

चुरेमा निर्माणाधीन मदन भण्डारी राजमार्गले पारेको वातावरणीय प्रभाव

आभार

नेपाल वातावरण पत्रकार समूह (नेफेज) ले चुरेजस्तो संवेदनशील क्षेत्र हुँदै निर्माणाधीन मदन भण्डारी राजमार्गको हेटौँडादेखि चतरा करिब २७० किलोमिटरको अध्ययन गरेर रिपोर्ट तयार गर्न स्रोत तथा साधन उपलब्ध गराएको हो । भौतिक विकासले वातावरण, जैविक विविधतामा पर्ने असरबारे अध्ययनका लागि प्रोत्साहित गर्ने नेफेजका कार्यकारी निर्देशक सुबोध गौतम तथा कार्यक्रम संयोजक दुर्गा कार्कीप्रति आभार व्यक्त गर्दछौं ।

स्थलगत अध्ययनका क्रममा सडक विभागअन्तर्गत हेटौँडा, सिन्धुली तथा उदयपुरका पत्रकारहरू अनिल भण्डारी, अशोक सुजन श्रेष्ठ र महेश्वर चाम्लिङ, फिल्डमा कार्यरत प्राविधिकहरू, वन विज्ञान संस्थान हेटौँडालगायत अध्ययनका क्रममा सहयोग गर्नुहुने सबैप्रति आभार व्यक्त गर्दछौं । स्थलगत अध्ययनकै क्रममा मरिन खोलाको बाढीबाट उद्धार गराउन महत्वपूर्ण भूमिका खेल्ने निर्माण व्यवसायी छत्र बम्जन र बाटो अवरुद्ध भएको अवस्थामा खसौरी खोला किनारमा राति खानपिन गराउने प्रकाश राना र बासको व्यवस्था मिलाइदिने गोविन्द पुलमी सहृदयी मित्रलाई साधुवाद । रिपोर्टमा विषयविज्ञहरू, वन तथा वन्यजन्तुबारे जानकार, स्थानीय राजनीतिकर्मी, अधिकारकर्मी तथा स्थानीयहरूका प्रतिक्रिया, धारणा राखेका छौं । उहाँहरू सबैप्रति आभार व्यक्त गर्दछौं ।

विश्वमणि पोखरेल / आशिष पौडेल

पुष २०७६

विषयसूची

सारांश	१	
१. योजनाको पृष्ठभूमि	२	
१.१ एलाइमेन्ट	४	
१.२ अध्ययनको उद्देश्य	६	
१.३ अध्ययन विधि	७	
१.४ अध्ययनको सीमा	७	
२. वर्तमान अवस्था		८
२.१ सहरमा समस्या		१०
३.१ छैन EIA रिपोर्ट	१२	
३.२ वातावरण निरीक्षकको अभाव	१६	
३.३ बायो इन्जिनियरिङ - नाममात्र	१७	
३.४ सामाजिक आर्थिक पक्ष	१७	
३.४ विनास हुने चिन्ता	२०	
३.५ चुरेमा चिरेचिरा	२३	
३.६ काटिए रुख रोप्ने टुंगो छैन	३०	
४. विज्ञ विचार	३२	
४.१ वन्यजन्तु आगमनमा अवरोध	३२	
४.२ तराईमा प्रभाव	३४	
४.३ बेखबर राष्ट्रपति चुरे तराई मध्येस संरक्षण विकास समिति	३७	
५. प्रतिक्रिया	३८	
५.१ सडक निर्माण बन्द गर्न आग्रह	३८	
५.२ विकासको नाममा विनास	३९	

५.३ रोकौं मदन भण्डारी राजमार्ग	४०
६. विश्लेषण	४०
७. सुझाव	४४
७.१. चुरे अतिक्रमण रोक्न	४४
७.२ चुरेलाई चिरा पर्नबाट जोगाउन	४४
७.३ वन्यजन्तु कोरिडोर जोगाउन	४५
७.४ वन जोगाउन	४५
७.५ मर्मत संभार	४५
सन्दर्भ सामग्री	४६
अनुसूची	४६

सारांश

- मदन भण्डारी राजमार्गको पूर्वी खण्ड भनिने हेटौँडा-सिन्धुली-गाईघाट-बसाहा-चतरा २७१ किलोमिटरको स्थलगत अध्ययन, स्थानीयसँगको छलफल तथा विज्ञ तथा प्रतिवेदनहरूको अध्ययनका आधारमा यो रिपोर्ट तयार गरिएको हो ।
- २०५० को दशकमा उदयपुर, सिन्धुली तथा मकवानपुर जिल्ला विकास समितिले आ-आफ्नो जिल्लाका भित्री मधेसका क्षेत्रहरूलाई सदरमुकामसँग जोड्ने उद्देश्यले करिब ३ मिटर चौडाइका जिल्लागत सडकको रेखाङ्कन र निर्माण । पहिलो मधेस आन्दोलनको पृष्ठभूमिमा वैकल्पिक सडकको अवधारणामा सडक विभागबाट काम प्रारम्भ । सुरुमा २ लेन करिब ७ मिटर चौडाइको वैकल्पिक राजमार्गको योजनाअनुसार काम । २०७२ को नाकाबन्दी र मधेस आन्दोलनको पृष्ठभूमिका संघीय नेपालको नयाँ सरकार गठनपछि एकाएक ४ लेनको राष्ट्रिय गौरवको योजनाअन्तर्गत राजमार्ग निर्माण ।
- दीर्घकालीन महत्व राख्ने र ठूला भौतिक योजना कार्यान्वयन गर्नुअघि गर्नुपर्ने वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन EIA प्रतिवेदन तयार नगरी काम थालेको । वैकल्पिक राजमार्गको अवधारणामा गरिएका अध्ययन र डिजाइनलाई कागजमा मिलाएर काम गरिएको । चुरेजस्तो संवेदनशील भूबनोट हुँदै निर्माण हुने सडकका लागि EIA प्रतिवेदन बाधक हुन सक्छ, भन्ने मनोविज्ञानबाट आवश्यक प्रतिवेदन र निर्माण कानुन लत्याइएको ।
- सडक विस्तारका क्रममा मकवानपुर, सिन्धुली र उदयपुरका विभिन्न सामुदायिक वनबाट ८ हजार २ सय ५५ रुख काटिएका छन् । एउटा रुख काटिएबापत २५ वटा विरुवा रोप्नुपर्ने नियमानुसार करिब २ लाख ६३ हजार रोप्नुपर्ने हो । तर, सडक निर्माणका काम भइरहे पनि विरुवा कहाँ रोप्नेबारे अहिलेसम्म अतोपत्तो छैन ।
- मदन भण्डारी राजमार्गको अहिलेको स्वरूपका पछाडि पहिलो मधेस आन्दोलन र २०७२ को नाकाबन्दी तथा मधेस आन्दोलन कारक देखिन्छन् । तर अहिले आएर मधेसका सप्तरी, सिरहा, धनुषा, महोत्तरी, सर्लाहीबाट धमाधम चुरे पहाड चिर्दै मदन भण्डारी राजमार्गमा जोड्ने अभियान चलेको छ । विकासको नाममा चलेको यो अभियान भित्री मधेस हुँदै निर्माण भएको मदन भण्डारी राजमार्गभन्दा खतरनाक हुनेछ, चुरे विनासका निम्ति ।
- सडक निर्माणलाई मुख्य महत्व दिँदै चुरेको संवेदनशील भूबनोट, यहाँको जैविक विविधता, वन जंगलको सुरक्षा तथा वन्यजन्तुको कोरिडोरजस्ता वातावरणीय पक्षलाई पूर्णतः बेवास्ता गरिएको छ ।

१. योजनाको पृष्ठभूमि

तीन वर्षअघिदेखि राष्ट्रिय गौरवको योजनाअन्तर्गत निर्माणाधीन मदन भण्डारी राजमार्गको खाका दुई दशकअघि नै बनेको हो । २०४६ सालको राजनीतिक परिवर्तनपछि गठन भएका मकवानपुर, सिन्धुली, उदयपुरका जिल्ला विकास समितिले आ-आफन्ना योजनाअन्तर्गत भित्री मधेसका गाउँबस्ती जोड्ने सडक योजना बनाए । तत्कालीन जिविसहरू र स्थानीयको समेत लगानीमा चुरेका पाखा, चुरे पहाड भित्रका खोचहरू हुँदै स्थानीय सम्पर्कका लागि मार्गहरू बनेका हुन् । मकवानपुर जिविसले पूर्व राजावास हुँदै वागमतीसम्म जाने सडकको रेखा कोच्यो, करिब ३ मिटर चौडाइका अस्थायी सडकका ट्रयाक खोलिए । त्यस्तैगरी वागमती पूर्वको सिन्धुलीले जिल्लाको पश्चिम क्षेत्रसम्म मरिन खोच र पूर्व कमला खोच दुवैतर्फ बाटो खोल्ने योजनाअनुसार काम अगाडि बढायो । सिन्धुली जिल्लाको दुधौली गाउँपालिका वडा नं ७ का अध्यक्ष कुमार बस्नेत २०५१/०५२ सालमै चुरेभित्रका बस्तीमा बाटो बनाउने काम सुरु भएको बताउनु हुन्छन् । 'त्यसैबेला जिल्ला विकासको ८० प्रतिशत र स्थानीय स्रोत २० प्रतिशतको साभेदारीमा बाटो बनाउने काम थालिएको हो,' बस्नेत भन्नुहुन्छ, 'त्यसैबेला बनेको ट्रयाकमा अहिले मदन भण्डारी राजमार्ग निर्माण भइरहेको छ ।' बस्नेतका अनुसार सिन्धुलीको भिमानपूर्व उदयपुरको कटारीसम्म जिविस र स्थानीयको सहयोगमा बाटाहरू बनेका हुन् ।

उदयपुर जिविसले पश्चिम सिन्धुलीसम्म जोडिने र पूर्वमा कोसी नदीसम्म जोड्ने योजनाअन्तर्गत कामहरू अगाडि बढायो । यता, पूर्वको धरानबाट चतरासम्म ३० को दशकमै सडक बनिसकेको थियो । धरानपूर्वका चुरेफेदीका बस्तीहरूका लागि पूर्वपश्चिम तन्किएको महेन्द्र राजमार्ग टाढा थियो भने सामाजिक, सांस्कृतिक सम्बन्ध पनि चुरेनजिकैका समुदायसँग हुनुपर्दछ भन्ने आवाजहरू थिए । ५० को दशकमै स्थानीय तहबाट चुरे फेदी हुँदै धरानसम्म जोडिने अभियान सुरु भएको हो । भापादेखि धरानसम्म चुरेफेदी हुँदै जोडिनु पर्दछ भन्ने अभियान ५० को दशकदेखि नै भएको धरानका रमेशकुमार बस्नेत बताउनु हुन्छ । तत्कालीन नेपाल कम्युनिष्ट पार्टी एकीकृत मार्क्सवादी लेलिनवादी (एमाले) का जिल्ला नेता बस्नेत २०६० सालदेखि अभियानको रुपमा लागेको बताउनु हुन्छ । सुरुमा धरानपूर्वका सुनसरी तथा मोरङका केराबारी, लेटाङ, जाँते, भापाका शान्तिनगरजस्ता बस्तीहरू महेन्द्र राजमार्गसँग मात्र सम्पर्क हुन सकेको तर सामाजिक, सांस्कृतिक हिसाबले राम्ररी घुलमिल हुन असहज भएको महसुस गरेर बाटोको सोच बनेको बस्नेतको भनाइ छ । स्थानीय निकायहरूको प्राथमिकतामा पनि राजमार्ग जोड्ने ठाडा बाटाहरू परेको बताउँदै भन्नुहुन्छ, 'जाति, भाषा, संस्कृतिबीच समन्वय हुनका लागि तेर्सो बाटा पनि चाहिन्छ भनेर हामी लागिपरेका हौं ।'

स्थानीय तबरमा हिउँदमा चल्ने बाटाहरूलाई विस्तार गर्दै धरानसम्म जोड्ने र धरान चतरा बाटोको कोसीनदीमा पुल हालेपछि उदयपुर हुँदै सिन्धुलीसम्म जोडिने सोचमा काम भएको बस्नेतले सुनाउनु भयो । बर्दबास-धुलिखेल वीपी राजमार्ग सञ्चालनपछि महेन्द्र राजमार्ग हुँदै घुमेर काठमाडौं आउनुपर्ने अवस्थाको विकल्पमा धरानबाट सोभै सिन्धुलीको भिमान जोडिने योजना बनेको देखिन्छ । 'चुरे फेदीबाट पूर्वपश्चिम जोड्ने बाटो आवश्यक छ भन्ने महसुस भयो, त्यहीअनुसार हामी केन्द्रसम्म लविडमा लाग्यौं,' बस्नेत भन्नु हुन्छ, 'नेपालको राजनीतिमा महत्वपूर्ण हैसियत राख्ने केपी ओली, भापा, भलनाथ खनाल र सुभास नेम्वाङ इलामका नेतालाई सहमतिमा ल्याउने काम भयो । उहाँहरूको पनि चासो र सरोकारको विषय भएकाले समर्थन जनाउनु भयो ।'

स्थानीय लविडले खासै आकार लिन नसकेको अवस्थामा २०६३ को मधेस आन्दोलनपछि परिस्थिति बदलियो । वैकल्पिक राजमार्गको आवश्यकता देखाउँदै जिविसहरूले कोरेका सडकमा सडक विभागले थोरथोरै लगानी गर्दै विस्तारको काम थालेको देखिन्छ । चतरामा कोसी नदीमा पुल बन्ने काम, कमला, वागमती, मरिन खोलाहरूमा पुल बनाउने कामले तीव्रता पाएको देखिन्छ एक दशकसम्म ।

२०७२ को नाकाबन्दी तथा मधेस आन्दोलनको राजनीतिपछि वैकल्पिक राजमार्गको सोचले आकार लिएको देखिन्छ । यही मेसोमा इलाम, सिन्धुली, उदयपुरका राजनीतिक कार्यकर्ताको भेलाले २०७२ सालमा इलाम-सिन्धुली महाभारत तथा चुरे क्षेत्र बाटो समिति गठन भयो । उक्त समितिमा ओली, खनाल र नेम्वाङ संरक्षकको भूमिकामा राखिए । नाकाबन्दीपछिको राजनीतिक, सामाजिक, आर्थिक माहौलमा वैकल्पिक सोचहरूले आकार लिएको अवस्थामा २०७४ फागुन ३ मा केपी ओली संघीय नेपालको प्रधानमन्त्री बनेपछि पुराना सोच र विकल्पहरू वृहद योजनामा परिणत भए

। परिणाम महेन्द्र राजमार्गको समानान्तर भापादेखि कञ्चनपुरसम्म राजमार्ग बनाउने योजना बन्थो, राजमार्गको नाम मदन भण्डारी राखियो र सरकारले राष्ट्रिय गौरवका योजनाअन्तर्गत काम थाल्यो । प्रस्तावित अध्ययनको क्षेत्र मकवानपुरको हेटौँडादेखि उदयपुरको बसाहासम्म राजमार्गको पूर्वी खण्ड भनिएको छ । २०७७ कात्तिकसम्ममा निर्माणको सम्पूर्ण काम सक्ने गरी निर्माण भइरहेको देखिन्छ ।

१.१ एलाइमेन्ट

मदन भण्डारी सडक आयोजनाका अनुसार कुल १ हजार २ सय प्रस्तावित सडकका काम विभिन्न चरणमा भइरहेका छन् । यो अध्ययनको क्षेत्र भने मकवानपुरको हेटौँडा-सिन्धुली- उदयपुर जहाँ तीब्ररूपमा काम हुँदै गरेको छ, आगामी वर्ष कात्तिकसम्मका सबै सडक कालोपत्रे गर्ने उद्देश्यका साथ काम भएको छ । सडक आयोजनाले यसलाई पूर्वी खण्ड भन्ने गरेको छ । उदयपुरको बसाहाबाट सुरु भएर गाईघाट हुँदै सिन्धुलीको भिमानसम्म १३४ किलोमिटरलाई एउटा सेक्टर र सिन्धुली सदरमुकामबाट पश्चिम हेटौँडासम्मको ११५ किलोमिटरमा निर्माण काम निकै अगाडि बढेको श्रेष्ठ बताउनु हुन्छ । मदन भण्डारी सडकको अहिलेको सबैभन्दा प्राथमिकता क्षेत्र चतरा-हेटौँडा खण्ड हो । जुन हाम्रो अध्ययनको पनि क्षेत्र हो । सडक आयोजनाका अनुसार चालू आर्थिक वर्षमा यस खण्डमा मदन भण्डारी राजमार्गका लागि छुट्याइएको कुल बजेट ४ अर्ब ५० करोडमध्ये ३ अर्ब ५० करोड रुपैयाँ खर्च गरिँदैछ ।

सडकको रेखाङ्कन अवलोकन गर्दा चुरेको सबैभन्दा उत्तरी खण्ड हुँदै सडक तानिएको छ । अध्ययन क्षेत्र मकवानपुरको हेटौँडादेखि उदयपुरको बसाहासम्ममा चुरेका खोच, कतिपय स्थानमा चुरे पहाड नै छिचोलेर तथा महाभारत पहाडको आसपासबाट सडक खनिएको छ । मकवानपुरको चौघडालाई प्रारम्भ बिन्दु मानेर पूर्व लागेको सडक हटिया, सुकेचौर, त्रिपुर, छतिवन, जुरेलीथाम हुँदै वागमतीसम्म पुगेको छ । दशकअघि निर्माण सुरु भएर पनि पूरा हुन नसकेको पुलकै कारण हेटौँडा-सिन्धुली निर्माणाधीन सडको अवलोकन गर्न हेटौँडा फर्किएर महेन्द्र राजमार्ग हुँदै बर्दिबाससम्म र त्यसपछि वीपी राजमार्गबाट सिन्धुली पुगेर फेरि पश्चिम मरिन खोच हुँदै वागमतीसम्म फर्कनुपर्ने हुन्छ ।

अध्ययन क्रममा त्यसै गरियो । हेटौँडाबाट अगाडि बढेको सडक छतिवन, फुर्केचौर, श्रीपुरलगायत क्षेत्रमा चुरे पहाड काटेर बनाइएको छ । सडकको दायाँबायाँ प्रशस्त माटो काटिएको छ । फुर्केचौर क्षेत्रमै फास्ट ट्रायाकसँग क्रस हुन्छ मदन भण्डारी राजमार्गको । फास्ट ट्रायाक क्रस हुने स्थानमा बाटाहरू कसरी लग्ने अहिलेसम्म डिजाइन टुंगो लागेको छैन । मदन भण्डारी राजमार्गको तुलनामा निकै धेरै ५० मिटर चौडाइमा चुरे पहाड काटिएका छन् फास्ट ट्रायाकको ट्रायाक खन्दा । यस क्षेत्रमा सडक निर्माणका लागि कलिलो चुरेलाई नराम्ररी ताछेको देख्न सकिन्छ । इन्जिनियरहरू पाखा ताछेर अस्थिर बनेको कमलो चट्टान विस्तारै स्थिर हुने बताउँछन् । हेटौँडा वागमती करिब ४८ किलोमिटर खण्डको अधिकांश सडक तयारी अवस्था छ । एक तिहाइ कालोपत्रे भइसकेको छ भने बाँकी हुने क्रममा देखिन्छ ।

आफै कमजोर चुरेमा सडक निर्माणपछि अझ कमजोर हुँदा खतरा बढेको बढ्यै छ । सडकले खोस्रिएको कमलो माटो वर्षातको समयमा बगाएर तराईमा लगेर थुपार्ने हुनसक्छ । चुरेबाट भूक्षय हुने र तराईमा गएर थुपिने चुनौती हामी वर्षादेखि भैलिरहेका छौं । चुरेबाट बसेरि ठूलो परिमाणमा तीव्र भूक्षय हुने गरेको पृष्ठभूमिमा प्रस्तावित सडकले यसलाई अझ बढी प्रोत्साहित गर्ने संभावना देखिन्छ । त्यसबाहेक वर्षातमा पानीको उत्तर दक्षिण बहावमा यो सडकले पार्न सक्ने असर विश्लेषण गरिएको छैन । मदन भण्डारी, पूर्वपश्चिम राजमार्ग र हुलाकी राजमार्गमा वर्षातको पानी निकास गर्न निर्माण गरिएका संरचनाको तुलनात्मक विवरणका आधारमा सडक निर्माण भइरहेको पाइँदैन ।

अध्ययनको उद्देश्य (Objective of the study)

- प्रस्तावित मदन भण्डारी लोकमार्ग निर्माण आयोजनाले चुरे क्षेत्रको विनाशमा पार्न सक्ने समग्र असरहरू (जैविक विविधता, पानी, वन क्षेत्र) बारे अध्ययन गर्ने ।
- वातावरणीय, जैविक, सामाजिक असरहरू पहिल्याउने सन्दर्भमा सरकारले स्वीकृत गरेको वातावरण मूल्याङ्कन प्रतिवेदन (EIA) को समीक्षा गर्ने, त्रुटि/कमजोरी केलाउने ।

- वातावरणसँग सान्दर्भिक ऐन, नियमहरू कतिको पालना गरिएको छ ? विश्लेषण गर्ने ।
- यस लोकमार्गका कारण तराईमा केकस्तो प्रभाव पर्छ ? विश्लेषण गर्ने ।
- जैविक विविधतामा पारेको असरबारे समीक्षा गर्ने ।
- कति रुख काटिए वा काटिँदै छन् सोबारे जानकारी लिने ।
- मदन भण्डारी लोकमार्ग अति-आवश्यक हो वा होइन ? यसका आवश्यकताका आधारहरू के-के हुन् ? विश्लेषण गर्ने ।

अध्ययन विधि (Study Methods)

- अध्ययन सामग्रीहरू जस्ता (EIA) प्रतिवेदन, (IEE) प्रतिवेदनलगायत मदन भण्डारी लोकमार्गसँग सान्दर्भिक पाठ्य सामग्रीहरूको अध्ययन ।
- सरोकारवालाहरू, वन/वातावरणसँग जोडिएका सरकारी अधिकारी, स्थानीय जनप्रतिनिधि, राजनीतिक दल, नागरिक समाजका प्रतिनिधिसँग कुराकानी/अन्तर्क्रिया ।
- वन, वातावरण र जैविक असरबारे अध्ययन अनुसन्धान गरिरहेका विज्ञहरूसँग अन्तर्वार्ता। मदन भण्डारी लोकमार्गको स्थलगत अध्ययनका साथै आयोजनाबाट लाभ/हानि हुने स्थानीय सरोकारवालाहरूसँग अन्तर्क्रिया ।
- पत्रपत्रिका, अनलाइनमा प्रकाशित लेख, रचना, अन्तर्वार्ता, समाचारको अध्ययन ।

अध्ययनको सीमा (Limitation of the study)

- अध्ययन/विश्लेषण वस्तुनिष्ठ तथ्यमा आधारित हुनेछ ।
- अध्ययन वातावरणीय र जैविक संरक्षणको कोणमा केन्द्रित रहनेछ ।
- अध्ययन जैविक/वातावरणीय पक्षलाई नजरअन्दाज गरिनु हुन्न भन्ने मनसायबाट प्रेरित रहनेछ ।

२. वर्तमान अवस्था

मदन भण्डारी राजमार्गको पूर्वी खण्ड भनिने मकवानपुरको हेटौँडादेखि उदयपुरको बसाहासम्मलाई सडक विभागले चार खण्डमा विभाजन गरेर काम गरिरहेको पाइयो । हेटौँडा वागमती निर्माणाधीन पुलसम्मको ४८.६ किलोमिटर खण्ड, सिन्धुलीबाट पश्चिम वागमतीसम्मको ६६.४ किलोमिटर गरी ११५ किलोमिटर हेटौँडा योजना कार्यालयले हेर्ने गरेको छ ।

त्यस्तै सिन्धुलीको भिमानपूर्व बसाहासम्मको १३५ किलोमिटर खण्ड गाईघाट आयोजना कार्यालयले हेर्दै आएको छ ।

हेटौँडा सिन्धुली सडक आयोजनाका इन्जिनियर केशव ओझाका अनुसार अहिलेसम्म कालापत्रे, टेवा, पर्खाल, पुल निर्माणलगायत सडक निर्माणको समग्रमा ६० प्रतिशत काम भइसकेको छ । हेटौँडा-सिन्धुली सेक्टरमा पर्ने ३३ वटा पुलमध्ये २ पुल स्थानीय विवादका कारण सुरु नै हुन सकेका छैनन् । २१ पुल तयारी हुने क्रममा छन् भने १० वटाको प्रारम्भिक काम सुरु भएको ओझा बताउनु हुन्छ । सडक खण्डमा पर्ने वागमती खोलाको पुल आयोजनको पेचिलो पक्ष हो । दशकअघि निर्माण थालिए पनि सम्पन्न हुन नसकेको यो पुल अन्य ३२ पुलभन्दा फरक ठेक्का लगेको छ । यस आर्थिक वर्षका लागि १ अर्ब ८० करोडको काम भइरहेको ओझाले जानकारी दिनु भयो । वागमती पुल स्वच्छन्द

निर्माण सेवाले ठेक्का पाएको छ । पुरानो ठेक्का तोडेर नयाँ प्रक्रियामा दिइएको हो । अन्य पुलको ठेक्का जेड आईसीसी कम्पनीले पाएको छ भने सडक निर्माणको काममा कालिका स्वच्छन्द कारनेक जेभि भिडरहेका छन् ।

हेटौंडा आयोजनाअन्तर्गतका दुई खण्ड हेटौंडा वागमती र सिन्धुली वागमतीमध्ये हेटौंडा खण्डमा काम सुचारु देखिन्छ । बाटोको एलाइन्टमेन्टको धेरैजसो खण्ड चुरेको खोचबाट गएको भए पनि कतिपय स्थानमा चुरे पहाड काटिएको छ । तत्कालीन मकवानपुर जिविसले दुई दशकअघि कोरेको रेखाङ्कनलाई नै आधार बनाएर निर्माण भइरहेको मदन भण्डारी लोकमार्ग चौडा भएकाले स्थिर भइसकेको पहाडमा नयाँ घाउहरू छन् र वर्षामा पहिरो र भूक्षयको खतरा देखिन्छ । सिन्धुली पश्चिम मरिन खोचमा पर्ने करिब ६६ किलोमिटर खण्डमा भने सडक रेखाङ्कनको काम मात्र भएको छ । १०/११ किलोमिटरमा कालापत्रे र कालोपत्रे गर्न सकिने हैसियतको अरु १०/१२ किलोमिटर रहेको देखिन्छ ।

सिन्धुलीपूर्व १३४ किमि बसाहासम्ममा अहिलेसम्मको खण्डमध्ये एक तिहाइमा पहिलो चरणको कालोपत्रे सम्पन्न भएको छ । अन्य क्षेत्रमा सडक चौडाइ गर्ने, टेवा पर्खाललगायत कालोपत्रे गर्ने प्रक्रियामा काम भएका छन् । करिब ११ किलोमिटरमा सडक चौडाइका काम आंशिकमात्र भएका छन् । दनुवारबेंसीमा पहिलेकै ट्याकमात्र छ, चौडाइ थप्ने काम भएको छैन । योजनाका सूचना अधिकारी गोविन्द दुमरु अहिलेसम्म बाटोको काम ६० प्रतिशत सकिएको बताउनु हुन्छ । त्यस्तै पुलको हकमा भने ९० प्रतिशत काम सम्पन्न भएको दुमरुको भनाइ छ । दुमरुका अनुसार स्थानीय विवादका कारण दनुवारबेंसी तथा राजाबास खण्डमा काम अगाडि बढिरहेको छैन । आयोजनाअन्तर्गत ४३ वटा पुलमध्ये ३७ वटाको अधिकांश काम भएको, ३ वटाको काममा प्रगति भएको छ भने ३ वटाको प्रारम्भिक काममात्र भएका छन् । २०७३ मंसिरदेखि सुरु धरान-चतरा, गाईघाट-सिन्धुली, हेटौंडा सडकको काम आर्थिक वर्ष २०७४ को बजेटमा मदन भण्डारी राजमार्ग नामाकरणसँगै तीव्र गतिमा भइरहेको दुमरु बताउनु हुन्छ ।

सडकको कामको ठेक्का जेड आईसीसी शर्मा लामा जोइन्ट भेन्चरले पाएको छ । त्यस्तै पुलको काम भने कोभेक रसुवा जोइन्ट भेन्चरले पाएको छ । यस आर्थिक वर्षका लागि १ अर्ब ९६ करोडको ठेक्का लागेको उहाँले जानकारी दिनुभयो ।

सडकको कुल लम्बाइमध्ये करिब २५ प्रतिशत क्षेत्रमा चुरे पहाड काटिएको छ । अघिल्लो वर्ष काटिएका पाखामा पहिरो गएको, खोलाले कटान गरेर पर्खाल भत्काएका दृश्य देखिन्छ । तुलनात्मक हिसाबले भिमान बसाहा खण्डमा चुरे पहाड काट्ने काम बढी देखिन्छ ।

२.१ सहरमा समस्या

मदन भण्डारी राजमार्गमा निर्माणको काम धमाधम भइरहे पनि कतिपय स्थानमा सडक कताबाट लैजाने भन्ने टुंगो लागेको छैन । विगतका जिल्ला विकास समिति र स्थानीय निकायबाट आफ्नो आवश्यकताका लागि कोरिएको रेखाङ्कनकै आधारमा चार लेनको राजमार्ग बनाउने सरकारी योजनाका कारण ठाउँठाउँमा स्थानीय अवरोध र समर्थनको राजनीति देखिन्छ । विशेष गरेर सहर क्षेत्र जहाँ जमिनको भाउ महँगो छ, त्यस्तामा अन्यौल देखिन्छ । मकवानपुरको चौघडा जहाँबाट बाटोको शून्य किलो भनिँदैछ, त्यहीं समस्या छ । हेटौंडाको मुखेबाट करिब ४ किलोमिटरसम्म उपमहानगरपालिकाको हटियासम्म समस्या भएकाले सडक विस्तारको काम स्थगित छ । त्यस्तै सिन्धुलीको धुरा बजार जहाँ करिब ४ मिटरको सडक छ र सडक दुवैतर्फ बजार छ, त्यहींबाट मदन भण्डारी राजमार्ग निर्माण गर्ने नक्साका कारण समस्या सृजना भएको देखिन्छ ।

स्थानीय दुई धारमा विभाजित देखिन्छन् । एकखाले जसरी डिजाइन गरिएको छ, त्यसैबाट सडक जानुपर्दछ भन्ने छन् भने अर्कोथरी विकल्प अपनाउनुपर्ने सोचमा देखिन्छन् । विशेष गरेर धुरा बजारमा घर, पसल भएका विकल्पको पक्षमा देखिन्छन् । बजारभन्दा पछाडि घर घडेरी भएकाहरू डिजाइनअनुसार नै निर्माण हुनुपर्दछ भन्ने पक्षमा देखिन्छन् । अगाडिका घर पसल भत्किएको अवस्थामा सडकको मुख आफ्नो घरघडेरी पर्दछ भन्ने स्वार्थ देखिन्छ त्यहाँ । घरलगायत भौतिक पूर्वाधार सडकको कारण भत्किएको अवस्थामा क्षतिपूर्ति दिन सकिने तर खाली जमिनमा कुनै किसिमको क्षतिपूर्ति नदिने सरकारी नीतिले पनि जटिलता थपेको देखिन्छ । सिन्धुली बजारबाट पश्चिमतर्फ ६ किलोमिटरसम्म यस्तो विवाद देखिन्छ । उता सिन्धुलीको भिमानबाट पूर्व रानीबास क्षेत्रमा पनि सडकको चौडाइलाई

लिए उठेका विवाद समाधान हुन सकेका छैनन् । त्यस्तै कटारी गाईघाट खण्डको दनुवारबेंसी लगायत स्थानमा जमिन विवादका कारण काम रोकिएको छ । सडक आयोजनाका इन्जिनियर गोविन्द दुमरु विवादहरू समाधान गर्न स्थानीयस्तरबाट प्रयास भइरहेको बताउनुहुन्छ । सिन्धुली, कमलामाई नगरपालिका उपमेयर मन्जु देवकोटा सडकको चौडाइलाई लिएर केही स्थानमा विवाद सृजना भएको बताउँदै सहमतिबाट समाधान खोजिने जानकारी दिनु हुन्छ । 'सडकको केन्द्रबाट १५-१५ मिटर दायँबायाँ सडकको हुने भन्ने डिजाइन छ, अर्कोतिर जनतालाई प्रत्यक्ष असर पर्ने कुराहरू पनि छन् 'देवकोटा भन्नुहुन्छ,' पहिले डिजाइन भएको र नयाँ स्थानबाट सडक लैजाने भन्नेबारेमा बेग्लै सर्वेक्षण भएको छ । योजनाभित्रै रहेर भौगोलिक अवस्था, पर्यावरणलाई पर्ने असरलगायत पक्षलाई ध्यानमा राखेर स्थानीय तहले पहल गरिरहेको छ ।'

यता उदयपुरको त्रियुगा नगरपालिका प्रमुख बलदेव चौधरी भने नगरका १, २, ७, ८, ९, ११ र १३ नम्बर वडालाई मदन भण्डारी राजमार्गले छोएको बताउँदै नगरभित्र कसरी सडक लैजाने भन्नेबारे विवाद समाधान भइसकेको बताउनुहुन्छ । चौधरीका अनुसार नगरको बजार क्षेत्र हुँदै जाने भएकाले बजारलाई धेरै असर नपर्ने र सडकको चौडाइ पनि धेरै कम नहुने गरी निर्णय भएको छ । 'हामीकहाँ खास समस्या छैन, सडक जम्मा २५ मिटर चौडा हुने सहमति स्थानीय तह र सडक आयोजनासँग भएको छ,' नगरप्रमुख चौधरी भन्नुहुन्छ, 'मेचीदेखि महाकाली जोड्ने मुलुकको लाइफलाइन भएकाले स्थानीय तहले भूमिका खेल्नुपर्ने थियो, हामीले त्यसै गर्‍यो ।' त्रियुगा नगरपालिका ७ का अध्यक्ष विश्वराज भट्टराई आफ्नो नगरमा सडक विस्तारमा कुनै समस्या नरहेको बताउनुहुन्छ । 'केही विवाद थिए, छलफल गरेर मिलाउने काम भयो,' भट्टराई भन्नुहुन्छ, 'बजारवासीलाई कमभन्दा कम क्षति हुने गरी सडकको काम अगाडि बढाउने सहमति भएको छ, सडक आयोजनाले काम भने थालेको छैन ।'

३. अध्ययन प्रतिवेदन, उपलब्धि

३.१ छैन EIA रिपोर्ट

मदन भण्डारी राजमार्ग राष्ट्रिय गौरवका आयोजनामध्येको एक हो । नेपालको सबैभन्दा कमजोर भूगोल भएर निर्माण भइरहेको राजमार्ग जुन पूर्वको मेचीदेखि पश्चिम महाकालीसम्म छिचोल्ने योजना छ । विडम्बना यसको वातावरणिय प्रभाव मूल्याङ्कन Environmental Impact Assessment, रिपोर्ट नै तयार गरिएको पाइँदैन । अध्ययन क्षेत्रका योजना अधिकृतहरू यसबारे खुल्न चाहँदैनन् । यता सडक विभागमा पनि ईआए रिपोर्ट भेटिँदैन । राजमार्ग निर्माणका लागि Initial Environmental (IEE) सहारा लिइएको पाइँन्छ ।

सामान्य बुझाइमा EIA /IEE प्रतिवेदन जुनसुकै तयार गरेमा पनि हुने भन्ने पाठकलाई लाग्न सक्छ । तर त्यसो होइन । कानुनले नै ठूला भौतिक योजना निर्माण गर्दा EIA रिपोर्ट अनिवार्य भनेको छ । IEE भनेको कुनै योजना कार्यान्वयन गर्ने क्रममा आधार लिने प्रतिवेदनमात्र हो ।

वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ को दफा २ (च) मा । IEE अर्थात् प्रारम्भिक वातावरणीय परीक्षण भन्नाले कुनै प्रस्ताव कार्यान्वयन गर्दा सो प्रस्तावले वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल प्रभाव पार्ने वा नपार्ने, त्यस्तो प्रभावलाई कुनै उपायद्वारा हटाउन वा कम गर्न सकिने वा नसकिने सम्बन्धमा यकिन गर्न तयार गरिने विश्लेषणात्मक अध्ययन तथा मूल्यांकनसम्बन्धी प्रतिवेदन सम्झनुपर्छ भनी परिभाषित गरेको छ ।

प्रारम्भिक वातावरण परीक्षण प्रतिवेदन सामान्यतः साना परियोजनाहरूका लागि तयार गरिन्छ । यसका लागि स्कोपिङको आवश्यकता पर्दैन । वातावरण व्यवस्थापन योजनाको आवश्यकता पर्दैन । सार्वजनिक सुनुवाइ गरिराख्नु पर्दैन । सम्बन्धित निकायले स्वीकृत गरे पुग्छ । मन्त्रालयसम्मको स्वीकृति आवश्यक पर्दैन । Environmental Auditing को आवश्यकता पर्दैन । थप मूल्याङ्कनको आवश्यकता पर्न सक्छ ।

वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ को दफा २ (ग) को परिभाषाले वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन भन्नाले कुनै प्रस्तावको कार्यान्वयन गर्दा सो प्रस्तावले वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल प्रभाव पार्ने वा नपार्ने, त्यस्तो प्रभावलाई कुनै

उपायद्वारा हटाउन वा कम गर्न सकिने वा नसकिने सम्बन्धमा यकिन गर्न तयार गरिने विस्तृत अध्ययन तथा मूल्यांकनसम्बन्धी प्रतिवेदन सम्बन्धित भनी परिभाषित गरेको छ ।

वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन प्रतिवेदनमा मुख्यतः ५ चरण हुन्छन् । जसअनुसार स्क्रिनिङ, स्कोपिङ, अनुमान तथा अनुकूलन (Prediction and Mitigation), व्यवस्थापन तथा अनुगमन (Management and Monitoring), वातावरणीय परीक्षण (Environment Auditing) हुन्छन् । वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन प्रतिवेदन ठूला परियोजनाहरूका लागि तयार गरिन्छ । वातावरण व्यवस्थापन योजना अनिवार्य रूपमा आवश्यक पर्दछ । सार्वजनिक सुनुवाइ अनिवार्य आवश्यकता हो । सम्बन्धित निकायका साथै मन्त्रालयको पनि स्वीकृति आवश्यकता पर्दछ ।

वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन प्रतिवेदन तयार गर्दा विस्तृत अध्ययन गर्नुपर्ने र सोको लागि समय र आर्थिक व्ययभार पनि धेरै हुने तर प्रारम्भिक वातावरण परीक्षण प्रतिवेदनमा विश्लेषणात्मक अध्ययन तथा मूल्यांकनको कार्यमात्र हुने र सो प्रक्रिया कम खर्चिलो साथै समय पनि कम लाग्ने हुँदा वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन प्रतिवेदन तयार नगरी पूरक वातावरणीय परीक्षण प्रतिवेदनकै आधारमा मदन भण्डारी लोकमार्ग निर्माण गर्न खोजिएको देखिन्छ । वातावरण संरक्षण ऐन २०५३ को दफा १८ अनुसार त्यसरी वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन प्रतिवेदन प्रस्ताव स्वीकृत नगराई कार्य गरेमा त्यस्तो कार्य तुरुन्त बन्द गराउन सकिने र त्यस्तो कार्य गर्ने व्यक्ति वा संस्थालाई कसुरको मात्रा हेरी पाँच लाखदेखि २५ लाख रुपैयाँसम्म जरिवाना गर्न सकिने भनी स्पष्ट व्यवस्था छ ।

वातावरण संरक्षण ऐन २०५३ को दफा ४ ले सम्बन्धित निकाय वा मन्त्रालयबाट प्रस्ताव स्वीकृति नगराई कार्यान्वयन गर्न, गराउनु हुँदैन भनी स्पष्ट व्यवस्था गरेको छ । त्यसरी स्वीकृतिविना प्रस्ताव कार्यान्वयन गरे दफा १८ बमोजिम तोकिएको अधिकारीले त्यस्तो कार्य तुरुन्त बन्द गराउन सक्ने छ र त्यस्तो कार्य गर्नेलाई कसुरको मात्रा हेरी पाँच लाखदेखि २५ लाख रुपैयाँसम्म जरिवाना गर्न सक्नेछ भनी व्यवस्था छ । ऐन, नियम वा निर्देशिकाविपरीत कार्य गरेमा तोकिएको अधिकारीले त्यस्तो कार्य तुरुन्त बन्द गर्न सक्नेछ । त्यस्तो कार्य गरेमा निजलाई कसुरको मात्रा हेरी एक लाख रुपैयाँसम्म जरिवाना गर्न सक्नेछ ।

वातावरण संरक्षण नियमावली २०५४ को नियम ३ अनुसार अनुसूची १ मा भएका प्रस्तावहरूको हकमा प्रारम्भिक वातावरण परीक्षण गरिनुपर्ने एवम् अनुसूची २ मा उल्लेख भएका प्रस्तावहरूको हकमा वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन गर्नुपर्ने भनी स्पष्ट व्यवस्था गरेको छ । अनुसूची २ को बुँदा (ई) अनुसार राष्ट्रिय राजमार्ग र प्रमुख सहायक सडकहरूको हकमा वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन गर्नुपर्ने भनी स्पष्ट किटान गरेको छ ।

मदन भण्डारी लोकमार्ग अर्थात् राजमार्ग भएकाले यसको पनि वातावरण प्रभाव मूल्यांकन गरिनुपर्ने हो । तर सो नगरी राजमार्गलाई खण्डखण्डमा विभाजन गरी भइरहेको पुरानै सडकको स्तरोन्नति गरेको देखाई पूरक वातावरण परीक्षण प्रतिवेदनमात्र तयार गरेको देखिन्छ । ऐ. नियमावलीको नियम ११ घ को खण्ड (ग) को प्रतिबन्धित वाक्यांशअनुसार अन्य परिवर्तित संरचना वा इकाइको कारणले एक सय जनाभन्दा बढी जनसङ्ख्याको स्थायी बसोबास, स्थानान्तरण वा पुनर्वास गर्नुपर्ने अवस्थामा पुनः वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन नै गर्नुपर्ने भनी व्यवस्था भएबाट पनि यस आयोजनाको वातावरण प्रभाव मूल्यांकन नै गरिनुपर्ने हो । यस लोकमार्गको निर्माण सम्पन्न भएपछि नेपालको महाभार, चुरे तथा तराई मधेसको जनसङ्ख्याका लागि उपयोगी हुने वृहत योजना भएकाले एक सय जनाभन्दा बढी जनसङ्ख्याको स्थायी बसोबास, स्थानान्तरण वा पुनर्वासका लागि परिकल्पना गरिएको IEE को आडमा राजमार्ग बनाउन मिल्दैन ।

अनुसूची १ को बुँदा (ई) अनुसार प्रमुख पुलहरू निर्माण गर्दा, सडक प्रयोजनका लागि सुरुङहरू बनाउँदा, राष्ट्रिय राजमार्ग तथा सहायक सडकहरूको स्तर वृद्धि, पुनर्स्थापना तथा पुनः निर्माण गर्दा प्रारम्भिक वातावरण परीक्षण गरे पुग्छ । यही प्रावधानको गलत व्याख्या गरी पूरक प्रारम्भिक वातावरण परीक्षण प्रतिवेदन तयार गरेको देखिन्छ । वातावरण संरक्षण नियमावली २०५४ को नियम ४ को स्पष्टीकरणमा पूरक वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकनको व्यवस्थाको परिकल्पना गरिएको छ, जब कि पूरक प्रारम्भिक वातावरण परीक्षण प्रतिवेदनको परिकल्पना नियमावलीमा गरिएको छैन ।

वातावरण संरक्षण ऐन २०५३ को दफा २ (क) को परिभाषाले वातावरण भन्नाले प्राकृतिक, साँस्कृतिक र सामाजिक प्राणीहरू, आर्थिक तथा मानवीय क्रियाकलापहरू र यिनका अवयवहरूको बीचको अन्तरक्रिया तथा अन्तर सम्बन्ध सम्भन्नुपर्छ भनी परिभाषित गरेको छ ।

ऐ. ऐनको दफा २ (ख) को परिभाषाले प्रदूषण भन्नाले वातावरणमा प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रूपले परिवर्तन गरी वातावरणमा उल्लेखनीय ह्रास ल्याउने, क्षति पुऱ्याउने वावातावरणको लाभदायी वा उपयोगी प्रयोजनमा हानि-नोक्सानी पुऱ्याउने क्रियाकलाप सम्भन्नुपर्छ भनी परिभाषित गरिएको छ ।

ऐ. ऐनको दफा २ (ग) को परिभाषाले प्रस्ताव भन्नाले विद्यमान वातावरणीय अवस्थामा परिवर्तन ल्याउन सक्ने किसिमको विकास कार्य, भौतिक क्रियाकलाप वा भू-उपयोगको परिवर्तन गर्ने कुनै योजना, आयोजना वा कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने सम्बन्धमा तयार गरिएको प्रस्ताव सम्भन्नुपर्छ भनी परिभाषित गरेको छ ।

वातावरणमा पर्ने थप प्रभाव र सोको न्यूनीकरणको उपायसहितको **वातावरणीय व्यवस्थापन योजना** पनि पेश गर्नुपर्ने नियमावलीको नियम ११ ड मा व्यवस्था छ । वातावरणीय व्यवस्थापन योजनाको प्रभावकारी कार्यान्वयन भए नभएको अनुगमन गर्ने जिम्मा वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ को दफा ८ ले वातावरण निरीक्षकलाई दिएको छ । जसअनुसार उक्त ऐन वा उक्त ऐनअन्तर्गत बनेको नियमबमोजिम प्रदूषण कम गर्ने, हटाउने वा नियन्त्रण गर्ने कार्य भए नभएको निरीक्षण गर्ने, ऐन वा नियमविपरीत कुनै ठाउँबाट ध्वनि, ताप वा फोहोरमैला निष्काशन गरे नगरेको सम्बन्धमा निरीक्षण गर्ने, प्रस्ताव कार्यान्वयन गर्ने स्वीकृति दिँदा तोकिएका शर्तहरूबमोजिम काम भए/नभएको जाँचबुझ तथा निरीक्षण गर्ने, निरीक्षण गर्दा देखिएका कुराहरूको प्रतिवेदन तोकिएको अधिकारीसमक्ष पेश गर्ने, निरीक्षण गर्न जाँदा बाधाविरोध गरेमा रु २०,०००/- (अक्षरेपी बीस हजार रुपैयाँ) जरिवाना तथा असहयोग गरेमा रु १५,०००/- (अक्षरेपी पन्ध्र हजार रुपैयाँ) जरिवाना गर्न सक्ने अधिकार ऐनले नै दिएको छ ।

३.२ वातावरणविद्को अभाव

नेपालमा हाल १९ वातावरण निरीक्षकहरू रहेकोमा सडक विभागसँग १ जनामात्र वातावरण निरीक्षक राखिएको छ । वातावरण मन्त्रालयअन्तर्गतको वातावरण विभागसँग १६ वातावरण निरीक्षकहरूको दरबन्दी छ । सोमध्ये पनि केही थप अध्ययन वा अन्य प्रयोजनले निष्कृत रहेका कारण जम्मा ११ जना वातावरण निरीक्षकले सम्पूर्ण आयोजनाहरू सम्हाल्नुपर्ने देखिन्छ । जसकारण ऐनले दिएको अधिकार प्रयोग गरी वातावरणमा प्रत्यक्ष असर पर्ने गरी काम भएनभएको निरीक्षण गर्न सकिरहेका छैनन् ।

३.३ बायो इन्जिनियरिङ- नाममात्र

कटान गरिएका पहाडहरू स्थिर भई पहिरो, भूक्षय हुने कार्य अबै रोकिएको छैन । पहिरो सडकमा नखसोस् र सडक अवरुद्ध नहोस् भनी गरिने बायो इन्जिनियरिङ' अबैसम्म हुन सकेको छैन । केही ठाउँहरूमा बायो इन्जिनियरिङ कार्य सम्पन्न पनि भएका छन् तर अधिकांश ठाउँमा रिटेनिङ पर्खालहरू लगाउनै बाँकी छन् । भूक्षय रोकनको लागि बायो इन्जिनियरिङ गरिनुपर्ने काम अधुरै छन् ।

३.४ सामाजिक आर्थिक पक्ष

पूर्वी नेपालको चुरे फेदीका जनताका लागि राजधानी काठमाडौँलगाय विभिन्न स्थानमा आउँजाउँ गर्न विकल्प बनेको मदन भण्डारी राजमार्ग मकवानपुर, सिन्धुली, उदयपुर जिल्लाका लागि भने बरदान हुने विश्वास छ स्थानीयमा । तीनवटा जिल्लाका ठूलठूला बेंसीका वासिन्दामा उत्साह भरिएको पाइन्छ । चुरेको खोचमा कठिन जीवन यावत गर्दै आएका मकवानपुर, सिन्धुली र उदयपुरको भित्री मधेसमा सडक निर्माणसँगै बजार बस्ने, कृषिमा व्यवसायीकरण हुन थालेको उनीहरू बताउँछन् । सडक छेउका जमिनको भाउ अकासिएको छ । तीनवटा जिल्लाको भित्री मधेसको विकासका लागि बरदान बनेको यो सडक चुरेको विनासको प्रमुख कारण बन्ने सक्ने चिन्ता पनि छ कतिपय स्थानीयमा । सडक बनेपछि चुरेमा भएका हुंगा, गिटी, बालुवावाट अधिक लाभ लिन सकिने योजना बनाउनेहरूको पनि कमी छैन त्यस क्षेत्रमा । मदन भण्डारी राजमार्गलाई जोडिन मधेसका सप्तरी, सिराहा, धनुषा, सर्लाहीवाट जुन

जोडतोडसाथ चुरे चिर्दै सडकहरू निर्माण भइरहेका छन्, त्यसको पछाडि यातायातको आवातजावत, बजारको कुरामात्र छैन । चुरेका ढुंगा, गिटी बालुवा र महाभारतको चुन ढुंगामा पनि खतरा उत्तिकै छ ।

मकवानपुर राईगाउँका शिक्षक प्रमोदकुमार राई सडक निर्माणपछि आर्थिक, सामाजिक हिसावले उल्लेखनीय विकास भएको बताउनुहुन्छ । राईगाउँ हुँदै नगएको भए पनि वागमतीसम्म आएर मुलुकका जुनसुकै स्थानबाट आउजाउ सहज भएको उनले बताए । ' बाटोको नाममा बाटो त २ दशकअघि देखि नै थियो, तर यात्रा गर्न सहज थिएन, बर्खामा हिंड्न सकिँदैनथ्यो । पहिरो खसेर २/४ दिनसम्मै बाटो थुनिन्थ्यो,' शिक्षक राई भन्नुहुन्छ, 'दूरी उही हो तर समय छोटियो, सहज भयो । राईगाउँबाट विहानै हिंडेर मुस्किलले साँभमा सिन्धुलीबाट फर्कने स्थानीय अहिले ४ घण्टामै सदरमुकाम आउन जान सक्ने अवस्थामा पुगेको स्थानीयको भनाइ छ ।

वागमती गाउँ कमिटी नेकपा अध्यक्ष अरुण बल बाटो बनेपछि स्थानीयले कृषि उत्पादनको मूल्य पाउन थालेको बताउनु हुन्छ, 'पहिले त यहाँ धान, मकै पनि बेच्न समस्या थियो, अहिले साग पनि बजार पुऱ्याइन्छ ।' बाटोसँगै जमिनको भाउ पनि बढ्यो, बजार विस्तार हुन थालेको बताउँदै उहाँ भन्नुहुन्छ, 'मानिसको जीवनशैलीमै परिवर्तन देखिन थालेको छ, वागमती, राईगाउँलगायत मकवानपुरका विकट गाउँमा यो राजमार्गले खुसी ल्याएको छ ।'

अहिले स्थानीय तहमा व्यवसायीकरणका कुरा हुन थालेका छन् । कृषि, पशुपालनलाई व्यावसायिक हिसावले अगाडि लगनुपर्दछ भन्ने सोच पनि यस क्षेत्रमा आएको उहाँको भनाइ छ । पहिले यहाँको दूधले बजार पाएको थिएन, अहिले दुग्ध संकलन केन्द्र स्थापना भएको छ, दैनिक २ हजार ५ सय लिटरसम्म दूध संकलन भई हेटौँडा पठाउने गरिएको छ । सडक निर्माणसँगै चुरे विनास हुन्छ कि भन्ने प्रश्नमा अरुणको भनाइ छ, 'यहाँका समुदाकले वन संरक्षण गरेका छन्, उनीहरूलाई जिम्मेवारी दिनुपर्दछ, बजार बसाउने कुरामा ध्यान दिन पनि जरुरी छ ।'

सिन्धुली, मरिन गाउँपालिका अध्यक्ष फणिराज बम्जन खेतीयोग्य ठूलो भूमिले सम्पन्न मरिनमा राजमार्ग बन्नुले उत्प्रेरक भूमिका खेल्नेमा विश्वस्त देखिनु हुन्छ । मदन भण्डारी राजमार्गको निर्माणबाट आफू निकै उत्साही बनेको बताउँदै बम्जन अघि भन्नुहुन्छ, 'यहाँ व्यावसायिक कृषि, मत्स्य पालन, दुग्ध उत्पादन, तरकारी, फलफूल उत्पादनको प्रचुर संभावना छ ।' गाउँपालिकाले कृषिमा व्यवसायीकरण गर्ने रणनीति अख्तियार गरेको अध्यक्षले सुनाउनु भयो । 'हामीले प्रत्येक वडामा ४० लाखका दरले कृषि उद्यममा लगानी गरेका छौँ,' बम्जन भन्नुहुन्छ, 'स्थानीय सरकारले उत्पादनमा मात्र होइन, किसानका उत्पादन बजारीकरण गर्ने योजना पनि बनाएको छ ।'

सडक बनेपछि बजार विस्तार हुने, छेउछाउमा बसोबास बढ्नेजस्ता प्रवृत्तिलाई व्यवस्थित गर्ने योजना सुनाउँदै बम्जन भन्नुहुन्छ, 'सडक बनेपछि अन्यत्रबाट मालवाहक सामान आउने, सामान खन्याएर रिक्तो फर्कने हुन्छ भनिन्छ, हामी यहाँबाट रिक्ता गाडी फर्कन दिने छैनौँ ।'

सिन्धुली, हरिहरपुरगढी, रतनपुर २ की बुद्धिमाया राई वडा कार्यालयमा व्यवसाय गर्ने संस्था दर्ता गर्ने क्रममा भेटिनु भयो । लामो समयदेखि सामान्य किराना पसल चलाउने उहाँ अहिले भने आफ्नै घरआँगनबाट चौडा सडक बनेपछि उत्साही देखिनु हुन्छ । 'सडक बनेपछि अब यहाँबाट यातायात सञ्चालन हुनेछ, त्यसैले व्यापार पनि बढ्छ, बजार गुल्जार हुन्छ भन्ने लागेको छ,' उहाँले अबको योजना सुनाउनु भयो, 'सामान्य किराना पसललाई थप्दै जान्छु र रेस्टुरेन्ट बनाउँछु, त्यसैले व्यवसाय दर्ता गर्न आएकी हुँ ।' सडक निर्माणपछि आफ्नो गाउँका कृषि उत्पादन धान, मकै र हरिया तरकारी बढ्ने र तिनले राम्रो भाउ पाउने हरिहरगढी २ का टेकबहादुर बम्जनले बताउनुभयो । 'हामीलाई दैनिक खाद्यान्न पनि वर्षामा २/३ घण्टा टाढाबाट बोकेर ल्याउनुपर्दथ्यो,' बम्जन भन्नुहुन्छ, 'अब हामी हाम्रा उत्पादन गाडीमा राखेर मुलुकका कुनै पनि बजार पठाउन सक्ने भएका छौँ ।'

सिन्धुली, दुधौली गाउँपालिका ७ का अध्यक्ष कुमार बस्नेत चौडा राजमार्ग बनेपछि सिमेन्ट उद्योग स्थापना गर्न उद्यमीहरू आउन थालेको सुनाउनु हुन्छ । आफ्नो गाउँका कृषि तथा पशु उत्पादनले अब राम्रो बजार पाउने विश्वास व्यक्त गर्दै अध्यक्ष बस्नेत भन्नुहुन्छ, 'बाखापालन, माछा पालन तथा आँप, लिची, भुइँकटहरको उत्पादन बढ्ने छ, ती उत्पादनले बजार पाउनेछन् ।' उहाँका अनुसार यहाँको ढुंगा, गिट्टी र बालुवा बजारसम्म पुऱ्याउन सहज हुनेछ । सडक

निर्माणकै क्रममा पश्चिम सिन्धुली, काठमाडौं तथा हेटौंडा र पूर्व गाईघाट, धरानसम्म सार्वजनिक यातायात सञ्चालन हुन थालेको बस्नेतले सुनाउनु भयो ।

उदयपुर, त्रियुगा नगरपालिका, गाईघाटका निर्माण व्यवसायी राजु बस्नेत मदन भण्डारी राजमार्ग हुँदै मेचीबाट महाकाली विशेष गरेर सिन्धुली हुँदै काठमाडौं आउजाउ गर्न सहज भएको बताउनु हुन्छ । बस्नेतका अनुसार, सडक बनेपछि जिल्लाका उत्पादनहरूले बजार पाउन सहज हुने र त्यसका लागि स्थानीय तहले विशेष पहल गर्नुपर्ने हुन्छ । 'नगर क्षेत्र विशेष गरेर बरुवापुलदेखि आँखा अस्पतालसम्म ३/४ किलोमिटरमा विवाद थिए, स्थानीय सहमतिमा सडकका लागि २५ मिटर कायम गरिएको छ, जसबाट सहरमा कमभन्दा कम क्षति हुने देखिन्छ,' बस्नेत भन्नुहुन्छ, 'राजमार्गको मापदण्डअनुसार ३० मिटर कायम गरेको थियो भने गाईघाट बजार तहसनहस हुन्थ्यो, वादविवाद, मुद्दामामलाबीच सहमति भएर राम्रो भयो । अब सडक निर्माणले गति लिनुपर्दछ । बजार क्षेत्रमा अहिलेसम्म कामै भएका छैनन् ।'

३.४ विनास हुने चिन्ता

भित्री मधेस अर्थात् चुरे र महाभारतको बीच हुँदै बनेको मदन भण्डारी राजमार्ग भौतिक विकासका दृष्टिले ठूलो उपलब्धि मान्न सकिन्छ । ११ मिटर चौडा सडकले मेची-कालीसम्म जोड्ने योजनालाई राजनीतिकर्मी, सडक आयोजनाका पदाधिकारी राष्ट्रिय गौरवको आयोजनका रूपमा चर्चा गर्दछन् । यता वातावरण, वनजंगलका संरक्षक र चुरेबारे जानकारहरू भने यो राजमार्ग चुरे विनासका निम्ति उत्प्रेरक हुने चिन्ता व्यक्त गर्छन् । वन विज्ञान अध्ययन संस्थान, हेटौंडाका प्रमुख विजय यादव मदन भण्डारी राजमार्ग विस्तृत योजनाविना हचुवाका भरमा अगाडि बढाइएको सरकारी योजना ठान्नुहुन्छ । यादव चुरे जस्तो संवेदनशील भूवनोट भएको क्षेत्र हुँदै बनाउँदासमेत EIA प्रतिवेदनसम्म नबनाएको जानकारी पाएको बताउँदै भन्नुहुन्छ, 'विकासको नाममा जे मन लाग्यो त्यही गर्ने छुट कसैलाई छैन ।' सरकार आफैँले राष्ट्रिय प्राथमिकतामा राखेको वनलाई जथाभावी मासिरहेको र त्यसले आउँदा दिनमा समस्या सृजना गर्ने उहाँको आँकलन छ । 'राज्यले त सरकारी नीतिअनुसार चुरेलाई संरक्षित क्षेत्र तोकेर काम गर्नुपर्ने हो, तर यहाँ त खन्ने, भत्काउने काममात्र भइरहेका छन्,' यादव भन्नुहुन्छ, 'भूक्षय र पहिरोका हिसाबले चुरे संवेदनशील छ, जसको असर तल तराई मधेससम्म पर्दछ, यो कुरालाई पूरै बेवास्ता गरिएको छ ।'

सोही अध्ययन संस्थानका वातावरणविद् गुलावकुमार चौधरी चुरेमा भइरहेको विकासले तराई मधेसमा ठूलो असर पार्न सक्ने औल्याउनुहुन्छ । 'चुरेको माथिल्लो भाग संरक्षण गर्न सकियो भने मात्रै तल्लो भेगका बासिन्दालाई फाइदा हुन्छ, त्यस्तो अवस्थामा तलका स्थानीय, प्रदेश सरकारले माथिका सरकारलाई निश्चित लेबी दिने व्यवस्था गर्न सकिन्छ ।' सडक निर्माणपछि बजार विस्तार हुने, बसोबास बढ्ने, यातायात सञ्चालन हुनेजस्ता कुराले चुरेको पर्यावरणमा असर पर्दछ, मानवीय अतिक्रमण हुने तथा वन्यजन्तु तथा वन पैदावारमा असर पर्ने चौधरीको बुझाइ छ । 'चुरेको संवेदनशीलताका हिसाबले मदन भण्डारी राजमार्ग संभाव्य योजना हुँदै होइन,' चौधरी भन्नुहुन्छ, 'तर घमाघम काम भइरहेको छ, न EIA प्रतिवेदन छ, न कुनै अरु निकायबाट अनुगमन भएको छ, सडक बनाउने नाममा चुरेको कलिलो पहाड खन्ने काम भएको छ, त्यसले निम्त्याउने भयावह परिणामबारे सोचिएको छैन ।' सडक बनिसकेपछि राम्रो व्यवस्थापन भएन भने वनजंगल नास हुने, भूक्षय तीव्र हुने र तराई मधेसको जमिनमुनिको पानीको स्रोतमा असर पर्ने जोखिम औल्याउँदै चौधरी भन्नुहुन्छ, 'अब चुरेको हितमा राखेर बाटो सञ्चालन गर्नुबाहेकको विकल्प छैन, चुरे संरक्षणमा सबै पक्ष संवेदनशील हुनै पर्छ ।'

सामुदायिक वन उपभोक्ता महासंघका सदस्य साधुराम चौलागाई चुरेमा भइरहेका सडकलगायतका विकास योजनाले भयावह अवस्था सृजना हुने चिन्तामा गर्नुहुन्छ । वनजंगल संरक्षण अभियानमा सक्रिय चौलागाई भन्नुहुन्छ, 'यसैगरी अगाडि जाने हो भने आउँदा सय वर्षपछि चुरे पहाड र हेटौंडाको समतल एउटै भूमि जस्तै हुने त होइन ?' चुरे अति संवेदनशील क्षेत्र भएकाले त्यस्तो भूवनोटमा काम गर्दा विशेष सावधानी अपनाउनुपर्ने औल्याउनुहुन्छ चौलागाई । 'सडक निर्माणपछि अब बसोबास बढ्ने हुन्छ, बजार विस्तार हुनेछ,' चौलागाई भन्नुहुन्छ, 'कमजोर क्षेत्रमा बसोबास र बजार बस्न दिनु हुँदैन, यसो गर्न स्थानीय सरकारले भूमिका खेल्न सक्छ ।'

उदयपुर वन कार्यलयका अधिकृत जागेश्वर साह भने अहिले सडक निर्माण भइरहेको क्षेत्रलाई बायोलोजिकल करिडोर भएकाले चुरेमा हुने वन्यजन्तु र कोसी वन्यजन्तु आरक्षणका जनावरको बाटोमा अवरोध सृजना भएको बताउनुहुन्छ। 'चुरेको भित्री मधेस त हात्तीको आउँजाउँ गर्ने क्षेत्र हो, त्रियुगा हुँदै सिन्धुलीको रानीवाससम्म हात्ती आवागमन गर्ने क्षेत्रमा सडक निर्माण भइरहेको छ,' साह भन्नुहुन्छ, 'कोसीदेखि वागमतीसम्म हात्ती जुन बाटो हिंड्थ्यो, लगभग त्यही बाटोमा सडक बनेको छ। हात्तीको बाटो अवरोध भएपछि उसले बेलाबेला गाउँमा वितण्डा मच्चाउँछ, भौतिक र मानवीय क्षति पनि गर्न सक्छ।'।

साह, मदन भण्डारी राजमार्गसँग जोडिने तराई मधेसका जिल्लाहरूको अभियानबाट अझ बढी चिन्तित देखिनुहुन्छ। 'अहिले तराई मधेसका सप्तरी, सिराहा, धनुषा, सर्लाही सबै जिल्लाबाट उत्तर मदन भण्डारी राजमार्गमा जोडिने अभियान चलेको छ,' साह अघि थप्नुहुन्छ, 'चुरेलाई खण्डीकरण गर्ने अभियानले अझ विनास निम्त्याउँछ, चुरेका वन्यजन्तु, बोटबिरुवा, जैविक विविधतालाई गम्भीर असर पर्दछ, रोकिनु पर्दछ, उत्तर दक्षिण बाटाहरू।'।

डिभिजन वन कार्यालय सिन्धुलीका प्रमुख नारायण श्रेष्ठ हात्तीको करिडोरमा सडक निर्माणको काम भइरहेको बताउनुहुन्छ। हात्ती आफ्नो हिसाबले आउँजाउँ गर्न नसक्ने अवस्था सृजना भएपछि सिन्धुलीको रानीवास क्षेत्रमा स्थायी बसोबास गर्न थालेको श्रेष्ठले सुनाउनुभयो। सडक बनाउनुअघि सबैखाले अध्ययन हुनुपर्ने विश्वासमा श्रेष्ठ मदन भण्डारी राजमार्गको EIA प्रतिवेदनको खोजीमा हुनुहुन्छ। 'मैले सडकको EIA प्रतिवेदन माग्दै आयोजना कार्यालय हेटौंडालाई पत्राचार गरेको छु,' श्रेष्ठ भन्नुहुन्छ, 'EIA प्रतिवेदन प्राप्त भएपछि के के गर्न सकिन्छ, त्यसैका आधारले गर्ने हो।'।

राष्ट्रिय गौरवको आयोजना जो संवेदनशील क्षेत्र चुरे हुँदै बनेको छ, त्यसको EIA प्रतिवेदनसमेत छैन भन्ने कुरा संरक्षणमा चासो राख्ने कसैले पनि पत्याउँदैनन्, त्यसै विश्वास श्रेष्ठमा देखिन्छ।

३.५ चुरेमा चिरैचिरा

मधेस आन्दोलनको नाममा चुरे हुँदै अर्को राजमार्गको आवश्यकता औल्याएर मदन भण्डारी राजमार्गलाई प्राथमिकतामा राख्ने र प्रशस्त स्रोत जुटाउने रणनीति अहिले औचित्यहीन देखिँदैछ। कमजोर भूबनोट चुरे हुँदै मेची-काली राजमार्ग निर्माणको काम सरकारको गौरवशाली आयोजनाअन्तर्गत धमाधम भइरहेको देखिन्छ। उदाहरणमा धरान वा धरान उत्तरका नागरिकले काठमाडौं आउनु पर्दा सुनसरीको इटहरी भर्नु पर्ने र त्यहाँबाट पश्चिम सुनसरी, सप्तरी, सिराहा, धनुषा हुँदै महोत्तरीको बर्दिबासबाट सिन्धुली आउन प्रयोग गर्दै आएको पूर्वपश्चिम राजमार्ग घुमाउरो भएको र मधेस आन्दोलनहरूका पृष्ठभूमिमा पहाडै पहाडबाट पूर्वपश्चिम राजमार्गको आवश्यकता देखाइन्थ्यो। राजमार्गको स्तरमा (एलाइमेन्ट बाहेक) निर्माण भइरहेको वैकल्पिक राजमार्गसँग जोडिन अहिले सप्तरी, सिराहा, धनुषा, महोत्तरी र सर्लाहीबाट चुरेमा चिरा पारेर सवारी कुदाउने योजनाले आकार लिएका छन्। घमाधम उत्तर दक्षिण राजमार्ग निर्माणले चुरेलाई ठाउँठाउँबाट चिर्ने काम भएको छ।

सप्तरीको रुपनीबाट उत्तर चुरे काटेर उदयपुरको गाईघाट जोड्ने काम सरकारी बजेटबाट भइरहेको छ। यता सिराहाको लहानबाट नेपालटार जोड्ने सडक पनि धमाधम बन्दै गरेको छ। प्रारम्भमा संसदीय विकास कोषको बजेटबाट सिराहाका सांसद पद्मनारायण चौधरीले सुरु गरेको सडक अहिले सरकार आफैले स्तरोन्नति गर्दै ट्रायाक खोल्ने काम गरेको छ।

करिब २५ किलोमिटर लामो यो सडकले मधेसलाई चुरे उपत्यकासँग जोड्ने निश्चित छ। तर, सडक निर्माणका क्रममा करिब १० किलोमिटर चुरेका कमजोर र होचा डाँडा पाखामा डोजर लगाएर भन् कमजोर बनाइँदैछ। चुरे हुँदै वैकल्पिक राजमार्ग भएर यात्राका लागि एउटा विकल्प हुनसक्छ, पूर्वपश्चिम राजमार्गमा व्यवधान आएको अवस्थामा। लहान र नेपालटारबीच व्यापारिक कारोबार पनि बढ्ला त्यो बेग्लै कुरा हो। तर, सबैभन्दा धेरै पीडा चुरेमा पर्ने निश्चित छ। अहिले चुरे दक्षिणसम्म सहजै पहुँच पाएका टिपरले अब चुरेका साथसाथ महाभारतसम्म पुग्ने मार्ग पाउने छन्। चुरे दोहनबारे कलम चलाइरहेका सिराहाका पत्रकार मिथिलेश यादव भन्नुहुन्छ, 'आमनागरिकका लागि, व्यापारिक प्रयोजनका लागि भन्दा दुंगा गिट्टी दोहन गर्न चुरे चिरेका बाटाहरू प्रयोगमा आउने निश्चित छ।' राष्ट्रपति चुरे-तराई मधेस संरक्षण विकास समिति गठन गरेर सरकार एकातिर चुरे संरक्षण गर्ने योजना अघि सारिरहेको छ, भने

अर्कोतर्फ चुरे चिरेर पूर्वपश्चिम राजमार्ग हुँदै मदन भण्डारी राजमार्ग जोड्ने काम सबैजसो जिल्लामा तीव्रतासाथ भइरहेका छन् ।

राजमार्गहरू बढ्दै गएपछि, चुरेमा मानवीय अतिक्रमण पनि बढ्ने छ । यससँगै भूक्षय, पहिरोजस्ता प्रकोपका कारण तराई मधेसका उर्वर भूमिमा ग्रेगान बालुवा थुप्रिने खतरा औल्याउँदै यादव भन्नुहुन्छ, 'आमनागरिकका लागि भन्दा पनि ढुंगा, गिट्टी, बालुवाका कारोबारीलाई चुरेको फेदी र चुरे पहाडपारिको उपत्यकासम्म पुग्न सहज होस् भनेर बर्सेनि नयाँनयाँ बाटो खनिँदैछ ।

सर्लाहीका पत्रकार टंक क्षेत्रीका अनुसार सर्लाही जिल्लाबाट चुरे क्षेत्र हुँदै सिन्धुलीका विभिन्न स्थानमा जाने सडक खनिँदा चुरे क्षेत्र खतरामा परेको छ । डोजर स्काभेटरलगायत उपकरण जथाभावी प्रयोग गरेर सडकहरू खनिएकाले चुरे क्षेत्र जोखिममा परेको छ । चुरे क्षेत्रमा खनिएका सडक तथा स्थानीयले गर्ने खेतीपातीका कारण चुरेमात्र होइन, मुलुककै अन्न भण्डार तराई क्षेत्र मरुभूमीकरणमा परिणत हुने खतरा बढ्दै गएको विज्ञहरूको भनाइ छ ।

पूर्व-पश्चिम ३८ किलोमिटर हाराहारी लमत्तन चुरे पहाडमा महेन्द्र राजमार्गबाट सिन्धुलीका विभिन्न ठाउँ जोड्ने तथा सर्लाहीकै विभिन्न गाउँ जानका लागि यातायात साधन चल्ने गरी ८ वटा सडक खनिएको छ । सबै सडकहरू डोजर, स्काभेटरलगायत उपकरणले खनिएको हो । सबै सडक आकाशे पानीको भलले क्षतविक्षत बनाउने भएकाले वर्षायाममा यातायात चल्दैनन् ।

क्षेत्रीका अनुसार सर्लाहीको वागमतीबाट सिन्धुलीको हरिहरपुरगढी गाउँपालिका हुँदै सिन्धुली जिल्लाका विभिन्न गाउँ जोड्ने सडक करिब पाँच वर्षदेखि चालू छ । पूर्व-पश्चिम मदन भण्डारी लोकमार्गमा जोडिने उक्त बाटो हुँदै मकवानपुरको राईगाउँ, फापरबारी, सिन्धुलीको महेन्द्रभ्याडी, भनभने, हरिहरपुरगढीलगायत ठाउँका बासिन्दा वागमतीमा बजार भर्न आउने गरेका छन् । उक्त बाटोमा स्वीस सरकार र नेपाल सरकारको संयुक्त लगानी रहेको जिल्ला सडक सहयोग कार्यक्रमअन्तर्गत लाखौं बजेटसमेत लगानी गरेको छ । स्काभेटर लगाएर खनिएको उक्त सडक वर्षायाममा भने पानीले क्षतविक्षत बनाउने हुँदा यातायात बन्द हुने गरेको छ ।

त्यस्तै वागमती नगरपालिका- १, पानीट्यांकी चोकबाट पनि सिन्धुलीको हरिहरपुरगढी गाउँपालिकाअन्तर्गत कौवा, सानो कौवा, दापडाँडालगायत गाउँ जोड्न चुरे हुँदै स्काभेटर लगाएर बाटो खनिएको छ ।

त्यसैगरी हरिवन नगरपालिका- १, केराबारीबाट धिमिलेडाँडा हुँदै सिन्धुलीको क्यानेश्वर जोड्ने सडक खनिएको छ । क्यानेश्वरबाट मरिन, छापसहित वीपी राजमार्गको नेपालथोकसम्म जोड्न सडक खन्ने काम भइरहेको छ ।

महेन्द्र राजमार्गअन्तर्गत हरिवन बजारबाट सिन्धुलीको क्यानेश्वर जोड्ने हरिवन-क्यानेश्वर सडकसमेत चालू छ । सिन्धुलीको मरिन, छाप, क्यानेश्वर, पानतले, केमनचुलीलगायत डेढ दर्जन गाउँवासी हरिवन बजारमा किनमेल गर्न आउने भएकाले यो सडकमा सबैभन्दा बढी यातायात चल्ने गरेका छन् । हरिहरपुरगढी गाउँपालिका- ७, क्यानेश्वर निवासी सोही वडाका अध्यक्ष बालकृष्ण नेपालका अनुसार नेपाल सरकार र स्वीस सरकारको संयुक्त लगानी रहेको जिल्ला सडक सहयोग कार्यक्रमअन्तर्गत चार वर्षमा १२ करोड लगानी भइसकेको छ । त्यस्तै तत्कालीन सिन्धुली जिल्ला विकास समिति एवं सर्लाही जिल्ला विकास समिति र हाल हरिवन नगरपालिका एवं हरिहरपुरगढी गाउँपालिकाले पनि लाखौं लगानी गरिसकेका छन् । यो सडक हुँदै मदन भण्डारी लोकमार्ग छुने र सिन्धुली सदरमुकामसमेत यातायात सञ्चालन भइरहेको तथा वीपी राजमार्गअन्तर्गत नेपालथोक जोड्नका लागि धमाधम बाटो खन्ने काम भइरहेको वडाध्यक्ष नेपालले बताउनुभयो । 'यो सडकको डीपीआरसमेत तयार भइसकेको छ,' वडाध्यक्ष नेपाल भन्नुहुन्छ, 'डीपीआरसहित संघीय सरकार, प्रदेश सरकारमा सडक स्तरोन्नतिका लागि बजेट माग गर्दै कागजात पेश गरिसकेका छौं ।'

त्यसैगरी चुरे क्षेत्रमै रहेको सखुवनी गाउँमा जानका लागि हरिवन नगरपालिका- १ बाट समेत अर्को सडक खनिएको छ । १२-१५ घरका लागि खनिएको उक्त सडक भने हाल क्षतविक्षत बनेकाले यातायात अवरुद्ध छ ।

त्यस्तै हरिवननगरपालिका- १, अत्रौलीबाट सिन्धुलीको केमनचुली जोड्न चुरे क्षेत्रमै सडक खनिएको छ । स्काभेटरले खनिएको उक्त सडक हाल भूक्षयका कारण क्षतविक्षत भएकाले बजेट अभावमा यातायात सुचारु छैन ।

त्यसैगरी लालबन्दी बजारबाट भने लखन्देही खोला हुँदै नारायणखोलाबाट सिन्धुलीको मरिन जोड्ने सडक चालू छ । लखन्देही खोलैखोला भएर चल्ने यो सडकमा वर्षायाममा भने यातायात चल्दैन । त्यसैगरी लालबन्दी नगरपालिका- १५, परवानीपुरबाट पनि चुरे हुँदै सिन्धुलीको मरिन गाउँपालिका जोड्ने सडक चालू छ । कालिञ्जोर खोलैखोला भएर जाने यो सडकमा वर्षायाममा भने यातायात चल्दैन ।

जिल्लाको सबैभन्दा पूर्वी ईश्वरपुर नगरपालिका- १२ कालिञ्जोरबाट सिन्धुलीको कमलामाईस्थान मन्दिर जोड्ने सडक सुचारु छ । कालिञ्जोरको घारीबथानबाट बाँके खोला हुँदै सर्लाहीकै पिपलदमारसम्म पुग्ने उक्त सडक त्यहाँबाट भने सर्लाहीतर्फ ४ किलोमिटर तथा सिन्धुलीतर्फ ९ किलोमिटर चुरे क्षेत्र खनेर कमलामाईस्थानसम्म पुऱ्याइएको ईश्वरपुर नगरपालिका- १२ का अध्यक्ष नागेन्द्र पाख्रिनले जानकारी दिनुभयो ।

चुरे पहाडमै रहेका बस्ती अनि छिमेकी सिन्धुलीका गाउँहरूमा जानका लागि जथाभावी खनिएका सडकका कारण चुरे क्षेत्र निरन्तर अतिक्रमणको सिकार बनिरहेको छ । विकास निर्माण कार्यका लागि चाहिने ढुंगा, गिट्टी, बालुवाका लागि होस् वा दैनिक जीवनयापनका लागि आवश्यक घाँस दाउरा अनि काठका लागि चुरे क्षेत्र नै मुख्य भरथेगको थलो बन्दै आएको छ ।

चुरे क्षेत्रलाई दिनेभन्दा पनि निरन्तर लिने काममात्र भइरहेको भू तथा जलाधार व्यवस्थापन कार्यालय रौतहट चन्द्रनिगाहपुरका प्रमुख वरिष्ठ जलाधार व्यवस्थापन अधिकृत विपिनकुमार भ्वा बताउनुहुन्छ । 'अत्यन्त कमजोर भू-बनोट रहेको चुरे क्षेत्रको संरक्षणमा जुट्नेभन्दा पनि दोहनका लागि मारामार भइरहेको छ,' उहाँ भन्नुहुन्छ, 'यसैगरी दोहन हुँदै जाने हो भने, चुरे त सिद्धिन्छ, नै सँगसँगै तराईलाई पनि उजाड बनाउँछ ।'

वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन (ईआईए) नगरी जथाभावी सडक खन्ने, अनियन्त्रित रूपमा ढुंगा, गिट्टी, बालुवा निकाल्ने, नयाँ विरुवा रोप्नेभन्दा पनि काठ दाउराका लागि भएका रुखहरूसमेत काट्नेलगायत दोहनका कारण चुरे सखाप बन्दै गएको भ्वाको कथन छ । 'चुरे पहाड बलौटे माटो, ग्राभेल, ढुंगा मिश्रित अत्यन्त कमलो चट्टानबाट निर्मित हो,' उहाँ भन्नुहुन्छ, 'यसमा त खनजोत गर्ने हुँदैन र रुखहरू काट्ने नहुने हो, तर त्यसैका लागि मारामार भइरहेको छ ।'

विशेषगरी विनाईआईए अनियन्त्रित ढंगले सडक खन्ने कामले चुरे पहाडको विनासमा निकै भूमिका खेलेको भ्वाले बताउनु भयो । 'चुरे बन्दै गएकाले दक्षिणमा नदीको सतह बढिरहेको छ, जसले गाउँबस्ती अनि खेतीयोग्य जमिनमा बाढीको खतरा बढाएको छ,' भ्वाको भनाइ छ, 'वाटर लेभलको रिचार्ज गर्ने मुख्य चुरेको विनास बढेसँगै पानीका मुहानहरू सुक्दै जान थालेका छन्, यस्तै क्रम रहिरहने हो भने खानेपानीको समेत हाहाकार हुने दिन टाढा छैन ।' चुरे क्षेत्रमा निरन्तर भइरहेको दोहनका कारण त्यहाँको माटो बगेर दक्षिण खोलाको सतह बर्सिनि २५ देखि ३० सेन्टिमिटर थपिँदै गएको तथा पानीका मुहान सुक्ने एवं सतह गहिँरिँदै गएको विज्ञहरू बताउँछन् ।

विस्तृत अध्ययनविना चुरे क्षेत्रमा अनियन्त्रित ढंगले जताततै डोजर, स्काभेटर नै लगाएर बाटो खन्ने तथा ढुंगा, गिट्टी, बालुवा, काठ, दाउरा निकाल्ने काम नरोकिए तराई मरुभूमिकरण हुने र अन्ततः मुलुकलाई नै ठूलो क्षति पुग्ने भ्वाको भनाइ छ । विकास कार्यालय र वन तथा वातावरण एवं भू-संरक्षण कार्यालयसहित चुरे क्षेत्रमा काम गरिरहेका सरोकारवाला निकायहरूबीच समन्वय नहुँदा पनि चुरेको विनाशमा सहयोग पुगिरहेको भ्वाले बताउनु भयो ।

संघीय, प्रदेश र स्थानीय सरकारले चुरे क्षेत्रस्थित २ घरका लागि पनि विनाअध्ययन बाटो खन्ने बजेट दिने, विद्युत् प्राधिकरणले बिजुलीका लागि पोल तार दिने र खानेपानी आयोजनाले पाइपलाइन विस्तार गर्नेजस्ता क्रियाकलापका कारण पनि ठूलो समस्या देखिएको सामुदायिक वन उपभोक्ता महासंघ नेपाल सर्लाहीका पूर्वअध्यक्ष उत्तरकुमार मैनालीले बताउनु भयो । 'विकासका नाममा अनियन्त्रित ढंगले सडक खन्ने, ढुंगा, गिट्टी, बालुवा निकाल्ने होडबाजीले चुरे सकिनेमात्र होइन, मुलुककै अन्नभण्डार तराई मरुभूमि हुने खतरा नजिकिँदै गएको छ,' उहाँ भन्नुहुन्छ, 'स्थानीय प्रहरी प्रशासन अनि राजनीतिक नेतृत्व इमान्दार नहुँदा अनियन्त्रित रूपमा चुरेको दोहन भइरहेको छ ।'

चुरे क्षेत्रमा जथाभावी खनिएका सडकसहित अनियन्त्रित प्राकृतिक स्रोतको दोहनका कारण वागमती, लखन्देही, भिमनदीले दक्षिणी क्षेत्रमा हरेक वर्ष सयौं विगाह जमिन कटान एवं गाउँबस्ती डुबानमा पाउँ आएको सामाजिक क्षेत्रमा सक्रिय पूर्व प्रधानाध्यापक रजनीकान्त भाको कथन छ ।

जिल्लाको कुल १ लाख २५ हजार ९ सय हेक्टर क्षेत्रफलमध्ये चुरे क्षेत्रले २३ हजार ४९३ दशमलव ३ हेक्टर ओगटेको छ । राष्ट्रपति चुरे तराई संरक्षण विकास समितिको वेभसाइटमा उल्लेख तथ्यांकअनुसार चुरे क्षेत्रमा मात्र १० हजार ९२२ घरधुरी बसोबास गर्छन् । समुद्री सतहबाट ६० देखि ६५९ मिटर उचाइसम्म रहेको चुरे क्षेत्र जिल्लास्थित पूर्व बाँके खोलादेखि पश्चिम वागमती नदीसम्म ३८ किलोमिटर हाराहारीमा लमतन्न रहेको छ ।

केही वर्षयता चुरे क्षेत्रको संरक्षण एवं विकासका लागि राष्ट्रपति चुरे तराई संरक्षण विकास समितिले कामहरू गरे पनि प्रभावकारी नदेखिएको जानकारीहरू बताउँछन् ।

काटिए रुख, रोप्ने टुंगो छैन

निर्माणाधीन राष्ट्रिय गौरवको आयोजना मदन भण्डारी स्मृति राजमार्ग विस्तार गर्ने क्रममा मकवानपुर, सिन्धुली र उदयपुर जिल्लामा ठूलो संख्यामा रुख कटान गरिएको छ ।

मदन भण्डारी राजमार्गको धरान-चतरा सडकको पश्चिम खण्डमा एक सय १६ दशमलव ७७५ हेक्टर वन क्षेत्रको चार हजार तीन सय चार वटा रुख कटान गरिएको थियो । मकवानपुरमा ३३ दशमलव ७५ हेक्टरमा एक हजार दुई सय ८६ वटा रुख र सिन्धुलीका ८३ दशमलव ०२५ हेक्टरका तीन हजार १८ वटा रुख कटान गर्ने सहमतिमै उल्लेख छ । त्यसरी रुख कटान गर्नु पर्दा १:२५ (एउटा रुख कटान गर्दा २५ वटा रोप्ने) सम्झौतामा उल्लेख छ । जसअनुसार एक लाख सात हजार छ सय वटा विरुवा रोप्नुपर्ने दायित्व मदन भण्डारी राजमार्ग आयोजनाको रहेको डिभिजन वन कार्यालय मकवानपुरका सहायक वन अधिकृत अच्युत लामिछानेले बताउनु भयो । जसमध्ये मकवानपुरमा ३२ हजार १ सय ५० र सिन्धुलीमा ७५ हजार चार सय ५० वटा विरुवा रोप्नुपर्ने छ । तर

तत्कालीन जिल्ला वन कार्यालयले तोकेको स्थानमा रोप्ने सहमति भए पनि हालसम्म जग्गा अभावले वृक्षरोपण गर्न नसकिएको डिभिजन वन कार्यालय मकवानपुरका लामिछानेले बताउनुहुन्छ ।

‘जग्गा नै हामीलाई साँढै गाढो भइरहेको छ,’ उहाँले भन्नुभयो, ‘उनीहरूलाई एकै स्थानमा जग्गा चाहिने तर स-साना प्याडमा चाहिँ भेट्ने ठूला स्थानमा भेटिएको छैन ।’ यता, सामुदायिक वन उपभोक्ता महासंघ भने रुख कटान, वृक्षरोपणबारे अनविज्ञ छ । सामुदायिक वन उपभोक्ता महासंघ मकवानपुरसँग यसबारे तथ्यांक माग्दा उपलब्ध हुन सकेन ।

तत्कालीन मन्त्रपरिषद्को ०७४ वैशाख २१ गतेको निर्णयले लोकमार्गको उदयपुर खण्डभित्र पर्ने १ सय ४७ दशमलव ७७ हेक्टर वनक्षेत्रको रुख कटान गर्न आदेश दिएको थियो । जसअन्तर्गत ३५ वटा सामुदायिक वन उपभोक्ता समूहका ३ हजार ९ सय ५१ रुख काट्नुपर्ने प्राविधिक प्रतिवेदन तत्कालीन जिल्ला वन कार्यालय उदयपुरले सडक विभाग पठाएको थियो । लोकमार्गमा रुख काटेबापत प्रतिरुखको २५ गुणा बढी नयाँ विरुवा लगाउने सम्झौता ०७४ वैशाख २३ गते भएको डिभिजन वन कार्यालय उदयपुरले जनाएको छ ।

गाईघाटका डिभिजन वन अधिकृत (डीएफओ) नरेश ठाकुरका अनुसार उदयपुर खण्डको लोकमार्गमा ७३ हजार ७ सय ८७ दशमलव ५२ क्युबिक फिट काठ परिमाण बराबरको ३ हजार ९ सय ५१ वटा रुख काट्नुपर्ने प्राविधिक इस्टिमेटसहितको प्रतिवेदन ०७५ माघ २९ गते विभागलाई पठाएको थियो । लोकमार्गका रुख काटेबापत एक रुख बराबर २५ वटा विरुवा लगाउनुपर्ने प्रावधान सरकारले तय गरेको डीएफओ ठाकुरले बताउनुभयो । लोकमार्गले उदयपुरका बेलका, चौदण्डीगढी, त्रियुगा र कटारी नगरपालिका तथा रौतामाई र उदयपुरगढी गाउँपालिकाभित्रका सामुदायिक वनलाई छोएकाले ती स्थानीय तहका रुख काटिएका छन् ।

डिभिजनका सहायक वन अधिकृत जागेश्वरप्रसाद साहले लोकमार्गले सबभन्दा बढी रुख उदयपुरगढी गाउँपालिकाको चियाबारी सामुदायिक वन उपभोक्ता समूहका काटिएको जानकारी दिनुभयो । उहाँका अनुसार सो समूहको १० हजार ३ सय ८६ दशमलव ८ क्युबिक फिट परिमाण काठ निस्कने ६ सय ५७ रुखको कटान आदेश दिइएको छ । त्यस्तै

चौदण्डीगढीको साविक बेलटार ६ स्थित कौवाइदेवी समूहका ७ सय ५५ रुखको कटान आदेश दिइएको छ भने त्रियुगा नगरपालिका ७ स्थित पूर्व चिसापानी सामुदायिक वनको ४ हजार १ सय ५५ क्युविक फिट काठ निस्कने गरी ७० वटा रुखको कटान आदेश भएको छ । ठाउँ हेरेर कुनै समूहका थोरै र कुनैका धेरै रुख काट्नुपर्ने अधिकृत साहले बताएका छन् ।

साहका अनुसार रुख काटिएका ठाउँमा नयाँ बिरुवा लगाउनुपर्ने सम्झौता भए पनि कसले बिरुवा लगाउने भन्ने यकिन भइसकेको छैन । डिभिजनले लोकमार्ग कार्यालयले या विभागले कि निर्माण व्यवसायी कसले नयाँ बिरुवा लगाउने भन्ने यकिन नभइसकेकाले पनि बिरुवा रोप्न ढिला भएको हुनसक्ने साहको भनाइ छ । उहाँका अनुसारको काटिएका रुखको सट्टामा एउटा बराबर २५ का दरले ९८ हजार ७ सय ७५ वटा नयाँ बिरुवा रोप्नुपर्नेछ । लोकमार्ग निर्माणको काम पूरा नभइसकेकाले बिरुवा रोप्ने काम सुरु नभएको तर, अब छिट्टै थाल्ने विषयमा विभाग र लोकमार्ग कार्यालयसँग छलफल अघि बढेको डिभिजन वनले जनाएको छ ।

मदन भण्डारी लोकमार्ग निर्देशनालयका सुपरिटेन्डेन्ट इन्जिनियर (सुई) उमेशविन्दु श्रेष्ठले नयाँ बिरुवा लगाउने काम सुरु भइसकेको बताए । उहाँले निर्देशनालयले रोप्नेभन्दा बिरुवा रोप्न लाग्ने लागतबापतको रकम दिन सहज हुने भन्दै तर, त्यसबारे निर्णय भइसकेको बताउनुभयो । 'हामी बिरुवा रोप्ने काम गर्दैनौं, त्यसबापत लाग्ने रकम दिनुपर्छ होला,' सुई श्रेष्ठले भन्नुभयो, 'त्यसका लागि लागतबापत पैसा दिनुपर्ने पैसा दुवै निकाय सरकारी भएकाले एउटा हातले लिने र अर्को हातले दिएजस्तो गर्नुपर्ने हुन्छ । यसबारे अहिले विभागले कुनै निर्णय गरिसकेको भने छैन ।' बिरुवा रोप्न रकम दिँदा १ करोड ९० लाख ६९ हजार ८ सय ७२ रुपैयाँ लाग्ने डिभिजन वन गाईघाटले जनाएको छ ।

४. विज्ञ विचार

४.१ वन्यजन्तु आगमनमा अवरोध

रामदेव चौधरी, वार्डेन, कोसी वन्यजन्तु आरक्ष

सडकलगायत भौतिक पूर्वाधार निर्माण गर्दा वन्यजन्तुको सुरक्षा कसरी गर्न सकिन्छ भन्ने कुरालाई नीतिमा राख्न आवश्यक छ । बर्दिया राष्ट्रिय निकुञ्जबाट बाहिर सडकमा निस्किएका वन्यजन्तुको ज्यान दिनहुँजसो गइरहेको हामी पाउँछौं । त्यसैले वन्यजन्तु आरक्षण भएका क्षेत्रमा निर्माणका काम गर्दा मानवीय साथै वन्यजन्तु र वनस्पतिलाई पर्ने प्रभावबारे मूल्याङ्कन हुनुपर्ने हो । तर, हामीकहाँ त्यस्तो अवस्था छैन । सडक निर्माणजस्ता भौतिक निर्माणकै समयमा वन्यजन्तु वारपार गर्ने स्थानको अध्ययन गरेर वाइल्डलाइफ स्किपलगायतका संरचना बनाउनुपर्ने हुन्छ ।

अब कोसी वन्यजन्तु आरक्षबारे कुरा गरौं । कोसीटप्पु भनिने यो आरक्ष चारैतिरबाट आवादी, खेतीपाती र ठूलठूला बस्तीले घेरिएको छ । यसको सम्बन्ध चुरे पहाडसँग छैन । हामीले वन्यजन्तुको जैविकमार्ग चुरेसम्म उनीहरूको चलखेल हुन दिएका छैनौं । चुरे हात्तीलगायत वन्यजन्तुको जैविकमार्ग हो । त्यहाँ सडकलगायत संरचना बनेपछि स्वभाविक रुपमा यातायात सञ्चालन हुन्छ र बसोबास बढ्न थाल्छ, मानवीय चलखेलका कारण जङ्गलमा अतिक्रमण हुन्छ, वन्यजन्तुको जैविकमार्गमा अवरोधहरू खडा हुन्छन् । अहिले पनि भइरहेको छ । कोवी वन्यटप्पु आरक्षका वन्यजन्तु र मानवीय द्वन्द्व अहिले उत्कर्षमा छ । एकपछि अर्को गर्दै चुरेमा निर्माण भइरहेका बाटाघाटाका कारण जैविकमार्ग अतिक्रमणमा परेको छ । कोसीटप्पुको मध्यवर्ती क्षेत्र हुँदै पनि विभिन्न विकासका काम भइरहेका छन्, जहाँ वन्यजन्तुबारे सोचिएको छैन ।

कोसीटप्पु १७५ वर्ग किलोमिटरमा विस्तारित छ । हामीले २०७१ सालमै कोसीटप्पुको क्षेत्र विस्तार गर्नुपर्दछ भनेर संभाव्यता अध्ययन प्रतिवेदनहरू तयार गरेर वन्यजन्तु विभागमा पढाएका छौं । कोसीको उत्तर-पश्चिममा श्रीलंका टापु भनिने विस्तारित क्षेत्र छ । करिब १०५ वर्ग किलोमिटरको त्यो क्षेत्र र दक्षिण कोसी ब्यारेजभन्दा दक्षिण जहाँ डल्फिनहरू पाइन्छन् त्यता ४९ वर्ग किलोमिटर विस्तार गर्नुपर्दछ भन्ने हाम्रो योजना हो । उत्तरतर्फ श्रीलंका टापुका अधिकांश अस्थायी बसोबास गर्ने एघार सय परिवारको बसोबास छ । त्यो बस्ती हटाएर श्रीलंका टापु आरक्ष भित्रल्याउने हो भने कोसीटप्पुको क्षेत्र चुरेसम्म जोडिन्छ । त्यहाँ जोडिएपछि हात्तीलगायत वन्यजन्तु चुरे हुँदै पर्सा वन्यजन्तु र त्योभन्दा टाढा चितवन राष्ट्रिय निकुञ्जसम्म आउजाउ गर्न सक्दछन् ।

पूर्वमा मेचीपारिसम्म आउजाउ हुनसक्छ । श्रीलंका टापुसम्म आरक्ष विस्तार गरेरमात्र हुँदैन । जैविकमार्गमा पर्ने कतिपय बसोबास स्थानान्तरण गर्न आवश्यक छ । हामीले टप्पुको मखना नाम गरेको हात्तीमा रेडियो कलर जोडेर एक वर्षसम्म उसको मुभमेन्ट हेर्नो । मुखुना टप्पुबाट निस्किएपछि उत्तरतर्फ जान्छ । अहिले चतरामा बनेको कोसीको पुलभन्दा ५ सय मिटर तलसम्म पुगेको हात्ती त्यहाँको ठूलो बसोबासले अगाडि बढ्न दिँदैन । वेलका नपा ३ को ठूलो बसोबास हात्तीलाई जैविकमार्ग जोड्न बाधक बन्यो । उत्तर चुरेसम्म जान पाएको थियो भने त्यो हात्ती जङ्गलै जङ्गल पूर्व-पश्चिम जान सक्दथ्यो, निकै टाढासम्म । तर चुरेसम्म जोडिन नसकेपछि त्यो सप्तरीका दक्षिणतर्फका गाउँमा बरालिन थाल्दछ । मानव बस्ती र खेतिपाती नास गर्ने गर्दछ । वन्यजन्तुले गरेको विगारकै कारण हामीले अधिल्लो आर्थिक वर्षमा मात्र २ करोड ५८ लाख क्षतिपूर्ति वितरण गर्नु । जस्तो मानवीय क्षति भयो भने १० लाख, सिकिस्त घायल भयो भने आजन्म उपचार खर्च, घाइलमात्र भएको भए २० हजार, भौतिक क्षतिमा २० हजारसम्म, कृषिवाली नास गरेर १० हजारसम्म दिने नीति छ ।

तर, सडकलगायतका भौतिक निर्माणको समयमा यस्ता कुरामा ध्यान दिइँदैन । यहाँका जनावर त पोखरीका माछाजस्तै भएका छन् । वंशानुगत गुणमै ह्रास आउन सक्ने देखिन्छ । टप्पुबाट कतै पनि जान नसक्दा अन्य आरक्षका वन्यजन्तुसँग समागमन हुनपाउँदैन, जिन एक्सचेन्ज हुनसक्छैन । त्यसैले वंशानुगत खतरा बढ्दो छ । सडकलगायतका पूर्वाधार निर्माण गर्दा ध्यान दिने पर्ने कुरामा पनि हामीले आँखा चिम्लिएका छौं ।

४.२ तराईमा प्रभाव

अच्युत कोइराला: भौगर्भिक इन्जिनियर

मैले मदन भण्डारी राजमार्गको हेटौँडा-चतरासम्मको एकसरो यात्रा गरेकोले यसबारे केही भन्न सक्छु । यो सडक सामान्यतया सजिलो मैदानी भूबनोट हुँदै गएको छ । चुरेका फेदी, बेसी र खोचहरू हुँदै गएको हुनाले निर्माणमा त्यति धेरै व्यवधानहरू देखिँदैनन् । एकसरो अध्ययनका आधारमा मेरो विचारमा करिब २५/३० प्रतिशत चुरे पहाड काटेर यो बाटो गएको छ । त्यसलाई त्यति ठूलो समस्या मान्न हुँदैन । तर, सडकसँगै मानवीय चाप बढ्ने हुन्छ, बजार विस्तार हुन्छ र यातायातको आवतजावतले चुरेमाथि आक्रमण हुनसक्छ । बस्ती बढेपछि त्यसको असर जङ्गलमा पर्ने हुन्छ, नै । अहिले त्यस क्षेत्रको बसोबास पातलो छ, तर सडकसँगै त्यो बाक्लै जान्छ, बाक्लिन थालिसकेको छ । चुरेको वातावरणीय प्रभाव बढेर भूक्षय, पहिरोका खतरा त निम्तने होइनन् ? त्यसतर्फ ध्यान दिन आवश्यक छ ।

कतै विकासले भन् ठूलो विनास ल्याउने त होइन ? ज्वलन्त प्रश्नहरू केलाउने काम भएको छैन । सबैभन्दा ठूलो कुरा यो सडकको इनभाएरामेन्टल इम्प्याक्ट एसेसमेन्ट (ईआईए) नै गरेको जस्तो लाग्दैन । पूर्व मेचीदेखि पश्चिम महाकालीसम्म तन्किने सडक जुन मुलुकको सबैभन्दा कमजोर भूक्षेत्र चुरे हुँदै गएको छ, त्यसको पनि ईआईए नगर्ने ? यति ठूलो सडक निर्माण गर्दा ईआईए आवश्यक हुन्थ्यो । हुनसक्छ ईआईए आवश्यक नपर्ने गरी सडकलाई टुक्राटुक्रा गरिएको हुनुपर्दछ । चुरे आफैँमा कमजोर भूबनोट भएको भूगोल हो र त्यसको प्रत्यक्ष असर चुरे दक्षिणको समतल भूभाग तराईमा पर्दछ । सडक बनाउँदा त्यसले दिने आर्थिक लाभहानि, जनताले प्राप्त गर्ने सेवा तथा आर्थिक कारोबारलाई महत्व दिने गरिएको छ हाम्रो देशमा ।

कुनै पनि भौतिक निर्माणबाट के कस्तो वातावरणीय प्रभाव पर्दछ ? जैविक विविधतालाई कसरी असर पुऱ्याउँछ ? भन्ने कुरामा संवेदनशील हुन आवश्यक छ । यो सडक निर्माणका क्रममा त्यस्तो जिम्मेवारी लिइएको छैन । मेरो विचारमा त सडकको प्रारम्भिक अध्ययन प्रतिवेदनकै आधारमा ४ लेनको हाइवे बनाइँदैछ । सुरुमा दुई लेनको वैकल्पिक मार्गको सोचमा काम भएको हो । २०६२/०६३ को मधेस आन्दोलनपछि चुरे हुँदै वैकल्पिक मार्ग चाहिँन्छ भन्ने सोचले काम गरेको देखिन्छ । तर, नाकाबन्दीको राजनीतिपछि वैकल्पिक मार्ग एकाएक राजमार्गको श्रेणीमा उक्लिएको देखिन्छ । मुख्य काम सडक खन्ने हो अरु काम कुरा तपसिलका कुरा हुन्न भन्ने मनोविज्ञानमा काम भइरहेको मेरो आँकलन हो ।

कतिपय स्थानमा चुरे पहाडमा व्यापक काँटछाँट गरेको देखिन्छ । सामान्यतया इन्जिनियरहरू सडक बनाउँदा भत्कहाल्छ, भत्किएको फाल्यो भइहाल्छ आफैँ माटो स्टेबल हुँदै जान्छ भन्ने मान्यतामा काम गर्ने गर्दछन् । यहाँ पनि

सडक विभागको त्यस्तै तदर्थवादी नीति अपनाइएको छ । चुरेको भूबनोट, संवेदनशीलतालाई ध्यानमा राखेर अपनाउनुपर्ने प्रविधि अपनाइएको छैन । कतिपय इन्जिनियरहरू बायो इन्जिनियरिङ स्लोपको समाधान भन्दछन् । त्यस्तो होइन, बायोइन्जिनियरिङ भनेको क्षयीकरण रोक्नेमात्र हो । मदन भण्डारी राजमार्ग निर्माणपछि तराईको पूर्वपश्चिम राजमार्गबाट मदन भण्डारीमा जोड्ने अभियान देखिन्छ । सप्तरी, सिराहा, धनुषा, सर्लाही जिल्लाबाट स्थानीय तह, प्रदेश सरकार र सांसद कोषका बजेटबाट उत्तर दक्षिण चिरा पार्ने काम भइरहेका छन् । यस्तो काम रोकिनु आवश्यक छ । उत्तर दक्षिण चिराले भू-विनास ल्याउँछ । चुरेमा सडकले चिराचिरा पार्ने थालियो भने अहिले नै तराईको भूमिगत जलस्रोतको लेभल घट्दै छ भनिन्छ । त्यसमा असर पर्दछ । तराईको भूमिगत पानीको स्रोत यसै पनि तल गइरहेको छ भनिँदैन । चुरेमा जथाभावी सडक बनाउने, मानवीय उपस्थिति विस्तार हुँदै जाने हो भने जङ्गल पनि मासिँदै जान्छन् र चुरेमा हुने खेलवाडले तराईको भूमिगत पानीको स्रोत गहिँरिँदै जाने र मरुभूमिकरण उन्मुख हुनसक्छ । सडक बनाए पनि त्यसले भूबनोटमा पार्ने असरबारे बेलेमा सचेत जानकार हुन आवश्यक हुन्छ ।

मदन भण्डारी राजमार्ग महेन्द्र राजमार्गभन्दा १५/२० किलोमिटर फरकमा छ र महेन्द्र राजमार्ग र हुलाकी राजमार्ग पनि त्यस्तै १०/१५ किलोमिटरको फरकमा छ । अर्थात् ३०/४० किलोमिटरको फरकमा पूर्वपश्चिम तन्किएका ३ वटा सडक हाम्रो आवश्यकता हो वा होइन ? नीतिनिर्माणको तहमा सोचिनुपर्ने कुरा हुन् यी । सडक बन्ने क्रममा छन् । अबको प्रश्न भनेको कसरी सडकबाट हुन सक्ने नकारात्मक पक्ष नियन्त्रण गर्ने भन्ने हो ।

४.३ बेखबर राष्ट्रपति चुरे तराई मधेस संरक्षण विकास समिति

मोती रिजाल, सदस्य

राष्ट्रपति चुरे तराई मधेश संरक्षण विकास समितिका सदस्य एवं सहप्राध्यापक भौगर्भिक अध्ययन संस्थान केन्द्रीय विभाग, कीर्तिपुर

मदन भण्डारी राजमार्ग चुरे हुँदै निर्माण भइरहेको छ भन्ने समाचारहरूमा सुन्ने पढ्नेबाहेक समितिलाई औपचारिक कुनै जानकारी आएको छैन । कानूनमा चुरेमा गरिने कुनै पनि भौतिक विकासका काम गर्दा समितिबाट पूर्वस्वीकृति लिनुपर्ने प्रावधान छन् । तर यहाँ जसरी भए पनि बाटो बनाउनु पर्दछ भन्ने मानसिकतामा काम भएको देखिन्छ । ठूला आयोजना कार्यान्वयन गर्नुभन्दा पहिले EIA रिपोर्ट आवश्यक हुन्छ । त्यसमा वातावरणीय, मानवीय प्रभाव र त्यसबाट हुने लाभहानी तथा निर्माणका क्रममा गर्नुपर्ने रोकथामलगायत संरक्षणका उपाय उल्लेख हुन्छ । तर, सडक निर्माणलाई मात्र प्राथमिकता दिएर काम भएको सुनिन्छ, त्यो नियमसंगत छैन, राम्रो काम होइन, विकासका नाममा यसरी जे पायो त्यहीँ गर्न मिल्दैन ।

चुरे संवेदनशील भूबनोटको क्षेत्र हो । यस क्षेत्रमा भौतिक विकासका काम गर्दा विशेष सावधानी अपनाउनुपर्ने हुन्छ । माटोपानीको परिवेश, पानीको प्राकृतिक बहावलाई असर नगर्ने प्रविधि र तरिका अपनाउनुपर्ने हुन्छ ।

सबैभन्दा महत्वपूर्ण कुरा सडक भनेको बसाइ सराइको डाइभर हो । सडक बनेपछि गाडीमात्र गुड्दैनन् । त्यहाँ बसोबास बढ्दा बजारीकरण हुन्छ । मदन भण्डारी राजमार्गको हकमा यी सबै कुराको दबाव चुरेमा पर्दछ । चुरे अतिक्रमण हुन्छ । त्यस्तै सडक निर्माणको क्रममा कसरी चुरेका पहाड काटिएका छन्, काटिएका स्थानको स्यायित्वका लागि कस्तो प्रविधि अपनाइएको छ, त्यो महत्वपूर्ण कुरा हो । सडक इन्जिनियरहरू टेवा पर्खालमा समाधान देख्छन् । त्यस्तो होइन, चुरेका पत्रपत्र फरकफरक प्रकृतिका भएकाले स्थान विशेष प्रविधि आवश्यक हुन्छ । होइन भने अहिले बनेको सडक पहिरो र भूक्षयको प्रमुख कारण बन्न जान्छ ।

अहिले तराई मधेसबाट चुरे हुँदै मदन भण्डारी राजमार्गमा जोडिने होड चलेको देखिन्छ । मदन भण्डारी राजमार्गभन्दा खतरनाक र घातक विकासका काम हुने छन् यस्ता उत्तर दक्षिण सडक । त्यस्तो अवस्थामा चुरेबाट निस्कने खोलाहरूको प्राकृतिक बहावमा असर पर्ने, तराईका मैदानमा बालुवा, ग्रेगान थुप्रिएर मलिलो माटो पुरिने, नदीको बाढी गाउँमा प्रवेश गर्ने खतरा हुन्छन् । चुरेको ढुंगा, गिट्टी, बालुवा तथा महाभारको चुनढुंगा जथाभावी प्रयोग गर्ने योजनाअन्तर्गत चुरे हुँदै ठाडा सडक खनिएका त होइनन् ?

५. प्रतिक्रिया

५.१ सडक निर्माण बन्द गर्न आग्रह

जनकपुरधाममा पर्यटन वर्षको प्रचारप्रसार गर्ने उद्देश्यले शुभारम्भ भएको आईएमई नेपाल साहित्यिक महोत्सवका प्रमुख अतिथि पूर्वराष्ट्रपति रामवरण यादव निकै आक्रोसित मुद्रामा प्रस्तुत हुनुभयो । साहित्यिक कार्यक्रमकै सेरोफेरोमा आयोजना गरिएको 'चुरेको चिन्ता' विषयक सत्रमा बोल्दै पूर्वराष्ट्रपति यादवले क्रसर डनले चुरेलाई कब्जा गरिराखेको प्रतिक्रिया दिनुभयो ।

'चुरेलाई क्रसर माफियाहरूले कब्जा गरिराखेका छन्,' उहाँले भन्नुभयो, 'उनीहरूले राजनीतिक संरक्षण पाइराखेका छन् । पार्टीहरूले पनि उनीहरूलाई नै टिकट दिन्छन् ।' विगतमा चुरे क्षेत्रका रुखहरू कटान भएको र अहिले त्यहाँ गिट्टी, बालुवालगायत उत्खनन भइरहे पनि तीनै तहको सरकार मुकदर्शक भएर बसेको आरोप उहाँको थियो । 'चुरे विनासमा तीनै तहको सरकार जोडतोडले लागेको छ,' उहाँले अगाडि भन्नु भयो, 'यो कार्यमा दलका कार्यकर्तादेखि ठूलठूला नेता खुलेआम लागेका छन् ।' चुरे संरक्षणको गुरुयोजना बने पनि समयमा कानुन नबनेको उहाँको गुनासो थियो ।

'मैले त राष्ट्रपति चुरे संरक्षण अगाडि बढाएँ तर कार्यान्वयन गर्ने सरकारले हो,' उहाँले भन्नुभयो, '२० वर्षको गुरुयोजना बनेको छ । तर कानुन बनाउने कोही छैन ।' उहाँले पूर्वप्रधानमन्त्री माधवकुमार नेपालतर्फ संकेत गर्दै चुरेको कुरा बिसिँएको भन्दै चुरेको मुद्दालाई सदनमा उठाउन आग्रह गरे । विज्ञहरूसँग गहन छलफल गरेर चुरे संरक्षणका लागि आवश्यक कानुन ल्याउन संघीय र प्रदेश सरकारलाई उहाँको सुझाव थियो । 'चुरियामा डोजर आतंक छ, चुरियालाई भत्काउने क्रम जारी छ,' उहाँले भन्नुभयो, 'यस्तालाई संरक्षण दिइरहने कि सरकारले रोक्नलाई ठोस कदम चाल्ने ?'

५.२ विकासको नाममा विनास

पूर्वराष्ट्रपति यादवले अहिले देशमा विकासको नाममा विनास भइरहेको बताउनु भएको छ । अनुसन्धान र विज्ञहरूको सल्लाहबिना विकासको जग ठान्नुको औचित्य नरहेको उहाँले सुनाउनु भयो । निजगढमा बन्ने भनिएको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, निजगढदेखि काठमाडौंसम्म बन्न लागेको फास्ट ट्रयाक, निर्माणाधीन मदन भण्डारी राजमार्गलगायत विकासप्रति उहाँले विरोध जनाउनु भयो । 'चुरेको संरक्षण गर्नुको सट्टा सरकारले नै चुरेको छातीमा डोजर चलाएर चिरिरहेको छ,' उहाँले भन्नुभयो, 'चुरेलाई बर्बाद गरी मदन भण्डारी राजमार्ग बनाउने काम भइरहेको छ । यसले चुरेसहित देशको विनास निश्चित छ ।'

निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल उपयुक्त ठाउँमा नरहेको भन्दै वैज्ञानिक अध्ययन गर्न उहाँले सरकारलाई सुझाव दिनुभयो । 'त्यस ठाउँमा विमानस्थल बन्थो भने बाँचेको जंगल पनि सखाप हुन्छ, तसर्थ चार किलोमिटरपूर्व वा पश्चिम सारेर बनाउनुपर्छ, चुरियामाई भनेर देवीदेवतालाई पूजा गर्ने अनि सिंगो देशकै आमाको रूपमा रहेको माटो (चुरिया) लाई नजोगाउने ?' उहाँको प्रश्न थियो, 'विकासको नाममा विनास गर्नु हुँदैन । त्यसको विकल्प खोज्नु पर्छ ।'

५.३ रोकौं मदन भण्डारी राजमार्ग

सोही कार्यक्रममा नेकपाका वरिष्ठ नेता एवं पूर्वप्रधानमन्त्री माधवकुमार नेपालले मदन भण्डारी राजमार्गको आवश्यकता नरहेको औल्याएका छन् । राजमार्ग, सडकलगायतले जंगल विनास भइरहेको प्रति आक्रोश व्यक्त गर्दै उहाँले मेचीदेखि महाकालीसम्म कतिवटा राजमार्ग चाहिन्छ ? प्रश्न गर्नुभयो । 'नेपालको जनसंख्या १० करोडसम्म भयो भने कति राजमार्गले धान्छ ? कृषि उत्पादन र कलकारखानाको सामान ओहोरदोहोरका लागि कति सडक चाहिन्छ ? उत्तर-दक्षिण र मेची महाकाली पुग्न कति राजमार्ग चाहिन्छ ?' उहाँले भन्नुभयो, 'त्यसबारे कुनै चिन्तन छैन । लहडमा सडक बनाउने काम भइरहेको छ ।' पूर्वपश्चिम, हुलाकी र मध्यपहाडी राजमार्ग बनिसकेकाले अर्को राजमार्ग नचाहिने उहाँको भनाइ थियो । 'राजमार्गको हिसाबले तीनवटा भए पुग्छ,' उहाँले अघि थप्नुभयो, 'पूर्वपश्चिम राजमार्गको छेउमा रेल्वे लाइन राखे पुग्छ ।'

६. विश्लेषण

मदन भण्डारी राजमार्ग मेचीदेखि महाकालीसम्म करिब एक हजार दुई सय किलोमिटर भित्री मधेस हुँदै निर्माणाधीन योजना हो । हाम्रो अध्ययन सुनसरीको चतरादेखि मकवानपुरको चौघडासम्म मात्र हो । करिब ३५० किलोमिटर निर्माणाधीन क्षेत्रको स्थलगत अध्ययन, स्थानीय, सरोकारवालसँगको अन्तर्क्रिया, आयोजनाका प्राविधिक तथा वन तथा वन्यजस्तु र चुरेको भूगर्भसँग जानकार प्राविधिकहरूका धारणाका आधारमा यो रिपोर्ट तयार गरिएको हो ।

अध्ययनका क्रममा राजमार्गबारे तीन खालका धारणा पाइयो । पहिलो स्थानीय तहमा ११ मिटर चौडा राजमार्ग निर्माण हुनुले उत्साह जगाएको छ । आर्थिक, सामाजिक विकास र मुलुकभर आवतजावत गर्न सहज हुने कुराले अर्थ स्थानीयमा राखेको छ । स्थानीय तहका जनप्रतिनिधि, स्थानीय नागरिक चुरेको संवेदनशील भूगोल र त्यसमा सडक निर्माणले पार्ने असरबारे चिन्ता देखिँदैन । स्थानीय तहमा कृषिमा उद्यमीकरण हुने विश्वास देखिन्छ । अहिले तत्काल देखिएको दृश्य भने जमिनको भाउ अकासिनु हो । सडक कालोपत्रे हुनुसँगै राजमार्गसँग जोडिएका र आसपासका जमिन घडेरी भएका छन् र जमिनको मूल्य अकासिएको छ । सडकभन्दा टाढा महाभारत तथा चुरेको पाखामा बसोबास गरिरहेकाहरू सडक छेउछाउ बसोबास गर्ने प्रवृत्ति देखिन्छ ।

दोस्रो सडक आयोजना कार्यालय । दुई दशकअघिदेखि स्थानीय जिल्ला विकास समितिले कोरेका एलाइमेन्टलाई नै आधार बनाएर सडकको स्तरोन्नति र चौडा बनाउने काम मुलुकको राष्ट्रिय गौरवको आयोजना हो । आगामी कात्तिकसम्म काम सक्ने एक सूत्रीय कार्ययोजनामा प्राविधिकहरू देखिन्छन् । चुरेको संवेदनशीलताबारे उनीहरूमा चिन्ता देखिँदैन । पहिरो आएमा टेवा पर्खालले अड्याउने, भत्किएको अवस्थामा सिभिल इन्जिनियरिङका भौतिक कामबाट समाधान हुने विश्वासमा देखिन्छन् उनीहरू । अन्य सडकभन्दा मर्मत संभारमा भने बढी मेहनत र खर्च लाग्न सक्ने औल्याउनुहुन्छ आयोजनाका इन्जिनियर केशव ओझा । 'पहिरो र क्षयीकरणमा टेवा पर्खाललगायतका प्रविधि अपनाउनुपर्ने हुन्छ, आवश्यकता अनुसार बायोइन्जिनियरिङ पनि गर्ने योजना छ,' ओझा भन्नुहुन्छ, 'चुरेको कमजोर भूबनोटका कारण यो सडकमा मुलुकका अन्य सडकमा भन्दा मर्मत संभारका चुनौती बढी आउने हुन सक्छ ।'

सबैभन्दा महत्वपूर्ण कुरा सरकारले बनाएको नीति, नियम, सडकलगायतका पूर्वाधार निर्माणका क्रममा अपनाउनुपर्ने कानून तथा नीति उल्लंघन गरिएको छ । पहिलो मधेस आन्दोलन २०६३/०६४ पछि भित्री मधेस हुँदै वैकल्पिक राजमार्गको आवश्यकता ठानियो र त्यसैअनुसार सडक विभागले एक लेनको सडक निर्माण गर्ने सोचमा काम थालेको हो । एक लेनको बाटोका लागि गरिएका प्रिफिजिविलिटी सर्भे, फिजिविलिटी सर्भेकै आधारमा ४ लेनको राजमार्ग निर्माण गरिएको छ । जानकारहरूका अनुसार बाटोको डीपीआरसमेत गरिएको छैन । चुरेजस्तो संवेदनशील भूबनोटमा निर्माण भएको बाटोको EIA रिपोर्ट नै छैन ।

तेस्रो चुरे विनासमा चिन्ता गर्नेहरू भने सडक निर्माणबाहेकका वातावरण, वन्यजन्तु संरक्षण जस्ता मामलामा सरकार मौन बसेको आरोप लगाउँछन् । राजमार्ग निर्माणसँगै भित्री मधेसमा मानवीय बसोबास बढ्ने, बजार विस्तार हुने र चुरे अतिक्रममा पर्ने चिन्ता व्यक्त गरिरहेका छन् । रिपोर्टमा चुरेमा सडक निर्माणले तराईमा पर्ने असर, पानीको प्राकृतिक बहावमा परिवर्तन आएर तराई मधेसमा पर्ने असरबारे चर्चा गरेका छौं । वनको विनास र राजमार्गले हात्तीलगायतका वन्यजन्तुको बाटो बिथोलेको धारणा पनि विज्ञहरूले व्यक्त गरेका छन् ।

निर्माणाधीन राजमार्ग पूर्वपश्चिम राजमार्ग (महेन्द्र राजमार्गभन्दा १५/२० किलोमिटर उत्तरमा छ । महेन्द्र राजमार्गभन्दा दक्षिणको अर्को हुलाकी राजमार्ग निर्माणाधीन छ । यस अर्थमा करिब ३० किलोमिटरको चौडाइमा तीनवटा राजमार्ग हुनेछन् । सबै राजमार्ग पूर्वपश्चिम तानिएका छन्, जबकि पानीको प्राकृतिक बहाव उत्तरबाट दक्षिण हो ।

राजमार्गको हैसियतको प्रविधि अपनाएको छ- ११ मिटर चौडाइमा पीच छ, बीचको ७ मिटर थप पीच बनाएर मुगलिङ्ग नारायणढ राजमार्गजस्तै राजमार्ग बन्दैछ, मदन भण्डारी राजमार्ग । प्राविधिक हिसाबले राजमार्ग भन्न मिले पनि व्यवहारमा राजमार्गको जस्तो तीव्र गतिमा सवारी चलाउन सकिने अवस्था देखिँदैन । प्रशस्त घुम्तीहरूका कारण मालबाहक सवारी र चाडो यात्रा गरौं भन्नेहरूका लागि मदन भण्डारी राजमार्ग उपयोगी नहुन सक्छ । एक

किलोमिटरमा ८ करोड ५० लाखभन्दा बढी खर्च भइरहेको मदन भण्डारी राजमार्ग, राजमार्गको नाममा एउटा वैकल्पिक मार्गमा सीमित हुने देखिन्छ। पैसा खर्च भएअनुसारको आर्थिक लाभ लिन यो बाटो सहयोगी नहुने देखिन्छ।

सबैभन्दा खतरनाक पाटो पहिलो मधेस आन्दोलनपछि भित्री मधेस हुँदै वैकल्पिक मार्गको आवश्यकताको अवधारणाअनुसार बाटो विस्तारको काम भएको थियो। नाकाबन्दी तथा तेस्रो मधेस आन्दोलनपछि राष्ट्रिय गौरवको आयोजनाको नाममा वैकल्पिक अवधारणा एकाएक राजमार्गमा रुपान्तरण भयो। भित्री मधेसका उदयपुर, सिन्धुली, मकवानपुर हुँदै मदन भण्डारी राजमार्गको कामले तीव्रता पाएको छ। यता तराई मधेसका सप्तरीदेखि सर्लाहीसम्म स्थानीय तह, प्रदेश सरकार धमाधम मदन भण्डारी राजमार्गसँग जोडिन चुरेमा चिरा पादैछन्- उत्तर दक्षिण बाटो निर्माण भइरहेका छन्। सांसद विकास कोषजस्ता बजेटबाट निर्माणाधीन उत्तर दक्षिण बाटाहरू आर्थिक सामाजिक हिसाबले उपलब्धिमूलक हुन सक्लान्। उत्तर दक्षिण तथा मधेसबाट भित्री मधेस हुँदै महाभारतसम्म व्यापार विस्तार र नागरिकबीच आउजाउ हुनसक्छ। तर, चुरेलाई चिराचिरा पारेर जसरी सडक निर्माण भइरहेका छन्, त्यसले निम्त्याउने भूक्षय र तराईका मैदानमा पार्ने असरबारे सोचिएको देखिँदैन। चुरेका ढुंगा, गिटी, बालुवा महाभारतको चुनढुंगामा आँखा गाड्नेहरू उत्साहित भएको हुनुपर्दछ उत्तरदक्षिण बाटाहरू खन्ने अभियानका पछाडि।

७. सुभाब

१. चुरे अतिक्रमण रोक

सडक निर्माणपछि सडक छेउमा मानवीय बसोबास बढ्ने, ससना गाउँ बजारीकरण हुने, होटल, व्यापारी व्यवसायहरू खुल्ने र यातायात सञ्चालनका कारण लामो समयदेखिको आर्थिक सामाजिक, सांस्कृतिक क्षेत्रमा प्रभाव पर्दछ। बाहिर सतहमा देखिएका आर्थिक सामाजिक प्रभावसँगै जैविक विविधतामा प्रहार हुने, वनजंगलमाथि अतिक्रमण हुने, वन्यजन्तु आक्रमण पर्ने तथा उनीहरूको बासस्थान र बाटोमा अवरोध हुन्छ। पानीको प्राकृतिक स्रोत र प्रवाहमा असर पर्ने हुन्छ। आर्थिक सामाजिक उपलब्धिको उपयोग तथा जैविक विविधतामाथि पर्न सक्ने चुनौतीहरू दुवैलाई सम्बोधन गर्ने नीति आवश्यक हुन्छ। चुरे कमजोर भूबनोटबाट बनेको पहिरो, बाढी तथा भूक्षयको जोखिममा रहेको भूभाग मानिन्छ। सरकारले चुरे संरक्षणलाई उच्च प्राथमिकता दिँदै चुरे विकास समिति स्थापना गरेको छ। चुरेमा बसोबास, भौतिक पूर्वाधार निर्माणलगायत चुरेसँग जोडिएका विषयमा समितिसँग प्रारम्भमै परामर्श गर्ने र समितिको सिफारिसबिना कुनै पनि काम गर्न नमिल्ने कानुनी व्यवस्था आवश्यक देखिन्छ।

२. चुरेलाई चिरा पर्नबाट जोगाउन

मदन भण्डारी राजमार्ग पूर्वपश्चिम तानिएको छ। उदयपुर, सिन्धुली र मकवानपुरका भित्री मधेस हुँदै निर्माण भएको यो राजमार्गसँग जोडिन तराई मधेसका सप्तरी, सिराहा, धनुषा, महोत्तरी, सर्लाही जिल्लाबाट उत्तरदक्षिण नयाँ बाटाहरू खोल्ने अभियान नै चलेको छ। चुरे पहाडसँग जोडिएका स्थानीय तह तथा प्रदेश तथा संघीय सांसद विकास कोषका बजेटबाट विकासको नाममा भइरहेका चुरेलाई ठाडै चिर्ने काम तत्काल रोकिनु आवश्यक छ। चुरेका कुनै पनि भूभागमा भौतिक निर्माणका काम गर्दा समिति तथा मान्यता प्राप्त निकायको स्वीकृति लिनैपर्ने कानुन व्यवस्थालाई कडाइका साथ कार्यान्वयन गर्ने। चुरेमा काम गर्दा EIA लगायतका रिपोर्टहरू तयार गरेर त्यसकै आधारमा काम गर्ने।

वन्यजन्तु कोरिडोर जोगाउन

चुरेको दक्षिणी फेद, जसलाई भावर जोन भनिन्छ, त्यो वन्यजन्तुको कोरिडोर भन्ने तथ्यलाई ध्यानमा राख्दै वन्यजन्तु कोरिडोर निर्माणलाई उच्च प्राथमिकता दिनुपर्ने देखिन्छ। यसो गरेको अवस्थामा कोसी वन्यजन्तु आरक्ष, पर्सा तथा चितवन राष्ट्रिय निकुञ्जका वन्यजन्तुहरू आउजाउ गर्न सक्ने वातावरण बन्दछ। वन्यजन्तुका कोरिडोर खाली गरेर उनीहरूलाई विचरण गर्ने अवस्था सृजना हुनसक्यो भने भापा, मोरङ्ग, सप्तरी, उदयपुर, सिराहा, सुनसरी, सिन्धुली, मकवानपुर तथा चितवनमा देखिएको वन्यजन्तु मानव द्वन्द्व नियन्त्रण हुनसक्ने हुन्छ।

वन जोगाउन

नेपालको वन संरक्षणमा सामुदायिक वनहरूको महत्वपूर्ण भूमिका मानिन्छ । तर, सबै सामुदायिक वनहरू उत्तिकै जिम्मेवार देखिएका छैनन् । विशेष गरेर सडक निर्माण हुनुअघि र सडक निर्माणपछिको अवस्था उस्तै हुँदैन । सडक वन विनासको प्रमुख कारण मानिन्छ । यस अर्थमा वन जोगाउने व्यावहारिक नीति तथा योजना बनाएर काम गर्ने ।

मर्मत संभार

सडक विभागको प्रमुख काम सडक निर्माण मानिँदै आएको छ र व्यवहारमा पनि त्यस्तै देखिन्छ । मकवानपुर जिल्ला हुँदै फास्टट्राक निर्माण तथा पूर्व उदयपुरदेखि मदन भण्डारी राजमार्ग राष्ट्रिय गौरवको आयोजना हुन् । यसबाहेक प्रत्येक जिल्लामा विकासको नाममा सडक खन्ने डोजर इन्जिनियरिङले उच्च प्राथमिकता पाएको देखिन्छ । निर्माण भइसकेका सडक बन्द गर्ने अवस्था आउँदैन । तर, चुरेको भूवनोट, यसको कमलोपनलगायतका भौगर्भिक, जैविक पक्षलाई उच्च प्राथमिकता राख्दै मर्मत संहारका योजना बनाइनु आवश्यक छ । भूगोल विशेषका योजना काम हुनसक्छ र यसका लागि सडक इन्जिनियरहरूको टेवापर्खालबाट सबै समाधान हुन्छ भन्ने मनोविज्ञानमा परिवर्तन आवश्यक छ ।

२. एक्रोनेम

EIA Environmental Impact Assessment

IEE Initial Environmental Examination

समिति : राष्ट्रपति चुरे तराई मधेस संरक्षण समिति

जिसस : जिल्ला समन्वय समिति

३. सन्दर्भ सामग्री

१. वातावरण संरक्षण ऐन २०५३
२. वातावरण संरक्षण नियमावली २०५४
३. वन ऐन २०४९
४. वन नियमावली २०५१
५. चुरे तराई मधेस तथा संरक्षण तथा व्यवस्थापन गुरुयोजना
६. चुरे क्षेत्रमा विकास निर्माण गर्दा अवलम्बन गर्नुपर्ने कार्यविधि तथा मापदण्ड (राष्ट्रपति चुरे तथा मधेस संरक्षण समिति)

७. Supplementary Initial Environmental Examination, Report Dharan -Chatara -Gaighat -Sindhuli – Hetauda

४. अनुसूचि १

अध्ययन स्थलमा छलफल तथा अन्तरक्रिया गरिएका महानुभावहरू

विषय विज्ञ

१. अच्युत कोइराला – भौगर्भिक इन्जिनियर
२. मोती रिजाल – सदस्य, चुरे तराई मधेस संरक्षण विकास समिति
३. रामदेव चौधरी – वार्डेन, कोसीटप्पु वन्यजन्तु आरक्ष

निर्माणाधीन सडक आयोजनाको स्थलगत अवलोकन भ्रमणमा सहभागी

प्राविधिक – इन्जिनियरहरू

१. राजेशप्रसाद पौडेल
२. कविस तण्डुकार
३. वीरेन्द्रप्रसाद महतो
४. मनोज मण्डल
५. मनीष पोखरेल
६. पुरुषोत्तम सिग्देल
७. मनोज विष्ट
८. गोविन्द दुमरु
९. चेतनकुमार मण्डल, सवइन्जिनियर
११. विजय यादव – प्रमुख वन विज्ञान अध्ययन संस्थान, हेटौँडा
१२. गुलावकुमार चौधरी – सहायक प्राध्यापक, वन विज्ञान अध्ययन संस्थान, हेटौँडा
१३. योगेन्द्र यादव – उपप्राध्यापक, वन विज्ञान अध्ययन संस्थान, हेटौँडा
१५. नारायण श्रेष्ठ – प्रमुख डिभिजन वन कार्यालय, सिन्धुली

१६. जागेश्वर साह – वन अधिकृत, जिल्ला वन कार्यालय, उदयपुर
१७. नरेन्द्रकुमार मिश्र – वन अधिकृत, डिभिजन, वन कार्यालय, सिन्धुली
१८. साधुराम चौलागाई – फेकोफन

निर्माण कम्पनी प्रतिनिधि

ज्ञानेन्द्रप्रसाद रिजाल

२. जनप्रतिनिधिहरू

१. बलदेव चौधरी – प्रमुख, त्रियुगा नगरपालिका, गाईघाट, उदयपुर
२. मञ्जु देवकोटा – उपप्रमुख, कमलामाई नगरपालिका, सिन्धुली
३. फणिराज बम्जन – अध्यक्ष, मरिन गाउँपालिका, सिन्धुली
४. कुमार बस्नेत – ७ नम्बर वडाध्यक्ष, दुधौली गापा, सिन्धुली
५. विश्वराज भट्टराई – ११ नम्बर वडा, त्रियुगा नगरपालिका, गाईघाट
स्थानीय

१. प्रमोदकुमार राई – शिक्षक, राईगाउँ, मकवानपुर
२. अरुणकुमार बम – अध्यक्ष, नेकपा पार्टी कमिटी, वागमती गापा, मकवानपुर
३. वासु मैनाली – व्यवसायी, मरिन, सिन्धुली
४. विमर्श मोक्तान – राजनीतिकर्मी – मरिन गापा, सिन्धुली
५. बुद्धिमाया राई – रतनपुर, हरिहरगढी, सिन्धुली
६. चेताराम राई – रतनपुर, हरिहरगढी, सिन्धुली
७. टेकबहादुर बमजन – रतनपुर, हरिहरगढी, सिन्धुली
८. निर्मल खड्का – खोरभञ्ज्याङ, सिन्धुली
९. राजु बस्नेत – निर्माण व्यवसायी – गाईघाट