस सञ्चालन गर्ने योजना बनाएको थियो । हाइड्रोजनबाट बस सञ्चालन गर्न १० करोड रुपियाँ बजेट आवश्यक पर्छ । उक्त रकम जुटाउने काममा विश्वविद्यालय लागि रहेको छ र सो रकम हाइड्रोजन उत्पादन, भण्डारण, सुरक्षालगायतका काममा खर्च हुने थापाको भनाइ थियो ।

काठमाडौँ

विश्वविद्यालयले स्वदेशी

लगानीमा पहिलो

पटक हाइड्रोजन

ऊर्जा उत्पादन गर्न

लागेको हो । त्यसको

परीक्षण निकै अघिदेखि

हुँदै आएको छ । हाइड्रोजन

ऊर्जा गाडी चलाउनमात्र प्रयोग

हुँदैन । खाना पकाउन तथा

विभिन्नप्रकारका रासायनिक पदार्थ

उत्पादन गर्ने उद्योगमा प्रयोग गर्न सकिन्छ । यसको प्रयोग व्यापक

बनाउन सके पेट्रोलियम पदार्थ आयातका लागि विदेसिने गरेको

रकम स्वदेशमै रोकिनेछ ।

हाइड्रोजन ऊर्जा उत्पादनका लागि विश्वविद्यालयले सानो

आकारको प्लिन हाइड्रोजन प्रयोगशाला स्थापना गरेर परीक्षण गरिरहेको

छ । हाइड्रोजन ग्यास उत्पादनका लागि बिजुली, सौर्य शक्ति वा

वायु शक्ति (वाइन्ड इनर्जी) आवश्यक पर्दछ ।



जीडीपीमा ठूला उद्योगले योगदान गर्न नसकेको सरकारी निचोड

९० प्रतिशत योगदान लघु, घरेलु तथा साना उद्योगको

सरकारी अध्ययनले कुल गार्हस्थ्य उत्पादन (जीडीपी)मा ठूला उद्योगहरूले खासै योगदान दिन। नसकेको निचोड निकालेका थिए। जीडीपीमा ९० प्रतिशत योगदान लघु, घरेलु तथा साना उद्योगले दिएको सरकारी अध्ययनले प्रमाणित गरेको छ।



सरकारी अध्ययन अनुसार ३१ वर्षको अवधिमा छ लाखभन्दा बढी लघु, घरेलु तथा साना उद्योगमा आठ खर्बभन्दा बढी पुँजी लगानी र ३२ लाखभन्दा बढीले रोजगारी पाएका छन्। 'लघु, घरेलु तथा साना उद्योग तथ्यांक ०७७/०७८' शीर्षकमा उद्योग विभागले गरेको अध्ययनमा सो कुरा उल्लेख गरिएको हो। अनमोहक आर्थिक वर्ष ०४६/०४७ देखि ०७७/०७८ सम्ममा मुलुकभर छ लाख दुई हजार नौ सय २१ वटा लघु, घरेलु तथा साना उद्योग दर्ता भएका र ती उद्योगहरूमा आठ खर्ब एक अर्ब ८९ करोड लगानी प्रस्ताव गरिएको छ। ती उद्योगहरूमाफत ३२ लाख ८९ हजार पाँच सय १६ जनालाई रोजगारी दिइएको बताइएको छ।

आर्थिक वर्ष ०७७/०७८ मा ७७ वटै जिल्लामा ८३,३८६ वटा लघु, घरेलु तथा साना उद्योग दर्ता भएका थिए भने ती उद्योगहरूको एक खर्ब नौ अर्ब ७४ करोड ५१ लाख स्थिर पुँजी र ७५ अर्ब ४६ करोड तीन लाख चालु पुँजी रहेको थियो। आर्थिक वर्ष ०७७/०७८ मा कुल ८९,९२४ जना उद्यमी (महिला ४३,५६६/पुरुष ४६,३५८) रहेको तथा तीन लाख ११,६९३ जना (महिला ११,८२८२/पुरुष १९,३४११) लाई रोजगारी प्रदान गरिएको थियो।

आर्थिक वर्ष ०७६/०७७ मा ७७ वटै जिल्लामा ४८,८५४ वटा लघु, घरेलु तथा साना उद्योग दर्ता भएका थिए भने ती उद्योगहरूको ५९ अर्ब ५१ करोड ३५ लाख स्थिर पुँजी र ५१ अर्ब

६४ करोड। ४५ लाख चालु पुँजी रहेको थियो। आर्थिक वर्ष ०७७/७८ मा कुल ५१,८६२ जना उद्यमी (महिला २१,९६२/पुरुष ३०,७००) रहेको तथा एक लाख ६९,७७१ जना (महिला ६७,५५६/पुरुष १०,२१५) लाई रोजगारी प्रदान गरिएको थियो।

नेपालको सन्दर्भमा कुल गार्हस्थ्य उत्पादन (जीडीपी) मा उद्योग क्षेत्रको योगदान करिब ५.६ प्रतिशत रहेकोमा यसको करिब ९० प्रतिशत योगदान लघु, घरेलु तथा साना उद्योगहरूको रहेको विभागको भनाइ थियो। विश्व व्यापार संगठनमा आवद्ध भइसकेको परिप्रेक्ष्यमा नेपालमा उत्पादित वस्तुहरूलाई बढी गुणस्तरीय बनाई प्रतिस्पर्धाको माध्यमबाट आयात प्रतिस्थापन तथा निर्यात प्रवर्द्धनमा जोड दिनको लागि घरेलु तथा साना उद्योगहरूको विकासमा निजी र सरकारी दुवै क्षेत्रले विशेष ध्यान दिनु आवश्यक छ।

सुरूदेखि आर्थिक वर्ष ०७७/७८ सम्म दर्ता कायम रहेका लघु, घरेलु तथा साना उद्योगहरूको संख्या सेवामूलक १,७८,६६२ वटा, कृषि तथा वनजन्य १,३९,१७६ वटा, उत्पादनमूलक एक लाख सात हजार सात सय ७९ वटा, पर्यटनमूलक ५०,९४० वटा, निर्माण ९,६०८ वटा, ऊर्जामूलक ५८३ वटा, खनिजजन्य ४८३ वटार सूचना तथा प्रविधिजन्य चार सय १२ वटा दर्ता भएका छन्। विभागका अनुसार दर्ता कायम भन्नाले अद्यावधिक नवीकरण नभई खारेजी भएका र उद्योगीको मागवमोजिम लगत कट्टा हुन गएका उद्योगहरूको संख्या कटाई दर्ता बाँकी भएका उद्योग हुन्। विभागले सेवा, कृषि तथा वन, उत्पादन, पर्यटन, निर्माण, ऊर्जा, खनिज र सूचना तथा प्रविधिजन्य गरी आठ प्रकारका उद्योगहरू दर्ता गर्दै आएको थियो।

सुरूदेखि आर्थिक वर्ष ०७७/७८ सम्म दर्ता कायम रहेका उद्योगहरूमध्ये ३७,३४९ वटा लघु उद्योग, २१,६६४ वटा घरेलु उद्योग र चार लाख २८,५९० वटा साना उद्योगहरू रहेका छन्। लघु उद्योगअन्तर्गत ३६ हजार आठ सय चार वटा निजी फर्म, पाँच सय ३२ वटा साभेदारी फर्म र ३८ वटा प्राइभेट लिमिटेड रहेका छन्। घरेलु उद्योगअन्तर्गत १९,२७५ वटा निजी फर्म, १,३१४ वटा साभेदारी फर्म र १,०७५ वटा प्राइभेट लिमिटेड रहेका थिए।

र साना उद्योगअन्तर्गत ३,८२,०६५ वटा निजी फर्म, १८,७७१ वटा साभेदारी फर्म र २७,७५५ वटा प्राइभेट लिमिटेड रहेका छन्। लघु, घरेलु तथा साना उद्योग दर्ता संख्या भने सबैभन्दा बढी बागमती प्रदेशमा ३२ प्रतिशत र सबैभन्दा कम कर्णाली प्रदेशमा पाँच प्रतिशत रहेको छ।

सरकारी अध्ययन अनुसार ३१ वर्षको अवधिमा छ लाखभन्दा बढी लघु, घरेलु तथा साना उद्योगमा आठ खर्बभन्दा बढी पुँजी लगानी र ३२ लाखभन्दा बढीले रोजगारी पाएका छन्। लघु, घरेलु तथा साना उद्योग तथ्यांक ०७७/०७८ शीर्षकमा उद्योग विभागले गरेको अध्ययनमा सो कुरा उल्लेख गरिएको हो। सुरूदेखि आर्थिक वर्ष ०७७/७८ सम्म दर्ता कायम रहेका उद्योगहरूमध्ये ३७,३४९ वटा लघु उद्योग, २१,६६४ वटा घरेलु उद्योग र चार लाख २८,५९० वटा साना उद्योगहरू रहेका छन्। लघु उद्योगअन्तर्गत ३६ हजार आठ सय चार वटा निजी फर्म, पाँच सय ३२ वटा साभेदारी फर्म र ३८ वटा प्राइभेट लिमिटेड रहेका छन्।



नेपालले भने ग्लासगो घोषणापत्रमार्फत सन् २०४५ सम्ममा कार्बन उत्सर्जन शून्यमा कारिसक्ने प्रतिबद्धता जनाएको छ । 'नेट जेरो' अर्थात् सन् २०५० सम्ममा सबै देशहरूले कार्बन उत्सर्जन शून्यमा कारिसक्ने अभियानलाई नेपालले ५ वर्षअगावै पूरा गरिसक्ने बचन दिएको छ । विस्तारै बजार लिने क्रममा रहेका विद्युतीय सवारीका लागि चाहिने पूर्वाधार निर्माणमा निजी क्षेत्रबाट पनि पहल भइरहेको छ । पछिल्लो समय यस्ता सवारीप्रति उपभोक्ताको चासो बढेसँगै पूर्वाधार निर्माणका लागि निजी क्षेत्र पनि लागिपरेको नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपालका उपाध्यक्ष तथा सिप्रदी ट्रेडिङका प्रमुख कार्यकारी अधिकृत राजनबाबु श्रेष्ठ बताउँछन् ।

प्रादूषण घटाउना विद्युतीय सवारी

स्वच्छ ऊर्जा प्रयोगमा अन्तर्राष्ट्रिय मञ्चमा हतारहतार प्रतिबद्धता जनाइरहँदा नेपालीको तयारी भने सुस्त

बेलायतको ग्लासगोमा गत नोभेम्बर दोस्रो साता सम्पन्न संयुक्त राष्ट्रसंघीय जलवायु परिवर्तनसम्बन्धी २६ औं सम्मेलन (कोप२६) ले स्वच्छ ऊर्जा प्रयोगलाई विश्वव्यापी एजेन्डाका रूपमा उठायो। उक्त सम्मेलनमार्फत राष्ट्रसंघका सदस्य देशहरूले जलवायु परिवर्तनको समस्या न्यूनीकरणका लागि हरितगृह ग्यास उत्सर्जन गर्ने पेट्रोलियम र कोइलालगायत खनिज इन्धनको प्रयोग घटाउने संकल्प जनाए । वातावरणीय दृष्टिकोणबाट चुनौतीपूर्ण बन्दै गएको जीवास्म इन्धन (फोसिल फयल) को प्रयोगलाई शून्यमा झार्ने प्रतिबद्धता जाहेर गरे। विभिन्न दातृ निकाय र अन्तर्राष्ट्रिय बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरूले कोइला तथा प्राकृतिक ग्यासबाट विद्युत् उत्पादन हुने थर्मल प्लान्टहरूमा थप लगानी नगर्ने घोषणा गरे। यद्यपि, सम्मेलनको अन्तिम सम्झौताका क्रममा नेपालका दुई छिमेकी देशले अडको थापे । दुई वर्षभित्रमा कोइलाको प्रयोगलाई शून्यमा कारिसक्ने सर्त राखिएको सम्झौतामा चीन र भारतले हस्ताक्षर गर्न मानेनन् । जसका कारण 'कोल फेज आउट' शब्दावलीका ठाउँमा 'कोल फेज डाउन' राखेर ग्लासगो घोषणापत्र जारी गरियो ।

नेपालले भने ग्लासगो घोषणापत्रमार्फत सन् २०४५ सम्ममा कार्बन उत्सर्जन शून्यमा कारिसक्ने प्रतिबद्धता जनाएको छ । 'नेट जेरो' अर्थात् सन् २०५० सम्ममा सबै देशहरूले कार्बन उत्सर्जन शून्यमा कारिसक्ने अभियानलाई नेपालले ५ वर्षअगावै पूरा गरिसक्ने बचन दिएको छ । यो परिदृश्यबाट स्वच्छ तथा नवीकरणीय ऊर्जा प्रवर्द्धनका लागि विश्वजगत्बाट भइरहेको प्रयासमा नेपालको उपस्थिति दरिलो छ भन्ने बुझ्न सकिन्छ । सन् २०२० सम्ममा पूरा गरिसक्नुपर्ने दिगो विकास लक्ष्य होस् वा सरकारले हरेक वर्ष ल्याउने नीति तथा कार्यक्रम होस्, नेपालले स्वच्छ ऊर्जा प्रयोगलाई बढावा दिने बताइरहेको छ। स्वच्छ ऊर्जा प्रवर्द्धनमा जलविद्युत्मार्फत उल्लेख्य प्रगति भएको पनि छ । तर सवारीसाधनमा प्रयोग हुने इन्धनबाट उत्सर्जित कार्बनको कटौतीका लागि भने नेपालको प्रयास अपर्याप्त छ। कार्यशैली झनै अस्पष्ट देखिन्छ । पेट्रोलियम सवारीलाई विद्युतीयले प्रतिस्थापन गर्ने नीति बनेका छन्, तर प्रभावकारी कार्ययोजना छैनन् । व्यवहारमा नल्याइएका नीतिको उपलब्धि नगण्य छ ।

यद्यपि, पहल नै नभएको भने होइन । अहिले सरकारी र निजी दुवै क्षेत्रबाट विद्युतीय सवारीसाधनका लागि चाहिने पूर्वाधार निर्माणको प्रयास थालिएको छ । जुन प्रारम्भिक चरणमै छ। नेपालले गएको माघमा मात्रै पहिलो पटक विद्युतीय सवारी र चार्जिङ स्टेसनसँग सम्बन्धित कानुनी व्यवस्था कार्यान्वयनमा ल्यायो । नेपाल विद्युत् प्राधिकरणले विद्युत् वितरण विनियमावली-२०७८ जारी गर्दै विद्युतीय सवारी प्रयोगकर्ताले निजी र सार्वजनिकस्तरमा चार्जिङ स्टेसन राख्न पाउने व्यवस्था लागू गरेको हो। चार्जिङ स्टेसनका लागि पर्याप्त विद्युत् लोड प्राधिकरणले उपलब्ध गराउने र छुट्टै मिटरसमेत राख्न सकिने व्यवस्था उक्त विनियमावलीमा छ। निजी आवास, कार्यालय, सार्वजनिक स्थललगायतका ठाउँमा चार्जिङ स्टेसन बनाउन यो विनियमावलीले बाटो खोलिएको छ । निजीस्तरबाट यस्ता पूर्वाधार तयार पार्न चाहनेहरूका लागि प्राधिकरण आफैले पनि सहयोग र समन्वय गर्ने बताउँदै आएको छ । त्यस्तै, सरकारी कार्यालयहरू, सार्वजनिक संस्थान र स्थानीय तहले सार्वजनिक चार्जिङ स्टेसन सञ्चालन गर्न चाहेमा प्राथमिकता दिइने विनियमावलीमा उल्लेख छ ।

प्राधिकरणले संरचना बनाउने काम पनि थालेको छ। प्राधिकरणअन्तर्गतको चार्जिङ स्टेसन परियोजना प्रमुख सागर ज्ञवाली कानुनी र भौतिक दुवै खालका संरचना निर्माणका लागि सरकारी प्रयास थालिएको बताउँछन् । 'प्राधिकरणले सवारी चार्जिङ स्टेसन बनाउन विद्युत्

विनियमावलीमार्फत कानुनी संरचना बनायो। भौतिक संरचनातर्फ पनि देशभरका ३२ स्थानमा ५० वटा चार्जिङ स्टेसन निर्माणका लागि ठेक्का सम्झौता गरेको ६ महिना भइसकेको छ,' उनले भने, 'पेमेन्ट गेटवे र कम्प्युनिकेसन सफ्टवेयर बनाएर निजी क्षेत्रलाई समेत जोड्ने गरी नीतिगत रूपमा सहयोग भइरहेको छ। चार्जिङ स्टेसन राख्नका लागि होटल र रेस्टुरेन्टहरूबाट निवेदन आएका छन् । त्यसमा पनि सहयोग गरिरहेका छौं ।' अहिले चार्जिङ स्टेसन बनाइएका ठाउँहरूमा लाइन तान्ने काम भइरहेको र आगामी जुन महिनाभित्रमा सबै निर्माण सम्पन्न गरिसक्ने ज्ञवालीले बताए । यस्ता चार्जिङ स्टेसनहरूमा सबै प्रकृतिका सवारीसाधन चार्ज गर्न मिल्ने गरी मल्टिचार्जर राखिनेछ ।

प्राधिकरणका अनुसार ठूला राजमार्गहरूमा ६० देखि ८० किलोमिटर दूरीमा चार्जिङ स्टेसन बन्नेछन् । अहिले काठमाडौं उपत्यकाभित्र त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, नयाँ बसपार्क, साभा यातायात कार्यालय, बल्खुलगायत ७ स्थानमा यस्ता संरचना निर्माणाधीन छन् । त्यस्तै पूर्व-पश्चिम राजमार्ग र अरू मुख्य सडक छुने गरी महेन्द्रनगर, धनगढी, लम्की, कोहलपुर, सुर्खेत, लमही, चन्द्रौटा, सैनामैना, बुटवल, भैरहवा, बर्दघाट, चितवन, हेटौंटा, निजगढ, हरिश्चौन, सिन्धुली, खुर्कोट र बनेपामा यस्ता संरचना बनिरहेका छन् । पूर्वतर्फबाट लहान, इटहरी, विराटनगर, दमक, विर्तामोड, बेलका नगरपालिका, मुग्लिन र पोखरामा पनि प्राधिकरणले चार्जिङ स्टेसनहरू बनाइरहेको छ ।

विस्तारै बजार लिने क्रममा रहेका विद्युतीय सवारीका लागि चाहिने पूर्वाधार निर्माणमा निजी क्षेत्रबाट पनि पहल भइरहेको छ। पछिल्लो समय यस्ता सवारीप्रति उपभोक्ताको चासो बढेसँगै पूर्वाधार निर्माणका लागि निजी क्षेत्र पनि लागिपरेको नाडा अटोमोबाइल्स एसोसिएसन अफ नेपालका उपाध्यक्ष तथा सिप्रदी ट्रेडिङका प्रमुख कार्यकारी अधिकृत राजनबाबु श्रेष्ठ बताउँछन् । यद्यपि विद्युतीय सवारीमा गुणात्मक फड्को मार्न उपभोक्ता अभै 'कन्फिडेन्ड' हुन नसकेको उनको भनाइ छ। 'विद्युतीय सवारीमा चासो बढेको छ । सँगसँगै उनीहरूमा चार्जिङ, पार्टपुर्जा र मर्मतसम्भारको संशय पनि देखिन्छ,' उनले भने, 'गाडी सधैं काठमाडौं उपत्यकामा मात्र चलाउने होइन, बाहिर जाँदा चार्जिङ स्टेसन नभएकाले समस्या हुन्छ कि भनेर - सोध्छन् । समग्र इकोसिस्टम नै तयार पार्नुपर्ने अवस्था छ ।'

श्रेष्ठको भनाइलाई आधार मान्दा उपभोक्ताले विद्युतीय सवारी प्रयोग गर्न चासो देखाए पनि चार्जिङ स्टेसन अभावसँगसँगै वर्कसप, स्पेयर्स पार्ट्स र मर्मतसम्भार जस्ता विषयमा भरपर्दो सेवाको सुनिश्चितता हुन सकेको छैन । 'काठमाडौं उपत्यकाभन्दा बाहिर जानुपर्दा चार्जको व्यवस्थापन कसरी गर्ने ? भन्ने प्रश्न उपभोक्ता गर्छन्,' उनले भने, 'तैपनि



हामीले मागअनुसार गाडी दिन सकेका छैनौं । सिप्रदीकै कुरा गर्दा सात महिनासम्मका लागि बुकिङ भइसकेको छ ।'

सानो क्षमताका ब्याट्री लाग्ने कार र मोटरसाइकलहरू घरमै पनि चार्ज गर्न सकिन्छ । तर त्यसको माइलेजबारे उपभोक्तामा अन्योल छ । त्यसो त केही सवारी उत्पादक कम्पनीहरूले ब्याट्री स्वाप गर्ने प्रविधि पनि कार्यान्वयनमा ल्याइसकेका छन् । चार्ज सकिएपछि एउटा ब्याट्री फिकेर अर्को राख्ने गरी पनि काम गरिरहेका छन् । विकसित मुलुकहरूले यस्तो प्रविधि कार्यान्वयनमा ल्याइसकेको भए पनि नेपालमा सवारी आयातकर्ता कम्पनीहरूले आफै चार्जिङ स्टेसनसम्म बनाउने तयारी गरिरहेका छन् । सिप्रदीले काठमाडौं उपत्यकामा र मुख्य राजमार्गहरूमा प्रत्येक ७० किलोमिटर दूरीमा डीसी चार्जिङ स्टेसन राख्ने तयारी गरिरहेको श्रेष्ठले बताए । 'चार्जिङ स्टेसन नभएकै कारण हाम्रो उपभोक्ताले समस्या नभोग्नु भनेर काठमाडौंलागायत मुख्य सहरी क्षेत्रमा ८ वटा निर्माण भइसकेका छन् । थप तीनवटा एक-दुई हप्ताभित्रै बनिसक्नेछन्,' उनले भने । आयातकर्ता कम्पनीहरूले वर्कसप पनि बनाउन थालिसकेका छन् ।

साना र निजीलाई भन्दा ठूला र सार्वजनिक सवारीसाधनलाई विद्युतीकरण गर्न बढी अप्ठेरो रहेको पनि उनले बताए । 'विद्युत् बाट चल्ने सार्वजनिक सवारीको प्रयोग आर्थिक रूपले असहज छ । खरिद मूल्य निकै महँगो पर्ने भएका कारण व्यवसायीहरूले नाफाको दृष्टिकोणबाट पनि हेर्ने भए,' श्रेष्ठ भन्छन्, 'डिजेलबाट चल्नेभन्दा विद्युतबाट चल्ने सार्वजनिक सवारी दोब्बरजस्तो महँगो छ । भाडादर भने उस्तै । लागतअनुसारको प्रतिफल नभएपछि यातायात व्यवसायीहरू यसमा जान सकेको देखिदैन ।' आर्थिक सर्वेक्षण २०७८ अनुसार गत वर्ष फागुन मसान्तसम्ममा दर्ता भएका सवारीसाधनको संख्या ३९ लाख ८७ हजार २ सय ६७ छ । यिनमा सार्वजनिक यातायात १.४ र दुईपांग्रेको संख्या ७९.३ प्रतिशत छ । तर यस्ता सवारीसाधनमा विद्युतीय सवारीको संख्या कति हुने भन्ने तथ्यांक सरकारसँग छैन । विद्युतीय सवारीका रूपमा काठमाडौं उपत्यकामा 'सफा टेम्पो' प्रयोग हुन थालेको डेढ दशकभन्दा बढी भयो । त्रिपुरेश्वरदेखि भक्तपुरको सूर्यविनायकसम्म चल्ने टूली बस भने अब इतिहास भइसकेको छ ।

एकातिर सरकारको दीर्घकालीन नीति पूर्णतया विद्युतीय सवारीमै जाने भन्ने छ भने अर्कोतिर यस्तो नीति कार्यान्वयनमा सरकार आफै बाधकसमेत बनिरहेको छ । चुनावी घोषणापत्रदेखि सरकारका वार्षिक नीति-कार्यक्रम र बजेटमा 'पेट्रोलियम सवारीलाई विद्युतीयले प्रतिस्थापन गर्ने विषय सधैं अटाउँछ । तर यस्ता सवारीको प्रवर्द्धनमा नीतिगत स्थिरतासमेत देखिदैन । उदाहरणका लागि तत्कालीन अर्थमन्त्री युवराज खतिवडाले अधिल्लो आर्थिक वर्षमा विद्युतीय सवारीसाधनमा कर बढाउने नीति अधि सारे । भन्सार र अन्तःशुल्क बढाइयो । विद्युतीय सवारीसाधन प्रवर्द्धनमा कुनै न कुनै हिसाबले सरकारी नीति नै बाधक बन्यो । त्यसलाई चालु आर्थिक वर्षको बजेटमार्फत हटाइएको छ । कर घटेसँगै गत वर्षको तुलनामा चालु वर्ष आयात पनि बढेको देखिएको छ । कर विभागका अनुसार चालु आर्थिक वर्षको पुससम्ममा ३ अर्ब २४ करोड रुपैयाँ बराबरको १ हजार १ सय ३ वटा चारपांग्रे सवारी आयात भएका छन् । गत आर्थिक वर्षभरिमा २ सय ६१ वटा विद्युतीय सवारी आयात भएका थिए । चालु वर्षको आर्थिक ऐनमार्फत सरकारले सय किलोवाट क्षमतासम्मको ब्याट्री लाग्नेका लागि १०, २ सय किलोवाटसम्मको १० र ३ सय किलोवाट क्षमताको सवारीसाधनका लागि ३० प्रतिशत भन्सार लाग्ने व्यवस्था गरिएको छ ।

हाइड्रोजन ऊर्जा कहिले ?

पछिल्लो समय विकसित मुलुकहरूले हाइड्रोजन ग्यासलाई स्वच्छ ऊर्जाको सम्भावित क्षेत्रका रूपमा पहिचान गरेर त्यसको प्रयोगसमेत थालिसकेका छन् । पेट्रोलियम पदार्थलाई हाइड्रोजन ऊर्जाले प्रतिस्थापन गर्न सकिने बहस नेपालमा पनि चलिरहेको छ । यसबारे अध्ययन गर्न ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालयले जल तथा ऊर्जा आयोगको

सचिवालयका सहसचिवको संयोजकत्वमा कार्यदल नै बनाएको छ । त्यस्तै, नेपाल आयल निगम र वैकल्पिक ऊर्जा प्रवर्द्धन केन्द्रको सहकार्यमा काठमाडौं विश्वविद्यालय (केयू) ले हाइड्रोजन उत्पादन र सम्भावित प्रयोगका क्षेत्रबारे अध्ययन गरिरहेको छ । लगानी बोर्डको कार्यालय र विद्युत् प्राधिकरणले पनि यसमा समन्वय गरिरहेका छन् । वैकल्पिक ऊर्जाका रूपमा हाइड्रोजन ग्यास प्रयोग गरेर धुलिखेल-काठमाडौं रुटमा २ वटा बस सञ्चालन गर्न धुलिखेल नगरपालिका, रोटरी क्लब अफ धुलिखेल र केयूबीच सम्झौतासमेत भइसकेको छ ।

'सुरुमा हामीले यसलाई रिसर्चकै रूपमा अधि बढाएका थियौं । अहिले नीतिनिर्माण तहसँग पनि समन्वय गरेर व्यावसायिक प्रयोगमा कसरी ल्याउने भनेर हेरिरहेका छौं, केयूका उपकुलपति प्रा.डा. भोला थापाले भने, हाइड्रोजन उत्पादन गरिसकेपछि त्यसको उपयोग कहाँ गर्ने भनेर अन्तर्राष्ट्रिय अभ्याससमेत हेर्दा सवारीसाधनमा उपयुक्त देखियो । इन्धनका स्रोतहरू विस्तारै परिवर्तन हुँदै गएको र पेट्रोलियम पदार्थलाई मात्र नभई अरू नवीकरणीय ऊर्जालाई पनि हाइड्रोजन ऊर्जाले प्रतिस्थापन गर्न सक्नेबारे सोचपर्ने बेला आएको ल्याबका सल्लाहकारसमेत रहेका उपकुलपति थापा बताउँछन् ।

केयूले स्थापना गरेको 'ग्रीन हाइड्रोजन ल्याब' नेपालकै पहिलो हो । हाइड्रोजन कसरी उत्पादन गर्ने ? उत्पादन गरेर कहाँ प्रयोग गर्ने ? उत्पादित हाइड्रोजनको बजार कहाँ हुन्छ ? उत्पादनका लागि कानुनी र प्राविधिक जटिलताहरू के हुन सक्छन् ? लगायतका विषयहरूमा स्पष्टता हुँदै गएको ल्याब सञ्चालनको नेतृत्व गरिरहेका विराज सिंह थापा बताउँछन् ।

'विश्वव्यापी अभ्यास हेर्दा स्वच्छ ऊर्जाको एक महत्वपूर्ण स्रोतका रूपमा ढिलो-चाँडो हाइड्रोजन उदाउने देखियो । कानुनी संरचना, प्रविधि र जनशक्ति निर्माणका लागि हामीले पनि तयारी थाल्नुपर्छ भनेर ल्याब सञ्चालन गरेका हौं,' उनले भने, 'हामीले अहिल्यै काम थाल्यौं भने केही वर्षपछि विश्ववजारमा प्रतिस्पर्धीका रूपमा हामी जान सक्छौं ।' भारतले हाइड्रोजन मिसन नै बनाएर सन् २०३० सम्ममा प्रतिकिलो १ डलरमा उत्पादन गर्ने गरी काम गरिरहेको पनि थापाले बताए । त्यस्तै, फ्रान्स, नर्वे, दक्षिण कोरिया, अमेरिकालगायत विकसित देशहरूले हवाईजहाज, रेल, बस र पानीजहाजसमेत हाइड्रोजन प्रविधिमा रूपान्तरण गर्ने गरी काम गरिरहेका छन् । त्यतिमात्र नभई पेट्रोलियम इन्धन उत्पादन र निर्यात गर्ने मध्यपूर्वी देशहरू नै हाइड्रोजन उत्पादनतिर केन्द्रित भइरहेका छन् ।

हाइड्रोजन उत्पादनका लागि चाहिने वस्तुमा ७० प्रतिशत विद्युत् हो । अहिले नेपालभित्र उत्पादित विजुली खपतका लागि सम्भावित बजारको खोजी भइरहेका बेला हाइड्रोजन उत्पादनमा त्यसलाई प्रयोग गर्न सकिने विकल्प छ । 'वार्षिक खर्चौं रुपैयाँको पेट्रोलियम आयात विस्थापित गर्ने मात्र नभई नेपालभित्र उत्पादन विजुली खेर जान नदिनका लागि पनि हाइड्रोजन एक महत्वपूर्ण विकल्प हो,' थापाले भने । नेपालमा हाइड्रोजन उत्पादन, ऊर्जाको स्रोतका रूपमा यसको प्रयोग र बेचबिखनलागायत विषयलाई समेट्ने कानून अझै बनिसकेको छैन । 'हामीसँग स्पष्ट नीतिगत र कानुनी आधार छैन । त्यसबारे पनि हामीले सोच्नुपर्ने बेला भएको छ । अब हाइड्रोजनलाई पनि स्वच्छ ऊर्जाको स्रोतका रूपमा परिभाषित गरेर कानून बनाउनुपर्छ,' उनले भने । थापाका अनुसार एक किलोग्राम हाइड्रोजनले सोही तौलको सामान्य ब्याट्रीको तुलनामा ४ सय गुणा बढी ऊर्जा निकाल्न सक्छ । त्यस्तै विश्ववजारमा यसको उत्पादन लागत एक किलोग्रामका लागि तीनदेखि पाँच डलरसम्म मात्रै रहेको पनि उनले बताए । यो सुरक्षा दृष्टिकोणले पेट्रोलियम पदार्थभन्दा बढी सुरक्षित रहेको पनि थापाले दावी गरे ।

चार्जबल ब्याट्रीको आयु सकिए पनि त्यसको व्यवस्थापनलाई पनि गम्भीर चुनौतीका रूपमा हेरिन्छ । ब्याट्री आफैमा नवीकरणीय ऊर्जाको स्रोत होइन । तर हाइड्रोजन ट्यांकीमा भरेर राख्न सकिने र सकिएपछि रिफ्युल गर्न सकिने भएका कारण यसलाई नवीकरणीय ऊर्जाको प्रभावकारी स्रोत मानिएको छ ।

साभार: कान्तिपुर दैनिक

साना र निजीलाई भन्दा ठूला र सार्वजनिक सवारीसाधनलाई विद्युतीकरण गर्न बढी अप्ठेरो रहेको पनि उनले बताए । 'विद्युत् बाट चल्ने सार्वजनिक सवारीको प्रयोग आर्थिक रूपले असहज छ । खरिद मूल्य निकै महँगो पर्ने भएका कारण व्यवसायीहरूले नाफाको दृष्टिकोणबाट पनि हेर्ने भए,' श्रेष्ठ भन्छन्, 'डिजेलबाट चल्नेभन्दा विद्युतबाट चल्ने सार्वजनिक सवारी दोब्बरजस्तो महँगो छ । भाडादर भने उस्तै । लागतअनुसारको प्रतिफल नभएपछि यातायात व्यवसायीहरू यसमा जान सकेको देखिदैन ।' आर्थिक सर्वेक्षण २०७८ अनुसार गत वर्ष फागुन मसान्तसम्ममा दर्ता भएका सवारीसाधनको संख्या ३९ लाख ८७ हजार २ सय ६७ छ । यिनमा सार्वजनिक यातायात १.४ र दुईपांग्रेको संख्या ७९.३ प्रतिशत छ । तर यस्ता सवारीसाधनमा विद्युतीय सवारीको संख्या कति हुने भन्ने तथ्यांक सरकारसँग छैन । विद्युतीय सवारीका रूपमा काठमाडौं उपत्यकामा 'सफा टेम्पो' प्रयोग हुन थालेको डेढ दशकभन्दा बढी भयो । त्रिपुरेश्वरदेखि भक्तपुरको सूर्यविनायकसम्म चल्ने टूली बस भने अब इतिहास भइसकेको छ ।

एकातिर सरकारको दीर्घकालीन नीति पूर्णतया विद्युतीय सवारीमै जाने भन्ने छ भने अर्कोतिर यस्तो नीति कार्यान्वयनमा सरकार आफै बाधकसमेत बनिरहेको छ । चुनावी घोषणापत्रदेखि सरकारका वार्षिक नीति-कार्यक्रम र बजेटमा 'पेट्रोलियम सवारीलाई विद्युतीयले प्रतिस्थापन गर्ने विषय सधैं अटाउँछ । तर यस्ता सवारीको प्रवर्द्धनमा नीतिगत स्थिरतासमेत देखिदैन । उदाहरणका लागि तत्कालीन अर्थमन्त्री युवराज खतिवडाले अधिल्लो आर्थिक वर्षमा विद्युतीय सवारीसाधनमा कर बढाउने नीति अधि सारे । भन्सार र अन्तःशुल्क बढाइयो । विद्युतीय सवारीसाधन प्रवर्द्धनमा कुनै न कुनै हिसाबले सरकारी नीति नै बाधक बन्यो । त्यसलाई चालु आर्थिक वर्षको बजेटमार्फत हटाइएको छ । कर घटेसँगै गत वर्षको तुलनामा चालु वर्ष आयात पनि बढेको देखिएको छ । कर विभागका अनुसार चालु आर्थिक वर्षको पुससम्ममा ३ अर्ब २४ करोड रुपैयाँ बराबरको १ हजार १ सय ३ वटा चारपांग्रे सवारी आयात भएका छन् । गत आर्थिक वर्षभरिमा २ सय ६१ वटा विद्युतीय सवारी आयात भएका थिए । चालु वर्षको आर्थिक ऐनमार्फत सरकारले सय किलोवाट क्षमतासम्मको ब्याट्री लाग्नेका लागि १०, २ सय किलोवाटसम्मको १० र ३ सय किलोवाट क्षमताको सवारीसाधनका लागि ३० प्रतिशत भन्सार लाग्ने व्यवस्था गरिएको छ ।

हाइड्रोजन ऊर्जा कहिले ?

पछिल्लो समय विकसित मुलुकहरूले हाइड्रोजन ग्यासलाई स्वच्छ ऊर्जाको सम्भावित क्षेत्रका रूपमा पहिचान गरेर त्यसको प्रयोगसमेत थालिसकेका छन् । पेट्रोलियम पदार्थलाई हाइड्रोजन ऊर्जाले प्रतिस्थापन गर्न सकिने बहस नेपालमा पनि चलिरहेको छ । यसबारे अध्ययन गर्न ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाई मन्त्रालयले जल तथा ऊर्जा आयोगको

सचिवालयका सहसचिवको संयोजकत्वमा कार्यदल नै बनाएको छ । त्यस्तै, नेपाल आयल निगम र वैकल्पिक ऊर्जा प्रवर्द्धन केन्द्रको सहकार्यमा काठमाडौं विश्वविद्यालय (केयू) ले हाइड्रोजन उत्पादन र सम्भावित प्रयोगका क्षेत्रबारे अध्ययन गरिरहेको छ । लगानी बोर्डको कार्यालय र विद्युत् प्राधिकरणले पनि यसमा समन्वय गरिरहेका छन् । वैकल्पिक ऊर्जाका रूपमा हाइड्रोजन ग्यास प्रयोग गरेर धुलिखेल-काठमाडौं रुटमा २ वटा बस सञ्चालन गर्न धुलिखेल नगरपालिका, रोटरी क्लब अफ धुलिखेल र केयूबीच सम्झौतासमेत भइसकेको छ ।

'सुरुमा हामीले यसलाई रिसर्चकै रूपमा अधि बढाएका थियौं । अहिले नीतिनिर्माण तहसँग पनि समन्वय गरेर व्यावसायिक प्रयोगमा कसरी ल्याउने भनेर हेरिरहेका छौं, केयूका उपकुलपति प्रा.डा. भोला थापाले भने, हाइड्रोजन उत्पादन गरिसकेपछि त्यसको उपयोग कहाँ गर्ने भनेर अन्तर्राष्ट्रिय अभ्याससमेत हेर्दा सवारीसाधनमा उपयुक्त देखियो । इन्धनका स्रोतहरू विस्तारै परिवर्तन हुँदै गएको र पेट्रोलियम पदार्थलाई मात्र नभई अरू नवीकरणीय ऊर्जालाई पनि हाइड्रोजन ऊर्जाले प्रतिस्थापन गर्न सक्नेबारे सोचपर्ने बेला आएको ल्याबका सल्लाहकारसमेत रहेका उपकुलपति थापा बताउँछन् ।

केयूले स्थापना गरेको 'ग्रीन हाइड्रोजन ल्याब' नेपालकै पहिलो हो । हाइड्रोजन कसरी उत्पादन गर्ने ? उत्पादन गरेर कहाँ प्रयोग गर्ने ? उत्पादित हाइड्रोजनको बजार कहाँ हुन्छ ? उत्पादनका लागि कानुनी र प्राविधिक जटिलताहरू के हुन सक्छन् ? लगायतका विषयहरूमा स्पष्टता हुँदै गएको ल्याब सञ्चालनको नेतृत्व गरिरहेका विराज सिंह थापा बताउँछन् ।

'विश्वव्यापी अभ्यास हेर्दा स्वच्छ ऊर्जाको एक महत्वपूर्ण स्रोतका रूपमा ढिलो-चाँडो हाइड्रोजन उदाउने देखियो । कानुनी संरचना, प्रविधि र जनशक्ति निर्माणका लागि हामीले पनि तयारी थाल्नुपर्छ भनेर ल्याब सञ्चालन गरेका हौं,' उनले भने, 'हामीले अहिल्यै काम थाल्यौं भने केही वर्षपछि विश्ववजारमा प्रतिस्पर्धीका रूपमा हामी जान सक्छौं ।' भारतले हाइड्रोजन मिसन नै बनाएर सन् २०३० सम्ममा प्रतिकिलो १ डलरमा उत्पादन गर्ने गरी काम गरिरहेको पनि थापाले बताए । त्यस्तै, फ्रान्स, नर्वे, दक्षिण कोरिया, अमेरिकालगायत विकसित देशहरूले हवाईजहाज, रेल, बस र पानीजहाजसमेत हाइड्रोजन प्रविधिमा रूपान्तरण गर्ने गरी काम गरिरहेका छन् । त्यतिमात्र नभई पेट्रोलियम इन्धन उत्पादन र निर्यात गर्ने मध्यपूर्वी देशहरू नै हाइड्रोजन उत्पादनतिर केन्द्रित भइरहेका छन् ।

हाइड्रोजन उत्पादनका लागि चाहिने वस्तुमा ७० प्रतिशत विद्युत् हो । अहिले नेपालभित्र उत्पादित विजुली खपतका लागि सम्भावित बजारको खोजी भइरहेका बेला हाइड्रोजन उत्पादनमा त्यसलाई प्रयोग गर्न सकिने विकल्प छ । 'वार्षिक खर्चौं रुपैयाँको पेट्रोलियम आयात विस्थापित गर्ने मात्र नभई नेपालभित्र उत्पादन विजुली खेर जान नदिनका लागि पनि हाइड्रोजन एक महत्वपूर्ण विकल्प हो,' थापाले भने । नेपालमा हाइड्रोजन उत्पादन, ऊर्जाको स्रोतका रूपमा यसको प्रयोग र बेचबिखनलागायत विषयलाई समेट्ने कानून अझै बनिसकेको छैन । 'हामीसँग स्पष्ट नीतिगत र कानुनी आधार छैन । त्यसबारे पनि हामीले सोच्नुपर्ने बेला भएको छ । अब हाइड्रोजनलाई पनि स्वच्छ ऊर्जाको स्रोतका रूपमा परिभाषित गरेर कानून बनाउनुपर्छ,' उनले भने । थापाका अनुसार एक किलोग्राम हाइड्रोजनले सोही तौलको सामान्य ब्याट्रीको तुलनामा ४ सय गुणा बढी ऊर्जा निकाल्न सक्छ । त्यस्तै विश्ववजारमा यसको उत्पादन लागत एक किलोग्रामका लागि तीनदेखि पाँच डलरसम्म मात्रै रहेको पनि उनले बताए । यो सुरक्षा दृष्टिकोणले पेट्रोलियम पदार्थभन्दा बढी सुरक्षित रहेको पनि थापाले दावी गरे ।

चार्जबल ब्याट्रीको आयु सकिए पनि त्यसको व्यवस्थापनलाई पनि गम्भीर चुनौतीका रूपमा हेरिन्छ । ब्याट्री आफैमा नवीकरणीय ऊर्जाको स्रोत होइन । तर हाइड्रोजन ट्यांकीमा भरेर राख्न सकिने र सकिएपछि रिफ्युल गर्न सकिने भएका कारण यसलाई नवीकरणीय ऊर्जाको प्रभावकारी स्रोत मानिएको छ ।



वैदेशिक व्यापारको नियमन गर्ने र देशको कुल राजस्वको भन्डै ४५ प्रतिशत वार्षिक रूपमा राजस्व सङ्कलन गर्ने भन्सार विभाग तथा यसअन्तर्गत कार्यालयले दिने सेवालाई वेबमा आधारित बनाउँदै ल्याएको छ । त्यस क्रममा भन्सारमा बुझाउने राजस्वको समेत व्यवसायीले विद्युतीय माध्यमबाटै तिर्न सम्भव हुने देखिएकाले राजस्व भुक्तानीमा यसको उपयोग गर्नुपर्ने आवश्यकता महसुस भइसकेको थियो । गत वर्ष यसै दिवसको अवसरमा वैदेशिक व्यापारमा सरोकार राख्ने भन्सार विभागलगायत सबै सरकारी तथा निजी क्षेत्रका निकायले प्रदान गर्ने सेवालाई विद्युतीय प्रणालीमार्फत एकद्वारबाट सेवा प्रवाह हुने गरी नेपाल राष्ट्रिय एकद्वार प्रणालीको शुभारम्भ भई सफल रूपमा कार्यान्वयनमा आइसकेको छ ।

भन्सारमा विद्युतीय प्रणाली

आधुनिक सार्वजनिक प्रशासनमा नवीनतम प्रविधि प्रयोग गरी सुशासन दिने प्रतिस्पर्धा विश्वभर नै चलेको छ । विज्ञान तथा प्रविधिको विकाससँगै दूरसञ्चार क्षेत्रमा भएका विकासका आयामको उपयोगले नै यो सम्भव भएको हो । इन्टरनेट, इन्ट्रानेट सेवा प्रदायकको विस्तारले विश्व नै एउटा गाउँ भइसकेको आजको परिवेशमा विद्युतीय माध्यमको प्रयोगमा धेरै मानिस अभ्यस्त भइसकेकाले यस क्षेत्रमा ठूलो परिवर्तन आएको देख्न सकिन्छ । नेपालमा पनि इन्टरनेटका माध्यमले प्रदान गर्न सकिने सेवाको लामो सूची नै बनेको छ । इन्टरनेट शब्दलाई छोटकरीमा ई भन्ने गरिन्छ । शिक्षा, स्वास्थ्य तथा सूचना प्रविधिको क्षेत्रमा मात्र सीमित नभई ई जोडिएका बैङ्किङ तथा वित्तीय कारोबार, पासपोर्ट तथा भिसा, सवारी चालक इजाजत, मार्केटिङलगायत सरकारी तथा निजी क्षेत्रबाट प्रदान गरिने विविध सेवा आधुनिक सूचना प्रविधिको प्रयोगका कारण सफल रूपमा सञ्चालन भइरहेको छ ।

वैदेशिक व्यापारको नियमन गर्ने र देशको कुल राजस्वको भन्डै ४५ प्रतिशत वार्षिक रूपमा राजस्व सङ्कलन गर्ने भन्सार विभाग तथा यसअन्तर्गत कार्यालयले दिने सेवालाई वेबमा आधारित बनाउँदै ल्याएको छ । त्यस क्रममा भन्सारमा बुझाउने राजस्वको समेत व्यवसायीले विद्युतीय माध्यमबाटै तिर्न सम्भव हुने देखिएकाले राजस्व भुक्तानीमा यसको उपयोग गर्नुपर्ने आवश्यकता महसुस भइसकेको थियो । सोहीअनुसार चालू आर्थिक वर्षको बजेट वक्तव्यमार्फत यसलाई कार्यान्वयनमा ल्याउने गरी घोषणा भएकोले विद्युतीय प्रणालीको सुरुवात गर्ने तयारी गरिएको छ । यसको कार्यान्वयनका लागि कार्यदल बनाई अर्थ मन्त्रालय, महालेखा नियन्त्रक कार्यालय, नेपाल राष्ट्र बैङ्क र अन्य बैङ्क तथा वित्तीय संस्थासँगको राय, परामर्श र सहयोगमा भन्सारमा बुझाउनुपर्ने राजस्वको भुक्तानी विद्युतीय माध्यमबाट गर्न सकिने सिफारिसका आधारमा गएको पुस १ गतेदेखि नयाँ प्रणाली आरम्भ भयो ।

सुक्खा बन्दरगाह भन्सार कार्यालय, वीरगञ्जबाट परीक्षणका रूपमा सुरु गरी त्यसमा सफलता देखिएपछि अगाडि बढाउने निर्णय भएको छ । अतः यसको दिगोपन र भरपर्दो सेवा विस्तारका लागि सबै सरोकारवाला निकायलाई सकारात्मक सन्देश प्रवाह गर्नका लागि ७० औं अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको अवसर पारी अर्थमन्त्री जनार्दन शर्माको उपस्थितिमा त्रिभुवन विमानस्थल भन्सार कार्यालयबाट हुने निकासी तथा पैठारीमा व्यवसायीहरूले भन्सार महसुल भुक्तानी विद्युतीय माध्यमबाट गरेर विधिवत तवरले सुरुवात हुने कार्यक्रम छ ।

भन्सारमा राजस्व भुक्तानीका लागि विद्युतीय माध्यम प्रयोग गर्न भन्सार दिवसकै दिन छनोट किन गरियो भन्ने जिज्ञासा रहन सक्छ । यसको प्रमुख कारण भनेको नेपालले विश्व भन्सार सङ्गठनको सदस्यता लिएपछि सदस्य राष्ट्र हुनुको नाताले अन्तर्राष्ट्रिय दायित्व पनि साथै निर्वाह गर्नुपर्ने हुन्छ । हरेक वर्ष विश्व भन्सार सङ्गठन (आईसीडी)को आह्वानमा अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवस मनाउने प्रचलन रहेको छ । यस वर्ष २६ जनवरी अर्थात् माघ १२ गतेलाई डेटा संस्कृति अँगालेर र डाटा इकोसिस्टम निर्माण गर्ने सारा डिजिटल रूपान्तरणलाई मापन गर्नका लागि समन्वय गर्न सकिन्छ भन्ने मान्यता छ ।

अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसका दिन भव्य रूपमा मनाउन



-पुण्यविक्रम खड्का

भन्सार विभागले पनि विविध कार्यक्रम आयोजना गर्दैछ । विश्व भन्सार सङ्गठनले भन्सार प्रशासनमा समयको मागअनुसार सुधारको अपेक्षा राखी आफ्ना सदस्यलाई केही न केही नयाँ नारा तय गरी पठाउने गर्छ ।

सोबमोजिम नेपालको भन्सार प्रशासनले पनि सुधारका कार्यलाई योजनाबद्ध रूपमा गर्दै आएको छ । यस वर्ष तय भएको नारामा पनि भन्सार प्रशासनमा सूचना प्रविधिको उपयोग गरी सूचना तथा तथ्याङ्कको आदान प्रदान गर्ने कार्यमा सहजीकरण र आवद्धता बढाउने रहेकाले नै विद्युतीय भुक्तानी प्रणालीलाई कार्यान्वयनमा लैजाने तयारी भएको हो ।

गत वर्ष यसै दिवसको अवसरमा वैदेशिक व्यापारमा 'सरोकार राख्ने भन्सार विभागलगायत सबै सरकारी तथा निजी क्षेत्रका निकायले प्रदान गर्ने सेवालाई विद्युतीय प्रणालीमार्फत एकद्वारबाट सेवा प्रवाह हुने गरी नेपाल राष्ट्रिय एकद्वार प्रणालीको शुभारम्भ भई सफल रूपमा कार्यान्वयनमा आइसकेको छ । यस वर्ष पनि सरकारको नीति तथा कार्यक्रममा घोषणा भएअनुसार नै भन्सार कार्यालयमा सङ्कलन हुने राजस्वको भुक्तानीलाई विद्युतीय भुक्तानी प्रणालीमार्फत गर्ने कार्यको प्रारम्भ हुने दिन २६ जनवरी अर्थात् अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसलाई नै छनोट गरिएको छ ।

जनवरी २६, २०१६ मा वेबमा आधारित आशिकुँडा प्रणालीको सुरुवात यसै दिवसको अवसर पारी कार्यान्वयनमा आएपछि भन्सार प्रशासनमा विद्युतीय प्रणालीको सेवा सहज भएको हो । सरोकारवाला निकायले समेत सेवा प्रवाहमा सहजीकरण भएको र वैदेशिक व्यापारको लागत घटाउन सफल भएको भनी सुधार अभियानलाई सकारात्मक रूपमा लिएको पाइन्छ । परम्परागत रूपमा सीमित राजस्व सङ्कलनको मात्र उद्देश्य राखी सीमा नाकामा भन्सार कार्यालय स्थापना र सञ्चालन भएको छ तर पनि अन्तर्राष्ट्रिय व्यापारको आकारमा भएको विस्तार तथा निकासी पैठारी व्यापारमा देखिएका चुनौती र सम्भावनाका विविध पक्षलाई राज्यले परिवर्तित अवस्थाको समेत विश्लेषण गरी सोहीअनुरूप हुने कानुनी र संरचनागत व्यवस्था गर्दै जानुको विकल्प छैन । अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसको अवसर पारेर नेपालमा भएको सूचना प्रविधिको विकास र सम्भावनालाई आत्मसात् हुने गरी भन्सार कार्यालयमा तिर्नु बुझाउनुपर्ने राजस्व विद्युतीय भुक्तानी प्रणालीको माध्यमबाट हुने गरी प्रणालीमा भएको सुधार आफैमा महत्त्वपूर्ण परिवर्तन हो ।

प्राचीनकालदेखि राजस्व सङ्कलन र वैदेशिक व्यापारलाई नियमन गर्दै आएको भन्सार प्रशासनलाई सुधार र आधुनिकीकरण गर्नुपर्ने आवश्यकता देखिएको छ । विश्व व्यापार सङ्गठनको व्यापार सहजीकरण सम्झौता, व्यापारसम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय असल अभ्यासको पालना हुने गरी नेपालको भन्सार प्रशासनलाई आधुनिकीकरण तथा सुधार गर्ने प्रयास हुँदै आएको छ । नेपाल सरकारको वार्षिक नीति तथा कार्यक्रम र बजेटमा घोषणा भएका कार्यक्रमको कार्यान्वयन गर्ने दायित्व सबै सरकारी निकायको भएकाले भन्सार प्रशासनले पनि सुधार र आधुनिकीकरणका कामलाई प्राथमिकताका साथ आत्मसात् गर्दै आएको छ । नेपालको भन्सार प्रशासनको सुधारका लागि तर्जुमा गरी चालू आर्थिक वर्ष २०७८/७९ देखि





सुरु भएको छैटौँ चरणको सुधार तथा आधुनिकीकरण योजनामा राखेका लक्ष्य हासिल गर्न पनि विद्युतीय भुक्तानी प्रणालीको सुरुवात भएको हो ।

यस प्रणालीको प्रयोग गर्ने बारेमा उल्लेख गर्नु पनि अर्को उद्देश्य भएकोले छोटकरीमा विषयलाई प्रस्तुत गरिएको छ । भन्सार विभागले नेपाल राष्ट्र बैङ्कको राष्ट्रिय भुक्तानी स्वचको सञ्चालक निकाय नेपाल क्लियरिङ हाउस लिमिटेडसँग समन्वय गरी भन्सारको आशिकुँडा प्रणालीमा भुक्तानी संयन्त्रको संयोजन गरिएको छ । यस प्रणालीको प्रयोग गरी यसका प्रयोगकर्ता व्यवसायी तथा अन्य व्यक्तिले उपयुक्त कुनै उपकरणमा आवद्ध भई आफ्नो बैङ्क खाताबाट भन्सारमा तिर्नुपर्ने राजस्व रकम भन्सार कोष खातामा जम्मा हुने गरी भुक्तानी गर्न सकिने व्यवस्था नै विद्युतीय भुक्तानी प्रणाली हो । यसरी विद्युतीय भुक्तानी गर्न प्रयोगकर्ताले नेपाल क्लियरिङ हाउसको कनेक्ट आईपीएस, मोबाइल एप, कर्पोट पे, एनसीएचएल बैङ्क सेन्टर तथा नेपाल क्लियरिङ हाउससँग आवद्ध रहेका डिजिटल वालेट प्रयोग पनि गर्न सक्नेछन् ।

विद्युतीय भुक्तानी गर्दा प्रयोगकर्ताले आफूलाई उपयुक्त उपकरण छनोट गरी त्यसमा 'युजरनेम र पासवर्ड प्राप्त गर्नुपर्छ ।

त्यसमा आफ्नो बैङ्क खाता लिङ्क गरी बैङ्क शाखाबाट सो प्रमाणित गराउनुपर्छ । भन्सारमा मालवस्तुको घोषणा तथा जाँचपासको कार्य सम्पन्न भएपछि प्रज्ञापनपत्रको साधारण विवरण प्रविष्ट गरी भुक्तानी हुनुपर्ने रकमसमेत यकिन गरी आफूले प्रयोग गरेको बैङ्किङ माध्यमबाट सिधै भुक्तानी गर्न सकिने व्यवस्था गरिएको छ । भुक्तानीकर्ताले पैठारीकर्ताको नाम तथा भुक्तानी हुने राजस्व यकिन गरी भुक्तानी प्रक्रिया अगाडि बढाउने र भुक्तानी सफल भएको जानकारी आएमा भन्सारमा रहेको बैङ्क शाखाबाट राजस्व भुक्तानीको रसिद प्राप्त हुनेछ । यसको प्रयोगबाट व्यवसायीहरूले भन्सार राजस्व तिर्न बुझाउन नगर्दा बोक्नुपर्ने वा 'गुड फर पेमेन्ट'को चेकमार्फत भुक्तानी गर्न बैङ्कमा पुग्नुपर्ने समस्याबाट मुक्त भई इन्टरनेट सेवा भएका स्थानहरूबाट राजस्व भुक्तानी गर्ने सुविधा प्राप्त हुनेछ । विद्युतीय भुक्तानीको प्रयोगले भन्सार कार्यालयमा जम्मा भएको राजस्वको वास्तविक तथ्याङ्कसमेत तत्कालै प्राप्त गर्न सकिने भएकोले ७० औँ अन्तर्राष्ट्रिय भन्सार दिवसका लागि तय भएको नारालाई समेत उचित ध्यानमा राखी भन्सार प्रक्रियामा गरेको सुधार अभियान सफल हुने विश्वास छ ।

साभार: गोरखापत्र दैनिक

विद्युतीय भुक्तानी गर्दा प्रयोगकर्ताले आफूलाई उपयुक्त उपकरण छनोट गरी त्यसमा 'युजरनेम र पासवर्ड प्राप्त गर्नुपर्छ । त्यसमा आफ्नो बैङ्क खाता लिङ्क गरी बैङ्क शाखाबाट सो प्रमाणित गराउनुपर्छ । भन्सारमा मालवस्तुको घोषणा तथा जाँचपासको कार्य सम्पन्न भएपछि प्रज्ञापनपत्रको साधारण विवरण प्रविष्ट गरी भुक्तानी हुनुपर्ने रकमसमेत यकिन गरी आफूले प्रयोग गरेको बैङ्किङ माध्यमबाट सिधै भुक्तानी गर्न सकिने व्यवस्था गरिएको छ ।



सार्वजनिक-निजी साझेदारीका चुनौती

नेपालमा सफल हुन नसक्नुका कारण



- ओला शर्मा

एक्काइसौं शताब्दीको सरकार व्यावसायिक, प्रतिस्पर्धी र जनमुखी हुनुपर्छ भन्ने मान्यतामा सार्वजनिक-निजी साझेदारीको अवधारणा शुरू भएको हो। सामान्य अर्थमा अमुक कार्यमा सार्वजनिक क्षेत्र (सरकार) र निजीक्षेत्र (बजार) को संयुक्त प्रयासमा संयुक्त लाभ र संयुक्त जोखिम लिँदै अगाडि बढ्ने क्रियाकलापलाई सार्वजनिक-निजी साझेदारी भनिन्छ। नेपालमा संवैधानिक, नीतिगत, कानूनी तथा संरचनागत व्यवस्थाका भए पनि सार्वजनिक निजी साझेदारी प्रभावकारी रूपमा अगाडि आउन सकेको देखिँदैन। लगानीको वातावरण निर्माण गर्ने, प्रभावकारी वित्तीय उपकरणको उपयोग, लगानी, प्रतिफल र जोखिमको पूर्वनिर्माणयोग्य साझेदारीको सुनिश्चितता जस्ता पक्षहरूलाई राज्य पक्षले सम्बोधन गर्न सकेमा सार्वजनिक-निजी साझेदारी प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयनमा लैजान सकिने हुन्छ।

निजीक्षेत्रमा रहेको साधन स्रोत, व्यावसायिक शीप तथा आधुनिक प्रविधि र व्यवस्थापकीय क्षमतालाई मुलुकको विकासमा आकर्षित गरी सार्वजनिक उपयोगका सम्पत्ति र सेवाको सञ्चालन मितव्ययी, प्रभावकारी र विश्वसनीय तुल्याउन सार्वजनिक-निजी साझेदारीको अवधारणाको विकास र अभ्यास हुँदै आएको छ।

कल्याणकारी राज्यको अवधारणासँगै निजीक्षेत्रको बजारमुखी विसंगति र नकारात्मक प्रभावलाई न्यूनीकरण गर्दै आर्थिक वृद्धि र स्थायित्व कायम गर्न गरिएको पछिल्लो प्रयास हो, सार्वजनिक-निजी साझेदारी। बढ्दो जनसंख्याको आकार, मानवीय आवश्यकताको वृद्धि, आधारभूत आवश्यकतामा आएको पुस्तागत परिवर्तन र विश्वव्यापीकरणको प्रभावका कारण मुलुक र जनताका सबै आवश्यकता राज्य एकलैले व्यवस्थापन गर्न नसक्ने अवस्था छ। त्यसैले सरकारी, निजी एवं गैरसरकारी क्षेत्रले आआफूले वृहत् क्रियाकलापमा संयुक्त प्रयास गर्ने साझेदारीको प्रचलन बीसौं शताब्दीको शुरूवाटै अभ्यासमा आएको हो।

एक्काइसौं शताब्दीको सरकार व्यावसायिक, प्रतिस्पर्धी र जनमुखी हुनुपर्छ भन्ने मान्यतामा सार्वजनिक-निजी साझेदारीको अवधारणा शुरू भएको हो। सामान्य अर्थमा अमुक कार्यमा सार्वजनिक क्षेत्र (सरकार) र निजीक्षेत्र (बजार) को संयुक्त प्रयासमा संयुक्त लाभ र संयुक्त जोखिम लिँदै अगाडि बढ्ने क्रियाकलापलाई सार्वजनिक-निजी साझेदारी भनिन्छ। अलि फराकिलो अर्थमा नागरिक हितका लागि गरिने सार्वजनिक सेवा प्रवाह र विकास निर्माणका कार्यमा सरकार, निजीक्षेत्र र नागरिक समाजले आआफ्नो क्षमता र विशेषज्ञताका आधारमा लगानी, श्रम र परामर्शको माध्यमबाट लाभ र जोखिम वहन गर्न गरिने रणनीतिक सहकार्यलाई सार्वजनिक-निजी साझेदारी भनिन्छ। यो सार्वजनिक प्रशासन सञ्चालनको एउटा नवीनतम पद्धति हो जसले सार्वजनिक सेवा प्रवाहलाई गुणात्मक र फलदायी बनाउँछ।

सार्वजनिक क्षेत्रको वैधानिकता, निजीक्षेत्रको व्यावसायिकता र नागरिक समाजको सामूहिक ऊर्जा जस्ता आआफ्नो विशेषज्ञताको संयोजन गरी सार्वजनिक-निजी साझेदारीले विकास र सेवा प्रवाहलाई प्रतिफलमुखी बनाउने जमर्को गर्छ। यसबाट साझेदारहरूले लगानी, श्रम र परामर्शको माध्यमबाट विकास तथा सेवा प्रवाहमा सहभागिता जनाउने हुँदा राज्य सञ्चालनमा सामूहिक ऊर्जा प्राप्त हुन्छ। सार्वजनिक सेवा प्रवाहमा प्रभावकारिता, दक्षता, मितव्ययिता र समता अभिवृद्धि गर्न, निजीक्षेत्रको उद्यमशीलता र विशेषज्ञताको : सदुपयोग गर्न, साझेदारहरू बीच लाभ तथा जोखिमको बाँडफाँट एवं न्यूनीकरण गर्न स्थानीय सम्भावनाहरूको पहिचान र प्रवर्द्धन गर्न, नागरिक सशक्तीकरणका माध्यमद्वारा शासकीय क्रियाकलापमा जनसहभागिता, पारदर्शिता र स्वामित्व बोध गराउन, गरीबी न्यूनीकरणमा सघाउ पुर्याउन सार्वजनिकनिजी साझेदारीले ठूलो महत्त्व राख्छ।

सार्वजनिक-निजी साझेदारीका लागि नीतिगत व्यवस्था, स्थिरता र प्रतिबद्धता, आर्थिक सामाजिक पूर्वाधारको व्यवस्था, सरकारको भूमिकाको स्पष्टता, निजीक्षेत्रको सक्षमता, साझेदारहरूमा सहकार्य संस्कृति, आर्थिक सामाजिक एवं राजनीतिक स्थायित्व एवं लगानीको उत्कृष्ट वातावरण पूर्ण शिक्षित नागरिक समाज, अनुगमन

र मूल्याङ्कनको प्रभावकारी व्यवस्था आदि पूर्वशर्तहरू अपरिहार्य हुन्छन्।

पन्ध्रौं योजनाले सार्वजनिक-निजी साझेदारीको माध्यमद्वारा उत्पादनशील र रोजगारमूलक आर्थिक वृद्धि प्राप्त गर्ने सोचलाई साकार पार्न सार्वजनिक निजी साझेदारीको लगानी अभिवृद्धि गरी थप स्रोत एवं व्यवस्थापकीय शीप परिचालन गर्ने लक्ष्य र सार्वजनिक-निजी साझेदारीलाई प्रोत्साहन गरी पूर्वाधार र सेवाका क्षेत्रमा सार्वजनिकनिजी साझेदारी अभिवृद्धि गर्ने उद्देश्य राखेको छ। सार्वजनिक-निजी साझेदारीमार्फत लगानीको वातावरण तयार गरी त्यसको प्रविधियुक्त व्यवस्थापनबाट यस अवधारणालाई अगाडि बढाउन जरुरी छ। संघीयतामा तीन तहका सरकारका बीचमा स्रोतको बाँडफाँट तथा हस्तान्तरण गरिने हुँदा लगानीको स्रोत व्यवस्थापनका लागि अन्तरसरकारी तथा निजीक्षेत्र समेतको साझेदारीमा आयोजना कार्यान्वयन गर्नुपर्ने देखिन आउँछ। तसर्थ तीनै तहका सरकारले सार्वजनिक तथा निजीक्षेत्रसँगको सहकार्य, साझेदारी र सहभागितालाई उच्च प्राथमिकतामा राख्नुपर्ने हुन्छ।

नेपालमा संवैधानिक, नीतिगत, कानूनी तथा संरचनागत व्यवस्थाका भए पनि सार्वजनिक निजी साझेदारी प्रभावकारी रूपमा अगाडि आउन सकेको देखिँदैन। लगानीको वातावरण निर्माण गर्ने, प्रभावकारी वित्तीय उपकरणको उपयोग, लगानी, प्रतिफल र जोखिमको पूर्वानुमानयोग्य साझेदारीको सुनिश्चितता जस्ता पक्षहरूलाई राज्य पक्षले सम्बोधन गर्न सकेमा सार्वजनिक-निजी साझेदारी प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयनमा लैजान सकिने हुन्छ। नेपालमा सार्वजनिक-निजी साझेदारीका लागि नीतिगत अस्थिरता, असामञ्जस्य र पृथक् कानूनको अभाव, सार्वजनिक-निजी साझेदारीका सम्भावना क्षेत्रहरू पहिचान हुन नसक्नु, लगानीकर्तामा विश्वासको संकट, सरकारको नियामक भूमिका कमजोर, सर्वत्र सरकारी संलग्नता, सबैथोक सरकारले गरिदिनुपर्ने मान्यता, निजीक्षेत्रमा सामाजिक उत्तरदायित्व, पारदर्शिता र जवाफदेहीको कमी, लगानीको प्रतिस्पर्धात्मक वातावरण बन्न नसक्नु, सक्षम निजीक्षेत्र र नागरिक सचेतनाको अभाव, पुनर्वितरणको समस्या, सार्वजनिक-निजी साझेदारीलाई प्रवर्द्धन गर्ने समन्वय समितिको अभाव आदि समस्या रहेका छन्।

विश्व अर्थ व्यवस्थामा समयसमयमा आएका र आउने गरेका विसंगतिहरूबाट हामी पनि अलग रहन सकेका छैनौं। सन् २००८ को आर्थिक मन्दीले नेपालमा बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरूको पूँजी र सञ्चालन प्रविधिमा सुधार ल्याउन बाध्य तुल्यायो। कैयौं वित्तीय संस्थाहरूलाई बजारमा टिकिरहन कठिन भएर मर्जरमा जानुपर्‍यो, मुलुकका दुई पुराना र ठूला नेपाल बैंक र राष्ट्रिय वाणिज्य बैंकहरूको व्यवस्थापन नै विदेशीलाई व्यवस्थापन करारमा दिएर पुनरुत्थान गरियो। हालैको कोरोना महामारीले रोजगारी, शिक्षा, स्वास्थ्य, उद्योगधन्धामा समेत ठूलो क्षति पुर्यायो। उद्योग, कृषि, रोजगारीका क्षेत्रको पुनरुत्थानका लागि ठूलो स्रोतसाधनको आवश्यकता छ, जसका लागि सरकारी, निजी, गैरसरकारी, स्वदेशी, विदेशी सबै तह तप्का



एकजुट हुन जरुरी छ। मुलुकले अंगीकार गरेका विकास लक्ष्य र उद्देश्य प्राप्त गर्न यथेष्ट रूपमा थप लगानीको परिचालन गर्न उत्तिकै आवश्यक छ। यसका लागि लगानीको उचित वातावरण सृजना गर्नु, निजीक्षेत्रको स्रोतसाधन, श्रम, शीप, प्रविधि, व्यावसायिक क्षमताको अधिकतम उपयोग गर्ने वातावरण सुनिश्चित गर्नु र पूँजीगत लगानी वृद्धि गर्नु चुनौतीपूर्ण रहेको छ।

विकासमा निजीक्षेत्रको भूमिका अभिवृद्धि गरी सरकार र निजीक्षेत्र बीचको सहकार्यद्वारा सामाजिक आर्थिक रूपान्तरणको अवसर प्राप्त भएको छ। विकासका गतिविधिहरूमा निजीक्षेत्रलाई आकर्षण गर्ने लगानी मैत्री वातावरणको सृजना गरी लगानी सुरक्षाको प्रत्याभूति गर्न समय समयमा आउने मन्दी र विश्वव्यापी महामारी एवं तीव्र रूपमा भएको शहरीकरणले सार्वजनिक-निजी साझेदारीलाई चुनौतीसँगै अवसर प्रदान गरेको छ। आगामी दिनमा सार्वजनिक निजी साझेदारीका लागि नीतिगत, कानूनी र संस्थागत संरचनाको प्रबन्ध गर्दै तीनै तहका सरकारबाट सार्वजनिक-निजी साझेदारी प्रवर्द्धन गरी लगानी वृद्धि गर्न लगानीमैत्री वातावरण र लगानीको सुरक्षा प्रत्याभूति गर्नुपर्ने देखिन्छ। सार्वजनिक-निजी साझेदारीको लगानीमा स्वदेशी पूँजी परिचालनलाई प्रोत्साहन गरेर राष्ट्रिय आयोजना बैंकबाट सार्वजनिक-निजी साझेदारीका आयोजना कार्यान्वयनमा प्राथमिकता दिने विषयमा पहल कदमी गर्नु सान्दर्भिक

हुन्छ।

संघीयताको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि सबै तहका सरकारलाई आवश्यक पर्ने साधनस्रोत जुटाउन, विश्वव्यापीकरणको प्रतिस्पर्धी दौडमा मुलुकलाई अघिल्लो पंक्तिमा दौडाउन, कोरोना, आर्थिक नाकाबन्दी, कृत्रिम अभाव, सिन्डिकेट, कार्टेलिङलगायत असामयिक परिस्थितिबाट मुलुकलाई मुक्ति दिलाउन विश्वमा कायम अन्तरनिर्भरतामा साथसाथ रहन सरकार एकलैले सम्भव नहुने तथ्य स्पष्ट भइसकेकाले सार्वजनिक-निजी साझेदारीका कानूनी, संस्थागत, संरचनागत र व्यावहारिक कमीकमजोरी निराकरण गर्दै अर्थतन्त्रलाई निरन्तर रूपमा अगाडि बढाउन अब विलम्ब गर्नु हुँदैन।

अन्त्यमा नेपालमा सार्वजनिक-निजी साझेदारी एउटा नौलो अभ्यास भएकाले यसले जनभावनाअनुरूप अपेक्षित गति लिन सकेको छैन। विकास निर्माण र सेवा प्रवाहमा भएका अभ्यासमध्ये सामुदायिक वन, चिलिमे जलविद्युत् कम्पनी, माथिल्लो तामाकोशी जलविद्युत् कम्पनीको सफलतालाई उत्कृष्ट नमूनाका रूपमा प्रस्तुत गर्न सकिन्छ। यिनै सफल अभ्यासलाई अबका विकास मोडेलहरूमा अनुसरण गर्न आवश्यक छ। अनिमात्र नयाँ नेपालको समृद्ध नेपाल सुखी नेपाली अभियान सम्भव हुन्छ।

लेखक नेपाल विद्युत् प्राधिकरणका सहायक निर्देशक हुन्।

साभार: आर्थिक अभियान दैनिक

विकासमा निजीक्षेत्रको भूमिका अभिवृद्धि गरी सरकार र निजीक्षेत्र बीचको सहकार्यद्वारा सामाजिक आर्थिक रूपान्तरणको अवसर प्राप्त भएको छ। विकासका गतिविधिहरूमा निजीक्षेत्रलाई आकर्षण गर्ने लगानी मैत्री वातावरणको सृजना गरी लगानी सुरक्षाको प्रत्याभूति गर्न समय समयमा आउने मन्दी र विश्वव्यापी महामारी एवं तीव्र रूपमा भएको शहरीकरणले सार्वजनिक-निजी साझेदारीलाई चुनौतीसँगै अवसर प्रदान गरेको छ।

मध्यपहाडी लोकमार्ग समयमै सम्पन्न गर

(राजधानी दैनिकको सम्पादकियबाट)

राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाका रूपमा निर्माण सुरु गरिएको पुष्पलाल राजमार्ग अर्थात् मध्य-पहाडी लोकमार्ग निर्माण कार्यमा निकै ढिलासुस्ती हुँदै जानथालेपछि यसले सम्बन्धित सबैलाई प्रश्नको घेराभित्र उभ्याएको छ। कोरोना महामारीका बेला कहिले प्राविधिक त कहिले जनशक्तिका कारण हुन जाने सानातिना कमी कमजोरी र ढिलाइ त हुन सक्छन्, तर चरम लापरवाही र ढिलासुस्ती भने स्विकारयोग्य हुन सक्दैनन्। त्यसमा पनि आयोजना निर्माण कार्य सम्पन्न गरिसक्ने म्याद केवल डेढ वर्ष बाँकी रहँदा कुल निर्माण कार्यको ४० प्रतिशत भाग निर्माण गरिन बाँकी रहनु आफैमा चरम लापरवाही हो। आयोजनाले हालसालै प्रस्तुत गरेको निर्माण कार्यमा हाल प्राप्त भौतिक प्रगति ५९ दशमलव ४२ प्रतिशत मात्र रहनुले पनि यस कुरालाई पुष्टि गर्दछ। काम समयमा कमी रहेको होइन, तर कामका लागि जिम्मा लिने ठेकेदार, कामको ठेक्का दिने निकाय, यसको अनुगमन, निरीक्षण तथा सुपरीवेक्षण गर्ने विभाग तथा प्रधानमन्त्रीको प्रत्यक्ष मातहतमा रहेको राष्ट्रिय गौरवका आयोजना हेर्ने निकाय समेतको यसमा चरम लापरवाही देखिन आएको छ।

निर्माण प्रक्रियागत कुरा त यतिसम्म पनि बाँकी छ कि अबै पनि दुई दर्जन पुल तथा करिब साढे २ सय किमी सडक ठेक्का दिनसमेत कानूनी प्रक्रिया अघि बढाइएको छैन। निर्माण कार्य आर्थिक वर्ष २०६४/६५ मा सुरु भएको दिनदेखि गणना गर्दा अहिले १२ वर्ष नाघिसकेको छ। नेपालीमा उखान छ, १२ वर्षमा खोलो पनि फर्कन्छ। तर, मध्यपहाडी लोकमार्ग पूरा हुन सकेन। आर्थिक वर्ष २०७९/८० मा सम्पन्न भइसक्नुपर्ने राष्ट्रिय गौरवको यो आयोजना अहिले पनि कछुवाको गतिमा घिसाइरहेको छ। यसको गति र अवस्था देखा नेपालमा हाल भइरहेका राष्ट्रिय

गौरवका आयोजना यही हालतमा छन् भन्ने एकीन हुन आउँछ। देशभरका राष्ट्रिय गौरवका निर्माण कार्य यस्तो हालतमा रहँदा यसले राष्ट्रिय लज्जाको परिचय दिइरहेको छ। यस्ता कछुवा गतिमा हुने विकास निर्माण कार्यले नेपालमा अघि बढाइएका कुनै पनि विकास निर्माणका कार्य यही गतिमा तन्कने गरिरहेका छन्, जहाँ समय र बजेटको अनाश्यक खर्च भइरहेको छ। यस्ता गतिहीन कामले गर्दा नेपालमा आशातीत विकास निर्माणका प्रतिफल हात लाग्ने देखिदैन। नेपालमा लोकतन्त्र आएका बेला उत्साहपूर्ण राजनीतिक वातावरण बनिरहँदा मध्यपहाडी लोकमार्ग निर्माणको नीति तथा योजना तय गरी कार्यान्वयनको शिलान्यास गरिएको थियो।

यो बेलामा नेताले नेपाललाई रातारात विकास गरेर देखाइदिने भाषण गर्न उछिन्नपाछिन्न गरिरहेका थिए। राजनीतिक क्रान्ति सकिएको र अबका दिनमा विकास निर्माणको क्रान्तिले मात्र जनता र देशको मुहार फेरिदिने दावा गरिरहेका थिए। मध्यपहाडी लोकमार्गले महेन्द्र राजमार्गले भै सिंगो पहाडी भूभागलाई एउटै मेरुदण्डमा जोड्ने र त्यहाँका जनताको आर्थिक-सामाजिक उत्थानका लागि ठूलो टेवा पुऱ्याउने सोच राखिएको थियो। तर, भनेको समयमा काम सम्पन्न हुन नसक्दा यसले जनतामा निराशा ल्याउन थालेको छ। निर्माण कार्य त समयभित्रै हुन सकिरहेको छैन नै, अबै पनि २५ वटा पुल र २ सय ३६ किलोमिटर सडकको ठेक्का दिन बाँकी छ। कहिले ठेक्का दिने र काम सम्पन्न हुने हो जब कि पूर्व योजना अनुसार यो काम अबको एक-डेढ वर्षभित्रमा सम्पन्न भइसक्नुपर्छ। त्यसैले यसमा कुनै ढिलाइ नगरी तोकिएको समयभित्र मध्यपहाडी लोकमार्गको निर्माण कार्य सम्पन्न गर।



तथ्यांक विभागले
सार्वजानिक गरेको

तथ्यांकअनुसार

काठमाडौंभित्रको

सडक, राजमार्ग, पहाडी
इलाकाको सडकसहित

प्रायः अधिकांश

सडकहरू जीर्ण

अवस्थामा पुगेका छन् ।

त्यसैले सडक

दुर्घटनाबाट मात्रै

नेपालमा बर्षेनि १ हजार

५ सयदेखि १ हजार ८

सय मानिसको मृत्यु

हुने गरेको छ ।

सवारीको सदुपयोग

जनसंख्या बढेसँगै सहरमा सवारीसाधनको संख्या पनि ह्वातै बढेको छ । आर्थिक समुन्नतिसँगै मानिसमा सवारी सौखिनको संख्या बढ्नु स्वाभाविक हो । पहिलापहिला विद्यार्थी हिँडेर स्कूल, कलेज जाने गर्थे । डेढ दशकयता स्कूल, कलेज जानेहरू सवारीसाधन चढेर जान थालेका छन् । मानिस वा घोडालाई भारी बोकाएर सामान लाने ल्याउने गरिन्थ्यो तर हिजोआज त्यो काम सवारीसाधनले गर्छन् । साना हुन्, या ठूला व्यापारी अनि जागिरेहरूलाई पनि सवारीसाधन अनिवार्य जस्तै बनेको छ । गाउँघरमा समेत मोटरसाइकलमा राखेर दूध बेच्न हिँडेको, खाद्यान्न तरकारी, लत्ताकपडा, दाना, आलु, प्याजका बोरा र घाँससमेत बोकेर ओसारेको प्रशस्त देख्न सकिन्छ । यसर्थ सवारीसाधनको प्रयोग दिनप्रतिदिन बढ्दै छ भन्नेमा दुई मत छैन । यसको सही ढंगले उपयोग गर्न सकियो भने हामीलाई फाइदाइदा हुने गरेको देखिन्छ । तर त्यही सवारीसाधनलाई सही तवरले उपयोग गर्न सकिएन भने अबी सम्पत्तिको हानिनोक्सानी र ज्यानैसमेत जान सक्छ ।

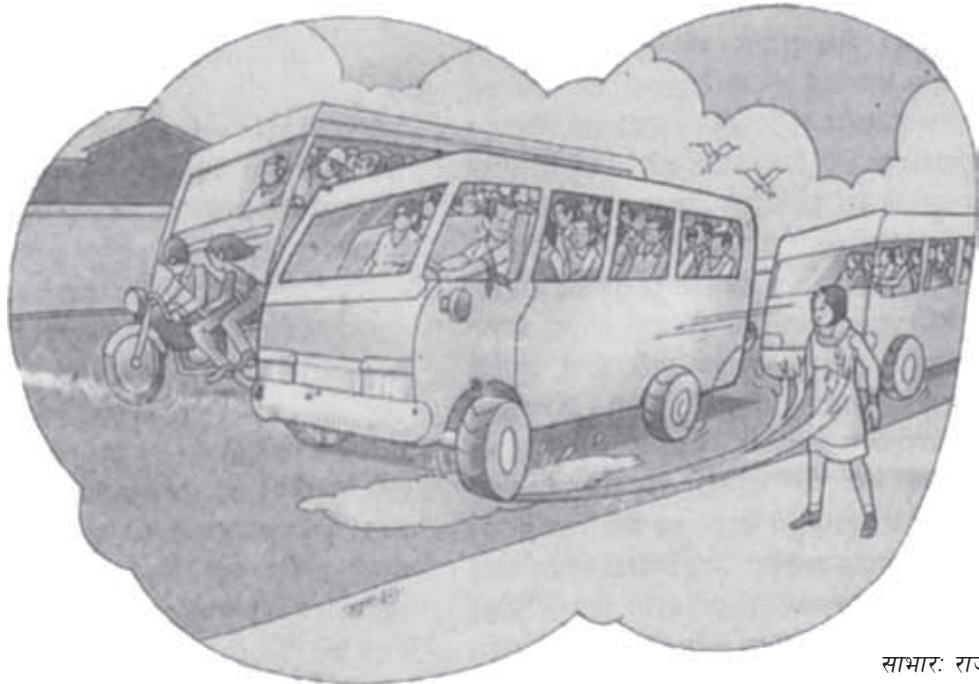
तथ्यांक विभागले सार्वजानिक गरेको तथ्यांकअनुसार काठमाडौंभित्रको सडक, राजमार्ग, पहाडी इलाकाको सडकसहित प्रायः अधिकांश सडकहरू जीर्ण अवस्थामा पुगेका छन् । त्यसैले सडक दुर्घटनाबाट मात्रै नेपालमा बर्षेनि १ हजार ५ सयदेखि १ हजार ८ सय मानिसको मृत्यु हुने गरेको छ । कुनैकुनै चालक सनककै भरमा अरूलाई हेपेर तीव्र गतिमा सवारी चलाउँछन् । यसरी अरूलाई उछिन्न खोज्दा दुर्घटना भएर कैयौंको ज्यान गएको छ । पुरानो सवारीसाधन मर्मत नै नगरी चलाउनु, घुम्तीमोड, खोला छेउ, साँघुरो बाटो, अथवा सडकको चौडाइ “साँघुरो हुनु, सडकको दायाँबायाँ पूर्णरूपमा छेकवार नहुनु, समयमै मर्मत सम्भार नहुँदा सडक जीर्ण अवस्थामा रहनु, चालक तथा गाडी मालिकको चासो नहुनु, असंवेदनशीलता र खाल्टाखुल्टी नहेरी तीव्र गतिमा गाडी चलाउनु नै दुर्घटनाका मूल कारण हुन् ।

लेनको पालना नगर्ने, सडक छेउमा राखिएको चिन्ह, ट्राफिक संकेत र बत्ती पनि नहेर्ने, घुम्तीमा हर्न नबजाई सवारी चलाउनाले पनि दुर्घटना बढाएको छ । सवारीसाधनले क्षमताभन्दा बढी यात्रु वा सामान बोक्नु, खाल्टाखुल्टी, चिल्लो र चिप्लोमा सचेत भएर नचलाउनु पनि दुर्घटनाका कारण हुन् । सार्वजानिक यातायातमा चालककै लापरवाहीका कारण बढी दुर्घटना हुने गरेको छ । यसलाई ट्राफिक अनुसन्धानले पुष्टि गर्छ । दुर्घटना कहाँ र कति भयो ? भनेर तथ्यांक मात्र निकालेर दुर्घटनालाई रोक्न सकिँदैन । यसको अध्यायन, अनुसन्धान गर्नु महत्वपूर्ण हो । नियम पालना गरेर सवारी चलाउने हो भने दुर्घटनालाई स्वतः कम गर्न सकिन्छ । यसमा सरकार, ट्राफिक प्रहरी र चालक जिम्मेवार भएर मात्र पनि हुँदैन । स्वयं नागरिकहरू पनि सडकमा सचेत हुन जरुरी छ ।

यात्रुहरूले पनि सवारीमा कोच्चिएर यात्रा नगर्ने, क्षमताभन्दा बढी सामान नबोकाउने, सडकको माफ्वाट बाटो नकाट्ने, दायाँबायाँ सवारीसाधन आएको छ कि छैन हेरेर जेब्रा क्रसिङबाट होसियारीपूर्वक बाटो काट्ने पार गर्ने, सडकको पेटी वा दायाँबायाँ किनाराबाट मात्र हिँड्नुपर्छ । ट्राफिक बत्ती ट्राफिक नियम कानूनको पालनामा ध्यान दिनुपर्छ । यसो हुन सकेमा दुर्घटना न्यूनीकरण हुन्छन् । सरकारले समयसमयमा दुर्घटनासम्बन्धी चेतनामूलक कार्यक्रम गर्नुपर्छ । नागरिकलाई दुर्घटना न्यूनीकरणसम्बन्धी तालिम गोष्ठीमा सहभागिता गराउने, रेडियो टेलिभिजन र पत्रपत्रिकामार्फत प्रचारप्रसार बढाउने र दुर्घटना सम्बन्धित लेख, रचना पठाउने अनि प्रकाशन भएका लेख, रचना पढ्ने पढेपछि त्यसबाट ज्ञान लिने ज्ञान दिने साथै नाटक र टेलिफिल्म बनाएर प्रचारप्रसार गर्नुपर्छ । यसका लागि सरकार, सडक विभाग, ट्राफिक प्रहरी, सवारीचालक र सर्वसाधारणसमेत जिम्मेवारी बन्नु जरुरी छ ।



-तिलप्रसाद व्यौपाके
'ढाकाटोपी'



साभारः राजधानी दैनिक







