3. Articles

काठमाडौं सडक विस्तारका केही अनुभवहरू

कृष्णहरि बाँस्कोटा

पूर्वसचिव, मन्त्रिपरिषद

डा. बाबुराम भट्टराई प्रधानमन्त्री हुनुहुन्थ्यो । उहाँकै पहलमा काठमाडौं उपत्यकाभित्रका सडकहरू चौडा पार्ने अभियान छेडियो । यसै दौरान म प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयको सचिव पदमा सरुवा भएर आएँ । मेरो जिम्मेवारीमा आर्थिक र पूर्वाधार विकास परेको थियो । यसैलाई समाएर काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार र निर्माणको कामलाई द्रुतता दिने जिम्मेवारी सम्हालें । मेरो संयोजकत्वमा अर्थ, गृह, परराष्ट्र, सहरी विकास, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात, ऊर्जा, वन तथा भू-संरक्षण, सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, राष्ट्रिय सतर्कता केन्द्र, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालयका सचिवहरू, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणका प्रमुख, अधिकार सम्पन्न वाग्मती ढल निकासका कार्यकारी प्रमुख, स्थानीय प्रशासन, प्रहरी, ट्राफिक प्रहरी लगायतको विशाल टीम गठन भयो । प्रत्येक महिनामा कम्तीमा एक पटक प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयमा मेरो अध्यक्षतामा समन्वयात्मक बैठक बस्न थाल्यो । प्रत्येक महिना कम्तीमा एक पटक मेरो नेतृत्वमा सडक निर्माणको स्थलगत प्रगति अनुगमन गर्न थालियो । यस्तो टोली बेलाबखत सोझै प्रधानमन्त्रीकहाँ रिपोर्टिङ्ग गर्न पुग्दथ्यो । नेपाल सरकारका विभागीय मन्त्री र मुख्य सचिवलाई पनि समय समयमा प्रगतिबारे जानकारी गराउने गरिएको थियो । यसरी मेरो संयोजकत्वमा गठित 'काठमाडौं उपत्यका विस्तारित सडक उच्चस्तरीय अनुगमन समिति'-सँग आबद्ध रहँदाको अनुभवका आधारमा अहिले म काठमाडौं उपत्यका विकासको योजना पनि कोर्दै छु ।

१. मापदण्ड विपरीतका संरचना भत्काउने

वास्तविकतालाई नियाल्दा नेपालको राजधानी काठमाडौंको पूर्वाधार विकासका लागि मास्टर प्लान तयार भएको रहेनछ । २०३३ सालको सडकको मापदण्ड र जिएलडीभित्र नपरेका अर्थात् अतिक्रमण गरेर बनाइएका घर, टहरा, पर्खाल र अन्य संरचना भत्काउने अभियान अहिले पनि निरन्तर छ ।

२. निर्माणमा द्रुत विधि अपनाउने

काठमाडौं उपत्यकामा चारै दिशामा सडक फराकिलो गर्न संरचनाहरू भत्काउने तर निर्माण भने समयमा हुन नसक्दा जनमानसमा असन्तोष र दिग्दारी प्रकट हुनु स्वाभाविकै हो । मैले सधैंको धुलो र हिलोले काठमाडौंवासी आक्रान्त भएको महसुस गरे । यस विषयमा निर्माण व्यवसायीलाई सम्झाउने, आग्रह गर्ने र चेतावनी दिने काम गरियो । कानुनी अधिकार पाएका कार्यालय प्रमुखहरूलाई जानी-बुझी ढिला-सुस्ती गर्ने निर्माण व्यवसायीलाई दण्डित गर्न, तिनको ठेक्का तोड्न र कालो सूचीमा राख्न समेत आग्रह गरियो तर नतिजा भने अपेक्षा गरेझैं प्राप्त हुन सकेन । तथापि निरन्तरको 'पुच्छर निमोठाइ' ले २०७१ साउन सम्ममा करिब १०० कि.मि. सडक कालोपत्रे भएको सुखद स्थिति रह्यो । त्यस अवस्थामा सरकारी निकायहरूले आपसमा तालमेल गरी असल समन्वय कायम गर्न, सम्भव भएसम्म एकीकृत ठेक्का लगाउन, निर्माण हुने स्थानमा होडिङ्ग बोर्ड राखी सर्वसाधारणलाई सूचित गर्न, गुणस्तरीय निर्माण गर्न र समयमै निर्माणको काम सम्पन्न गर्ने गरी कार्ययोजना बनाएर काम गर्न आग्रह गरेको थिएँ ।

३. अपाङ्गमैत्री सडक र फुटपाथ

काठमाडौंको विस्तारित सडक निर्माण गर्दा अपाङ्गमैत्री बनाउने लक्ष्य राखियो । यो जरुरी पनि छ । यसका लागि पहिलो कुरा, ह्विल चियर गुडाउन मिल्ने गरी फुटपाथलाई दुई मिटरभन्दा कम नगर्न र फुटपाथको अन्त्यमा आँठा नपार्न निर्देश गरियो । दोस्रो कुरा, फुटपाथमा अपाङ्गमैत्री ब्लक छाप्ने कुरा गरियो तर हुन सकेन । तेस्रो कुरा, सेतो लौरो लिएर हिँड्नेले सडकमा गुडी रहेका मोटर रोक्न आग्रह गर्न मिल्ने स्थिति निर्माण गर्ने भनियो । यसै गरी ह्विल चियर सहित यात्रु उकाल्न र ओराल्न मिल्ने बसभित्र्याउने र सोही अनुसार बसस्टप तयार गर्ने पनि भनियो । यी कामहरू गर्न बाँकी नै छन् । भविष्यमा यस क्षेत्रका पदाधिकारीहरूले यस कुराको मनन अवश्य गर्नु हुनेछ ।

४. ट्राफिक व्यवस्थापन

सामान्यतः ठूला सहरहरूमा सडक चौडा गर्दा वा मर्मत गर्दा सो सडकको दुबैतिरबाट सवारी साधन चल्न रोक्का गरी वैकल्पिक मार्गबाट यातायात सञ्चालन गरिन्छ तर काठमाडौं उपत्यकामा सडक चौडा गर्दा भत्काउने, निर्माण गर्ने र मोटर गुडाउने काम एकै साथ भइरहेको छ जसको कारण पनि यात्रुले बढी हैरानी खेप्नु पर्‍यो । यस्तो स्थितिमा पनि ट्राफिक प्रहरीले एकतर्फी निर्माण र एकतर्फी यातायात सञ्चालन गरी बढी ट्राफिक जाम हुन दिएको थिएन । बढी धुलो उडेका बखत नगरपालिकाबाट पानी छर्न लगाइएको थियो । कैयौं स्थानमा निर्माण व्यवसायीले पनि पानी छ्याप्ने र धुलो रोक्ने एक प्रकारको प्लास्टिकको डिभाइडर पनि राखेका थिए । साथै सडक चौडा भएपछि ठाउँ ठाउँमा सडकलाई एकतर्फीको सट्टा दुईतर्फी बनाइएको छ ।

भविष्यमा ट्राफिक लाइट र सडक देखाउने एरो राख्ने प्रयोजनका लागि सडकको दुईतिर पोल गाडी सडकको बिचमा बोर्ड र ट्राफिक लाइट (ह्ङगिङ्ग लाइट) राख्न जरुरी छ । साथै सडकको दुबै किनारामा रहेका पोलमा सोलारको प्यानल, ब्याट्री र बत्ती जडान गरी रातीको समयमा पनि काठमाडौं सडक झलमल्ल तुल्याउने योजनालाई साकार तुल्याउनु छ ।

५. ब्युटिफिकेसन र सप्तरङ्गी सहर

काठमाडौंको सडक चौडा गर्ने कामसँगै यस्को ब्युटिफिकेसनको प्रयास पनि भएको छ । विशेष गरी मूल सडकको अग्रभागमा घर भएकाहरूले घरको अगाडि वृक्ष रोप्ने वा सो सम्भव नभए घरको तेस्रो चौथो तल्लाको बाल्कोनीबाट हरियाली लहरा झार्नु पर्ने प्रावधान गर्न जरी छ । यस्का लागि सहरी विकास मन्त्रालय र नगरपालिकाहरू बिच छलफल हुन जरुरी छ । यस सम्बन्धी आचार संहिता वा कानुनको अभाव भए सो बनाउने प्रयास गर्नु पर्छ । साथै सडकको दुबै किनारामा हरियालीका लागि वृक्षरोपणको प्रबन्ध गर्नु पर्छ । माईतीघर मण्डला-तीनकुने खण्ड, कोटेश्वर-सूर्यविनायक खण्डमा वृक्षरोपणको काम भएको छ । साथै एकातिर वृक्षरोपण अर्कोतिर प्रदूषण रहित सिएनजी युक्त सार्वजनिक यातायात गुड्नु पर्ने अवधारणा पनि भविष्यमा कार्यान्वयन हुने अपेक्षा गरिन्छ ।

यसै प्रसङ्गमा कैयौं मानिसले काठमाडौंलाई सप्तरङ्गी सहरका रूपमा विकास गर्न पनि सल्लाह दिएका छन् । यस अनुसार टोल पिच्छे एउटै रङ्ग लगाउनु पर्छ । डल्लु आवास क्षेत्रको एउटा टोलमा यो व्यवस्था गरिएको छ । यस पङ्क्तिकारलाई सो स्थानमा भ्रमण समेत गराइएको थियो ।

६. मेट्रो सञ्चालन र स्काई ट्रेनको कल्पना

काठमाडौंमा साँगुरा सडक फराकिलो भएपछि नागरिकहरूमा नयाँ आशा पलाएको छ । कसैले बुढानीलकण्ठदेखि गोदावरीसम्मको र थानकोटदेखि धुलिखेलसम्मको मेट्रो यातायात सञ्चालनको सम्भावना औंल्याएका छन् । कसैले एयरपोर्टदेखि ठमेलसम्म र कलंकीदेखि बबरमहल हुँदै एयरपोर्टसम्मको स्काई ट्रेनको सम्भावना देखेका छन् । यसै बिच फराकिलो सडकको एउटा लेन केवल पब्लिक ट्रान्सपोर्टका लागि छुट्याउनु पर्ने धारणा पनि आएको छ । यसै बिच कलंकी, बालाजु, महाराजगञ्ज, चावहिल, कोटेश्वर, सातदोबाटो आदिमा मल्टिस्टोरी पार्किङ्ग लट निर्माण गरी निजी मोटर त्यहाँ नै पार्किङ्ग गरी सहरभित्र पब्लिक ट्रान्सपोर्टमा यात्रा गर्नु उत्तम हुने तर्क पनि आएको छ । यी सबै विषयमा सम्बन्धित पदाधिकारीहरूले गहनतापूर्वक अध्ययन र विश्लेषण गर्नु हुनेछ ।

७. पिच खन्नु नपर्ने र सफा सडकको अवधारणा

सडकको साथ साथै ढल, खानेपानीको पाइप, विद्युत्को पोल र तार, यसैगरी टेलिफोनको पनि पोल र तार लगायतको निर्माण सँगसँगै हुने गरेको छ । यसर्थ यस पटक काठमाडौंको विस्तारित सडकको निर्माण गर्दा सम्भव भएसम्म ढल, खानेपानीको पाइप र तारलाई सडकको दायाँबाट बायाँ र बायाँबाट दायाँ क्रस हुन दिइएको छैन । बरु सडकको दुबैतिर यी संरचना राख्न लगाइएको छ । यसबाट पिच खनेर खानेपानीको पाइप लैजान नपरोस र विद्युत् एवं टेलिफोनको तारले पिच क्रस गरेर सहर तारको जालो जस्तो फोहोर नदेखियोस् भन्ने अवधारणा अघि सारिएको थियो । यसमा कुनै ठाउँमा थप काम गर्न बाँकी भए भविष्यमा सम्पन्न हुने अपेक्षा गर्दछु । साथै यसै बखत राणाकालीन खानेपानीका पाइप मर्मत भई नयाँ पाइप राखिएका छन् । मेलम्ची लगायतको सडक खन्नै परेका बखत पनि फुटपाथ मात्रै खने पुग्ने गरी स्पेश राख्ने प्रयास भएको छ । यसरी दिगो विकास र सफा सडकको अवधारणा अगाडि बढाइएको स्मरण गर्न चाहन्छु । यसै सन्दर्भमा भविष्यमा विद्युत् र टेलिफोनका तारहरू अन्डर ग्राउण्ड केवलिङ्ग गर्न पनि सुझाव दिन चाहन्छु । माइतीघर मण्डलादेखि एयरपोर्ट तीनकुनेसम्म करिब ७०/८० करोड लाग्ने भएकाले तत्काल अण्डरग्राउण्ड केवलिङ्ग गर्न नसकिएता पनि लैनचौरदेखि महाराजगञ्जसम्म यो काम भएको छ । एसियाली विकास बैंकको सहयोगमा काठमाडौं उपत्यकाभित्र ढल सुधारको काम भएपछि स्थितिमा थप सुधार हुनेछ ।

८. खोला किनारामा सडक निर्माण गर्ने

काठमाडौं उपत्यकाभित्र सवारी साधनको चाप बढ्दै गएको छ । यस स्थितिमा मौजुदा सडक चौडा गर्ने कामले आगामी ८।१० वर्षको ट्राफिक व्यवस्थापन गर्न सकिए पनि त्यसपछि के गर्ने भन्ने समस्या पैदा हुनु स्वाभाविकै हो । यसै सन्दर्भमा अधिकार सम्पन्न वाग्मती सभ्यता अभियानबाट वाग्मती नदीको दुबै किनारामा सफाइ गर्ने, ढल बिच्छ्याउने र सडक निर्माण गर्ने काम भइरहेको छ । साथै नदी किनाराका सार्वजनिक जमिन र नदी उकास जमिनमा बगैंचा निर्माण गर्ने र खोलाको दुबै किनारामा वृक्षरोपण गर्ने काम भइरहेको छ । यसबाट एकातिर काठमाडौं उपत्यकाकाभित्र सडकको लम्बाइ वृद्धि हुनेछ भने अर्कोतिर नदी अतिक्रमण र प्रदूषणको समस्या पनि केही हदसम्म समाधान हुनेछ । यसर्थ यही विधि विष्णुमती, हनुमन्ते, धोवीखोला, नख्खु खोला लगायतका सबै नदीमा अपनाउनु जरुरी छ ।

९. पुल र ओभर हेड ब्रिज निर्माण

काठमाडौं उपत्यकाको सडक चौडा गर्दा नदीमा पुल राख्नु पर्ने र पैदलयात्रुलाई बाटो काट्न ओभरहेड ब्रिज निर्माण गर्नु पर्ने महसुस भयो । सडक चौडाको कामसँगै पुल निर्माण गर्न सकिएन । यसले ठाउँठाउँमा सडक चौडा गरिएको महसुस भएन । नयाँ बानेश्वरको धोवीखोला लगायतको स्थानमा यस्तो असजिलो महसुस भएको हो । साथै नयाँ बानेश्वर जस्तो एकै दिनमा एकलाख पैदल यात्रुले बाटो काट्ने चौडा सडकमा ओभर हेड ब्रिज निर्माण गर्न नसक्दा यात्रुलाई सास्ती पुगेको महसुस गरिएको छ । यी कुरामा भविष्यमा सम्वन्धित पदाधिकारीहरूले ध्यान पुऱ्याउनु पर्छ ।

१०. सुखद भविष्यको अपेक्षा

'उद्देश्य के लिनु उडी छुनु चन्द्र एक' भन्ने लक्ष्मीप्रसाद देवकोटाको भनाइ अनुसार विश्वकै ऐतिहासिक र नामुद राजधानी सहरको पङ्क्तिमा पर्ने काठमाडौं उपत्यकाभित्रका सडक चौडा गर्नुका साथै यस सहरलाई सुन्दर बनाउन कुनै कसर बाँकी राख्नु हुँदैन । आजभन्दा दुई अढाई सय वर्ष पहिले आदिकवि भानुभक्त आचार्यले **'अलकापुरी कान्तिपुरी नगरी'** भनी गरेको टिप्पणी पढ्दा साविकमा काठमाडौं सहर निकै सुन्दर रहेको बुझिन्छ। बिस्तारै बढ्दो जनसंख्या र व्यवस्थापन क्षमताको कमीका कारण यो सहर फोहोर भएको बुझिन्छ। यी सबै तथ्यहरूलाई विश्लेषण गर्दा काठमाडौं उपत्यकाका विकास प्राधिकरण यसै खातिर गठन भएको बुझ्न कठिन छैन। यसर्थ यस निकायले काठमाडौंको मास्टर प्लान बनाई तत्कालीन, मध्यकालीन र दीर्घकालीन सुधारका योजनाहरू सार्वजनिक गर्न ढिला गर्नु हुँदैन ।

अन्त्यमा, धेरै पहिलेदेखि काठमाडौं, ललितपुर र भक्तपुरको एकीकृत सुरक्षा, व्यवस्थापन र प्रगतिका लागि उपत्यका आयुक्तको व्यवस्था गर्ने गरी सिफारिस भएको थियो । यो विषय आज पनि सान्दर्भिक छ । यस उपत्यकाबाट संविधानसभामा प्रत्यक्ष निर्वाचित १५ जना सभासदहरूको केही महिनापूर्व भएको भेलामा पनि एकीकृत र सन्तुलित विकासको पहल हुनुपर्ने कुरा उठेको थियो । यसर्थ प्रत्यक्ष निर्वाचित र समानुपातिक तर्फका सभासद्हरू सञ्चालक सदस्य रहने गरी एउटा अधिकार सम्पन्न प्राधिकरण गठन गरी काठमाडौंको एकीकृत विकास गर्न सकिन्छ । यी सबै चिन्तनको प्रथम प्रारम्भिक विन्दु हाल क्रियाशील काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण नै सशक्त माध्यम हुनसक्ने स्पष्टै छ । यसर्थ उक्त निकायको उत्तरोत्तर प्रगति र क्रियाशीलताको कामना गर्दै तत्तत् निकायको कार्यमा सबै राजनीतिकर्मी, प्रशासन संयन्त्र र सर्वसाधारण काठमाडौंवासीसँग सहयोगको अपिल गर्दछु । काठमाडौं हाम्रो साझा सुन्दर फूलबारी हो; यसलाई गोडमेल गरी साँच्चैं सुन्दर र हराभरा बनाइराख्नु हामी सबै नेपालीको कर्तव्य हो ।

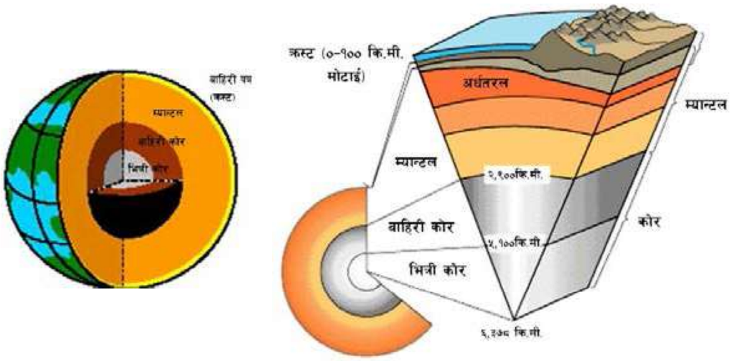
नेपालको भूकम्पीय जोखिम तथा न्यूनीकरणको सम्भावना

सूर्य नारायण श्रेष्ठ, आमोदमणि दीक्षित[1]

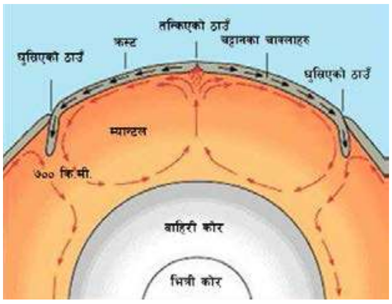
संसारमा सबैभन्दा धेरै भुईंचालो गइरहने देश भनेर चिनिने जापान तथा अमेरिकाको क्यालिफोर्निया जस्ता इलाकाहरू जस्तै नेपाल पनि भूकम्पीय हिसाबले अत्यन्त संवेदनशील देश भनेर चिनिन थालेको पनि अब धेरै भइसक्यो । हालैका वर्षमा हाम्रै छिमेकी भारत, इरान, पाकिस्तान, चीन लगायतका इलाकाहरूमा गएका जस्ता भुईंचालोहरूको सम्भावना नेपालमा पनि प्रशस्त रहेको छ । जनधनको विनासको खतरा पनि उत्तिकै रहेको छ । शताब्दियौं देखि हाम्रो मुलुकले पनि थुप्रै ठुला-साना भूकम्पहरूको धक्का महसुस गर्दै आइरहेको छ र हामीले पटक पटक थुप्रै जनधनको क्षति पनि व्यहोरिसकेका छौं । विगत १९९० सालको महाभूकम्पबाट काठमाण्डौं र नेपालको धेरै क्षेत्रमा भएको अपार क्षतिको विषयमा हामीमध्ये धेरैले सुनेका र कतिपयले आफैंले समेत भोगेका छौं र २०४५ सालमा पूर्वी नेपालमा गएको भुईंचालो पनि हामीमध्ये धेरैको सम्झनामा ताजै छ । तर अत्यन्त जोखिमपूर्ण अवस्थामा भइकन पनि भूकम्पबाट हुने क्षतिबाट सुरक्षित हुनको लागि हामीले पर्याप्त ध्यान दिएका छैनौं, हाम्रा धैरैजसो संरचनाहरू भूकम्पलाई थेग्न सक्ने गरी बनाइएका छैनन् भने हामी सम्भावित विपत्तिलाई सम्मानजनक रूपमा सामना गर्न सकिने गरी पूर्वतयारीको अवस्थामा पनि रहेका छैनौं । बेलैमा सचेत नहुने हो, र तदनुरूप होसियारीपूर्वक अगाडि नबढ्ने हो भने नेपालको भूकम्पीय जोखिम निरन्तर बढ्दै जाने तथ्य अवश्यम्भावी छ । त्यसैले यो लेखमा नेपालको भूकम्पीय जोखिम र यसको न्यूनीकरणका सम्भावनाहरूको विषयमा छोटकरीमा चर्चा गर्ने प्रयत्न गरिएको छ ।

नेपालको भूकम्पीय जोखिम

विश्वका सबै मुलुकहरू भूकम्पीय हिसाबले उत्तिकै जोखिममा रहेका छैनन् । केही देशहरू अत्यन्त जोखिममा छन् भने केही देशहरू तुलनात्मक रूपमा सुरक्षित स्थान र अवस्थामा रहेका छन् । संसारमा बारम्बार भूकम्प गइरहने केही निश्चित क्षेत्रहरू रहेका छन् र सामान्यतया ती क्षेत्रहरूमा नै निरन्तर भुईंचालोहरू गइरहेको देखिन्छ । पृथ्वीको भित्री बनोटको कारणले यस्तो हुने गर्दछ । हामी बस्ने गोलाकार (झण्डै झण्डै अण्डाकार) पृथ्वी बाहिरबाट हेर्दा एउटै ढिक्का र सामान्यतया चिसो भएता पनि यस्को भित्री भाग वास्तवमा प्याज जस्तै मुख्यतया ४ वटा विभिन्न पत्रहरू मिलेर बनेको छ । पृथ्वीको सबैभन्दा भित्री भाग अत्यन्त तातो तर ठोस अवस्थामा रहेका फलाम निकेल जस्ता पदार्थहरूले बनेको छ । त्यसभन्दा बाहिरपट्टि अत्यन्त तातो अवस्थामै रहेको तर अर्ध तरल पदार्थहरूले भरिएको छ र त्यो भन्दा बाहिर पट्टिको भाग ठुला ठुला बाक्ला चट्टानका चाक्लाहरूले बनेको छ (चित्र नं ३-१) । पृथ्वीको सम्पूर्ण भाग खण्ड खण्डमा बाँडिएका चट्टानका विभिन्न चाक्लाहरू (भूखण्डहरू) ले ढाकेको छ ।



चित्र नं ३-१: पृथ्वीको भित्री बनोट



चित्र नं ३-२: पृथ्वीको भित्री भागमा निरन्तर भइरहने चाल

[1] *भूकम्प प्रविधि राष्ट्रिय समाज-नेपाल (एनसेट)*

पृथ्वीमा भित्री भाग अत्यन्त तातो र बाहिरी भाग चिसो भएको कारणले बिचमा अवस्थित अर्ध तरल पदार्थहरू निरन्तर एकनासले चक्रको रूपमा चलिरहेका हुन्छन् । (चित्र नं ३-२ मा देखाइए जस्तै) यसरी निरन्तर चलिरहने क्रममा यी अर्ध तरल पदार्थले पृथ्वीको बाहिरी भागमा रहेका चट्टानका बाक्ला चाक्लाहरूलाई पनि आफूसंगै घिसारेर लगिरहेका हुन्छन् । यसरी हामी बसेको जमिनमुनि रहेका चट्टानका चाक्लाहरू एकदमै सुस्त गतिमा हामीले चाल नपाउने गरी चलिरहेका छन् । चट्टानका यस्ता चाक्लाहरू सर्ने क्रममा कुनै एकापसमा टाढा गइरहेका छन् कुनै एकापसमा नजिक आइरहेका छन् भने कुनै एकापसमा तेर्सो रूपमा सरिरहेका छन् । यसरी सर्ने क्रममा चट्टानहरूमा तन्काई वा कस्साई बढ्दै जान्छ र तिनीहरूले थेग्ने अवस्था नाघेमा एक्कासी विष्फोट हुन जान्छ । तन्किएको वा कस्सिएको अवस्थाबाट चट्टानमा चिरा परी एक्कासी निसृत ऊर्जाले जमिनमा ठुलो हलचल पैदा हुन्छ र त्यो नै भुईंचालो हो । त्यसैले, चट्टानका विभिन्न चाक्लाहरूका सीमानाको भागहरूनै वास्तवमा संसारमा बारम्बार भुईंचालो गइरहने क्षेत्रहरू रहेछन् । संसारका धेरै भुईंचालोहरू चट्टानका यस्ता चाक्लाहरूका सीमानामा नै जाने गरेका रहेछन् ।

हाम्रो मुलुक पनि यिनै ठुला ठुला भूखण्डहरूमध्ये दक्षिणतिरको भारतीय भूखण्ड र उत्तरपट्टिको युरेसियन अथवा तिब्बतीय भूखण्डहरूको बिचको सीमानामा अवस्थित छ र भारतीय भूखण्ड उत्तरतिरको युरेसियन भूखण्डको तलपट्टि निरन्तर पुगनपुग वर्षको १ इन्चको हिसाबले सरिरहेको रहेछ । यसरी सर्ने क्रममा नै हामीकहाँ बारम्बार भूकम्पहरू गइरहने गर्दा रहेछन् । त्यसैले नेपाल लगायत पर्ने अन्य धेरै मुलुकहरू पनि भुईंचालो गइरहने क्षेत्रमा पर्दछन् । हाम्रो इतिहासलाई केलाएर हेर्ने हो भने पनि यो कुरा छर्लङ्ग हुन्छ ।

नेपालमा भूकम्पको इतिहासको बारेमा खोजी गर्दा परापूर्वकालदेखि नै हाम्रो मुलुकमा साना-ठुला भुईंचालोहरू गई थुप्रै नोक्सानी भएको देखिन्छ । अभिलेखहरूमा पाइने भुईंचालोको कुरा गर्दा सबैभन्दा पुरानो भुईंचालोको रूपमा सम्बत् १२५५ को भुईंचालोलाई लिन सकिन्छ, जुन भुईंचालोबाट काठमाण्डौ उपत्यकामा ठुलो जनधनको क्षति हुनुको साथै त्यतिबेलाका राजा अभय मल्लको मृत्यु पनि सोहि भुईंचालोबाट भएको देखिन्छ । त्यसभन्दा पछाडि पनि उन्नाइसौं शताब्दीमा मात्र तीनवटा (सम्वत् १८१०, १८३३, १८६६) महाभूकम्पहरू गएको देखिन्छ। त्यस्तै बितेको शताब्दीमा मात्र झण्डै ११,००० जनाले भुईंचालोमै परी अकालमा ज्यान गमाउनु परेको देखिन्छ। यसै क्रममा वि. सं. १९९० सालमा गएको महाभूकम्प बारम्बार चर्चा भइरहने एवं जनमानसमा सबैभन्दा ताजा महाभूकम्प हो । यो भुईंचालोमा परी नेपालमा ८,५१९ जनाले ज्यान गुमाएका थिए भने काठमाण्डौ उपत्यकामा मात्र ४,२९६ जनाको मृत्यु भएको थियो । त्यस्तै यो भुईंचालोमा थुप्रै घर, मन्दिर, पाटी पौवा, देवालय आदि नराम्ररी भत्केका थिए । १९९० साल पछाडि पनि थुप्रै साना तथा मझौला भुईंचालोहरू गइसकेका छन् र तिनीहरूमा २०४५ सालको भुईंचालो उल्लेखनीय छ जुन भुईंचालोमा पूर्वी नेपालको धरान क्षेत्रमा मात्र १३६ जनाको मृत्यु भएको थियो भने नेपालभरिमा ७२१ जनाको मृत्यु भएको थियो र करीब ६५,००० घर भत्केका थिए । केही वर्ष अगाडि २०६८ सालको पूर्वी नेपालमा गएको भुईंचालोबा समेत दशौं हजार घरहरू क्षतिग्रस्त हुन पुगेका थिए । संयोगले यो भुईंचालो साँझपखको समयमा भएको हुँदा धेरै जनता घरबाहिर रहेको अवस्था हुनाले मानव क्षति भने धेरै हुन पाएन ।

यसरी हेर्दा नेपालमा हरेक ८०-१०० वर्षमा महाभूकम्प दोहोरिने गरेको देखिन्छ भने मझौला खालको भुईंचालो करीब ४०-५० वर्षमा । यस हिसाबले नेपालमा एउटा ठुलो भुईंचालो अबको कुनै पनि समयमा जान सक्ने सम्भावना देखिन्छ र फेरि पनि यहाँ ठूलो जनधनको क्षति हुनसक्ने सम्भावना देखिन्छ । सन १९९९ मा भूकम्प प्रविधि राष्ट्रिय समाज-नेपालले काठमाडौं उपत्यकामा गरेको एक अध्ययन अनुसार वि.सं १९९० सालको जत्रो ठुलो भूकम्प गएको खण्डमा यहाँ करीब ४०,००० जति मानिसको मृत्यु हुनसक्ने, करीब ९५,००० जति नराम्ररी घाइते हुनसक्ने र उपत्यकामा करीब ६०५ घरहरू बस्न नहुने गरी भत्कने सम्भावना रहेको छ । त्यस्तै यहाँका खानेपानी, बिजुली, टेलिफोन, अस्पताल, बाटो जस्ता संरचनाहरू पनि लामो समयसम्म उपत्यकालाई प्रभावित गर्ने गरी भत्किने सम्भावना रहेको देखिन्छ । सोही अध्ययनलाई हालसालै गरिएको परिमार्जन अनुसार अहिलेको अवस्थामा काठमाडौं उपत्यकालाई प्रभावित गर्ने गरी १९९० सालको जत्रो भूकम्प आएको खण्डमा उपत्यकामा मात्र करीब १ लाख व्यक्तिको मृत्यु र करीब ३ लाख व्यक्ति सख्त घाइते हुन सक्ने देखिन्छ । भुईंचालोको यो जोखिम भनेको संसारभरका अन्य मुलुकहरूसँग तुलना गरेर हेर्ने हो भने अत्यन्त उच्च हो ।

भूकम्प मापनको विभिन्न तीव्रतामा काठमाण्डौको सम्भावित परिदृष्य (KVERMP, १९९८ को सर्वेक्षणको आधारमा २०10 मा प्रक्षेपित)

तीब्रता (Intensity MMI Scale)	संभावित प्रभाव क्षेत्र (Tentative Percentage Area)	सम्भावित परिदृष्य (Possible Scenario)
परिदृष्य १ (अधिकांश भाग MMI IX)		
कम्पनको तीब्रता MMI VIII	२०%	मृत्यु लगभग: १ लाख घाइते लगभग: ३ लाख विस्थापित लगभग: २० लाख भवनको क्षति: ६०%
कम्पनको तीब्रता MMI IX	६०%	
कम्पनको तीब्रता MMI X	२०%	
परिदृष्य २ (अधिकांश भाग MMI VIII)		
कम्पनको तीब्रता MMI VII	२०%	मृत्यु लगभग: ४० हजार घाइते लगभग: १ लाख विस्थापित लगभग: ७ लाख भवनको क्षति: ४०%
कम्पनको तीब्रता MMI VIII	६०%	
कम्पनको तीब्रता MMI IX	२०%	
परिदृष्य ३ (अधिकांश भाग MMI VII)		
कम्पनको तीब्रता MMI VI	२०%	मृत्यु: १० देखि १५ हजार घाइते ४० देखि ५० हजार विस्थापित लगभग: ३ लाख भवनको क्षति: २०%
कम्पनको तीब्रता MMI VII	६०%	
कम्पनको तीब्रता MMI VIII	२०%	

हामी किन यति धेरै जोखिममा छौं ?

हामी जत्तिकै अथवा हामी भन्दा पनि बढी भूकम्पीय संवेदनशील क्षेत्रमा पर्ने विश्वका केही मुलुकहरू जस्तै जापान, अमेरिका जस्ता देशहरूमा आजभोलि ठुलै भुईंचालोमा पनि अत्यन्त कम मात्र जनधनको क्षति हने गरेको देखिन्छ। तर हामी जस्तै विकासोन्मुख मुलुकहरूमा भने सानै भुईचालोले पनि ठुलो नोक्सानी पु¥याउने गरेको छ। भुईचालो आफैले मान्छे मार्ने नभई हामीले बनाएका कमजोर घर-संरचनाहरू भत्केर तिनीहरूमा किचिएर मान्छेहरू मर्ने रहेछन्। अनि हाम्रा जस्ता देशहरूमा अधिकांश घर-संरचनाहरू एवं अन्य विकास निमाणका कार्यहरू भूकम्पलाई विचार नपु¥याई बनाउने तथा भूकम्पका निमित्त सावधानी नअपनाउने कारणले गर्दाखेरि यस्ता देशहरूमा भूकम्पबाट हुने क्षति बढी हुने गरेको रहेछ। हामी भूकम्पीय हिसाबले अत्यन्त जोखिममा रहनुको मुख्य कारणहरूका बारेमा यहाँ उल्लेख गरिएको छ।

(क) अव्यवस्थित विकास तथा सहरीकरण

विकास निर्माणको कार्य वास्तवमा देश र समाजलाई समग्र रूपमा लामो समयसम्मलाई फाइदा हुने गरी व्यवस्थित र योजनावद्ध ढङ्गले हुनुपर्नेमा हाम्रो अधिकांश निर्माण कार्य तत्कालको आवश्यकतालाई पूर्ति गर्नको लागि मात्र गर्ने गरिएका छन्। यसकारणले त्यस्ता संरचनाहरूले भुईंचालो जस्तो ठुलो प्रकोपलाई सजिलैसँग थेग्न नसक्ने हुन सक्दछन् र यसले गर्दा ठुलो क्षति हुन पुग्दछ। यसैगरी हाम्रा सहर-बजार पनि व्यवस्थित ढंगले विकास हुन सकिरहेका छैनन् जसका लागि उच्च जनसंख्या वृद्धिदर तथा योजनावद्ध विकासको अभाव प्रमुख रूपमा जिम्मेवार रहेका छन्। यसको कारणले हाम्रा सहर बजार दिनानुदिन हरेक प्रकारका प्रकोपका निमित्त बढी जोखिमपूर्ण भइरहेका छन्। विश्वभरका विगतका भूकम्पहरूलाई केलाएर हेर्ने हो भने पनि भूकम्पद्वारा भएका अधिकांश क्षतिहरू सहर बजारका घनाबस्ती भएका क्षेत्रहरूमा केन्द्रित रहेको पाइन्छ। अव्यवस्थित सहरी विकासले एकातिर जमिनको समानुपातिक र समुचित उपयोग हुनसकिरहेको

छैन जसको कारणले कमजोर भू-बनोट भएको जमिनमा समेत अत्यधिक जनचाप बढदै गइरहेको छ जहाँ भूकम्पको साथसाथै तरलीकरण, जमिन भासिने आदि हुन सक्दछन् भने अर्कोतर्फ साँघुरा बाटाघाटा, कमजोर घर-संरचनामा व्यापक वृद्धि भइरहेको छ । साँगुरा बाटाघाटाको कारणले भूकम्पको समयमा जनधनको क्षति हुँदा समयमै दमकल, एम्बुलेन्स पुग्न नसकी उद्धार तथा राहत कार्यमा ठुलो बाधा पुग्दछ । खुल्ला चौर चोकको अभावमा आपत्कालीन अवस्थामा उद्धार तथा राहत कार्यमा झनै धेरै अफठ्यारो पर्दछ ।

(ख) असुरक्षित निर्माण पद्धति

भूकम्प एउटा यस्तो शक्ति हो जसले हाम्रा घर संरचनाहरूलाई बेस्सरी हल्लाउँछ र तिनीहरूमध्ये कमजोरलाई भत्काइहाल्दछ । हाम्रा घरहरूमा भएका कमजोरीहरूलाई भूकम्पले पत्ता लगाइहाल्दछ र जहाँनिर कमजोरी छ त्यहीं निरबाट घर भत्कन थाल्दछ । त्यसैले हाम्रा घरहरूका सम्पूर्ण भागहरू भूकम्पको धक्कालाई थेग्न सक्ने बनाउनु पर्दछ । तर हामीकहाँ बनिरहेका धेरैजसो घरहरू भूकम्पको धक्कालाई थेग्न सक्ने गरी बनिरहेका छैनन् । हामी कुनै पनि समयमा भुईंचालो आउन सक्छ, त्यसले घरहरूलाई भत्काउन सक्छ, त्यसैले घर बनाउँदा भूकम्प थेग्न सक्ने गरी बनाउनु पर्छ भन्ने कुरालाई विचारै नगरी घरहरू बनाइरहेका छौं । हामी घरको साजसज्जा र रूप रङ्गमा बढ्ता ध्यान दिने गर्दछौं तर त्यसको भित्री बनावट मजबुत बनाउन ध्यानै दिइरहेका हुदैनौं । हामीकहाँ भूकम्प दोहोरिने समयावधि अलि बढी भएर पनि यसो भएको हुनसक्दछ । किनकि सामान्यतया हामी कहाँ ठुलो भूकम्प ८०-१०० वर्षमा एकपटक तथा मझौला भूकम्प ४०-५० वर्षमा जाने गरेकाले यत्ति लामो समयमा प्रायः मानिसहरूले पहिलेको भुईंचालोमा भएको जनधनको क्षतिलाई बिर्सने र यसलाई वास्तै नगर्ने हुन जाने गरेको रहेछ ।

त्यसैगरी अहिले विशेष गरी हामीकहाँ, सहर बजारमा, आधुनिक निर्माण सामग्री र पद्धतिबाट घर बनाउने बित्तिकै घर बलियो भइहाल्छ भन्ने गलत विचार रहेको देखिन्छ भने अर्कोतिर हाम्रो पुरानो निर्माण सामग्री र पद्धतिबाट बलियो घर बनाउनै सकिंदैन भन्ने सोचाइ पनि उत्तिकै सबल रहेको छ । तर निर्माण सामग्रीभन्दा पनि घर बनाउने तरिका, त्यसको गुणस्तर आदिले घरलाई मजबुत बनाउने हो भन्ने तथ्यमा हाम्रो ध्यानै गएको छैन । उदाहरणको लागि कंक्रिटबाट बनेको घरलाई लिन सकिन्छ । कंक्रिट ढलानको वा पिलर सिस्टमको घर बनाउने बित्तिकै घर बलियो हन्छ भन्ने सोचाइ छ तर हाम्रो पिलर सिस्टमको घर बनाउने पद्धतिमा थुप्रै कमी कमजोरीहरू रहेका छन् । त्यसैले आफैंमा बलियो र राम्रो निर्माण सामग्री भइकन पनि घर बलियो बनिरहेका छैनन् । गुजरातको भुईंचालोमा भएको पिलर सिस्टमका घरहरूको क्षतिबाट पनि यो कुरा छर्लङग हुनजान्छ । तरिका मिलाएर बनाउने हो भने कंक्रिट ढलानबाट बनेको पिलर सिस्टमको घर अत्यन्त सुरक्षित हुनुपर्ने हो । तर यसो हुन सकिरहेको छैन किनभने कंक्रिट ढलान तुलनात्मक रूपमा नयाँ निर्माण सामग्री र पद्धति हो, नेपालमा यो पद्धति भित्रिएको धेरै भएको छैन । नयाँ सामग्री र पद्धतिको सही प्रयोगका लागि जति पर्याप्त ध्यान दिनुपर्ने हो र जे जस्ता कुरामा विचार पुऱ्याउनु पर्ने हो, ती सबै हामीले गर्न सकिरहेका छैनौं र हाम्रा आधुनिक भनिएका घरहरूमध्ये धेरैजसो कमजोर ढङ्गले बनिरहेका छन् ।

अर्कोतिर हाम्रो आफ्नै ढुङ्गा, ईट्टा, बालुवा आदिबाट घर बनाउने परम्परादेखि चलिआएको पद्धतिलाई हामी विस्तारै छोड्दै गइरहेका छौं । पुरानो निर्माण पद्धति र सामग्रीबाट बलियो घर बन्न सक्दैन भन्ने गलत सोचाइ व्याप्त भइरहेको छ । हाम्रो आफ्नै पुरानो निर्माण पद्धति र सामग्रीबाट पनि भुईंचालोलाई थेग्न सक्ने सुरक्षित घर बनाउन सकिन्छ । हाम्रा पुर्खाहरूले बनाएका थुप्रै घर, मन्दिर, देवालय, पाटी-पौवाहरू धेरै वटा भूईंचालो पछि आजसम्म पनि राम्रो अवस्थामा देखिन्छन् । यसले नै हाम्रो पुरानो पद्धति पनि भुइँचालो थेग्न सक्षम रहेछ भन्ने कुरा देखिन्छ । तर समस्या कहाँनेर भएको हुनुपर्छ भने हामीले त्यो हाम्रो पुरानो तर धेरै वैज्ञानिक र व्यावहारिक निर्माण पद्धतिलाई काम सजिलो बनाउने नाममा बिस्तारै बिर्सदै गयौं र त्यसलाई अहिले झण्डै पुरै बिर्सी सक्यौं ।

अर्को थप कुरा, हामीकहाँ भूकम्प थेग्न सक्ने घर बनाउन असाध्यै धेरै महंगो पर्न जान्छ र हामीले खर्च व्यहोर्न सक्ने कुरै होइन भन्ने गलत सोचाइले व्यापकता पाएको छ । भूकम्प प्रतिरोधी घर बनाउन थुप्रै खर्च गर्नुपर्छ भन्ने सोचाइ छ । यो कुरा गलत हो । पैसाभन्दा पनि यसमा घर बनाउने तरिकाले महत्त्वपूर्ण भूमिका खेलेको हुन्छ । उत्तिकै पैसा खर्च गर्दा पनि तरीका नमिलाई बनाउने हो भने ठुलो घर पनि बलियो हुन सक्दैन तर त्यही पैसामा त्यही सामग्रीद्वारा तरिका पुऱ्याएर बनाउने हो भने घर धेरै बलियो पार्न सकिन्छ । हामीकहाँ सुरक्षित निर्माण पद्धतिको संस्कार बस्न

नसकेको कारणले यस्तो भएको हो, घरको मजबुतीलाई भन्दा रूपरंगलाई बढ्ता महत्त्व दिने संस्कारले यस्तो भएको हो ।

(ग) चेतना तथा पूर्वतयारीको कमी

हाम्रो भूकम्पीय जोखिम अत्यन्त धेरै हुनुको सबैभन्दा प्रमुख कारण हामी भूकम्पीय संवेदनशील क्षेत्रमा छौं र यस तथ्यलाई हाम्रो घर-संरचना निर्माण गर्दा विचार नपुऱ्याउनु तथा जीवनको हरेक गतिविधिमा यस भूकम्पीय संवेदनशीलता माथि विचार पुऱ्याउनु पर्छ भन्ने चेतनाको कमी रहनु देखिन्छ, रहेको पाइन्छ। यति धेरै संवेदनशील क्षेत्रमा रहेको भएता पनि हाम्रा माथिल्ला नीति निर्माण गर्ने तहका व्यक्तिहरूदेखि लिएर सामान्य जनतासम्म पनि भुईंचालोको बारेमा पर्याप्त ज्ञानको अभावका साथै यस सम्बन्धी जोखिम न्यूनीकरणलाई प्रेरित गर्ने नीति नियमहरूको सर्वथा अभाव रहेको छ । जनताको तहमा पनि भूकम्पीय सुरक्षा अवधारणा जीवनको अभिन्न अङ्ग बन्न सकेको छैन ।

भुईंचालो आउनु भन्दा अगाडि नै सामान्य कुराहरू थाहा पाइराख्दा र तद्नुरूप पूर्वतयारी गर्दा मात्र पनि भूकम्पको समयमा हुने क्षतिलाई धेरै हदसम्म घटाउन सकिन्छ वा भुईंचालो आउँदै गर्दा के गर्ने, के नगर्ने, भूकम्प पछि जन-धनको क्षति तथा घाइते भएको अवस्थामा राहत तथा उद्धार कार्य समुदाय र व्यक्तिगत एवं केन्द्र स्तरमै कसरी गर्ने भन्ने जस्ता कुराहरूमा पहिले नै विचार नपुऱ्याउँदा र पूर्वतयारी अवस्थामा नरहँदा पनि अपर्झट आईपर्ने ठुलो विपत्तिलाई सामना गर्न अत्यन्त कठिन हुन जान्छ र यसले पनि भूकम्पबाट हुने क्षतिलाई धेरै हदसम्म बढाउँछ ।

३) जोखिम न्यूनीकरणका लागि अवलम्बन गर्नुपर्ने केही महत्त्वपूर्ण उपायहरू

विश्वका केही विकसित मुलुकहरू तथा हाम्रो आफ्नै अनुभवले समेत के सिद्ध गरिसकेको छ भने भौगर्भिक रूपमा भूकम्पीय जोखिम उच्चस्तरको हुंदा पनि उपयुक्त खालको संरचनाहरूको निर्माण गर्न तथा सम्भावित विपत्तिलाई थेग्न सक्ने गरी आवश्यक पूर्वतयारी गर्ने हो भने भूकम्पबाट हुने क्षतिलाई धेरै-धेरै हदसम्म घटाउन सकिन्छ। भूकम्पलाई रोक्न-छेक्न नसके पनि यसबाट हुने मानव एवं धन-सम्पतिको क्षतिलाई निकै कम गर्न सकिन्छ। भूकम्प एउटा ठुलो प्राकृतिक विपत्ति भएको तथा यसको असर एक दुईजना व्यक्ति वा एक-दुई घर, एक-दुई वटा समुदायलाई मात्र पर्ने नभइ ठुलो क्षेत्रमा सके सिङ्गो देश र अझ त्यो भन्दा पनि धेरै मुलुकहरूलाई प्रभाव पार्न सक्ने भएकाले भूकम्पीय जोखिम न्यूनीकरणमा व्यक्ति, समुदाय, एवं सिङ्गो राष्ट्रले भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने हुन्छ । भूकम्पको जोखिमलाई घटाउन तथा सुरक्षित हुन व्यक्ति एवं पारिवारिक स्तरमा, समुदाय स्तरमा तथा सिङ्गो राष्ट्रले गर्न सक्ने थुप्रै उपायहरू रहेका छन् । त्यस्ता उपायहरू अवलम्बन गरी विश्वका कैयौं मुलुकहरू सुरक्षित अवस्थामा पुगिसकेका पनि छन्। यहाँ त्यस्ता केही उपायहरू र केही महत्त्वपूर्ण कार्यहरूका बारेमा छोटकरीमा विवेचना गरिएको छ ।

भुईंचालोबाट सुरक्षित बन्न व्यक्तिगत वा पारिवारिक स्तरमा गर्न सकिने न्यूनीकरणका कार्यहरू:

(क) घरहरूको सुरक्षित निर्माण

भूकम्पबाट हुने जीउधनको क्षतिबाट बच्ने सबैभन्दा महत्त्वपूर्ण प्राथमिक उपाय भनेको आफू र आफ्नो परिवार बस्ने घरलाई सुरक्षित तवरबाट निर्माण गर्नु नै हो । घर सुरक्षित हुनको लागि घरलाई भूकम्पको धक्का थेग्न सक्ने गरी बनाउनु पर्दछ। हामीकहाँ सम्भाव्य भूकम्पलाई थेग्न सक्ने घर बनाउन सकिंदैन भन्ने सोचाइ व्याप्त छ अर्थात् भूकम्प भनेको भगवान् रिसाएर आउने घटना हो र जेसुकै गरे पनि यसबाट हुने क्षतिबाट बच्न सकिंदैन, त्यसैले बढ्ता खर्च गरेर घर बनाउनुको कुनै अर्थ छैन भन्ने जस्तो गलत सोचाइ व्यापक रूपमा रहेको पाइन्छ। तर अनुभवले यस्तो होइन भन्ने प्रमाणित गरिसकेको छ । घरहरूलाई बलियो बनाउने बित्तिकै भूकम्पबाट हुने जनधनको क्षतिमा धेरै कमी आउँछ ।

सामान्यतया प्रचलनमा रहेका निर्माण पद्धतिमा ढुङ्गा वा इटाको गारोवाला घर, पिलरवाला घर तथा गाउँघरमा काठ तथा ढुङ्गा वा काँचो ईंटाबाट बन्ने घरहरू पर्दछन् । यस्ता खाले घरहरू निर्माण गर्ने चलनचल्तीमा रहेको पद्धतिमा केही सामान्य सुधार गर्दाखेरि नै घरको भूकम्पीय सुरक्षामा ठुलो योगदान पुग्दछ ।

त्यसैगरी पुराना भवनहरूलाई पनि भूकम्पीय हिसाबले सुदृढीकरण गरी तिनीहरूलाई भूकम्पको धक्का थेग्न सक्ने र गर्ल्याम-गुर्लुम नढल्ने तथा भत्के पनि ढिलो गरी भत्कने बनाउन सकिन्छ। यसबाट पुरानो घरको क्षतिबाट हुने मानविय क्षति र सम्पत्तिको नोक्सानीलाई कम गर्न सकिन्छ।

(ख) गैर-संरचनात्मक वस्तुहरूको सुरक्षा

भूकम्पको जोखिमबाट सुरक्षित हुनको लागि हामी बस्ने घरहरूमात्र बलियो भएर पुग्दैन घरभित्र राखिएका विभिन्न गैर–संरचनात्मक वस्तुहरू पनि सुरक्षित हिसाबले राखिएको हुनुपर्दछ। गैर-संरचनात्मक वस्तुहरू भन्नाले कोठाहरूमा राखिने दराज, भित्ताका फोटोफ्रेम, पंखा, र्‍याकहरू, बार्दलीमा राखिने फूलका गमला, छतका पानी ट्याङ्की इत्यादि पर्दछन्। यस्ता घर भित्रका गैर-संरचनात्मक वस्तुहरू ढल्न, खस्न वा टुट्न फुट्न ठुलो भूकम्पको आवश्यकता पर्दैन सानै भुईंचालोमा पनि यदि यी वस्तुहरू सही तरिकाले राखिएका छैनन् भने तिनीहरू खसेर- फुटेर हाम्रो ज्यानै पनि लिन सक्दछन्। अझ अस्पताल जस्ता महत्त्वपूर्ण संरचनामा थुप्रै मेसिन तथा अन्य औजार हुन्छन् र यस्ता मेसिन तथा औजारहरू खसेर फुटे भने अस्पतालले सुचारू रूपले सेवा प्रदान गर्न नसक्ने पनि हुन सक्दछन् भने बिरामी वा कर्मचारी, डाक्टर-नर्सहरूको ज्यानै पनि लिन सक्दछन्। त्यसैले यस्ता गैर- संरचनात्मक वस्तुहरूलाई सही तरिकाले बलियोसंग राख्नुपर्दछ ताकि ठुलै भुईंचालोमा पनि तिनीहरूले हामीलाई नोक्सान नपुर्‍याऊन्।

(ग) भुईंचालो आउनुभन्दा अगाडि, आउँदै गर्दा र आइसकेपछि के गर्ने भनी थाहा पाइराख्ने तथा त्यस अनुरूप पूर्वतयारी गरी राख्ने

कतिपय अवस्थामा के देखिएको छ भने भुईंचालोका समयमा के गर्न हुन्छ र के गर्न हुँदैन भनी थाहा नपाएर पनि मानिसहरूको मृत्यु हुने अथवा घाइते हुने गर्दछन्। भुइँचालोको विषयमा पहिला राम्रो जानकारी नहुँदा एक्कासी भुइँचालो आउँदा आत्तिएर पनि मानिसहरूलाई क्षति पुग्ने गरेको छ। भुइँचालोको समयमा त्यो भन्दा अगाडि र भुइँचालो आइसकेपछि के गर्नु पर्दछ भनी पहिले नै थाहा पाइराखियो र पूर्वतयारी अवस्थामा बसियो भने भुईंचालो आउँदा पनि हामी नआत्तिईकन त्यसलाई सुरक्षित किसिमले सामना गर्न सक्दछौं र धेरै हदसम्म सम्भावित क्षतिलाई घटाउन सक्छौं। त्यसका निमित्त भुईंचालो आउनु पूर्व, आउँदै गर्दा र आइसकेपछि गर्नुपर्ने केही महत्त्वपूर्ण कार्यहरू यहाँ उल्लेख गरिन्छ।

भुईंचालोबाट सुरक्षित बन्न समुदाय वा राष्ट्रिय स्तरमा गर्नुपर्ने न्यूनीकरणका कार्यहरू:

(क) जोखिमलाई विचार पुर्‍याइएको भू-उपयोग योजना तर्जुमा तथा कार्यान्वयन (Risk Sensitive Land Use Planning and Implementation)

जोखिमको बढ्ता सम्भावना भएका स्थानहरूमा सकेसम्म बाक्लो मानव बस्ती नबस्ने गरी सहरी योजना तर्जुमा गर्ने तथा सो अनुसार कार्यान्वयन गरिएको खण्डमा जनधनको क्षति हुने सम्भावना नै कम हुन जान्छ। यस्तो प्रकारको भूउपयोग तर्जुमा गर्ने कार्यको थालनी काठमाडौं उपत्यकामा पनि सकिन्छ। यसलाई निरन्तरता दिन प्रभावकारी कार्यान्वियन गर्न सकिएको खण्डमा काठमाडौं उपत्यकाको बढ्दो जोखिमलाई नियन्त्रण गर्न सकिन्छ।

(ख) भवन निर्माण संहिताको प्रभावकारी कार्यान्वयन (Building Code Implementation)

भवन निर्माण संहिताको प्रभावकारी कार्यान्वयनले सुरक्षित भवन निर्माण गर्ने पद्धति सुनिश्चित गर्दछ। सम्पूर्ण नगरपालिकाहरू तथा ग्रामीण भेकहरूमा समेत भवन निर्माण संहिताको उच्च प्राथमिकताका साथ कार्यान्वयन गर्नु जरुरी छ।

(ग) समग्र विपद् जोखिम व्यवस्थापन योजना तर्जुमा कार्यान्वयन

भूकम्प लगायत अन्य सम्भावित विपद्हरूलाई समेत विचार गरी समग्र विपद् जोखिम व्यवस्थापन योजना तर्जुमा गरी त्यस मुताविक जोखिम न्यूनीकरण तथा पूर्वतयारीका कार्यहरूलाई व्यवस्थित ढङ्गबाट सञ्चालन गर्नु जरुरी छ। यस्तै विपद् जोखिम व्यवस्थापन योजनामा निम्न महत्त्वपूर्ण कार्यहरू समेत राख्न जरूरी छ।

१. विद्यालय तथा अस्पताल जस्ता महत्त्वपूर्ण भवनहरूको सरक्षित निर्माण तथा भूकम्पीय प्रवलीकरण
२. अन्य भौतिक संरचनाहरू जस्तै खानेपानी, बिजुली, टेलिफोनहरूको जोखिम पहिचान तथा प्रबलीकरण
३. सार्वजनिक खुला स्थलहरूको पहिचान, विपद्को समयमा तिनीहरुको उपयोग सम्बन्धी योजना तथा संरक्षण
४. समुदाय स्तरीय विपद् पूर्वतयारी
५. खोज तथा उद्धार क्षमता अभिवृद्धि

भूकम्पका लागि यस्तो जोखिम व्यवस्थापन योजना सन् १९९९ सालदेखि नै सुरु भएको छ। यसलाई निरन्तरता दिन र प्रभावकारी बनाउन आवश्यक छ।

४) उपसंहार

विश्वका अन्य धेरै मुलुकका अनुभवहरूले भूकम्पको जोखिमलाई धेरै हदसम्म न्यूनीकरण गर्न सकिन्छ भन्ने सिद्ध गरिसकेका छन्। सन २०११ मा हेइटीमा गएको भुईडचालोबाट भएको लाखौं मानिसको मृत्यु तथा त्यसको १ महिना पछि चिलीमा अझ ठुलो भुईंचालोबाट केही हजार मात्रको मृत्युबाट पनि भुईंचालोबाट हुने क्षतिलाई कम गर्न सकिंदो रहेछ भन्ने देखिन्छ। यसका लागि व्यक्तिगत तथा सामूहिक रूपमा पनि गर्नु पर्ने र गर्न सकिने थुप्रै कार्यहरू छन्। तिनीहरूलाई आफ्नो क्षमता र सामर्थ्यले भ्याए सम्म निरन्तर कार्यान्वयन गर्दै जाने हो भने छिट्टै नै हाम्रो भूकम्पीय जोखिमलाई नगण्यमा पुऱ्याउन सकिन्छ। यसका लागि भूकम्पीय सुरक्षाको अवधारणायुक्त संस्कारको विकास गर्नु जरूरी छ, एक-एक खुड्किला गर्दै सम्पूर्ण सुरक्षा स्तरसम्म पुग्नको लागि आज गर्न सकिने सानो काम पनि गर्दै जाने बानी बसाल्नु जरूरी छ। भूकम्पबाट हुनसक्ने जनधनको क्षतिलाई निश्चयनै सार्थकरूपमा घटाउन सकिन्छ तर यसको लागि दृढ पाइला भने चाल्नै पर्दछ।

सन्दर्भ सामग्रीहरू:

१. ब्रह्म शम्शेर ज.ब.रा., "नब्बे सालको महाभूकम्प"

२. निरन्जन थापा, "२०४५ सालको भूकम्प," केन्द्रीय दैवी प्रकोप उद्धार समिति, काठमाडौं, २०४६ असार।

३. भू.प्र.रा.स.ने., "काठमाडौं उपत्यकाको भूकम्पीय परिदृश्य", भूकम्प प्रविधि राष्ट्रिय समाज-नेपाल, काठमाण्डौं, १९९९।

४. भू.प्र.रा.स.ने., "काठमाडौं उपत्यकाका भूकम्पीय जोखिम व्यवस्थापन कार्ययोजना" (अंग्रेजीमा), भूकम्प प्रविधि राष्ट्रिय समाज-नेपाल, काठमाण्डौं, १९९९ अगस्ट।

५. भू.प्र.रा.स.ने., "भूकम्पबाट सुरक्षित रहन गर्नुपर्ने पूर्वतयारी - भूकम्पीय पूर्वतयारीः हाते पुस्तिका", भूकम्प प्रविधि राष्ट्रिय समाज-नेपाल, काठमाण्डौं, द्वितीय संस्करण, २०५९ पुष।

६. भू.प्र.रा.स.ने., "भूकम्पहरू : बराबर सोधिने तीस प्रश्नहरू तथा एनसेट-नेपालद्वारा तिनका उत्तर (FAQ)", भूकम्प प्रविधि राष्ट्रिय समाज-नेपाल, काठमाडौं, ई.सं. २००२।

७. EMI, 2009: Risk Sensitive Land Use Plan - Kathmandu Metropolitan City, Nepal Earthquake and Megacities Initiative (EMI), Kathmandu Metropolitan City (KMC), National Society for Earthquake Technology-Nepal (NSET), 2009

८. भू.प्र.रा.स.ने, नयाँ घर बनाउन चाहनेहरूका लागि भूकम्प प्रतिरोधी घर निर्माण सम्बन्धी जानकारी पुस्तिका, भूकम्प प्रविधि राष्ट्रिय समाज-नेपाल, २००९।

९. विभिन्न वेब साइटहरू

काठमाडौ उपत्यकामा सहरी पूनर्विकास

- सूर्यभक्त साँगाछे, सूर्य नारायण श्रेष्ठ[2]

१. पृष्ठभूमि

काठमाडौ उपत्यकामा वि.स. १९९० सालको महाभूकम्पले ठुलो क्षति पुऱ्याएको इतिहास हाम्रो सामु छ। करिब ७५ देखि १०० वर्षको अन्तरालमा नेपालमा ठुला भूकम्पहरू आएको तथ्यहरूको विश्लेषण गर्दा देखिन्छ। अहिले पनि नेपाल ठूलो भूकम्पको अत्यन्त सन्निकट रहेको विज्ञहरू बताउँछन। यदि १९९० सालको जस्तै ठूलो भूकम्प आएको खण्डमा भूकम्पीय सुरक्षाको स्तर अत्यन्त न्यून रहेको नेपालमा जनधनको ठूलो क्षति हुने कुरा सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ। काठमाडौको भित्री क्षेत्रका पुरानो ऐतिहासिक बस्तीहरूमा जोखिमको स्तर अझ उच्च छ। इ.स. १९९७-१९९९ मा भूकम्प प्रविधि रष्ट्रिय समाज (NSET) र जियो हाजार्ड इन्टरनेशनल (GHI) ले गरेको काठमाडौं उपत्यकाको भूकम्पीय जोखिम अध्ययन अनुसार वि.सं. १९९० सालको जस्तै ठूलो भूकम्प आएको खण्डमा निम्नानुसारको क्षति पुग्ने अनुमान गरिएको थियो (NSET, 1999)।

- काठमाडौं उपत्यकाका ६० प्रतिशत भवन बस्नै नहुने गरी क्षति हुन सक्ने
- उपत्यकामा रहेका आधा जस्तो पुलहरू भत्कन सक्ने, १० प्रतिशत जति सडकहरू भासिन सक्ने र साँगुरा सडकहरू, भवनका भग्नाबेषहरूले पुरिएर आवतजावत गर्न नसकिने
- ९५ प्रतिशत खानेपानी वितरणका पाइपहरूमा क्षति पुग्ने लगभग सबै टेलिफोन एक्सचेन्ज भवनहरूमा क्षति पुग्न सक्ने र ६० प्रतिशत टेलिफोन प्रशासन लाइनहरूमा क्षति पुग्ने भई सञ्चार सेवा ठप्प हुन सक्ने
- करिब ४०,००० व्यक्तिको मृत्यु हुन सक्ने, ९५,००० घाइते हुन सक्ने, ७ लाख घरवारविहीन हुन सक्ने

हुन त जोखिमको यो परिदृश्य सन १९९९ मा तयार पारिएको हो। यस वीचको अवधिमा हालसम्म काठमाडौं उपत्यकामा अत्यधिक जनसंख्या वृद्धि भइसकेकोले भौतिक संरचनामा पनि धेरै थप भइसकेका छन्। भवन निर्माणका पद्धतिमा, भौतिक विकासका प्रक्रियामा खासै सुधार नभइसकेको तथा आम जनताको मनमा समेत भूकम्पीय पूर्वतयारीमा आधारभूत परिवर्तन नभइसकेकोले जोखिमको अहिलेको अवस्था सन १९९९ सालको अवस्थामा भन्दा धेरै सुधार भइसकेको छैन। जोखिम आधा वृद्धि भएको अनुमान गर्न सकिन्छ।

यस मध्ये जोखिमको ठुलो हिस्सा काठमाडौंको भित्री सहरी क्षेत्रमा हुने सम्भावना टडकारो छ। यस्ता क्षेत्रहरूमा पुराना गारोवाला घरहरू र भूकम्प प्रतिरोधात्मक प्रविधि अवलम्बन नगरी बनाइएका अग्ला-अग्ला आधुनिक घरहरूको बाक्ला बस्ती रहेका छन। साथै भूकम्प पछिको उद्धार कार्यमा काम लाग्ने चौडा सडक र खुल्ला ठाउँको अत्यन्त अभाव छ। भूकम्पको बेला बाहिर निस्कने साँगुरा गल्लीहरू र घरमुनिका साँगुरा मार्गहरू थुनिने अवस्थामा छन्। यातायात, सहरी सेवा सुविधा एवं अन्य पूर्वाधारहरू, भवनहरू र मानवीय क्षतिको समेत आंकलन गर्दा निकै नै दर्दनाक अवस्था भोग्नुपर्ने देखिन्छ।

काठमाडौं उपत्यकाका भित्री घना बस्तीहरूको अत्यधिक जोखिमलाई न्यूनीकरण गर्न सहरी पुनर्विकास अथवा Urban Regeneration को अवधारणा अत्यन्त उपयोगी हुन सक्ने देखिन्छ। काठमाडौं महानगरपालिकाका भित्री सहरी क्षेत्रमा विपद् पूर्व व्यवस्थित र सुरक्षित बस्ती विकासको आवश्यकतालाई मनन गरी दिगो सहरी पुनर्विकासको सम्भाव्यता अध्ययन थालनी सन २०११ देखि अगाडि बढाइएको छ। प्रारम्भिक पूर्व सम्भावना अध्ययनका आधारमा सम्भावित व्यापक जनधनको क्षति न्यून गर्न र सुरक्षित बस्ती विकास, आर्थिक क्रियाकलापमा वृद्धि तथा सास्कृतिक सम्पदाहरू र मौलिक वास्तुकलाको संरक्षण गर्न यस्ता सहरी पुनर्विकास आयोजनाहरूलाई शीघ्रताका साथ अगाडि लैजानु पर्ने देखिएको छ।

[2] भूकम्प प्रविधि राष्ट्रिय समाज-नेपाल (एनसेट)

सहरी पुनर्विकास भनेको के हो ?

हाल विद्यमान आर्थिक, भौतिक, सामाजिक, वातावरणीय समस्याहरूको समाधान एवं संभावित भूकम्पीय क्षतिबाट हुन सक्ने जनधनको क्षतिलाई न्यून गर्न पुरानो सहरी क्षेत्रको बस्तीलाई आर्थिक रुपमा सबल र व्यवस्थित तथा सुरक्षित बस्ती विकासका लागि अपनाइने एकिकृत सहरी पुनर्विकासका अवधारणा/कार्यक्रमलाई सहरी पुनर्विकास भन्ने गरिएको छ।

सहर पुनर्विकास अवधारणा सहरको आर्थिक, सामाजिक तथा वातावरणीय अवस्थाहरूको सुधारमा केन्द्रित हुन्छ। र यसले विद्यमान जीवनशैलीमा नवीनता ल्याउने, भवन वा भौतिक पूर्वाधार लगायतका निर्माण संरचनाहरूको सुदृढीकरण गर्ने तथा भवनलाई अधिकतम रुपमा उपयोग गर्न सकिने गरी विकास गर्ने जस्ता वृहत गतिविधिहरूका रुपमा लिने गरिएको अन्तर्राष्ट्रिय र र्राष्ट्रिय अनुभवबाट देखिएको छ।

अन्तराष्ट्रिय क्षेत्रहरूमा गरीएका अनुभव अनुसार सहरी पुनर्विकास अवधारणाले मध्यमदेखि उच्च घनत्व भएको बस्तीहरूमा सहरी क्षेत्रको एकीकृत विकास र आर्थिक उन्नतिका लागि सार्वजनिक निजी साझेदारीमा गरिने पुनर्वास, संरक्षण र पुनर्विकास कार्यक्रमहरू समेट्दछ।

सहरी पुनर्विकासको नमूनाहरु

सहरी पुनर्विकासको नमुनाका रूपमा भक्तपुर विकास परियोजना (जर्मन सरकारको प्राविधिक तथा आर्थिक सहयोगमा सन् १९७४ देखि १९८६ मा नेपाल सरकारबाट सञ्चालित) र स्थानीय जनताको अगुवाइमा युरोपियन आयोग/एसिया अर्बको आर्थिक सहयोगमा सञ्चालित बन्दीपुर वातावरणीय र सांस्कृतिक पर्यटन प्रवर्द्धन (Bandipur Eco-Cultural Tourism Project) आयोजनालाई लिन सकिन्छ। यी दुई आयोजना मध्ये पहिलो आयोजना दातृराष्ट्रको सहयोग र नेपाल सरकारको आर्थिक लगानीमा भएको हो भने अर्को स्थानीय बन्दीपुर गाउँ विकास समिति र बन्दीपुर सामाजिक विकास समितिको अग्रसरतामा यूरोपिय कमिसनको एसिया अर्व कार्यक्रम अन्तरगत युरोपका दुई भातृसहर (ग्रिसको हाइड्रा र इटालीको रिओमागिएर सहरको) सहयोगमा सञ्चालित योजना हुन्।

काठमाडौं सहरको घना बस्तीको केही ठाउँहरू जस्तै सुरज आर्केड, मखनमा जोशी कम्प्लेक्स र रञ्जना कम्प्लेक्स, न्यूरोड एरिया आर. वि. कम्प्लेक्स, प्युखामा पशुपति प्लाजा, प्युखा आदि ठाउँहरूमा केही निजीक्षेत्रबाट सञ्चालित सहरी पुनर्विकासका साना आयोजनाहरू हुन्। यी आयोजनामा सबै व्यापारिक प्रयोजनका लागि बनाइएका हुन् र स्थानीय बासिन्दाहरू विस्थापित हुनको साथै खुला क्षेत्रका रुपमा रहेका चोकहरूमा नयाँ आधुनिक भवनहरू खडा हुन गएका छन्। यही क्रमलाई जारी रहने दिने हो र काठमाडौं महानगरपालिका, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणले स्थानीय समुदायलाई संगठित गरी व्यवस्थित सहरी पुनर्विकासमा आयोगले ध्यान नदिने हो भने काठमाडौं सहरको वास्तुकला, संस्कृति र परिचान नै गुम्न जाने खतरा छ र पर्यटन उद्योगमा नकारात्मक असर पर्नेछ।

अब यस्तो स्थिति हुन नदिन के गर्न सकिन्छ भनी पुरानो सहरी क्षेत्रको एक ठाउँ (करिब आठ रोपनी र ६ आनामा) अवस्थित ८६ वटाको घरहरूको पुनर्विकासको संभाव्यता अध्ययन गरिएको थियो। अध्ययनका क्रममा ८६ भवनहरूको Vulnerability Assessment गर्दा १९९० सालको जस्तै भूकम्प दोहरिएमा करिब ६१ वटा घरहरू पूरै ध्वस्त हुने स्थिति देखिएको छ र यस क्षेत्रका धैरैको ठुलो जनधन क्षति हुने देखिन्छ। ८६ वटा घरहरू मध्ये गाडी जान सक्ने बाटो सुविधा भएको घरहरू जम्मा ११ वटा मात्र थियो र ७५ वटा घरहरू पुग्ने बाटो रुपमा साँगुरा गल्लीहरू चोकहरू र घर मुनिका बाटोहरू मात्र थिए। यस अध्ययन क्षेत्रका पुराना र जीर्ण भवनहरू भत्काई मौलिक वास्तुकला झल्कने गरी नयाँ भूकम्प प्रतिरोधी बहु प्रयोजनका लागि उपयुक्त हुने गरी चौडा बाटो घाटो, ठुलाठुला चोक राखी भवन निर्माण गरेर पुनर्विकास गर्न सकिने देखियो। प्रचलित मूल्यमा साविक घर जग्गाको मूल्याङ्कन गर्दा करिब ३९ करोड २२ लाख ७५ हजारको मूल्य बराबरको सम्पति रहेको र पुनर्विकास गर्नलाई चाहीने ९० करोड ८९ लाख ५० हजार लाग्ने देखियो। पुनर्विकास गरी सकेपछिको सम्पतिको मूल्याङ्कन गर्दा करिब बढीमा २ अरब ३० करोड ५ लाख, २९ हजार र घटीमा १ अरब ८४ करोड ४० लाख २३ हजार हुन आउने देखिन्छ र पुनर्विकास गरिएको सम्पत्तिको मूल्य साविक सम्पतिको मूल्यमा विकास निर्माणको खर्च जोडी आएको रकम भन्दा बढी हुने देखिन्छ। यसबाट पुनर्विकास आयोजनाको आर्थिक संभावना प्रष्ट देखिएको छ। यसरी पुनर्विकास गर्दा भवनको माथिल्लो ३ तीन तल्लामा त्यहाँका स्थानीय

बासिन्दाको लागि घरवासको व्यवस्था हुने र भुइँ र पहिलो तलालाई व्यापारिक प्रयोजनमा ल्याउने गरी विकास गर्न सकिने भएबाट कोही पनि विस्थापित हुदैन ।

पुनर्विकास योजना कार्यन्वयनका विकल्पहरु

विकल्प नं १ :

पुराना भवनहरू भत्काई नयाँ भवन निर्माण र पूर्वाधारहरूको विकास गर्ने गरी पुराना सहरी क्षेत्रको शतप्रतिशत घर जग्गाधनीहरूको पूर्ण सहभागिता आवश्यक हुनेछ। काठमाडौं महानगरपालिका, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको प्राविधिक र आर्थिक सहयोग (पूर्वाधार विकास, सम्पदा संरक्षण, योजना तर्जुमा र कार्यन्वयन व्यवस्थापना) उपलब्ध गराइ स्थानीय घरजग्गा धनीहरूको समुदायलाई संगठित र सक्षम बनाएर मात्र यो कार्य गर्न सकिने देखिन्छ ।

विकल्प नं २ :

काठमाडौं महानगरपालिका (का.म.न.पा.), काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण (का.उ.वि.प्रा.) र नेपाल सरकारका आफ्नै स्रोत वा दातृराष्ट्रको सहयोगमा भइरहेको पूर्वाधारमा सुधार र सांस्कृतिक संपदाको संरक्षण र पुराना भवनहरू प्रबलीकरण गर्न सहयोग दिई स्थानीय घर जग्गा धनीहरूलाई सहरी पुनर्विकासमा अभिप्रेरित गर्न सकिन्छ ।

माथि उल्लिखित दुईवटा विकल्पहरूका आ-आफ्नै कमी र विशेषताहरू छन् । जुनसुकै विकल्प रोजे पनि स्थानीय घरजग्गा धनीहरूको सहमति र सहभागिता विना सहरी पुनर्विकास गर्न सकिँदैन । अतः स्थानीय समुदायलाई संगठित र सक्षम बनाई स्थानीय समुदायको पूर्ण सहभागितामा सहरी पुनर्विकासको कार्य गर्नु पर्ने हुन्छ ।

अन्तराष्ट्रिय अभ्यासहरू :

यूरोपका अन्य देश विभिन्न सहरहरूमा गरिएका सहरी पुन विकासका आयोजनाहरूको अध्ययन गर्दा ठाँउ विशेषको महत्व, आवश्यकता र सम्भाव्यताका आधारमा माथि उल्लेखित दुबै विकल्पहरू अपनाइएको पाउछौं । बेलायतको लण्डन डकलायण्ड (London Docklands) र कारडिफ बे (Cardif Bay), फ्रान्सको मार्सेलमा माथि उल्लिखित पहिलो विकल्पबाट पुनर्विकास गरिएको छ भने इटालीको बलोनिया सहर र सिसिली स्थित सिराकुसा सहरमा दोस्रो विकल्प (पुरानो भवनहरू सबलीकरण गरी) पुनर्विकास गरिएको हामी पाउछौं ।

सहरी पुनर्विकास किन गरिन्छ ?

पुराना जोखिम युक्त सहरी क्षेत्रको विद्यमान भौतिक, सामाजिक, आर्थिक तथा सहरी वातावरणीय समस्याहरूको समाधान, सुधार एवं विपदीय जोखिम न्यूनीकरण गरी धन जनको सुरक्षा एवं सुरक्षित स्वस्थकर बस्ती विकास गरी स्थानीय जनताको जीवन स्तर उकास्नका लागि सार्वजनिक-नीजी साझेदारीमा सार्जजनिक र निजी क्षेत्रको लगानी बढाई आर्थिक, सामाजिक, र सांस्कृतिक रूपमा उत्थानशिल पुनर्विकासका लागि गरिन्छ ।

सहरी पुनर्विकास परिणाम

शहरी पुनर्विकासले सामाजिक जीवनका निम्न आयामहरूमा प्रभावकारी परिणामहरू ल्याउन सक्छ :

१. स्थानीय जनताका साथै अन्यत्रबाट आउनेका लागि वासको व्यवस्था,

२. आर्थिक क्रियाकलापहरूको वृद्धिसँगै रोजगारीमा वृद्धि

३. स्वास्थ्यकर र सुरक्षित बस्ती निर्माण

४. सहरी वातावरणीय सुधार

५. स्थान र संस्कृतिको पहिचान तथा महत्त्वमा वृद्धि

६. जन सहभागिता, सशक्तीकरण र आर्थिक क्रियाकलापमा स्थानीय जनताको पहुँच पुग्ने

७. सामाजिक पुँजी (सामुदायिक भवन, खुल्ला ठाउँ, पार्क निर्माण, सांस्कृतिक सम्पदा संरक्षण निर्माण)

९. सामाजिक घुलमिल तथा सहजीवनका प्रादुर्भाव हुने ।

१०. सामाजिक भलाइमा आधारित सुखी र गुणस्तरयुक्त जीवन शैली विकास,

सहरी कानूनी प्रावधान चुनौतीहरू

उपरोक्त राम्रा परिणाम ल्याउनका लागि गरीने दिगो सहरी पुनर्विकासका लागि समुदायहरूको बिचमा सहकार्य र सहमति निर्माणको खाँचो पर्दछ । यसका लागि रणनीतिक साझेदारी र संयुक्त सरोकारवाला समूह गठन, सरोकारवालाहरूको क्षमता विकास र सहरी पुनर्विकास प्रक्रियालाई नेतृत्व गर्नु आवश्यक हुन्छ । यसका लागि सरकारी निकाय र समुदायले पुरानो सहरी क्षेत्र एवं समग्र सहरको दीर्घकालीन विकासको सोचको आधारमा सहरी पुनर्विकास योजनालाई दिगो बनाउने नीतिहरू अवलम्बन गर्नु पर्ने हुन्छ । ती नीतिहरूले सहरी पुनर्विकास आयोजना कार्यान्वयनका लागि समेत आधार निर्माण गर्दछन् र पुनर्विकास प्रक्रिया दिगो बनाउन मद्दत गर्दछन् । एउटा आम सहमति के पाइन्छ भने सहरी पुनर्विकास प्रक्रिया प्रभावकारी ढङ्गले सुरुवात गर्नका लागि सबल राजनितिक इच्छाशक्तिका र संस्थागत प्रतिबद्धताका साथसाथै ठुलो लगानिको आवश्यकता हुन्छ । ठुलो लगानीको आवश्यकता पूर्ति गर्ने सार्वजनिक क्षेत्रको लगानीले नभ्याउने भएका कारण नवीन खालका लगानी ढाँचा र संस्थागत समाधानका रूपमा सार्वजनिक-निजी साझेदारीलाई अवलम्बन गर्ने गरिएका अन्तराष्ट्रिय अनुभवहरू प्रशस्तै देख्न सकिन्छ ।

सहरी पुनर्विकास कार्यक्रम एउटा जटिल र बहु आयामिक सहरी विकास प्रक्रिया हो । यस कार्यका लागि विभिन्न सरकारी निकायहरू बिच र सरकारी निकाय, स्थानीय निकाय र समुदाय बिच अत्यन्त सुमधुर समन्वय र सहकार्यको साथै ठुलो लगानीको आवश्यक हुन्छ ।

विभिन्न निकायहरू र समुदाय बिच समन्वय र सहकार्य गर्नु पर्ने र ठुलो लगानी जुटाउन पर्ने भएकोले पर्याप्त कानूनी आधारको साथसाथै जिम्मेवार संस्थागत संरचना स्थानीय निकायको संगठन भित्र हुन पनि आवश्यक हुन्छ । प्रचलित ऐन कानुन अनुसार खाली ठाउँमा जग्गा एकीकरण, कार्यक्रम सञ्चालन गर्न स्थानीय स्वायत्त शासन ऐनले स्थानीय निकायहरूलाई अधिकार प्राप्त छ । तर पुरानो बस्ती बसेको ठाउँको पुनर्विकास गर्न स्थानीय स्वायत्त शासन ऐन र का. उ. वि. प्रा. ऐन मौन रहेको देखिन्छ र स्थानीय समुदाय मिलेर जग्गा एकीकरण र सहरी पुनर्विकास गर्न सक्ने कानूनी आधार कुनै पनि ऐनले गरेको छैन । भैरहेको बस्तीका बासिन्दालाई अस्थायी पुनर्वास र पुनर्विकास गरी सकेपछि स्थायी बसोवास गराउने लगायत विभिन्न निकायहरू बिच र समुदायहरू बिच पनि आपरि समझदारी, समन्वय र सहकार्यको साथ साथै ठुला लगानी जुटाउनका लागि कुन कुन परिस्थितिमा स्थानीय निकायले समन्वय र सहकार्य गरी दिगो रूपमा सहरी पुनर्विकास कसरी गर्ने बारे स्पष्ट किटान र जिम्मेवारी तोकिने गरी स्थानीय स्वायत्त शासन ऐनमा थप व्यवस्था हुनुपर्ने देखिन्छ । साथै स्थानीय निकायको संगठनभित्र सहरी पुनर्विकासका लागि जिम्मेवार छुट्टै विभाग वा शाखा हुनु पनि आवश्यक छ । कार्यान्वयका लागि जिम्मेवारीको साथै पर्याप्त अधिकार र बजेट पनि उक्त विभाग वा शाखासँग हुनुपर्ने हुन्छ ।

निष्कर्ष:

उपरोक्त चुनौतीहरूका बाबजुद जनधनको सुरक्षा, देशलाई चिनाउने सांस्कृतिक सम्पदा र मौलिक वास्तुकलाको संरक्षण, भौतिक पूर्वाधार निर्माण, आर्थिक गतिविधि र पयावरणीय सुधार एवं विकासका लागि पुरानो सहरी क्षेत्रको पुनर्विकासको विकल्प नरहेको तथ्यलाई मनन गर्दै स्थानीय नगरपालिकाहरू, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण एवं नेपाल सरकारका सरोकारवाला निकायहरूले स्थानीय बासिन्दाहरूको पूर्ण सहभागितामा आधारित सहरी पुनर्विकास अवधारणालाई अगाडि बढाउनका लागि आवश्यक ऐन कानुन, संस्थागतमा सुधार, बजेट कार्यक्रमहरू अगाडि बढाउन आवश्यक भइसकेको छ ।

भूकम्प प्रविधि राष्ट्रिय समाज-नेपाल

काठमाडौं उपत्यकामा सहरी विकास, मौजुदा कानून र आगामी बाटो

अधिवक्ता प्रभुकृष्ण कोइराला[3]

पृष्ठभूमि

नेपालमा सहरी विकासको प्रारम्भ विभिन्न स-साना सहरहरूको स्थापना गरी लिच्छिवीकालदेखि भएको तथ्य इतिहासले देखाउँदछ। वि. सं. १८२५ मा राजा पृथ्वीनारायण शाहले नेपाल एकीकरण गरे पश्चात् काठमाडौं उपत्यकाको सहरी विकास प्रक्रियामा निकै ठूलो परिवर्तन आएको देखिन्छ। त्यसो त तत्कालीन समयमा भारतीय व्यापारीहरू नेपाल हुँदै तिब्बत प्रवेश गर्ने हुनाले काठमाण्डौं उपत्यका भारत र तिब्बत बिचको व्यापारिक क्षेत्रका रूपमा क्रियाशील रहेको थियो। राजनितिक उथलपुथलबीच राणाशासनको उदय पश्चात् काठमाण्डौं उपत्यकामा क्रमशः युरोपियन शैलीका ठुला ठुला आधुनिक घरहरू, चोक, बाटो, पोखरी, पार्क, खुल्ला क्षेत्र, खेल मैदान, बजारहरू आदिको निर्माण हुन थाल्यो। बिजुली, पानी, बाटोघाटो, गल्ली, ढलनिकास लगायतका पूर्वाधारहरूको विकास भयो। प्रजातन्त्रको स्थापना पश्चात् योजनाबद्ध विकासको प्रारम्भसँगै सहरी विकासको योजनाबद्ध प्रयास प्रथम पञ्चवर्षीय योजनादेखि नै भएको मान्न सकिन्छ। त्यसपछिका हरेक पञ्चवर्षीय योजनामा क्रमिक रुपमा सहरी विकासले प्राथमिकता पाउँदै गएको देखिन्छ। हालको बाह्रौं पञ्चवर्षीय योजना (दोस्रो त्रिवर्षीय अन्तरिम योजना) को आधारपत्रमा पनि सहरी विकासका उद्देश्य, रणनीति तथा नीतिगत व्यवस्था गरिएको पाइन्छ। हालैको सर्वेक्षणले कुल जनसंख्याको १७ प्रतिशतभन्दा बढी जनसंख्याको सहरी क्षेत्रमा बसोवास भएको उल्लेख गरिएको छ। यसर्थ, सहरी विकास र व्यवस्थापन गर्ने कार्य राज्यको मूल दायित्व अन्तर्गत पर्ने भएकाले सहरी विकासकालागि नीतिगत र योजनाबद्ध विकास तथा व्यवस्थापन गर्न छुट्टै सहरी विकास मन्त्रालयको व्यवस्थागरी पहल सुरु गरिसकेको छ।

सहरी विकासका लागि कानूनी तथा प्रशासनिक संरचनाको विकास

विश्वभर भइरहेको द्रुत सहरी विकासलाई पछ्याउँदै नेपालमा पनि सहरी विकासका लागि कानूनी संरचनाको विकास गरिएको देखिन्छ। यस अन्तर्गत विभिन्न ऐन, कानून, नीति नियमहरू निर्माण गरिएको छ। यी कानूनहरूमा विकास समिति ऐन, २०१३, प्रादेशिक विकास योजनाहरू (कार्यान्वित गर्ने) ऐन, २०१३, तथ्याङ्क ऐन, २०१५, नगर विकास समिति ऐन, २०१९, नगर निर्माण योजना कार्यान्वयन ऐन, २०२९, सार्वजनिक सडक ऐन, २०३१, विकेन्द्रीकरण ऐन, २०३९ र नगर विकास ऐन, २०४५ तथा स्थानिय स्वायत्त शासन ऐन छन्। हाल विद्यमान सहरी विकाससंग सम्बन्धित कानूनी परिभाषा अनुसार पहाडी तथा हिमाली क्षेत्रमा कम्तीमा दशहजार जनसंख्या र तराई क्षेत्रमा कम्तीमा बीस हजार जनसंख्या सहित आभारभूत सहरी सुविधा भएका क्षेत्रलाई क्रमशः नगरक्षेत्र भनी परिभाषित गरिएको छ।

वि.सं.२०४६ सालमा प्रजातन्त्रको पुनःस्थापना सँगसँगै सूक्ष्म रूपमा सहरी विकासको प्रतिफल जनता समक्ष पुऱ्याउन क्रमशः गाउँ विकास समिति ऐन २०४८, नगरपालिका ऐन २०४८ र जिल्ला विकास समिति ऐन २०४८ लागु गरी गाउँ, नगर र जिल्ला तहमा क्षेत्राधिकार तोकी प्रयोग गरियो। क्रमशः वि. सं. २००९ सालमा दशवटामा सीमित नगरपालिकाको संख्या वि.स. २०७१ सालमा १९१ पुगेको छ र भविष्यमा अझै वृद्धि हुने देखिन्छ।

विकेन्द्रीकरणको माध्यमद्वारा आफ्नो क्षेत्रको विकासका लागि साधनको परिचालन, विनियोजन र विकासको प्रतिफलको सन्तुलित तथा समान वितरणमा सामाजिक समानता ल्याउने कार्यमा जनजाति, आदिवासी, दलित र सामाजिक तथा आर्थिक दृष्टिकोणले पिछडिएका वर्गसमेतको समग्र सहभागितामा अभिवृद्धि गर्दै विकास प्रक्रियालाई संस्थागत गर्न, योजनाहरूको तर्जुमा र सञ्चालन गर्न आवश्यक जिम्मेवारी र अधिकार स्थानीय स्तरमा नै प्रदान गरी जवाफदेहिता वहन गर्न सक्ने स्थानीय निकायहरूको संस्थागत विकास गर्न स्थानीय स्वायत्त शासन ऐन, २०५५ लागु गरी सहरी विकासमा निरन्तरता र क्रमिकता कायम गर्दै विकास निर्माणका कार्यहरू भइरहेका छन्।

---

[3] *कानुनी सल्लाहकार*

यसै सन्दर्भमा काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५ जारी भएर पनि कार्यान्वयनमा ढिलाइका कारणले सिर्जित देहाय बमोजिमका समस्याहरू पनि यहां उल्लेख गर्नु उपयुक्त देखिन्छ ।

- उक्त ऐन कार्यान्वयनमा नआउनाले उपत्यकाको भौतिक विकासलाई समेट्ने निकायको अभाव ।
- उपत्यकाको विकासकालागि विभिन्न मन्त्रालय मातहत भिन्नाभिन्नै समितिहरूको गठन र जिम्मेवारी बाँडफाँड भएको तर सहरी विकास मन्त्रालय तथा काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण जस्ता संयोजनकारी भूमिकाका निकायको अभावमा अन्तर मन्त्रालयको जिम्मेवारीको अस्पष्टता र विभिन्न समिति, निकायहरू बिच अनावश्यक प्रतिस्पर्धा तथा कार्यान्वयनमा प्राविधिक र कानूनी जटिलता ।
- विभिन्न मन्त्रालय मातहत गठित अलग अलग समितिको गठन, तिनीहरूको क्षेत्राधिकार, कार्य प्रकृतिको विभाजन, काम, कर्तव्य र अधिकार तथा अन्य निकायहरू जस्तै महा-नगरपालिका, उप-महानगरपालिका, नगरपालिका, गाउँ विकास समति, गुठी संस्थान, सुकुम्बासी आयोग, सडक विभाग, खानेपानी, विद्युत्, टेलिकम आदीको क्षेत्राधिकार, काम, कर्तव्य र अधिकारमा दाहोरोपनका कारणले कार्यान्वयन तहमा समस्या ।
- ऐनहरूमा रहेका कानूनी व्यवस्थाहरूको विविधीकरणले प्राधिकरणको उद्देश्य र काम, कर्तव्य, अधिकार पूर्णरूपमा कार्यान्वयन हुन नसकिरहेको अवस्था ।
- यसर्थ, उपर्युक्त विविध कानूनी, निकायगत तथा कार्यक्षेत्रगत जटिलता जस्ता समस्याहरूको समाधानका लागि विद्यमान काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन, २०४५ लागु गर्न अनिवार्य आवश्यकता रहेको छ ।

सहरी विकासको परिवर्तित अवस्था र सहरी विकास मन्त्रालयको भूमिका

सहरी विकास भन्नाले सहरी क्षेत्रको आर्थिक, सामाजिक, भौतिक पूर्वाधार, सांस्कृतिक, वातावरण, सहरी सेवा सुविधा लगायतका पक्षलाई सुदृढ गराउन तथा ती क्षेत्रमा रहेका समस्याहरूको सामाधान गर्न नीतिगत व्यवस्था गरी योजनाबद्ध तरिकाले गरिएको प्रयास भन्ने बुझिन्छ । देशको कूल राष्ट्रिय गार्हस्थ आयमा सहरी क्षेत्रको भूमिका उल्लेखनीय भएतापनि सहरी क्षेत्रको भौतिक तथा सामाजिक पूर्वाधार विकासमा पर्याप्त लगानी हुन नसकिरहेको अवस्थामा योजनाबद्ध सहरी विकास प्रयासलाई विशेष जोड दिँदै यस क्षेत्रलाई नियोजित ढङ्गबाट अगाडि बढाई समग्र विकास र समृद्धिमा सहरी क्षेत्रको योगदान वढाउन नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०६९ साल जेठ ५ गतेको निर्णयानुसार छुट्टै प्राधिकार मन्त्रालयका रूपमा सहरी विकास मन्त्रालयको स्थापना भएको हो । उक्त निर्णय अनुसार यस मन्त्रालयलाई सहरी विकास, आवास, भवन निर्माण, खानेपानी तथा सरसफाइ जस्ता आधारभूत सेवा, सुविधाहरूको प्रबन्ध गर्ने जिम्मेवारी दिइएको छ ।

उपयुक्त जिम्मेवारी अन्तर्गत तीव्र गतिमा बढ्दो सहरीकरणबाट उत्पन्न प्रभावहरूलाई सुनियोजित र व्यवस्थित ढङ्गले सम्बोधन गर्न दीर्घकालीन सोच, उद्देश्य र रणनीति आवश्यक पर्दछ । यही कुरा हृदयङ्गम गरी काठमाण्डौं उपत्यकालाई योजनाबद्ध विकास गरी सर्वसाधारणलाई आवश्यक सेवा, सुविधाहरू पुऱ्याउन भौतिक विकास योजनाको तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्नका लागि वि. स. २०४५ साल मंसिर १ गते विशेष ऐनका रूपमा काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन २०४५ निर्माणगरी प्राधिकरण मोडेलमा उपत्यकाको सहरी विकासलाई अझ बढी व्यवस्थित बनाउनेतर्फ कदम चालेको देखिन्छ । तर विविध कारणले कार्यान्वयनमा नगएको उक्त ऐन गत २०६९/१/१ देखि मात्रै पूर्णरूपमा लागु भई ऐनको उद्देश्य प्राप्त गर्न “काठमाडौं उपत्यकामा विकास प्राधिकरण” स्थापना गरी काम शुरु गरिएको छ । यसरी स्थापित काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको भौतिक विकास समितिको अध्यक्ष नै सहरी विकास मन्त्री रहने व्यवस्था गरी प्राधिकरणलाई सहरी विकास मन्त्रालय मातहत राखिएको छ ।

यसरी देशको समग्र सहरी विकास, आवास, भवन निर्माण, खानेपानी तथा सरसफाइ जस्ता आधारभूत सेवा, सुविधाहरूको प्रबन्ध गर्ने जिम्मेवारी सहरी विकास मन्त्रालय र तीव्र गतिमा बढ्दो काठमाडौं उपत्यकाको सहरीकरण र यसका प्रभावहरूलाई सुनियोजित र व्यवस्थित ढङ्गले सम्बोधन गर्न दीर्घकालीन सोच, उद्देश्य र रणनीति विकास गरी सर्वसाधारणलाई आवश्यक सेवा, सुविधाहरू पुऱ्याउन भौतिक विकास योजनाको तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्न कदम चालेको सन्दर्भमा काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको भूमिकाको यहां छोटो चर्चा गर्नु सान्दर्भिक हुन आउँछ ।

काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको भूमिका

काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन २०४५ को प्रस्तावनामै "काठमाडौं उपत्यकामा बढ्दो जनसंख्या तथा सहरीकरणको परिप्रेक्ष्यमा भइरहेका नगरहरूको पुनर्निर्माण, विस्तार र विकासका साथै योजनाबद्ध रूपमा भौतिक विकास गरी सर्वसाधारणलाई आवश्यक सेवा, सुविधाहरू पुऱ्याउन तथा सर्वसाधारण जनताको स्वास्थ्य सुविधा एवं आर्थिक हित कायम राख्न काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको स्थापना गर्न" भन्ने उल्लेख भएबाट तत्कालीन सोच नै निकै दूरदर्शी थियो भन्न सकिन्छ। प्रस्तावनाको कानूनी हैसियत वारे अमेरिकी सर्वोच्च अदालतका चर्चित न्यायाधीश स्टोरीको भनाई - "प्रस्तावना भनेको ऐन, कानून र संविधान निर्माताहरूको भावनालाई उद्घाटित गर्ने साँचो हो जसले ऐन, कानून र संविधानमा व्यवस्था गरिएका प्रावधानहरूको उद्देश्यमा प्रकाश पार्छ।

अतः ऐन, कानून र संविधान जारी गर्नेले यसको अन्य भागमा कबुल नगरेको तर प्रस्तावनामा कबुल गरेको छ भने पनि प्रस्तावनामा कबुल गरेको कुरा त्यो निकाय उपर बाध्यकारी नै हुन्छ।" यही ऐनको आधारमा काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको अन्तर्निहित उद्देश्यहरूका अधीनमारही प्राधिकरणले योजनाकार, नियमन, नियन्त्रण र निषेधकारी, कार्यान्वयनकारी र समन्वयकारी निकायको भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने देखिन्छ।

यी भूमिकाहरूलाई संक्षेपमा देहाय बमोजिम व्याख्या गर्ने प्रयास गरिएको छ।

- **योजनाकारको भूमिका** - उपत्यकाको सहरी विकासका लागि सार्वजनिक हित र सेवा, सुविधा अभिवृद्धिका लागि **भौतिक विकास योजना** तर्जुमा गर्ने।
- **नियमन, नियन्त्रण र निषेधकारी भूमिका** - सहरी विकासलाई जीवन्त बनाउन सहर बस्तीलाई बसोवास योग्य बनाउन विभिन्न मापदण्ड, निर्देशिका, विनियमावली आदि निर्माण गरी लागु गर्ने।
- **कार्यान्वयनकारी भूमिका** - विभिन्न आयवर्गका जनताकालागि सहरी आवश्यकता पूर्ति गर्न आधारभूत पूर्वाधारहरूको निर्माण तथा आवास व्यवस्था सम्बन्धी कार्यक्रम कार्यान्वयन गर्ने, गराउने।
- **समन्वयकारी भूमिका** - नेपाल सरकारका विभिन्न निकाय, संघ, संस्था तथा अन्य सम्बन्धित निकाय, संघ संस्थासँग समन्वयगरी कार्य गर्नु र गराउनुपर्ने हुनाले समन्वयकारी भूमिका निर्वाह गर्ने।

काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन २०४५ ले तोकिदिएको उद्देश्य तथा काम, कर्तव्य र अधिकारलाई कार्यान्वयन गर्न सहजता प्रदान गर्न काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणसँग सरोकार राख्ने प्रमुख चार मन्त्रालयका मन्त्रीहरू, विभिन्न मन्त्रालय र राष्ट्रिय योजना आयोगका सचिव समेत आठजना सचिव, उपत्यकाभित्रका जिल्ला विकास समिति, नगरपालिका प्रमुखहरू सदस्य र प्राधिकरणका विकास आयुक्त सदस्य सचिव रहने गरी प्राधिकरणको सबैभन्दा माथिल्लो निकाय काठमाडौं उपत्यका भौतिक विकास समितिको गठन गरिएको छ। उक्त समितिले काठमाडौं उपत्यकाको भौतिक विकास योजना तर्जुमा तथा नीति निर्धारण गर्ने, भौतिक विकास योजनालाई अन्तिम रूप दिने, भौतिक विकास योजना अन्तर्गतका कार्यक्रमहरूको प्रगति, समीक्षा र मूल्याङ्कन गर्ने, वार्षिक बजेट र विनियमावलीहरू स्वीकृत गर्ने र सञ्चालक समितिलाई आवश्यक निर्देशनहरू दिने लगायतका कार्य गर्दछ। नेपालको प्रचलित ऐनहरूमा यति धेरै मन्त्री, सचिव र जनप्रतिनिधिहरू रहने गरी कुनै पनि समिति बनेको छैन। यसर्थ यस समितिले पनि काठमाडौं उपत्यकामा प्राधिकरणको औचित्य र महत्त्वलाई दर्शाउंछ।

उपत्यकाको समन्वयात्मक विकास र बिभिन्न कानुन अन्तर्गत बनेका निकायहरू

सहरी विकाससंग सम्बन्धित ऐन, नियम, आदेशहरू, नगर विकास ऐन २०४५ मा उल्लेखित उद्देश्य कार्यान्वयन गर्न गठित तत्कालिन काठ्माण्डौं उपत्यका नगर विकास समितिले मात्र काठमाण्डौं उपत्यकालाई योजना बद्द रुपमा विकास गरी सर्वसाधारणलाई आवश्यक सेवा सुविधा उपलब्ध गराउन, भौतिक विकास योजनाको तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्न नसक्ने मूल्याङ्कन गरी नेपाल सरकारको निर्णय बमोजीम काठमाडौं उपत्यकाको "प्राधिकरण" मोडेलमा समर्ग विकास गर्ने लक्ष्यका साथ काठमाण्डौं उपत्यका विकास प्राधिकरण स्थापना भएको हो। प्राधिकरणले आफ्नो काम कर्तव्य र अधिकार अनुसार कार्य सम्पादन गर्दा तल उल्लेखीत ऐन, नियमहरू र गठन आदेशहरू प्रत्यक्ष रुपमा सम्बन्धित हुने

हुनाले ती ऐन तथा गठन आदेशहरू विभिन्न निकाय र व्यक्तिहरूलाई तोकिएकोमा काठमाडौं उपत्यकाको हकमा प्राधिकरणलाई प्रदान गर्न आवश्यक देखिएको छ ।

यसर्थ, सहरी विकासको आजको वदलिंदो अवस्था र आवश्यकता अनुरुप उपत्यकालाई व्यवस्थित र बसोबासयोग्य वनाउन विद्यमान विभिन्न कानुन र ती कानुन अन्तर्गत बनेका विभिन्न निकायहरूवीच समन्वयात्मक र एकीकृत विकास गर्न काठमाण्डौं उपत्यका विकास प्राधिकरण र यसका काममा आकर्षित हुने ऐन कानुन र गठन आदेशहरू देहाय वमोजिम (तालिका ३-१) रहेका छन् ।

तालिका ३–१: काठमाण्डौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको काममा आकर्षित हुने ऐन कानुन र गठन आदेशहरू

१. स्थानिय स्वायत्त शासन ऐन,२०५५	२. वातावरण संरक्षण ऐन, २०५५
३. भवन ऐन, २०५५	४. संयुक्त आवासको स्वामित्व सम्बन्धी ऐन, २०५४
५. मालपोत ऐन, २०३४	६. बिद्युत ऐन, २०५५
७. फोहोरमैला व्यबस्थापन ऐन, २०६८	८. दुरसंचार ऐन, २०५३
९. जग्गा प्राप्ती ऐन, २०३४	१०. सडक बोर्ड ऐन, २०५८
११. खानेपानी व्यबस्थापन बोर्ड ऐन, २०६३	१२. अधिकार सम्पन्न बाग्मती सभ्यता एकीकृत विकास समिति गठन आदेश
१३. नेपाल खानेपानी संस्थान ऐन, २०४६	१४. मेलम्ची खानेपानी विकास समिति (गठन) आदेश, २०५५
१५. भूमि सम्बन्धी ऐन,२०२१	१६. सवारी तथा यातयात व्यवस्था ऐन, २०४९
१७. जग्गा नापजाँच ऐन, २०१९	१८. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण ऐन, २०५३
१९. गुठी संस्थान ऐन, २०३३	२०. संयुक्त राष्ट्र संघ पार्क विकास समिति (गठन) आदेश, २०५२
२१. पूर्वाधार संरचनाको निर्माण तथा संचालनमा निजि लगानी सम्बन्धी ऐन, २०६३	२२. नेपाल इन्जीनियरिङ परिषद ऐन, २०५५

सहरी विकासका विभिन्न आयाममा सर्वोच्च अदालतका आदेशहरु

नेपालमा सहरी विकासका विभिन्न आयाममा सर्वसाधारण जनताहरूको प्रत्यक्ष सरोकार हुने र वेलावखत उत्पन्न हुने सार्वजनिक सरोकारका विवादहरूको निरुपण सम्मानित अदालतवाट हुने व्यवस्था गरिएको छ । विशेषत: २०४७ सालको संविधान लागु भएपछि सम्मानित सर्वोच्च अदालतले न्यायिक प्रक्रियामा सार्वजनिक सरोकारका विवादहरूको सुनुवाइ गर्न शुरु गरेको थियो । त्यसपछि विभिन्न समयमा राजनीतिक, सांस्कृतिक, आर्थिक, वातावरण, मानव अधिकार र अन्य विविध क्षेत्रमा परम्परागत प्रकृतिबाट माथि उठेर समाजमा रहेका पुरातनवादी अवधारणालाई अन्त्य गर्दै समानतामूलक, प्रगतिशील तथा लोक कल्याणकारी राज्यको स्थापना गर्ने दिशामा उठेका विभिन्न सार्वजनिक सरोकारका विवादित विषयमा सम्मानित न्यायापालिका सर्वोच्च अदालतवाट नागरिकका हक अधिकार स्थापीत गर्नुका साथै सहरी विकासका प्रयासहरू संस्थागत गर्न न्यायीक आदेशहरू जारी हुँदैआएका छन् । यसरी जारी भएका केही प्रमुख न्यायीक आदेशहरू देहाएवमोजिम उल्लेख गरिएको छ ।

- वाग्मती नदीको सभ्यता र स्वच्छता कायम गरी पाऊँ भन्ने सार्वजनिक सरोकारको रिट निवेदन (०६७-WO-१००२) मा सम्मानित सर्वोच्च अदालतबाट सो सम्बन्धमा के कति काम भए भनी चौमासिक रुपमा प्रगति प्रतिवेदन पेस गर्न सम्बन्धित निकासका प्रमुखहरुका साथै प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालय समेतलाई आदेश भएको ।
- रिट नं. ३५, २०४९ वमोजिम गोदावरीको पर्यावरण जोगाउन आवश्यक कार्य गर्नू, गराउनू भनी गोदावरी मार्बल उद्योग बन्द गर्ने आदेश मिति २०५२/७/१४ मा जारी भए वमोजिम उक्त उद्योग बन्द भएको ।
- रिट नं. २२३७, २०४७ को आधारमा खानेपानी संस्थानलाई स्वच्छ पानी वितरण गराउनेतर्फ तत्कालीन आवास तथा भौतिक योजना मन्त्रालयलाई मिति २०५७/३/२६ मा निर्देशनात्मक आदेश जारी भएको ।

- रिट नं. ३३०९, २०५७ को आधारमा निर्वाचनक्षेत्र विकास कोषको रकम खर्च गर्ने सम्बन्धमा आवश्यक कानूनी व्यवस्था गर्नू भनी मिति २०५८/६/११ मा आदेश भए वमोजिम निर्वाचन क्षेत्र विकास कार्यक्रम (सञ्चालन कार्यविधि) नियमावली, २०५८ जारी भई कार्यान्वयन भएको ,।
- रिट नं. ३०९८, २०५७ को आधारमा भृकुटी पल्प एण्ड पेपर मिल्स कारखानामा प्रयोग भएको पानी शुद्धीकरण र Dust Collector मेसिन जडान गरी प्रभावकारी रूपमा प्रयोग गर्नु भनी मिति २०५८/८/१९ मा आदेश भएको ।
- रिट नं. २११३, २०५३ को आधारमा विवादको जग्गा सार्वजनिक देखिँदा सोही प्रयोजनका लागि मात्र प्रयोग गर्नू भनी मन्त्रिपरिषद्लाई मिति २०५८/९/१७ मा आदेश भएको ।
- रिट नं. २९९१, २०५२ को आधारमा धार्मिक, सांस्कृतिक, र ऐतिहासिक महत्वका विषयमा आवश्यक नीति निर्माण गरी लागु गर्नू, गराउनू भनी मिति २०५४/२/२७ मा निर्देशनात्मक आदेश भएको,।
- रिट नं. २५, २०५८ को आधारमा आयातित सवारी साधन तोकेको मापदण्डभित्र परे, नपरेको सम्बन्धमा जाँच गर्ने आवश्यक संयन्त्रको व्यवस्था गर्नू भनी मिति २०५८/६/११ मा निर्देशनात्मक आदेश भएको,।
- रिट नं. ३४७४, २०५६ को आधारमा गोकर्ण ल्याण्डफिल्ड साइटको मिथेन ग्याँस सम्बन्धमा कानून निर्माण गरी गोकर्णको पर्यावरण सन्तुलनमा राख्न आवश्यक कार्य गर्नू भनी मिति २०५९/२/७ मा निर्देशनात्मक आदेश भएको ।
- रिट नं. ३४४०, २०५३ को आधारमा सवारी साधनको धुवाँबाट हुने प्रदूषणबाट जनस्वास्थ्यको रक्षा गर्न बढीमा २ वर्षभित्र प्रभावकारी उपायको अवलम्बन गर्नू भनी मिति २०५९/११/२७ मा निर्देशनात्मक आदेश भए अनुसार यूरो-१ मापदण्डको प्रदूषण मापदण्ड, २०५६ निर्धारण गरिएको, भाडाका सवारी ६/६ महिनामा र निजी सवारी १/१ वर्षमा परीक्षण गर्ने र वाग्मती अञ्चलमा पुराना गाडी विस्थापित गर्ने नीति लिइएको,।
- रिट नं. ३१८०, २०६१ को आधारमा पशु वधशाला तथा मासु जाँच ऐन, २०५५ लागु गर्न पूर्वाधार तयार गरी ऐन कहिलेदेखि लागु हुने भन्ने बारेमा जनतालाई जानकारी गराई लागु गर्नू भनी मिति २०६२/२/२३ मा आदेश भएको ।
- रिट नं. ३०२७, २०५९ आम जनताको स्वास्थ्यमा प्रदूषित वातावरणले गर्ने हानिबाट बचाउने संवैधानिक कर्तव्य नेपाल सरकारको भएकोले आम जनताको स्वास्थ्यमा प्रदूषित वातावरणले गर्ने हानिबाट बचाउन आवश्यक कार्य गर्नू भनी मिति २०६२/८/२४ मा आदेश भएकोमा इट्टाभट्टाको धुवाँबाट हुने प्रदूषणको मापदण्ड निर्धारण गर्न स्टयाण्डर्ड तयार भएको सो अनुसार उद्योगहरूले प्रदूषण नियन्त्रण संयन्त्र समेत जडान गरेको र केहीले गर्ने प्रतिबद्धता जाहेर गरेको साथै इट्टाभट्टाबाट निस्कने धुवाँको मापदण्ड निर्धारण भई मिति २०६४/११/१३ को राजपत्रमा प्रकाशित भएको ।
- रिट नं. २८२२, २०६२ को आधारमा उपत्यकामा सञ्चालनमा रहेका रेष्टुरेन्ट, क्याबिन रेष्टुरेन्ट, डान्सबार र मसाज पार्लरहरू कुनै कानूनद्वारा दर्ता भई सञ्चालन भएको नदेखिएको, आवश्यक भौतिक पूर्वाधार नभएको तथा सञ्चालक, कामदार तथा ग्राहकले पालना गर्नुपर्ने न्यूनतम अनुशासन र आचारसंहिताको अभावले गर्दा महिला कर्मचारी र कामदारहरू माथि आर्थिक तथा यौन शोषण भएको तथा महिला कामदारले यौन दुर्व्यवहार समेत बाध्यतावश सहनु पर्ने भई निजहरूको मौलिक हक, अधिकार समेतको हनन भएको हुँदा कानून नबनुन्जेलका लागि आवश्यक निर्देशिका सहित कार्यान्वयन गर्न २०६५/८/११ मा आदेश भएको ।
- अर्को एक सार्वजनिक सरोकारको विषयमा व्याख्या गर्दै सर्वोच्च अदातलले भनेको छ "Public Intrest Litigation (PIL)" लाई अदालतको सक्रियता, नागरिक र समाजप्रति अदालतको दायित्वजस्ता विषयहरूलाई सम्बोधन गर्ने एउटा Strategic Novelty of The Judiciary का रूपमा उदय भएको मानिन्छ । किनभने, न्यायाधीशहरू परम्परागत न्यायिक प्रक्रियाभन्दा माथि उठेर सरकारी नीतिहरू संविधान र ऐन, कानून प्रतिकूल रहेका छन् भने त्यस्ता नीतिगत कुराहरूमा समेत हस्तक्षेप गरी उपचार प्रदान गर्न सक्दछन्" (ने. का. प. २०६१, पृ. ७९४) ।

सुझावहरू

काठमाडौं उपत्यकाका विकास प्राधिकरण एक कानूनी निकाय भएकोले प्राधिकरणद्वारा हालसम्म भए गरेका कामहरू कानून प्रदत्त क्षेत्राधिकार, कर्तव्य र अधिकारका दायराहरू भित्र गरिए पनि सहरी विकाससंग सम्वन्धित क्रियाकलापहरूवाट जव कुनै व्यक्ति वा जनसमुदायहरू प्रभावित भएको अनुभव गर्दछन् तव कुनै पनि व्यक्ति वा संघ संस्थाहरू ती क्रियाकलापहरू संचालन गर्ने संस्था विरुद्ध न्यायीक निरुपणका लागि अदालत जान स्वतन्त्र रहन्छन्। यही प्रावधान वमोजिम प्राधिकरणको स्थापना भए पछि विगत २ वर्षदेखि प्राधिकरणमा एक कानूनी सल्लाहकारको व्यवस्था गरी त्यस्ता जनचासो वा जनसरोकारका न्यायीक रिट निवेदन उपर सम्मानित अदालत समक्ष वहस पैरवीमा भाग लिने व्यवस्था मिलाए अनुसार अदालतमा औपचारिक वहसका क्रममा तथा आम नागरिक सरह सार्वजनिक चासोका विषयमा औपचारिक तथा अनौपचारिक छलफल र विभिन्न स्तरका परामर्शका क्रममा प्राप्त अनुभवका आधारमा निम्न तथ्यहरूमा प्राधिकरणको ध्यानाकर्षण हुनु जरुरी ठानिएको हुनाले वुंदागत रुपमा केही सुझावहरू प्रस्तुत गरिएको छ।

- प्रत्येक मन्त्रालयको कार्य विभाजन नियमावली र सम्बन्धित विभाग तथा निकायहरू र कार्यक्षेत्र समेत समेट्ने गरी काठमाडौं उपत्यकाको समन्वयात्मक विकाससंग जोडिएका विभिन्न ऐन, नियम, गठन आदेशहरू एकत्रित गरी प्रकाशन गर्ने।
- सहरी विकासका आयामसंग सम्वन्धित नीति, रणनीति र कार्यविधि समेतको संगालो तयार गरी प्रकाशन गर्ने प्रमुख जिम्मेवारी समेत किटानी गरी विश्लेषण सहितको तालिका तयार पार्ने।
- सूचनाका प्रत्येक शब्दले कानूनी व्याख्यामा फरक पार्न सक्ने हुँदा, खासगरी सडक विस्तार र मापदण्ड कार्यान्वयन, निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रम संचालन, जग्गा एकीकरण आयोजना संचालन अगावै, संचालन अवधिभित्र र तत् तत् कार्यहरू सफलता साथ सम्पन्न भए पश्चातको सूचनाहरू अर्थपूर्ण हुन सक्छन्। यसर्थ, ऐन, कानून र नियम अनुसार सूचनाको हक समेतलाई हृदयङ्गम गरी ठीक ठीक समयमा सार्वजनिक सूचना जारी गर्ने परिपाटी बसाउने।
- प्राधिकरणसंग सम्बन्धित मुद्दाहरूमा के(कस्ता शब्दले, निर्णयले गलत समय (Premature) को सूचनाले, संस्थागत निर्णय विनाको सूचनाले कसरी वहसलाई पक्ष वा विपक्षतिर लैजान मद्धत गर्छन् भन्ने कुराको अनुभव गर्न कम्तीमा वर्षमा एक पटक निकाय प्रमुख र सहयोगीहरूले प्राधिकरणसंग प्रत्यक्ष छलफल गर्ने। विभिन्न मापदण्डहरूलाई एकीकृत गर्ने, मापदण्डहरूको कार्यान्वयनको अवस्था र तिनबाट भएका उपलब्धि र असरबारे क्षेत्रगत आधारमा प्रत्येक वर्ष अध्ययन गर्ने, गराउने। अध्ययनको निष्कर्षलाई सरोकारवालासंग वांड्ने र समयानुकूल परिमार्जन गर्दै जाने। क्षेत्रगत आवश्यकता, विविधता र प्राकृतिक र मानव निर्मित श्रोतहरू समेतलाई मध्यनजर गरी सो क्षेत्रको लागि विशेष मापदण्ड आवश्यक पर्ने भएमा वेग्ला वेग्लै परिच्छेद समावेश गर्ने।
- निर्धारित मापदण्डबारे कानून वमोजिम राजपत्रमा सूचना प्रकाशन गरी जनसाधारणको पहुँचमा पुऱ्याउन पत्रपत्रिका, रेडियो, टि.भि. जस्ता संचार माध्यमद्वारा समय समयमा जानकारीमूलक सन्देश प्रवाह गराउने।
- मापदण्डवीना घडेरी विकास, खरिद विक्री वा भवन निर्माण गर्दा व्यक्ति, परिवार वा समूहलाई हुन सक्ने अल्पकालीन र दीर्घकालीन नोक्सानी र सार्वजनिक अहितबारे टोलवासीलाई जागरुक वनाई मापदण्ड पालन गरे, नगरेको सामुदायीक निगरानी गर्ने व्यवस्था मिलाउंदा सामूहिक जिम्मेवारी वोध हुने र कार्यान्वयनले सही गति लिने भएकोले यस अनुसारको व्यवस्था गर्न सकिने।
- प्रस्तावित सडक विस्तारबाट प्रभावित घर धनीहरूलाई मध्यनजर गरी, नयाँ नापी नभई २०२१ सालको नापीबाटै हाल स्वतः पूर्ण रुपमा थप विकास भएका सडकहरू विस्तारका क्रममा जनगुनासाहरूलाई सम्वोधन गर्दै अव विस्तारका लागि हटाउनु पर्ने सिमा पर्खाल, टहरा, घरमा 'चिन्ह' लगाउने आधारबारे सवैले वुझ्ने भाषा र सम्भावित उदाहरणका नक्सा समेत राखि "हाते पुस्तिका" तयार पारी वितरण गर्ने।
- सहरी विकाससंग सम्वन्धित एकत्रित गरिएका ऐन कानून नीति, नियम, कार्यनीतिहरूको कानूनी र व्यवहारिक विश्लेषण गरी सहरी पूर्वाधार विकासमा समन्वयका आधारहरू पहिल्याउने। सम्बन्धित निकायहरू (सडक, ढल, खानेपानी, विजुली टेलिफोन आदि) का जिम्मेवार व्यक्तिहरूको वैठकबाट समन्वयात्मक योजना, कार्ययोजना, खरिद

प्रकृया तयार गरी हरसम्भव एउटै ठेक्कापट्टा तयार गर्ने तर कामको प्रकृति अनुसार सम्बन्धित निकायले नै सुपरिवेक्षण र भुक्तानी गर्ने प्रथाको थालनी गर्दा एकै मात्र 'करार पक्ष' संग बहु निकायले समन्वय गर्न मिल्ने, सिलसिलावद्ध "करार पक्षले" गर्न पाउने हुँदा सोही प्रकृया अवलम्बन गरी श्रोत साधनको दुरुपयोग रोकिने तथा धुलो हिलो र खाल्डाखुल्डी बाटोका कारण सास्ती पनि भेल्नु पर्ने विद्यमान परिस्थितिमा नियन्त्रण पाउन सकिने ।

- एकत्रित गरिएका ऐन, नियम, विनियम, कार्यविधि आदिको विश्लेषण गरी समन्वयात्मक आधारहरू पहिल्याउने । द्वन्द्वात्मक, निशेधात्मक र वाभिmने खालका प्रावधानहरू भेटिएमा जनसाधारणको "जीउ" अनि "धन" तथा "वाँच" र "वाच्न देऊ" सिद्धान्तको सर्वोच्चता, चल (गाडी मोटर, साईकल, जेनेरेटर), अचल (जग्गा, जमिन, घर, सिमा पर्खाल) को भोगचलन गर्दा, आय आर्जन गर्दा प्रत्यक्ष वा परोक्ष रुपमा तथा अल्पकालीन र दीर्घकालीन रुपमा अरु कसैको "जीउ धन" को सुरक्षामा र सम्पत्तिकै पनि अवमूल्यन नहुने गरी, आघात नपर्ने गरी सामूहिक हितमा केन्द्रित छन् वा छैनन् विवेचना गरी प्रष्ट पार्न वैधानिक निकायबाट व्याख्या गराउने प्रकृया थालनी गर्ने ।
- सहरी विकास, सहरी जीवन र सहरी कानूनका विविध विषयलाई समेटी सरोकारवालाहरू र सहयोगी निकायहरू समेतको सहकार्यमा नियमित रुपमा अन्तर्क्रिया गराउने ।
- आवश्यक जनशक्तिको व्यवस्था सहित सहरी पूर्वाधार र सेवा विस्तारसंग सम्बन्धित निकायहरूको पूर्वाधार सम्बन्धि तथ्याङ्क, नक्शाङ्कन प्राधिकरणले तयार गरी साभा प्रयोगको लागि उपलब्ध गराउने र सो तथ्याङ्कको आधारमा मात्र उपत्यका भित्रका कार्ययोजना र कार्यक्रमको थालनी गर्ने ।

उपसंहार

विकास भनेको हाल विद्यमान सेवा सुविधाहरूको क्रमिक विस्तारलाई जनाउँदछ भनी विद्वान्हरू उदाहरण दिँदै भन्दछन् "एउटा रोटी पाँच जनाले बाँडेर खाई गुजारा चलाउन गाह्रो हुन्छ, त्यसैले कमसेकम पाँच जनालाई पुग्ने संख्यामा रोटीहरूको वृद्धि गरिनु पर्दछ ।" यस तथ्यलाई साकार पार्न काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन - २०४५ लागु भई सहरी विकासको प्रक्रियामा पनि लोककल्याणकारी राज्यव्यवस्थाका प्रमुख तत्वहरू जीवन, स्वतन्त्रता र सम्पतीलाई प्राथमिकतामा राखी बाँच्न पाउने अधिकारलाई प्रमुख महत्त्व दिई कार्य प्रारम्भ गरेको छ । विद्यमान ऐन कानून, नियम, निर्देशिका र मापदण्डले प्रदान गरेका अधिकार र कर्तव्य अन्तर्गत प्राधिकरण अन्तर्गत भईरहेकासबै कार्यहरू उपत्यकाको जनजीवनलाई अझ बढी सुरक्षित बनाउनेतिर केन्द्रित रहेका छन् । प्राधिकरण स्थापनाको छोटै समयको प्रयास स्वरूप हालसम्म काठमाडौं उपत्यकाको सहरी योजना र व्यवस्थापनमा जे-जस्तो परिवर्तन देखिएको छ सायद ऐन वनेकै मितिमा लागु भई प्राधिकरण स्थापना भएको भए उपत्यकाको सहरीकरण स्वच्छ, सभ्य र शालीन भइसक्ने संभावना थियो । त्यसरी नै फराकिला सडक, विपद्-व्यवस्थापनका लागि पर्याप्त खुल्ला स्थानहरू, सार्वजनिक उद्यान, बगैंचा, पार्क, व्यवस्थित एवं सुरक्षित आवास, ढल, खानेपानी, टेलिफोन, बिजुलीका पोल एवं तार, सार्वजनिक पर्ती, ऐलानी जग्गाहरूको संरक्षण तथा उचित व्यवस्थापन जस्ता कार्यहरू भइसकेका हुने थिए होला । यद्यपि यी कार्यहरू सम्पन्न गर्नका निमित्त नेपाल सरकारका कार्यपालिका, व्यवस्थापिका र न्यायपालिकाका साथै राजनीतिक दल, सरकारी तथा गैरसरकारी संघ, सस्था, निकाय तथा स्थानीय बासिन्दा समेतको अहम् भूमिका रहनेमा भने कुनै शङ्का छैन ।

सहरी यातायात व्यवस्थापन तथा लैङ्गिक अवधारणा

- सजिता गौतम[4]

पृष्ठभूमि

सहरी विकास मन्त्रालय तथा एशियाली विकास बैंकको सहयोगमा विराटनगर उप-महानगरपालिकामा सहरी यातायात योजना तथा व्यवस्थापन (Urban Transport Planning & Management– ADB, TA 7948) विषयक तालिममा सरोकारवाला निकायमा कार्यरत इन्जिनियरहरूलाई दिन लागिएको ९ दिने तालिम सहरी विकास तथा भवन निर्माण विभाग बबरमहलमा सञ्चालन भएको थियो । विकास निर्माण कार्यमा Gender Concept लाई कसरी लागु गर्न सकिन्छ भन्ने उद्देश्यका साथ काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणका श्रीमान् विकास आयुक्त श्री योगेश्वर कृष्ण पराजुलीज्यूबाट म Sociology अन्तर्गत Gender विषयको विद्यार्थी भएको नाताले मलाई त्यस तालिममा सहभागी हुन पठाउनुभएकोमा सर्वप्रथम वहाँप्रति हार्दिक कृतज्ञता प्रकट गर्न चाहन्छु । त्यस तालिम अवधिमा मैले प्राप्त गरेको अनुभव र विद्यार्थीको नाताले अफ्ना विचारहरू यहाँ सामु प्रस्तुत गर्ने जमर्को गर्दछु ।

दक्षिण एसियामै सबैभन्दा जनघनत्व भएको सहर ढाकाभन्दा पनि काठमाडौंमा बसाइँ सराइको चाप बढी रहेको विश्व बैंकको एक अध्ययनले देखाएको छ । नेपालका सहरहरूमा खास गरी उपत्यकामा अधिकांश मानिस आर्थिक, सामाजिक, स्वास्थ्य, शिक्षा, तथा रोजगार जस्ता पहुँचका कारणले बसाइँ सराइको क्रम तीव्र गतिमा बढिरहेको छ तर तीव्र सहरीकरणसँगै बाटो घाटो र यातायातको व्यवस्था त्यति सहज हुन सकिरहेको अवस्था छैन । सडकको राम्रो व्यवस्थापन नभएसम्म यातयातको पनि हामी उचित र सुविधाजनक तरिकाले व्यवस्थापन गर्न सक्दैनौं ।

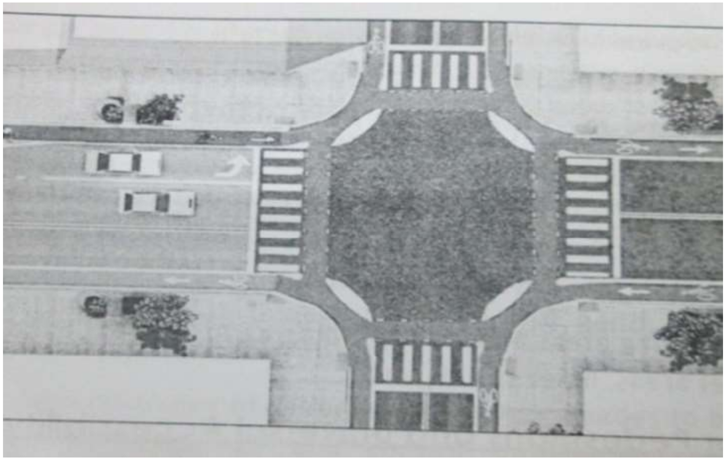
लगभग पौने तीन करोड जनसंख्या भएको जलस्रोत र पर्यटकीइ सम्पदाको धनी हाम्रो देश नेपालको सहरी अवस्था भने सहरी केन्द्रहरूको व्यवस्थित सञ्जाल र सुगम यातायात प्रणालीको अभावमा दिनानुदिन खस्किरहेको छ । हाल आएर जनसंख्याको विस्तार र बसाइँ सराइ दुबै तीव्र गतिमा बढिरहेका छन् । सवारी साधन र पैदलयात्रुको संख्या वृद्धि भइरहेको हालको अवस्थामा सडक विस्तार र यातायातको उचित किसिमले व्यवस्थापन गर्नु चुनौतीको विषय बनेको छ । सडक एउटा यस्तो भौतिक पूर्वाधार हो जुन हरेक मानिसका लागि आधारभूत आवश्यकता हो जसको विकासका लागि नेपाल सरकार तदारुकताका साथ लागि परेको छ । यति हुँदाहै पनि सडकमा कसरी सबैको पहुँच पुऱ्याउने र यातायातको सहज व्यवस्थापन गर्ने भन्ने विषयमा सम्वन्धित निकायको ध्यानाकर्षण हुनु जरुरी छ ।

---

[4] *खरिदार, बाहिरी चक्रपथ विकास आयोजना*

चित्र ३–३: जिगलबार

उपत्यकामा मात्र लगभग ३९/४० प्रतिशत मानिसहरू पैदल यात्रु (Pedestrain), ३१ प्रतिशत साइकल प्रयोगकर्ता छन् भने ८ लाखभन्दा बढी सवारी साधन गुड्ने गर्दछन् । यस्तो अवस्थामा पैदलयात्रु, साईकल प्रयोगकर्ता र अन्य सवारी साधन प्रयोग गर्ने सबैले सहज रूपमा सडकलाई प्रयोग गर्न सकून् भन्ने उद्देश्यका साथ सडक विस्तार कार्यलाई अगाडि बढाउन अत्यन्त जरुरी छ ।



चित्र ३–४: साइकल लेन

सहरी यातायात व्यवस्थापन भन्नाले यातायातको साधन सडकमा गुडाउँदा अपनाउनु पर्ने सुरक्षित तरिकादेखि Parking को विधिसम्मका क्रियाकलाप पर्दछन् । यातायातको साधनहरूलाई उचित तरिकाले व्यवस्थापन गर्न सकेमा संम्भाव्य दुर्घटनाबाट बच्न सकिन्छ । सडकमा गुडिरहेको गाडीको गति कम गर्न Jiggle-Bar राख्नुपर्छ, साथै Zebra Crossing मा बाटो साँघुरो बनाउनु पर्छ । Jiggle-bar मा गाडी गुडाँउदा स्वतः नै गति कम हुन्छ भने Zebra Crossing मा बाटो साँघुरो बनाउँदा पैदल यात्रुहरू सुरक्षित भएर Crossing मा रोकिन सक्दछ ।

उपत्यकामा पार्किङ्ग समस्या पनि छ । पैदल यात्रु हिँड्नका लागि पर्याप्त Zebra Crossing हरू पनि छैनन् र यसको सही सदुपयोग हुन सकिरहेको छैन । नेपालमा One way street मा यातायातका साधनहरूलाई एकतर्फी मात्र बाटो खुल्ला गरिएको भएता पनि साइकललाई भने कुनै पनि किसिमको रोकतोक हुँदैन । साइकल Two way नै प्रयोग भइरहेको हुन्छ । साइकललाई पनि One way कै नियम पालना गर्न लगाउनु पर्ने देखिन्छ किनकि साइकलले Two way नै प्रयोग गर्दा अर्कोतिरबाट आएको अन्य सवारी साधनहरूमा ठक्कर खाई दुर्घटना हुनसक्छ । सडक विस्तार गर्दा साइकललाई समेत ध्यानमा राखी छुट्टै Lane बनाउन जरुरी छ ।

उपत्यकामा सवारी साधनहरू र जनघनत्व उल्लेख्य रूपमा बढिरहेको छ । यस्तो परिस्थितिमा Mass transportation लाई प्राथमिकतामा राख्न सकिएको खण्डमा यातायात व्यवस्थापन गर्न सहज पर्न जान्छ ।

सडकमा व्यक्ति, गाडी र सडक वातावरण (Human, Vehicle, Road environment) - यी ३ तत्वको एक आपसमा राम्रो अन्तर सम्बन्ध भएन भने सडक दुर्घटना हुने सम्भावना बढी हुन्छ । सडकको बनावट दुर्घटना भइहाल्यो भने पनि दुर्घटनाबाट हुने असर कम गर्न सकिने किसिमको हुनु पर्दछ । उदाहरणका लागि सडक पेटीका छेउहरू सामान्यतया तिखो र चोट लाग्ने किसिमका नभएर Round किसिमको बनाउनुपर्छ । User Behavior लाई बदल्नका लागि सुरक्षा सम्बन्धी जानकारी तथा शिक्षा दिनुपर्ने हुन्छ । यातायातका साधनहरूको Parking सम्बन्धी कुरा गर्दा Onstreet मात्र नभएर Off street Parking लाई पनि व्यवस्थित रूपमा अगाडि ल्याउन सकिन्छ । Parking Space मा सार्वजनिक र निजी दुबैलाई सडकको अवस्था हेरेर जिम्मा दिन सकेको खण्डमा अवश्य पनि सवारी साधनको Parking मा आउने समस्यालाई केही हदसम्म भने पनि कम गर्न सकिन्छ । यसैगरी सवारीको चाप हुने ठाउँमा बढी कर तथा कम चाप हुने ठाउँमा कम कर लिने नियम लगाउन सकिन्छ ।

सडक विस्तार तथा यातायात व्यवस्थापनको कुराहरूमा ध्यान दिनुको साथसाथै लैङ्गिक अवधारणालाई पनि ध्यानमा राखेर अगाडि बढ्नु जरुरी छ । लैङ्गिक अवधारणा लागु गर्दा सर्वप्रथम यसका बारेमा बुझ्नु जरुरी छ । माथिल्लो तहको नीति, नियम तथा कानून बनाउने तहमा पुरुषहरूको बाहुल्य हुने हुँदा कानून पनि सोही आधारमा बनेको पाइन्छ । सडक निर्माण कार्यमा पनि पुरुषहरूको सहभागिता बढी भएको देखिन्छ । जहाँ पुरुषहरूको मात्र अनुभव र भोगाइको आधारमा मात्र काम हुन्छ त्यहाँ प्रयोगकर्ता भने महिला, गर्भवती महिला, बालबालिका, visually challenged तथा differently abled people समेत हुने गर्छन । त्यसरी निर्माण भएका सडक लगायतका विकास निर्माणका कामहरू सबैका लागि सुविधाजनक हुने प्रश्नै आउँदैन । त्यसैले हरेक मानवीइ पक्षमा लैङ्गिक अवधारणा लागु हुनु जरुरी छ ।

सडकमा विशेष गरी निम्नलिखित कुराहरूमा ध्यान दिनु जरुरी छ

(क) पैदल यात्रीहरूका लागि

- महिला, गर्भवती महिला, बालबालिका, visually challenged, differently abled people तथा बृद्धहरू सबैलाई हिँड्न सजिलो होस् भन्नाका खातिर फुटपाथ बनाउँदा एउटै उचाइको बनाउने, कतै होचो र कतै अग्लो नबनाउने ।
- Street furniture राख्ने ।

(ख) आकाशे पुल

- आकाशे पुल सिधै ठाडो नबनाई बिस्तारै माथि लगिएको र बिचमा Landing गर्ने ठाउँ बनाउनु पर्छ ।

(ग) सुरक्षाका लागि

- बाटोमा क्लोज सर्किट टिभि राख्ने
- सडक बत्ती जडान गर्ने
- Mobile प्रहरी परिचालन गर्ने

(घ) सडक सुविधा

- अपाङ्गमैत्री बनाउने
- सडक छेउमा ठाउँ ठाउँमा शौचालय बनाउने
- Small Food Stall / Fruit stall राख्ने
- Sub way बनाउने

Visually challenged का लागि road Crossing मा signal button राख्ने जसले गर्दा अपाङ्गता भएका व्यक्तिले पनि छामेर त्यो button थिच्न सक्छन् । त्यो button थिचेको एकछिन्पछि पैदल यात्रुहरू आउँदैछन् भनेर गाडी रोक्छन् र बाटो काट्दा यात्रुहरूलाई सजिलो हुन्छ । त्यस्तो button ट्राफिक पुलको नजिकै तलपट्टि अलिकति माथि उठाए जस्तो गरेर राख्नु उपयुक्त हुन्छ । त्यस button लाई audio tactile push button भनिन्छ ।

१९६० देखि हालसम्म भएका विकासका योजनाहरूमा लैङ्गिक अवधारणा लागु हुन नसक्दा हरेक क्षेत्रमा सफलता हात लाग्न सकिरहेको छैन । त्यसैले कुनै पनि विकासको योजना तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्दा गहिरो गरी सोच्नुपर्ने देखिन्छ । कुनै पनि कामको पूर्वाधार तयार गर्दादेखि कार्यान्वयन गर्दासम्म त्यो विकास कार्यको उपभोक्ताको ख्याल पुऱ्याउन सकिएन भने विकासको प्रतिफल प्राप्त हुनुको सट्टा त्यसै खेर जान पनि सक्छ । यसतर्फ समयमै सबैको ध्यान पुग्न जरुरी छ ।

उपत्यकाको व्यवस्थित विकासमा पत्र-पत्रिकाको भूमिका

गङ्गा कटुवाल[5]

पृष्ठभूमि

काठमाडौं उपत्यकालाई बसोबास योग्य बनाएदेखि नै उपत्यकाको विकासका लागि सोचिँदै आएको हो । उपत्यकाको व्यवस्थित विकासका लागि विगतमा आवास तथा भौतिक योजना मन्त्रालय अन्तर्गत उपत्यका नगर विकास समिति गठन गरी विकास गर्ने प्रयत्न गरिएको थियो । हाल आएर काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण लगायत अन्य निकायबाट विकासका कामहरू सञ्चालन हुँदै आइरहेका छन् । विकास निरन्तर चलिरहने प्रक्रिया भए पनि के भएमा विकास हुन्छ भन्नेमा मतैक्य पाइँदैन । समग्रमा विकास हुन आर्थिक, सामाजिक, शैक्षिक, भौतिक, सांस्कृतिक आदि क्षेत्रमा सकारात्मक परिवर्तन हुनु आवश्यक छ । काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणका प्रमुख विकास आयुक्त श्री योगेश्वर कृष्ण पराजुलीज्यूको आगमन पश्चात् प्राधिकरणले आफ्नो दीर्घकालीन सोच एवं लक्ष्यका साथ विकास प्रक्रियाले गति लिएको छ। उहाँले आफु मातहतका कर्मचारीहरूलाई समेत गतिशील बनाउन उत्प्रेरित गरिरहनु भएकाले सम्पूर्ण कर्मचारीहरूले कुशल अभिभावक पाएको महसुस गरिरहेका छन् । उहाँकै प्रेरणा स्वरूप काठमाडौं उपत्यकाको समग्र विकास सम्बन्धी समाचार, लेख तथा रचनालाई एकीकृत गरी प्रस्तुत लेखमा समावेश गर्ने प्रयास गरेको छु ।

पत्रपत्रिका (print media) विचार सम्प्रेषण गर्ने तथा जनमत सङ्ग्रह गर्ने एक सशक्त माध्यम भएकाले सञ्चार जगत्लाई राज्यको चौथो अङ्गका रूपमा मानिँदै आएको हो । नेपालको अन्तरिम संविधानमा व्यवस्था भए अनुसार नागरिकलाई सूचना माग्ने र पाउने हक छ। उक्त हकलाई नागरिक समक्ष पुर्‍याई नागरिकलाई सक्षम र सबल बनाउने काम समेत पत्रपत्रिकाले गरिअएको छ। यसै सन्दर्भमा विगत चार महिनादेखि (२०७०/१०/११ देखि २०७१/०२/१७ सम्म) उपत्यकामा भएका विकास सम्बन्धी कान्तिपुर, अन्नपूर्ण पोष्ट, नागरिक, Republica, The Kathmandu Post, The Himalayan Times लगायतका पत्रपत्रिकामा प्रकाशित लेख तथा रचनाहरूको विषयगत प्रवृत्तिको अध्ययन गर्दा तपसिल बमोजिम पाइयो-

- सडक विस्तार तथा मापदण्ड - ६६
- ट्राफिक व्यवस्थापन - ३२
- महानगरपालिकाको गतिविधि - २५
- वाग्मती सरसफाइ अभियान - ३९
- मेलम्ची खालेपानी - ६
- हराभरा सुन्दर सहर - १४
- स्वास्थ्य सम्बन्धी (धुलो, धुवाँ) - ७
- जिउधनको सुरक्षा (आगलागी, भूकम्प) - १७
- अर्मला भ्वाङ्ग (पोखरा) सम्बन्धी - ४

सडक विस्तार तथा मापदण्ड

सडक विकासको मेरुदण्ड हो । बढ्दो सवारी चाप, अव्यवस्थित सहरीकरण, साँघुरा गल्ली, मापदण्ड विपरीत बनाइएका घर तथा टहराहरू, वैकल्पिक बाटोको अभाव, आदिका कारण उत्पन्न हुने सडक दुर्घटना, सवारी जामले आवागमनमा कठिनाइ जस्ता समस्या समाधान गर्न तत्कालीन प्रधानमन्त्री डा. बाबुराम भट्टराईले काठमाडौं उपत्यकाको सडक विस्तारलाई अभियानकै रूपमा सुरु गर्नुभयो । तीन वर्षयता २ सय ७५ किलोमिटर सडक विस्तार गर्ने लक्ष्य अनुरूप काठमाडौं, ललितपुर र भक्तपुरमा १००.६४ कि.मि. सडक विस्तार भइसकेको छ भने २०७१ असारसम्म ९० कि.मि.

[5] नायब सुब्बा, बाहिरी चक्रपथ विकास आयोजना

सडक कालोपत्रे गर्ने लक्ष्य लिएकोमा लगभग सम्पन्न भइसकेको समेत छ । (२०७१ जेठ १७ गतेको कान्तिपुरबाट) उपत्यकाको विस्तारित सडक निर्माणको काम काठमाडौं उपत्यका सडक विस्तार आयोजना, डिभिजन सडक कार्यालयहरू, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण लगायत ६ वटा निकायहरूले जिम्मेवारी लिई विभिन्न बाधा व्यवधानका बाबजुद तीव्र रूपमा अगाडि बढाई रहेका छन् । ठेकेदार कम्पनीको लापर्वाही र घर तथा जग्गाधनीका विरोधका कारण निर्माणको काममा ढिलाइ भइरहेको छ । निर्माणका क्रममा भएका खाल्डाखुल्डीमा राखिने सङ्केतको अभावले गर्दा सवारी दुर्घटना बढ्ने सम्भावना हुन्छ । निर्माण कार्यलाई चाँडो सम्पन्न गर्न प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्का सचिव श्री कृष्णहरि बास्कोटाको अध्यक्षतामा गठित समितिबाट समेत अनुगमन गरी निर्माण कार्यलाई छिटो सम्पन्न गर्न निर्देशन भएको थियो ।

ट्राफिक व्यवस्थापन

सुरक्षित, सफा र सुन्दर सहर निर्माण एवं व्यवस्थापनका लागि ट्राफिक व्यवस्था पनि अति आवश्यक कुरा हो । बढ्दो सवारी चाप, (देशभर १७ लाख र उपत्यकामा मात्र ७ लाख ४० हजार दर्ता भएका सवारी साधन) अव्यवस्थित सहरीकरण, साँगुरा गल्ली जनचेतनाको अभाव, अनावश्यक होर्डिङ्ग बोर्डहरू, सवारी तथा यातायात ऐन-नियमको बेवास्ता जस्ता कारणले ९८% दुर्घटना मानवीय क्रियाकलापका कारण भइरहेका छन् । सवारी दुर्घटनाबाट मात्र अघिल्लो वर्ष १ हजार ८ सय १६ जनाले ज्यान गुमाएका थिए । यी कुराहरू न्यूनीकरण गर्न प्रहरी, सवारी चालक, पैदल यात्री तथा नियामक निकायहरूको महत्त्वपूर्ण भूमिका हुन्छ । शङ्कास्पद सवारी चालकलाई मा.प.से.जाँच गर्ने, (२०६८ मंसिरबाट मापसे जाँच सेवा सुरु) ट्राफिक नियम र सडक शुरक्षा सम्बन्धी जनचेतनामूलक कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने (यही जेठ १ देखि ३ सम्म सडक सुरक्षा प्रदर्शनी) बालक, वृद्ध, अपाङ्ग तथा असहायहरूलाई बाटो काट्दा तथा अन्य अवस्थामा प्रहरी तथा आम नागरिकले सहयोग गर्ने, सवारी तथा यातायात ऐन-नियमको पूर्ण पालना गर्ने, वैकल्पिक मार्गको व्यवस्था गर्ने जस्ता कार्य भएमा ट्राफिक व्यवस्थापन भई दुर्घटना कम हुन्छ । यसरी सबैले आ-आफ्नो ठाँउबाट सहयोग गरेमा सुरक्षित, सफा र सुन्दर सहरको निर्माण गर्न सहयोग पुग्दछ ।

महानगरपालिकाको गतिविधि

सुन्दर सफा र व्यवस्थित नगर निर्माणमा महानगरपालिकाको महत्त्वपूर्ण भूमिका हुन्छ । सडक विस्तार र हरियाली उपत्यका बनाउने तयारी भइरहेको अवस्थाका जथाभावी भित्ते लेखन, अव्यवस्थित फोहोर, अबैधरूपमा गरिएको पार्किङ, अनावश्यक होर्डिङ बोर्ड, फुटपाथ व्यापारीहरू (उपत्यकामा मात्र २५ हजार फुटपाथ व्यापरीहरू रहेका) का कारण सडकको सौन्दर्य विकृत भइरहेको छ । यी सबै कुराहरूलाई व्यवस्थित गर्दै मठ, मन्दिर, नदीनाला, धर्म, संस्कृति तथा अन्य प्राकृतिक सम्पदाको संरक्षण गर्दै **हाम्रो उपत्यका राम्रो उपत्यका** निर्माण गर्न महानगरपालिकाको महत्त्वपूर्ण योगदान रहँदै आएको छ ।

वाग्मती सरसफाइ अभियान

प्रकृतिले दिएको अमूल्य तथा अनुपम उपहार वाग्मती नदी हाम्रो सभ्यता, बस्तीको सुन्दरता, चराचुरुङ्गी, गाईवस्तु आदि पशुपक्षी र बालीनालीका लागि समेत मुख्य स्रोत हो । काठमाडौं उपत्यकालाई सिचेर उर्वर र हराभरा बनाइदिने वाग्मती नदी किनारमा गुह्येश्वरी, पशुपति, गोकर्णेश्वर, महादेव, तथा अन्य मठ, मन्दिरहरू रहनुले यसको महत्त्व धर्मिक, सांस्कृतिक आस्थासँगै उपत्यकाको सौन्दर्यसँग पनि जोडिएको छ । २५ वर्ष अगाडिको सफा स्वच्छ, र सुन्दर वाग्मती नदी बढ्दो जनसंख्या, अव्यवस्थित सहरीकरण जनचेतनाको अभावका कारण dumping site का रूपमा प्रयोग भइरहेको छ । प्रत्येक घरबाट निस्कने फोहोर, ढल, कलकारखाना, अस्पतालबाट निस्कने फोहोरदेखि लिएर सिनो फ्याँक्ने स्थान समेत वाग्मती नदी बनेको छ जसका कारण दिन प्रतिदिन कुरूप ढलमतीमा परिणत भई वातावरण प्रदूषित बनाई धेरै मानिसलाई रोगी समेत बनाएको छ । तसर्थ वाग्मतीको प्राकृतिक सौन्दर्यलाई बचाई राख्न प्रत्येक शनिबार सामूहिक सरसफाइ अभियान सुरु गरिएको छ । २०७०।२।५ गते मुख्य सचिव लीलामणि पौड्यालको अध्यक्षतामा बैठक बसी **हामी वाग्मती सफा गर्न सक्छौं; हामीले नगरे कसले गर्ने, अहिले नगरे कहिले गर्ने** ? भन्ने नाराका साथ सुरु भएको अभियानमा सुरुमा ५० जना र ५ वटा संघसस्था सामेल थिए भने ५३ औं हप्ता अर्थात् १ वर्षको अवधिमा आइपुग्दा ३५० भन्दा बढी संघसस्था विशिष्ट व्यक्तिहरू, विद्यालय, नेपाल प्रहरी, नेपाली सेना, सशस्त्र प्रहरी विभिन्न सञ्चार

माध्यमका कर्मचारी र हजारौं सर्वसाधारणको सहभागितामा तीव्र रूपमा वृद्धि भइरहेको छ। एकवर्ष पुरा भएको अवधिमा नदी किनारबाट एक हजार एक सय मेट्रिक टनभन्दा बढी फोहोर सङ्कलन भएको छ भने निरन्तर सुधार भइरहेको छ। हालै नेपाल सरकारको मुख्य सचिव लीलामणि पौड्याल लगायत अन्य विशिष्ट व्यक्तिहरूले वाग्मतीमा नुहाएर वाग्मती सफा भएको प्रमाणित गरिदिएका छन्। वाग्मती लगायत विष्णुमती, इक्षुमती, टुकुचा, धोवीखोला तथा अन्य नदीको सरसफाइमा समेत ध्यान दिन थालिएको छ। यसलाई निरन्तरता दिनु सबैको दायित्व हो।

चित्र ३-५: पहिलेको वाग्मती र अहिलेको वाग्मती

मेलम्ची खानेपानी

उपत्यकावासीका लागि खानेपानी ठूलो समस्याका रूपमा छ। कृष्णप्रसाद भट्टराईको प्रधानमन्त्रित्व कालदेखि मेलम्ची खानेपानी ल्याउने चर्चा परिचर्चा भए पनि हालसम्म पनि ल्याउन सकिएको छैन। काठमाडौं उपत्यकाको खानेपानी समस्याको समाधान गर्न मेलम्ची खानेपानी विकास समिति गठन गरी सो अन्तर्गत खानेपानी विकास आयोजना कार्यरत छ। यस कामका लागि विभिन्न अवयव (Component) मध्ये सुरुङ्ग निर्माण पनि प्रमुख हो। २६.५ कि.मि. सुरुङ्गमार्ग निर्माण गर्नुपर्नेमा हाल सम्म ६.५ कि.मि. मात्र निर्माण सम्पन्न भएको छ। ठेक्का विवाद, स्थानीय माग, लेबी लगायत अन्य कारणले निर्माण कार्य ढिलाइ भइरहेको छ। यी कारणले गर्दा २०७३।१।१ गते उपत्यकामा मेलम्चीको पानी आउने कुरामा आशङ्का छ। फलस्वरूप उपत्यकावासीको खानेपानीको समस्या जस्ताको त्यस्तै छ।

स्वास्थ्य सम्बन्धी (धुलो, धुवाँ)

मानव जीवनसँग प्रत्यक्ष सरोकार राख्ने विषय स्वास्थ्य हो। बढ्दो जनसंख्या, थोत्रा तथा पुराना सवारी साधनका कारण आज उपत्यका प्रदूषणयुक्त छ भने अझ जताततै सडक विस्तार तथा सवारी चापका कारण उपत्यकाको अवस्था विरूप देखिएको छ। विश्व स्वास्थ्य संगठनले तोकेको प्रदूषणको मात्राभन्दा चारगुणा बढी छ। वायु प्रदूषणको मात्रा १२० (पीएम १०) भन्दा बढी भए मानव स्वास्थ्यका लागि समेत हानिकारक हुन्छ। ५ वर्ष अघि औसत (पीएम १०) वायु प्रदूषणको मात्रा २०० थियो भने हाल बढेर ४०० सम्म पुगेको छ (२०७१।२।६) को पत्रिकाबाट) जसका कारण घाँटी तथा छाती दुख्ने, नाक तथा छाला चिलाउने, मुटु र फोक्सोमा दीर्घकालीन असर पर्ने जस्ता समस्याहरू देखा पर्दैछन्। तसर्थ जनताको स्वास्थ्यसँग प्रत्यक्ष सम्बन्ध राख्ने यस्ता विषयलाई सम्बन्धित निकायले चाँडोभन्दा चाँडो समाधान गर्नुपर्ने देखिन्छ।

हराभरा सुन्दर सहर

हरियाली सहर सौन्दर्यको मुख्य कडी हो तर सहरको सौन्दर्य झल्काउने सबैभन्दा प्रमुख तत्त्व रुखबिरुवा फाँडेर तहसनहस पारिएको छ। करिब ३० लाख जनसंख्या रहेको महानगरपालिकामा जनसंख्या अनुसार हरियाली कायम गर्न सकिएको छैन। अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसार जम्मा क्षेत्रफलको ४०% हरियाली हुनुपर्ने हो तर करिब १०% मात्र हरियाली छ। सहरमा हरियाली कायम गर्न कुनै आधिकारिक निकाय तथा सहरी जमिन उपयोग सम्बन्धी नीति समेत छैन। यो जिम्मा एउटै निकयलाई दिनुपर्ने हो तथापि अठारौं सार्क शिखर सम्मेलन नेपालमा नै हुने र सो नजिकै आइरहेको अवस्थामा महानगर, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण र सडक विस्तार आयोजनाले समन्वय गरी संयुक्त रूपमा विश्वमा नेपाललाई स्वच्छ, सुन्दर, हराभरा पर्यटकीय गन्तव्य स्थलका रूपमा परिचित गराउने उदेश्य सहित उपत्यकाको

विस्तारित मध्ये सबैभन्दा फराकिलो ८ लेनको माइतीघर–तीनकुने सडक खण्डलाई काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणले वृक्षरोपणको पहिलो लक्ष्य बनाएको छ । त्यसै गरी सवारी चाप कम गर्ने उद्देश्य सहित निर्माणाधीन करिडोरको दाँयाबाँया दुबैतिर साइकल लेन, डेढ मिटरको फुटपाथ, दाँयाबाँया वृक्षरोपण गर्ने तयारी भइरहेको छ । काठमाडौं उपत्यका विकासको ५० बर्से मार्गचित्र सार्वजनिक गर्दै त्यसै अनुरूप उपत्यकालाई स्वच्छ, सुरक्षित, सुव्यवस्थित, सुन्दर र समृद्ध सहरका रूपमा स्थापित गर्न सुविधा सम्पन्न ३ हरित सहर सहित ८ सय ५० स्थानमा हरित पार्क बनाइने साथै कौसीखेती, प्रत्येक घरमा दुईवटा रुख रोप्ने जस्ता कार्यहरूलाई तीव्र रूपले अगाडि बढाउन थालिएको छ ।

चित्र ३–६: का.उ.वि.प्रा.ले तयार गरेको तीनकुने–माइतीघर हरियाली सडक नमुना

जिउधनको सुरक्षा

जिउधनको सुरक्षा विना विकास सम्भव छैन । त्यसैले राज्यले जिउधनको सुरक्षाका लागि ऐन-कानुन, प्रहरी, अदालत आदिको व्यवस्था गरेको हुन्छ । जिउधनको जोखिम प्राकृतिक प्रकोप (Natural Disaster) र मानवीय (Manmade) गरी दुई कारणले हुन्छ ।

भूकम्प

१९९० माघ २ गतेको महाभूकम्प तथा पटक पटक गएका साना ठूला काकारण भएको ठूलो धनजनको क्षतिका कारण निर्माण कार्यमा सतर्कता अपनाउन थालियो । फेरि पनि १९९० सालको जस्तो महाभूकम्प उपत्यकामा आउने हो भने २ लाखको मृत्यु, ३ लाख घाइते, २०लाख भन्दा बढी विस्थापित हुने र ६०% भवनहरू पूर्ण रूपमा क्षति हुन सक्ने अवस्थामा छन् । यसका लागि हामीले अहिलेदेखि नै भूकम्प प्रतिरोधात्मक तथा मापदण्ड अनुसारका भवन निर्माण गर्नु नै भूकम्प जोखिमबाट बच्ने प्रमुख उपाय हो । भवनको सुरक्षाका लागि २०५९ मा भवन निर्माण संहिता (Building code) लागु गरिएको छ । Building code लाई पूर्ण रूपमा कार्यान्वयन नगरिएसम्म भूकम्पको जोखिमबाट बच्न सकिँदैन ।

आगलागी

आगलागी हावाहुरि, डढेलो, बिजुलीसर्ट जस्ता लापार्वाहीका कारण हुने गर्दछ । काठमाडौं उपत्यकामा आगलागीको प्रमुख कारण बिजुली सर्ट हुनु र खाना पकाउने ग्यासको चुहवट हुनु रहेका छन् । घना बस्ती, साँगुरो बाटो, अत्यधिक सवारीचाप, पानीको स्रोतको अभावका कारण आगलागीको क्षतिबाट तत्काल बचाउन नसकिएका तिता उदाहरणहरू छन् (मखन गल्लीमा आगलागीका कारण दुई भाइले जलेर ज्यान गुमाउनु परेको) । मौजुदा जुद्ध वारुणयन्त्र अहिलेको अवस्थामा पूर्ण प्रभावकारी नभएको विचार गरी दुई पाङ्ग्रे (ग्यासले निभाउने) वारुण यन्त्र हाल १० वटा भित्र्याइएका छन् । आउँदा दिनमा यी उपयोगी र प्रभावकारी हुने नै छन् ।

जमिनमा भ्वाङ पर्ने

पोखराको अर्मलामा जमिन भासिएर ठुला ठुला भ्वाङहरू भए जसका कारण बाटो तथा भवनहरू बिग्रिएर कतिपय परिवारहरू विस्थापित समेत भए । त्यस्तो अवस्था उपत्यका लगायत अन्य जुनसुकै स्थानमा पनि आउन सक्छ । तसर्थ त्यसबाट बच्न हामीले अग्रिम तयारी (जस्तै भौगोलिक अवस्थाको अध्ययन 'Geo- physical survey गरेर मात्र भूमिको प्रयोग) गर्नुपर्छ ।

निष्कर्ष

उपत्यकाको समग्र विकास गरी स्वच्छ, सुन्दर, सुरक्षित, हराभरा तथा समृद्ध सहर बनाउने लक्ष्य पुरा गर्न एकल प्रयासले मात्र सम्भव छैन बरु सबैको निरन्तर प्रयास जरुरी छ । सडक विस्तार, भवन मापदण्डको पालना, ट्राफिक व्यवस्थापन, गुणस्तरयुक्त खाद्यान्न, सार्वजनिक सवारी साधनको उपयुक्त व्यवस्थापन, भूकम्प प्रतिरोधात्मक भवन निर्माण, नदीनालाहरूको सरसफाइ तथा फोहोर व्यवस्थापन, पर्याप्त खानेपानी आपूर्तिको व्यवस्था, हरियाली, प्रदूषणमुक्त वातावरण लगायत आधुनिक उपयुक्त सेवा प्रदायक संस्थाहरू, उच्च नागरिक चेतनायुक्त उपत्यकावासी र विकासमैत्री संस्कार एवं चेतनाको अभावमा उपत्यकाको विकास कोरा कल्पना मात्र हुनेछ । विकास बाहेक हरेक कुराको विकास र अभाव बाहेक हरेक कुराको अभाव रहेको आजको अवस्थामा पत्रपत्रिकामा प्रकाशित रचना, सम्पादकीय, समाचार, पाठकमञ्च जस्ता स्तम्भहरू मार्फत् विकासमा संलग्न विकास अभियन्ता, नीतिनिर्माता, योजनाविद्, राजनितिज्ञ, विकास प्रशासकहरू सबैलाई झक्झक्याउँने, समस्या औंल्याउने र सुझाव दिएर ध्यान आकृष्ट गराउनुले प्रमुख भूमिका खेल्ने कुरामा दिईमत हुन सक्तैन ।

जग्गा विकास कार्यक्रमबाट सार्वजनिक सम्पतिको सिर्जना (Public Assets Creation)

केशव प्रसाद न्यौपाने[6]

पृष्ठभूमि

नगर निर्माण योजना तथा कार्यान्वयन ऐन- २०२९ को दफा ३ ले दिएको अधिकार प्रयोग गरी नेपाल सरकारको मिति २०३३/३/२३ को निर्णय बमोजिम काठमाडौं उपत्यकाको नगर विकास योजना स्वीकृत गर्नुका साथै मिति २०३३/५/१ मा नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरी काठमाडौं उपत्यका नगर विकास समिति, काठमाडौं उपत्यका नगर विकास योजना कार्यान्वयन समिति काठमाडौं/ललितपुर/भक्तपुरको गठन गरिएको हो । तत्पश्चात् नगर विकास ऐन- २०४५ मिति २०४५/८/११ बाट प्रारम्भ भई नगर निर्माण योजना कार्यान्वयन ऐन- २०२९ अन्तर्गत गठित समितिहरूले गरी आएका काम कारवाही र हक तथा दायित्व यस ऐन अन्तर्गत गठित समितिमा सर्न गयो । काठमाडौं उपत्यकामा बढ्दो जनसंख्या तथा सहरीकरणको परिप्रेक्ष्यमा भइरहेका नगरहरूको पुनर्निर्माण, विस्तार र विकासको साथै योजनाबद्ध रूपमा भौतिक विकास गरी जनसाधारणलाई आवश्यक सेवा र सुविधाहरू पुऱ्याउन तथा सर्वसाधारण जनताको स्वास्थ सुविधा एवं आर्थिक हित कायम राख्ने उद्देश्यले काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन- २०४५ नेपाल सरकारले नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरी तोकिदिएको मिति २०६९/०१/०१ बाट प्रारम्भ भई काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको स्थापना भएको हो । यो ऐन प्रारम्भ भएपछि नगर विकास ऐन- २०४५ अन्तर्गत गठित काठमाडौं उपत्यका नगर विकास समिति र अन्तर्गतका ३ वटै कार्यान्वयन समितिहरू स्वतः विघटन भई उक्त समितिले गरिआएका काम, कारवाही र हक तथा दायित्व प्राधिकरणमा सर्न आएको छ ।

काठमाडौं उपत्यकाको भौतिक विकासका लागि प्राधिकरणले बनाएको भौतिक विकास आयोजनालाई नेपाल सरकारबाट स्वीकृत गराई व्यवस्था गरे अनुसार भौतिक विकास आयोजनाले निर्दिष्ट गरे बमोजिम भू-उपयोग क्षेत्रमा जग्गा विकास कार्यक्रम तथा भवन निर्माण परियोजना बनाई कार्यान्वयन गर्ने समेत काम कर्तव्य र अधिकार यस प्राधिकरणमा रहेको छ ।

काठमाडौं उपत्यकालाई सुनियोजित रूपमा विकास गर्ने क्रममा विभिन्न आय वर्गका व्यक्तिहरूको निमित्त आधारभूत आवासको आवश्यकता पुरा गर्नका लागि आवास घडेरीको व्यवस्था गर्न र अन्य सहरी क्रियाकलापका लगि प्राधिकरणले नेपाल सरकारको नीति निर्देशनको अधीनमा रही जग्गा विकास कार्यक्रम सञ्चालन गर्दै आएको छ । जग्गा विकास कार्यक्रम अन्तर्गत निम्न बमोजिम ३ प्रकारका कार्यक्रमहरू सञ्चालनमा रहेको र उक्त कार्यबाट काठमाडौं उपत्यकामा के, कति सार्वजनिक सम्पत्तिमा थप हुन गएको छ भन्ने कुरा यस लेखमा स्पष्ट गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रम (Guided Land Development- GLD)

योजना क्षेत्रको कुनै भागमा स्थानीय जग्गाधनी र मोहीहरू समेतको सहभागिता जुटाई सेवा, सुविधा सम्बन्धी परियोजना तर्जुमा गर्ने र सो परियोजना बमोजिमको काम गर्न नेपाल सरकार, सम्बन्धित निकाय, कुनै संगठित संस्था वा नगरपालिका वा स्थानीय जनताले लगानी गर्ने गरी निर्देशित जग्गा विकास (Guided Land Development) कार्यक्रम सञ्चालन गरिन्छ । तत्कालीन काठमाडौं उपत्यका नगर विकास समितिले आ.व. ०४६/४७ बाट काठमाडौं उपत्यका भित्रका ३ वटै जिल्लाहरू, काठमाडौं, ललितपुर, भक्तपुरमा यो कार्यक्रम लागु गरी कार्यान्वयन गर्दै आएको छ । हालसम्म

[6] *शाखा अधिकृत, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण*

यसको कार्यान्यनको अवस्था निम्न तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ। यस कार्यक्रम अन्तर्गत ४,६,८,र ११ मी. चौडाइका निम्नानुसार GLD सडकहरू प्रस्तावित भएका छन्।

तालिका ३-२: GLD सडकको विवरण

जिल्ला	प्रस्तावित सडक (कि.मि.)	हालसम्म खुलेको	प्रगति %	सडकमा परेको जग्गा (रोपनी) (न्यूनतम ४मी. चौडाइकादरले)	हालको मूल्य रु.(करोडमा)
काठमाडौं	३००	२१५	७१.६६	१६९०	३३८०
ललितपुर	१३७	८१.५०	५९.६८	६४०	१२८०
भक्तपुर	३८	२७.५०	७२.३६	२१६	४३२
जम्मा	**४७५**	**३२४**	**६८.२१**	**२५४६**	**५०९२**

प्रस्तुत तालिका अनुसार सडकमा परेको २५४६ रोपनी जग्गाको न्यूनतम मूल्य २ करोड/प्रति रोपनीका दरले रु.५०९२ करोड हुन आँउछ।

घडेरी तथा सेवा सुविधा कार्यक्रम (Sites and Services)

योजना क्षेत्रको कुनै भागको जग्गा नेपाल सरकारबाट प्राप्त गराई प्राधिकरण आफैंले त्यस्तो जग्गामा सेवा सुविधाको व्यवस्था गरी घडेरीहरू तयार गर्ने र बिक्री वितरण गर्ने गरी घडेरी तथा सेवा, सुविधा (Sites and Services) कार्यक्रम सञ्चालन गरिन्छ। यस कार्यक्रम अन्तर्गत कुलेश्वर र गोल्फुटार आवास आयोजना सम्पन्न भएका छन्।

तालिका ३-३: यस कार्यक्रमको सामान्य विवरण तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ।

सि.नं.	आयोजनाको नाम	क्षेत्रफल रोपनी	घडेरी संख्या	सडकको लम्बाइ (कि.मि.)	सडकको %/ क्षेत्रफल (रोपनी)	खुला क्षेत्र(%) /क्षेत्रफल (रोपनी)	मूल्य रु. (करोडमा)
१.	कुलेश्वर	५२१	७५०	१६.२४	२८%(१४५.८८)	४%(२०.८४)	३३३.४४
२.	गोल्फुटार	२१३	४५०	४.४४	१४%(२९.८२)	५%(१०.६५)	८०.९४
	जम्मा	७३४	१२००	२०.६८	२३.९३% १७५.७ (रोपनी)	३१.४९(रोपनी)	४१४.३८

प्रस्तुत तालिका अनुसार सडकमा परेको १७५.७ रोपनी+खुला क्षेत्र ३१.४९ रोपनी= २०७.१९ रोपनी जग्गाको प्रतिरोपनी रु. २ करोडका दरले ४१४ करोड सार्वजनिक सम्पत्तिमा थप हुने देखिन्छ।

जग्गा एकीकरण कार्यक्रम (Land Pooling)

योजना क्षेत्रभित्रको कुनै भागमा रहेका जग्गाका विभिन्न कित्ताहरूलाई एकीकरण गरी सो जग्गामा भौतिक विकास योजना अनुरूप सेवा सुविधाको व्यवस्था गर्न र त्यस्तो सेवा सुविधाको व्यवस्था गर्दा लागेको खर्च विकसित घडेरीहरू बेची असुल गर्ने र बाँकी विकसित घडेरीहरू साविककै जग्गाधनी वा मोहीहरूलाई समानुपातिक आधारमा फिर्ता दिने व्यवस्था गरी जग्गा एकीकरण (Land Pooling) कार्यक्रम सञ्चालन गरिन्छ। यस कार्यक्रम अन्तर्गत हालसम्म भएका १२ वटा आयोजनाहरूमा ५१०० रोपनी क्षेत्रफल समेटिएको छ। जसमा सडकको क्षेत्रफल १०९३ रोपनी (२१.४४%), खुला क्षेत्र २५५ रोपनी (५.१८%) सामुदायिक क्षेत्र ३६६ रोपनी (७.१८%) हुन आँउछ। यस आयोजना अन्तर्गत १२१६० वटा घडेरी प्लट (६६.०९%) विकसित भई विभिन्न चौडाइको जम्मा ७८.८४ कि.मि. सडक खुलेको छ। यस कार्यक्रम अन्तर्गत सडक खुला क्षेत्रमा समेटिएको जम्मा १७१४ रोपनी जग्गाको प्रतिरोपनी रु.२ करोडका दरले ३४२८ करोड बराबरको सार्वजनिक सम्पत्तिमा वृद्धि भएको देखिन्छ।

हाल सञ्चालनमा रहेका १० वटा विभिन्न जग्गा एकीकरण आयोजनाहरू ७९५६ रोपनी क्षेत्रफलमा फैलिएको पाइन्छ। यसमा औसतमा प्रतिरोपनी २.५० वटा विकसित घडेरीहरू तयार हुने देखिन्छ। सञ्चालित आयोजनाहरूमा न्यूनतम २०% सडक, खुला क्षेत्र (अनुमानित)-का आधारमा गणना गर्दा १५९१+२३८= १८२९ रोपनी जग्गा सार्वजनिक प्रयोगमा

आउने र यसको न्यूनतम मूल्य प्रतिरोपनी रु.२ करोडका दरले ३६५८ करोड हुने देखिन्छ । प्रस्तावित आयोजनाहरूमा करिब १२३.३ कि.मि. सडक खुल्ने देखिन्छ ।

तालिका ३-४: जग्गा विकास कार्यक्रमबाट भएको सार्वजनिक सम्पत्ति सिर्जना (Public Assets Creation) **को विवरण**

जग्गा विकास आयोजना	सडक कि.मि.	क्षेत्रफल	खुला क्षेत्र	जम्मा	प्रतिरोपनी रु.२ करोडका दरले हुन आउने मूल्य
१.sites & services	२०.६८	१७५.७४	३१.४९ रोपनी	२०७.१९	४१४
२. Land pooling (क) सम्पन्न	७८.८४	१०९३.००	६२१ रोपनी	१७१४.०० (३६६ रोपनी सामुदायिक क्षेत्रसमेत)	३,४२८
(ख) सञ्चालित	१२३.००	१५९१.००	२३८ रोपनी	१८२९	३,६५८
३.निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रम (GLD)	३२४.००	२५४६.००	-	२५४६.००	५,०९२
जम्मा	५४६.५२	५४०५.७०	८९०.४९	६२९६.००	१२,५९२

माथिको तालिकालाई विश्लेषण गर्दा काठमाडौं उपत्यकामा जग्गा विकास आयोजनाहरू Sites and Services, Land Pooling/GLD बाट जम्मा ५४६.५२ कि.मि. सडक सुविधा थप भएको सडकमा ५४०५.७० रोपनी र खुला क्षेत्र (हरियाली) मा ८९०.४९ रोपनी समेत जम्मा ६२९६ रोपनी जग्गा सार्वजनिक सम्पत्ति (Public Assets) का रूपमा रहेको छ । यसको कूल मूल्य १२५ अर्व ९२ करोड हुन आँउछ । जन सहभागिताको माध्यमबाट सेवा सुविधामा थप वृद्धि भएकाले यस प्राधिकरणले गरेको यो महत्त्वपूर्ण र उल्लेखनीय कार्य हो ।

तालिका ३-५: निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित जग्गा विकास आयोजनाहरूको विवरण:

जिल्ला	जग्गा विकास (क्षेत्रफल/घडेरी संख्या) प्रतिरोपनी प्लट संख्या	सामूहिक आवास (क्षेत्रफल/घडेरी संख्या) प्रतिरोपनी प्लट संख्या	संयुक्त आवास (क्षेत्रफल/आवास संख्या) प्रतिआना आवास संख्या
काठमाडौं	९२०-४-२ (२४५६) २.६६	८६०-१-१-२ (२८१०) ३.२६	६१६-१४-२.१ (९७५६) १
ललितपुर	२३७-१३-१-२ (५०३) २.११	७०२-९-१-० (१३६५) १.९४	२६३-१०-२-० (५६५१) १.०२
भक्तपुर	१८२-०-०-२ (४२२) २.३१	२६-२-१-३ (७०) २.६७	६-३-३-० (४५) २.२
जम्मा	१३४०-२-०-० (३३८१) २.५२	१५८८-१३-०-१ (४२४५) २.६७	९८६-१२-३-१ (१५,५११)

निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित जग्गा विकास, सामूहिक आवास र संयुक्त आवास कार्यक्रम अन्तर्गत प्राधिकरणबाट योजना अनुमति (Planning Permit) प्राप्त भएका आयोजनाहरूको जिल्लागत विवरण निम्न बमोजिम रहेको छ-

तालिका ३-६: निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित जग्गा विकास आयोजनाको संख्या

जिल्ला	विवरण			जम्मा	कैफियत
	जग्गा विकास	संयुक्त आवास	सामूहिक आवास		
काठमाडौं	३३	३३	७५	१४१	
ललितपुर	६	२५	२३	५४	
भक्तपुर	८	१	२	११	
जम्मा	४७	५९	१००	२०६	

उल्लिखित तालिकाको अध्ययन गर्दा जग्गा विकास कार्यक्रम अन्तर्गत ३३८९ वटा विकसित घडेरी र सामूहिक आवास योजनामा ४२४५ वटा विकसित घडेरी तयार भएको देखिन्छ । यी दुबै योजनामा करिब १०० रोपनी खुला क्षेत्रका रूपमा विकास भएको छ । जग्गा विकास तथा सामूहिक आवास कार्यक्रम अन्तर्गत कुल क्षेत्रफल ७६२६ रोपनीको अनुमानित १७.५% सडक क्षेत्रमा पर्ने देखिन्छ । यस प्रकार सडकमा १३३४.५ रोपनी र खुला क्षेत्र १०० रोपनी समेत जम्मा १४३४.५ रोपनी सार्वजनिक जग्गाको मूल्य प्रतिरोपनी रु. २ करोडले २८६९ करोड हुन आँउछ । त्यस्तै संयुक्त आवास कार्यक्रमबाट १५५११ वटा आवास एकाइ (योजना अनुमानित लिएको आधारमा) विकास हुने देखिन्छ ।

उपसंहार

सरकारी क्षेत्र र निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित जग्गा विकास कार्यक्रम, सामूहिक आवास/संयुक्त आवास कार्यक्रमबाट काठमाडौं उपत्यकामा बढ्दो जनसंख्यालाई व्यवस्थित रूपमा बसोवास गर्न सघाउ पुगेको देखिन्छ । यस कार्यले काठमाडौं उपत्यकाको योजनाबद्ध विकास गर्ने कार्यमा ठोस सहयोग पुगेको विश्वास गर्न सकिन्छ । काठमाडौं उपत्यकावासी, विकासप्रेमी सर्वसाधारण र जग्गाधनी/मोहीहरूबाट विभिन्न जग्गा विकास कार्यक्रमहरूमा सडक, खुला क्षेत्रका लागि जग्गा योगदान गरी उदाहरणीय कार्य गरेको स्पष्ट छ । सर्वसाधारण जनताबाट पुऱ्याएको योगदानको उच्च मूल्याङ्कन गरी सरकारी स्तरबाट समेत उचित मात्रामा साधन, स्रोत उपलब्ध गराई निजी र सरकारी क्षेत्रको साझेदारीमा (PPP Model) काठमाडौं उपत्यकाको गतिलाई अझ सशक्त रूपमा अघि बढाउनु आवश्यक छ। राष्ट्रिय प्राथमिकताको आधारमा राष्ट्रिय आवास नीति २०६८ ले जग्गा विकास कार्यक्रमहरूको पूर्वाधार निर्माण लागतको निश्चित अशं सरकारको अनुदान दिने व्यवस्था गरेको छ । आयोजनाको आकार, अनुमानित लागत, कार्यान्वयन गर्ने निकाय, तथा आयोजनाको राष्ट्रिय प्राथमिकताको आधारमा राष्ट्रिय आवास नीति २०६८ को अनुसूची १ (कार्यनीति ४.१०.१ सगँ सम्बन्धित) बमोजिम नेपाल सरकारबाट प्राधिकरणले सञ्चालन गरेका आयोजनाहरूमा न्यूनतम १०% अनुदान दिने नीति कार्यान्वयनमा आउनु आवश्यक छ ।

नेपाल सरकारले स्वीकृत गरेको जग्गा विकास आयोजनाहरूमा खानेपानी विद्युत्, सडक ढल निकास जस्ता सेवा सुविधा प्रदान गर्ने निकायहरूले समेत प्राथमिकताका साथ लगानी गर्ने व्यवस्था भएमा स्थानीय जनसहभगिता समेत वृद्धि भई काठमाडौं उपत्यकाको सहरीकरणलाई थप व्यवस्थित गर्न सघाउ पुग्ने विश्वास गर्न सकिन्छ । देशको ऐतिहासिक, सांस्कृतिक, पर्यटकीय एंव प्रमुख प्रशासनिक केन्द्रका रूपमा रहेको राजधानी सहर काठमाडौंलाई सफा, सुन्दर, सुरक्षित एंव हरियालीयुक्त बनाउन सरोकारवाला सबैको सामूहिक प्रयास हुनु जरुरी छ ।

जग्गा एकीकरण आयोजनामा सरकारी कोषको आवश्यकता

- वसन्त कुमार राई[7]

विभिन्न चरणहरू पार गर्दै अभावै अभावमा अघि बढिरहेको सहरीकरण आजको स्थितिसम्म आइपुग्दाको अवस्थालाई हेर्दा हामी यस क्षेत्रका विशेषज्ञहरू खुसी भइहाल्नु पर्ने तथा निराशा भइहाल्नु पर्ने अवस्था पनि छैन । वास्तवमा भन्ने हो भने सहरीकरणको गम्भीर सोचको सुरुवात सत्तरीको मध्य भाग (Mid seventies) तिर भएको देखिन्छ, जतिबेला नेपालले क्षेत्रीय विकास रणनीति (Regional Development Strategy) अँगाली पाँच विकास क्षेत्रमा विभाजन गरेको पाइन्छ । त्यसै बेलादेखि क्षेत्र केन्द्रित सहरहरूलाई योजनाबद्ध रूपमा अघि बढाउने सुरुवात गरिएको समेत देखिन्छ तर यसले पूर्णता भने हाल सम्म पाउन सकेको छैन ।

काठमाडौं उत्यकामा पनि विभिन्न सहरी विकासका आयोजनाहरू त्यति बेलादेखि नै सञ्चालन हुन सुरु भइसकेका थिए । सुरुमा यस उपत्यकामा तात्कालीन सरकारले (Site And Services) जग्गा तथा सेवा विकास आयोजना सुरु गरेको पाइन्छ जसमा पहिलो कुलेश्वर, गोल्फुटार र डल्लु जग्गा सेवा तथा विकास आयोजनाहरू लागु गरिएको थियो । यी आयोजनाहरूले आशिंक रूपमा सफलता पाएको महसुस गरिएको छ । जग्गा प्राप्तिका बाधा, व्यवधानका कारणहरूबाट यस बाहेक अन्य आयोजनाहरू भने अघि वढाउन सकिएको देखिँदैन । यसपछि जग्गा एकीकरण आयोजना र निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रमहरू लागु भई कार्यान्वयनमा आएपछि व्यवस्थित सहरीकरणमा केही प्रभावहरू परेको पाइन्छ जसले मानिसहरूमा केही आशाहरू जगाएको समेत थियो । वर्तमानमा सहरी सडक विस्तारका आयामहरूमा त्यस बेलाका निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रमले तय गरेका सडकहरूको विशेष योगदान रहन्छ र यसको श्रेय तात्कालीन पहिलो सहरी विकास तथा भौतिक योजना मन्त्री डा. प्रकाश चन्द्र लोहनीलाई जान्छ जसले नयाँ मन्त्रालयको गठनका साथै सहरीकरणको व्यवस्थापनका लागि अविलम्ब हस्तक्षेप (Immediate Intervertion) जग्गा विकास कार्यक्रम लागु गरेका थिए । यसको प्रतिफल वर्तमानमा आएर हेर्दा देखा परिरहेको प्रतीत हुन्छ ।

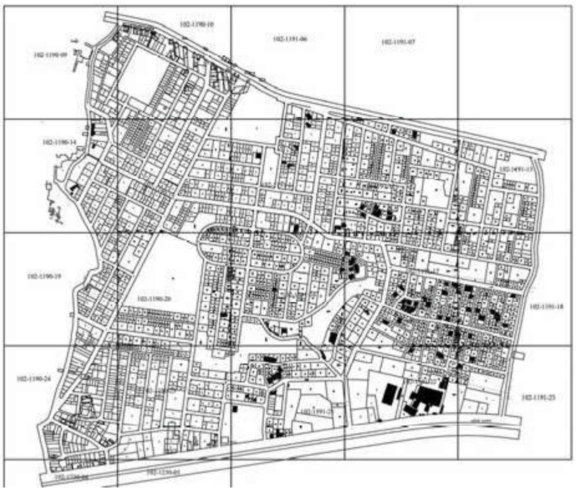
यसप्रकार असीको दशकको अन्ततिर आएर सुरु भएको जग्गा एकीकरण आयोजनाले हाल देशभर र यसकै अनुभवलाई आधार वनाएर सार्क क्षेत्रमा पनि विस्तार भएको छ । यसको सुरुवात गोङ्गबु जग्गा एकीकरण आयोजनाबाट भएता पनि पहिलो सम्पन्न जग्गा एकीकरण आयोजना भक्तपुरको कमल विनायक हो । यसपछि गोपीकृष्ण, लुभु, नयाँ बजार, चिप्ले ढुङ्गा (पोखरा), सिनामङ्गल, सिन्टिटार, लिवाली, तुमुचो, दुगुरे, टोखा र वाग्मती फाँट जग्गा एकीकरण आयोजना हुँदै पछिल्लो समय आएर कमेरोटार, चःमती, मनोहरा, दिव्येश्वरी र सैंबु-नख्खुडोल जग्गा एकीकरण आयोजनाहरूमा निर्माण कार्य अघि बढि रहेको देखिन्छ । नयाँ सुरु हुनेमा भेल्पा-हात्तीवन, देको-मीवा-इतापाके (भक्तपुर) र हाँडीगाल जग्गा एकीकरण आयोजनाहरू (थिमी भक्तपुर) छन् ।

यस प्रकार निजी-सार्वजनिक साझेदारीमा र स्व-लगानीको (Self Financing) अवधारणमा अघि बढ्नु पर्ने कार्यक्रमहरू भएता पनि यसले आर्थिक समस्या भोगिरहेको छ । म आफैंले विभिन्न आयोजनाहरूमा रहेर काम गर्दाको अनुभवले समेत भन्न सक्छु कि कुनै पनि जग्गा एकीकरण आयोजना सहजरूपमा अघि बढ्न सकेको जस्तो लाग्दैन । यसको मुख्य कारक तत्व आर्थिक अभाव नै हो । यसमा प्रश्न उठन सक्छ- एकातिर स्वलगानी भनिँदैछ र अर्कोतर्फ आर्थिक अभावको कुरा उठाइँदै छ, हेर्दा अलिक विरोधाभासको कुराझैं पनि लग्छ तर साँचो कुरा यस किसिमका आयोजनाहरूमा सेवा, सुविधा बापत लिइने (आयोजना क्षेत्रभित्रको पूर्वाधार विकासका लागि लिइने) रकमको प्रतिशतले आयोजनाको सम्पूर्ण लागत खर्च बेहोरिने भएकाले यसलाई स्वलगानी आयोजना भनिएको हो । आयोजनाको सुरुमा अवधारणा तयार गर्दादेखि जग्गा रि-प्लटिङ, नयाँ नापी नक्सा तयार, साथै बाटो रेखाङ्कन र जग्गा विकास गर्दा समेत आयोजनाको करिब करिब ५० देखि ६० प्रतिशत सम्मको लागत खर्च भइसक्ने तथ्यले देखाउँछ । यसरी जग्गा विकास गरी घडेरी बिक्री गर्दा सम्मको समयमा आयोजना ऋणमा डुबिसकेको हुन्छ अथवा रकम उलब्ध नभएको खण्डमा आयोजना ज्यादै धिमा गतिमा अघि बढी प्रशासनिक तथा अन्य खर्चको भार बढ्ने देखिन्छ । त्यसछि आयोजना सुचारु रूपमा सञ्चालन हुन

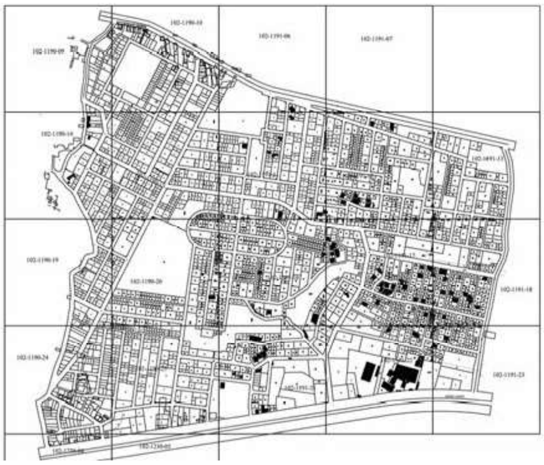
[7] (जिल्ला विकास आयुक्त, भक्तपुर)

नसकी अनेक समस्याहरू देखा पर्दछन् र आयोजनाका कार्यहरूमा अझ बढी बाधा, व्यवधान देखिन आउँदछन् । यसले आयोजनाका सञ्चालक तथा उपभोक्ताहरूलाई शङ्काको दृष्टिले हेर्ने अवस्था समेत सिर्जना हुन्छ । साथै आयोजना प्रमुखले धेरै नै बाधा, व्यवधान बेहोर्नु पर्ने अवस्था समेत देखिन्छ ।

यस प्रकारका आयोजनाहरू सहज रूपमा सञ्चालन भई समय सीमामा सम्पन्न गर्नलाई सरकारले ठोस सहयोग गर्नुपर्ने देखिन्छ । जग्गा एकीकरण आयोजनाले हालसम्म सरकारबाट सहयोग पाउन नसकेको कारणाट पनि आयोजनाहरू सुस्ताएको देखिन्छ । सरकारबाट यस्ता आयोजनाहरूलाई नीतिगत रूपमा पूर्ण सहयोग भएता पनि आर्थिक रूपमा समेत सहयोग गर्न नितान्त जरुरी भइसकेको छ । सरकारको सहयोगलाई सदुपयोग गरी आयोजनालाई छिटोभन्दा छिटो सम्पन्न गरी सरकारी लगानी फिर्ता गर्ने व्यवस्था सञ्चालक तथा आयोजना प्रमुखले गर्नुपर्ने देखिन्छ । सरकारी रकम फिर्ता हुने कुरामा कसैको पनि दुईमत हुनै सक्दैन । सरकारबाट लगानी भएका पूर्वाधार विकासहरू समयमा सम्पन्न भई, प्लटहरू आर्कषक मूल्यमा बिक्री समेत गरी आयोजनाको दिगो विकास हुनसक्छ । यसो गर्न सक्दा सरकारको ऋण समयमै सजिलै तिर्न सकिने र आयोजनाहरू समयमा सम्पन्न हुँदै जानेछन् र सहरी विकासको प्रारूप समेत तयार भई व्यवस्थित सहरी विकास हुने कुरामा सबै सहमत हुनेछन् ।



चित्र ३–७: कमेरोटार जग्गा एकीकरण आयोजना प्लानिङ अघिको अवस्था



चित्र ३–८: कमेरोटार जग्गा एकीकरण आयोजना प्लानिङ पछिको अवस्था

सहरी विकासका सन्दर्भमा जापानको नागोया सहरलाई दृष्टान्तका रूपमा लिन सकिन्छ । यस सहरमा मात्रै ३३० वटा Land Readjustment project हरू सञ्चालन भएका छन् । त्यहाँ सहरी विकासको आधार नै Land pooling project हो । सरकारले आयोजनाका Major Roads हरू निर्माण गर्नुका साथै आयोजनालाई Soft Loan उपलब्ध गराई आयोजनालाई सहयोग पुऱ्याउने कार्य गरेको पाइन्छ जसले गर्दा आयोजना सञ्चालनमा सहजता आई समयमा आयोजना सम्पन्न हुन सघाउ पुगेको समेत देखिएको छ । यसले अर्को तथ्य के पनि देखाउँछ भने वर्तमानमा भइरहेका जग्गा एकीकरण आयोजनाहरू बेग्ला बेग्लै (Isolate) ठाउँमा सञ्चालित भएता पनि कालान्तारमा आएर सहरको स्वरूप निर्धारण गर्ने क्रममा सबै आयोजनाहरू जोडिँदा व्यवस्थित सहरको रूप लिने पक्का छ ।

हालसम्मको आयोजना क्षेत्रलाई मात्र हेर्ने हो भने पनि आयोजना सञ्चालन नभएका ठाउँभन्दा धेरै नै व्यवस्थित भएको पाउँदछौं जसको कारण सहरी विकासका क्षेत्रमा केही योगदान अवश्य पुगेको छ । वर्तमानमा यस्ता आयोजनाहरूको खाँचो र महत्त्व धेरैले बुझिसकेका छन् । मानिसहरूको अन्य विभिन्न ठाउँमा समेत आयोजना सञ्चालन होस् भन्ने धेरै नै ठूलो माग रहेको छ तर यसको लागतको भार र आयोजनाको समय सीमा तय भई सोही समयमा आयोजनाहरू सम्पन्न होस् भन्ने चाहना रहेको देखिन्छ । यस्तो समय तय हुनुलाई नेपाल सरकारको भूमिका (आर्थिक सहयोग) विशेष रहन्छ र जनतामा आयोजना सफल हुने कुरामा शङ्का पटकै रहँदैन ।

सहरी विकासका योजना निर्माण गर्दा विदेशमा भए गरेका कार्यलाई पनि हेर्नु उपयुक्त हुनेछ। यसका लागि तल एउटा तालिका प्रस्तुत गरिएको छ।

तालिका ३–७: जापानका ठुला सहरहरूमा Land Pooling Project **हरूको तुलनात्मक तालिका**

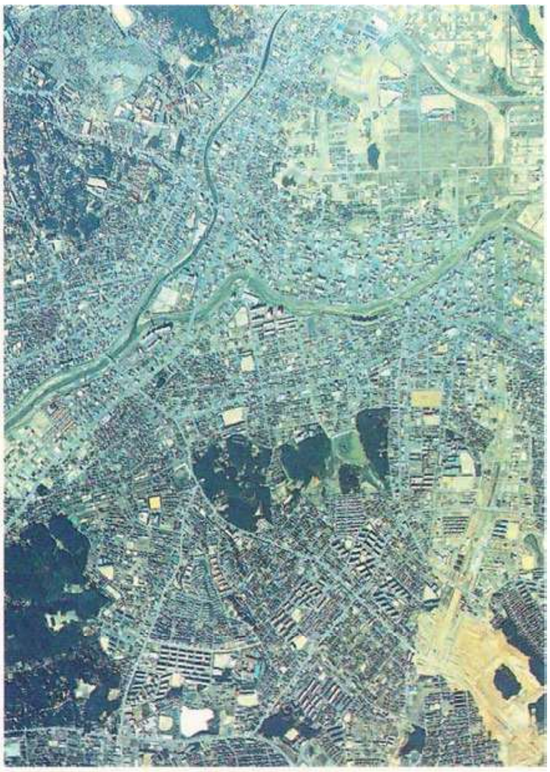
सि.नं.	सहर	सहरको क्षेत्रफल (व.कि.मी)	जग्गा एकीकरण आयोजनाको संख्या	आयोजनाको क्षेत्रफल (हेक्टरमा)	अनुपात (%)
१	टोकियो	२,१६५.३५	७७८	३९,४०२.००	१८.२७
२	साप्पारो	१,११८.०१	७७	४,९८०.००	४.४५
३	हिरोसिमा	६७५.६२	८२	२,४८८.००	३.६८
४	क्योटो	६१०.६१	८५	३,७७७.००	६.१८
५	कोबे	५४१.४९	७५	५,४२७.००	१०.०२
६	किताक्यूसु	४७७.४१	८५	४,०११.००	८.४
७	योकोहामा	४२६.७२	१४४	७,८८६.००	१८.४८
८	फुकुओका	३३५.५०	४१	३,२८९.००	१०.१
९	नागोया	३२७.५३	३०३	२०,४३३.००	६२.३८
१०	ओसाका	२१०.९५	१०५	८,४२३.००	३९.९३
११	कावासाकी	१४२.१६	२७	२,३९३.००	१६.८३

स्रोत– Urban Development in Nayoga (Comparison Sheet), PP-32

नेपाल सरकारले पनि यसमा केही कदमहरू चालेको पाइन्छ र सो केवल नीतिमा मात्रै सिमित देखिएको छ। सहरी विकास मन्त्रालयले तयार पारेको राष्ट्रिय आवास नीती २०६८ को ४.१०.१ मा "जग्गा एकीकरण आयोजनाहरूमा भौतिक पूर्वाधार निर्माणको कार्यमा मात्र खर्च गर्ने गरी आयोजनाको राष्ट्रिय प्रथमिकता, आकार, लागत तथा आयोजना कार्यान्वयन गर्ने संस्थाको क्षमताको आधारमा आयोजनाको कुल अनुमानित लागतको निश्चित अशं नेपाल सरकार तथा स्थानीय निकायले लगानी गर्ने" भन्ने उल्लेख छ। सो को निर्धारण तरिका अनुसूची १ मा समावेश गरिएको देखिन्छ। यसले नेपाल सरकार पनि जग्गा एकीकरण आयोजनाको सवालमा चिन्तित छ भन्ने देखाउँछ तर यस्ता कुराहरू नीतिमा मात्र सीमित भने हुनुहुन्न। यसलाई सकारात्मक सोचका रूपमा हेर्न भने सकिन्छ तर यसले ठोस सहयोग पुग्छ भन्ने चाहिं होइन।

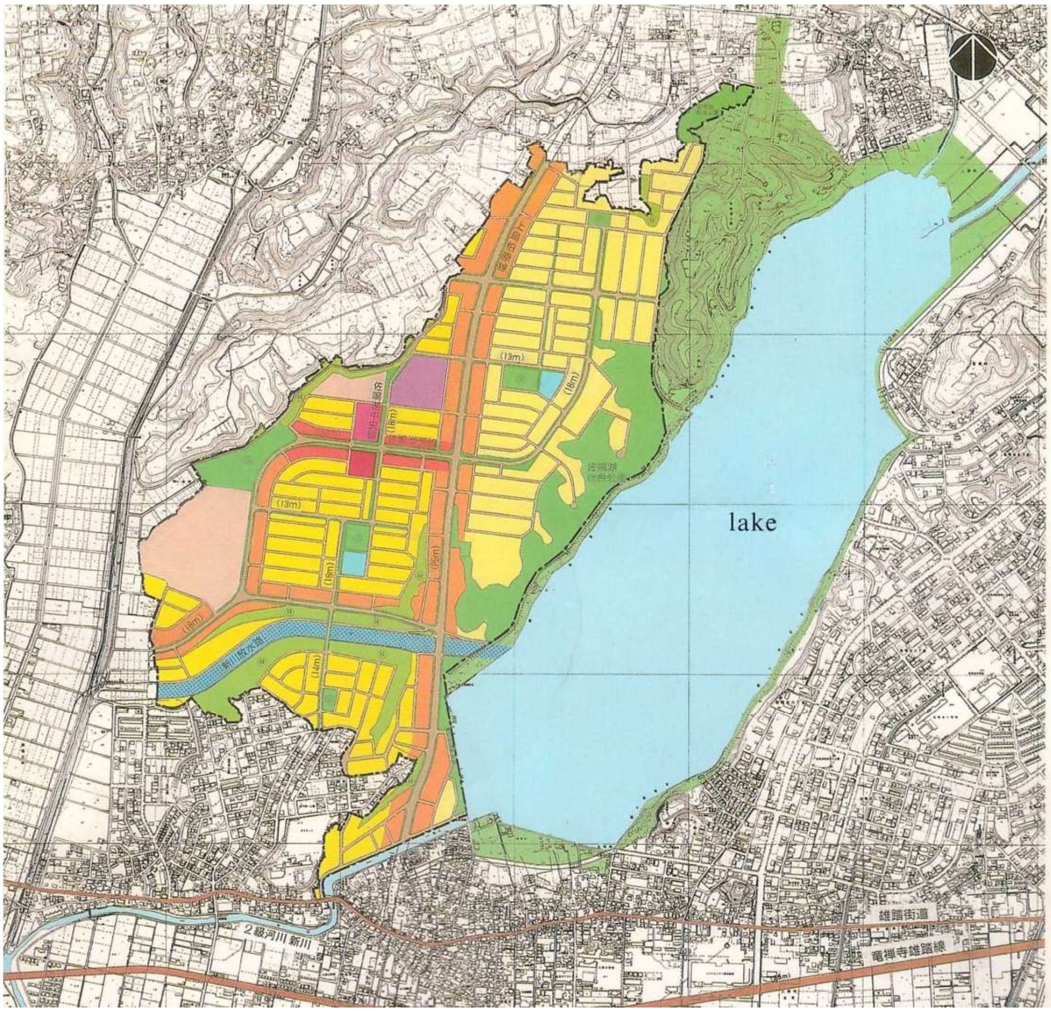
यस प्रकार विभिन्न देशहरूको अनुभवका आधारमा जग्गा एकीकरणको कार्यान्वयन पक्ष जापानमा सबैभन्दा उत्कृष्ट देखिएको छ। जापान सरकारले यस किसिमको आयोजना सञ्चालन गर्दा जग्गाधनीहरूको एउटा सहकारी संस्था जस्तो गठन गरी, सो सहकारीको राय सल्लाह बमोजिम कार्य अघि बढाएको पाइन्छ। यसको साथै आयोजनाका मुख्य सडक (Major Roads) हरूको निर्माणमा आर्थिक सहयोग गरेको पाइन्छ र आयोजना सञ्चालन सहजताका लागि सरकारले Soft Loan को व्यवस्था गरेको पाइन्छ। जसले गर्दा आयोजना सजिलैसँग सञ्चालन तथा सम्पन्न भएको पाइन्छ। यसै सर्न्दभमा १९९५ को Land Readjustment Training मा भाग लिने सिलसिलामा नागोया सहरको बसाइमा के थाहा भयो भने यो सहरको ६२.३८ प्रतिशत भू-भाग यस्तै जग्गा एकीकरण (जापानमा जग्गा एकीकरण आयोजनालाई Kukaku Seiri अथवा Land Readjustment Project भन्छन्) आयोजनाद्वारा Planning भएको जानकारी पाइएको थियो र सो सहरमा जम्मा ३३० वटा Project हरू संचालन भई Planning भएको जानकारी तथ्याङ्कमा उपलब्ध छ (तुलनात्मक तालिकाको क्र.सं. ९)।

चित्र ३-९: परियोजनापूर्वको दृष्य



चित्र ३-१०: परियोजनापश्चातको दृष्य

अन्तमा यस प्रकारका आयोजनाहरू प्रभावकारी रूपमा सञ्चालन र समय अवधिभित्र सम्पन्न गर्न सरकारको नीतिनियम तथा आर्थिक सहयोग (पछि फिर्ता हुने गरी)-को नितान्त जरुरी देखिएको छ र यसको कार्यान्वयन पक्षका लागि काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणमा नेपाल सरकारको तर्फबाट एउटा कोषको व्यवस्था हुन जरुरी छ। यस कोषको सञ्चालन का.उ.वि.प्रा.ले एउटा कार्यविधि तय गरी नेपाल सरकारबाट स्वीकृत गराई गर्दा उपत्यकाभित्रका आयोजना सञ्चालनमा सहजता आई आयोजना समयमा नै सम्पन्न हुने थिए भन्ने लाग्दछ। यसरी नै उपत्यका बाहिर पनि नगर विकास समितिहरूलाई पूर्ण रूपमा सञ्चालनमा ल्याई केन्द्रीय स्तरमा एउटा कोषको व्यवस्था गरी सो कोषबाट रकम उपलब्ध गराई यस्ता आयोजनाहरू सहजै रूपमा अघि बढाउन सकिन्छ। अन्यथा कान्तिपुर र गोरखापत्र दैनिकमा निजी क्षेत्रबाट विकास गरिएका घडेरीहरूको फोटो राखेर **धान फल्ने खेतमा प्लटिङ्ग** शीर्षकमा समाचार आउनेक्रम आगामी दिनहरूमा अझ बढ्ने नै छ। यसको रोकथामका लागि पनि सरकारले यस क्षेत्रमा अविलम्ब हस्तक्षेप गर्नुपर्छ भन्ने लाग्छ। यसको साथै अन्तरिम संविधानमा व्यक्तिको सम्पति माथिको अधिकारको व्याख्या र जमिनलाई व्यक्तिगत सम्पत्तिका रूपमा हेर्ने दृष्टिकोणलाई बदली जमिन राष्ट्रको सम्पत्रि हो र व्यक्ति भनेको त्यसको प्रयोगकर्ता (Lease holder) मात्र हो भन्नेतर्फ अब संविधानसभामा पनि चर्चा चल्नुपर्छ जस्तो लाग्छ। अन्यथा सम्पत्तिमाथिको हकलाई आधार मानी सरकार सधैं मुद्दा हारिरहने अनि हरियाली खेत माझमा निर्धक्क बाँसको टेको गाड्दै बिजुलीको तार तानी घर निर्माण गर्ने सर्वभौम जनतालाई कसले नियन्त्रण गर्ने ? यो पाटो पनि सोचनीय नै छ र यी सबैको ख्याल नगरी सरकार के हेरेर बसिरहन्छ ? विशेषज्ञहरूले के गर्दै छन् ? भन्ने थुप्रै थुप्रै प्रश्नहरू उठिरहने छन् र उठिरहने छन्।



चित्र ३-११: जापानमा गरिएको जग्गा एकीकरण आयोजना- एक झलक

२०२१ को नापी, समस्या विश्लेषण र समाधानका विकल्प

थीर दाहाल, बी. एल.[8]

पृष्ठभूमि

काठमाडौं उपत्यकामा बढ्दै गएको अव्यवस्थित सहरीकरणले देशको राजधानीलाई कुरूप सहरमा रूपान्तरण गर्ने हो कि भन्ने आभास भइरहेको छ। काठमाडौं उपत्यकाका लागि उपत्यकावासी, स्थानीय निकाय, सरकारी संयन्त्र सबै एक ढिक्का भई दीर्घकालीन योजना बनाएर व्यवस्थित सहरमा रूपान्तरण गर्नुपर्ने आवश्यकता छ। नापी नक्साका आधारमा के कस्ता समस्या रहेका छन् र तीनका समाधानहरू के कस्ता हुन सक्छन् भनी यहाँ विश्लेषण गरीएको छ।

समस्या विश्लेषण

१. काठमाडौं उपत्यकामा नदीका कारण सहरीकरणको अव्यवस्था

काठमाडौं उपत्यकामा रहेको चक्रपथभित्र जे जस्तो अवस्थामा सहरीकरण भएको छ यसलाई अझ व्यवस्थित गर्न आवश्यकपर्नेबाटोघाटोलाई चौडा गर्न अब चुनौतीपूर्ण रहेको भएता पनि त्यसलाई व्यवस्थित गरी हेर्न लायक बनाउन सरकारी निकायबाट प्रयासहरू भइरहेका छन् तर चक्रपथ बाहिर त्यस्तै तवरबाट सहरीकरण बढ्दै जाने हो भनेकाठमाडौं उपत्यकाको समस्या अझ जटिल र अव्यवस्थित हुने देखिन्छ। काठमाडौं उपत्यकाभित्रका नदीहरूका कारण चक्रपथ बाहिर विभिन्न स्थानमा समस्याहरू उत्पन्न भएका छन्। हाल नदीहरू २००२१ सालको सर्वे नापीको नक्सामा भएको स्थानमा नबगेर विभिन्न व्यक्ति वा संस्थाहरूका नाममाकायम रहेका व्यक्तिगत जग्गालाई बर्सेनी कटान गरी बग्ने गरेका छन्। यसरी ती नदीहरूले वहाव परिवर्तन गरी बग्ने गरेको कारण जग्गाको व्यवस्थापनमा ठुलो चुनौती खडा भएको छ। साथै जग्गा-विवादको प्रमुख कारण पनि नदीहरू नै बनिरहेको अवस्था छ। त्यसबेलाको नक्सा अनुसार नदी बगेको नभई विभिन्न व्यक्तिका निजी जग्गाबाट बग्नाले नदी भएका क्षेत्रमा जग्गा-विवाद अत्यधिक रहेको देखिन्छ।

२. २०२१ सालको सर्वे नापीमा कायम नक्सा

उपत्यकाका विभिन्न स्थानमा त्रुटिपूर्ण नापनक्सा भएका कारण नक्सा बमोजिमको खोला यकिन हुन नसक्ने अवस्था भएका कारण त्यस्ता स्थानमा अरू बढी जग्गा-विवाद हुनसक्ने अवस्था छ। जग्गावालाहरूले नदीको जग्गामा भोगचलन गरी त्यसका आधारमा बढी जग्गा कायम गर्न खोज्ने गरेकाले बाढी आउँदा नदीले कटान गरी भएको जग्गा बगाउँदा कतिपय जग्गाधनीको जग्गा लालपुर्जामा मात्र सीमित रहेको छ। यसरी जग्गा हुँदाहुँदै पनि कतिपय जनताले सुकुम्बासी सरह जीवन यापन गर्नुपर्ने बाध्यता उत्पन्न भएकाले समेत त्यस्ता क्षेत्रमा जग्गा-विवादको शृङ्खला झन् झन् मौलाउँदै गएको छ।

३. २०२१ सालको सर्वे नापीमा भएका नक्सा-विवाद तथा त्रुटिको सही पहिचान नहुनु

२०२१ सालका नापीका समयमा सर्वे नापी भई निर्माण भएका त्यस्ता क्षेत्रका नक्साहरूमा भएका त्रुटिको सही पहिचान नहुनाले जग्गा-विवाद बढ्नु स्वाभाविक हो। २०२१ सालको नापीका नक्साहरूमा कहीं नक्सा खप्टिनु, फाटिनु, कहीं जग्गा घटी हुनु, कहीं बढी हुनु, कहीं भोगचलनका आधारमा प्रलोभनको आसमा जग्गा बढी कायम गरिदिनु जस्ता कारणले विवाद बढ्नु स्वाभाविकै हो तर त्यस्ता किसिमका त्रुटिलाई सरोकारवालाको उजुर पर्नासाथ त्यस्तो विवादित स्थानको सही पहिचान गरी त्यस्ता खाले त्रुटि सच्याइदिन सरल वातावरण नभएको र संशोधन जस्ता कार्यको निर्णय गराउन सम्बन्धित तल्लो स्थानका अर्धन्यायिक अड्डालाई पूर्ण अधिकार दिन कानुनी अड्चनका कारण मन्त्रीस्तर वा

[8] *जग्गा व्यवस्थापन सहजकर्ता*

विभागसम्म गई निर्णय गराउनुपर्ने नेपालको कानुनी व्यवस्था हुँदा सामान्य विवाद पनि समयमा अन्तिम टुङ्गो लगाउन स्थानीय निकायले छोटो समयमा नसक्ने हुँदा त्यस्ता प्रकृतिका विवाद न्यूनीकरण हुनुको सट्टा झन् बढ्ने क्रममा छन् ।

४. सरकार उच्च स्तरीय संयन्त्रमा सर्व साधारणको सरल पहुँच नहुनु ।

नदी कटान तथा प्राविधिक त्रुटिलाई संशोधन गर्ने प्रक्रियामा अघि बढ्न पीडित पक्षले सम्बन्धित अड्डामा निवेदन गर्नुपर्ने अवस्था छ । त्यसरी निवेदन दिएर पनि ऐन, नियम बमोजिम संशोधन प्रक्रियामाथि कार्वाही गर्न सरकारी अड्डामा तल्लो स्तरका जग्गाधनीको सरल पहुँच भएको पाइँदैन । कारण र सरकारी निकायमा पनि त्यस्ता किसिमका निर्णय गर्न तल्लो निकायका अर्धन्यायिक अड्डालाई कानुनद्वारा पूर्ण अधिकार प्रदान गरिएको अवस्था पनि हामीकहाँ छैन । त्यसकारण जग्गाका विविध समस्याको टुङ्गो लगाउन सर्वसाधारण जनताले विभागदेखि मन्त्रालयसम्म पुग्नुपर्ने बाध्यता हाम्रा सामु कायमै छ । कानुनी प्रावधानहरू तुलनात्मक रूपमा जटिल हुँदा जग्गा-विवाद सम्बन्धी त्यस्ता त्रुटि संशोधन गराउन वर्षौं लाग्ने कारणबाट पनि जग्गा-विवाद मौलाउँदै गएको छ ।

५. उपत्यकाभित्र सहरी विकासको लागि लगानी गरी विकास क्षेत्रलाई प्रोत्साहित नगर्नु ।

उपत्यकाभित्र त्यस्ता प्रकृतिका त्रुटि भएका क्षेत्रमा निजी लगानी गरी सहरी विकासका लागि कार्य गर्ने व्यक्ति तथा कम्पनीले २, ४ स्थानमा जग्गा खरिद गरेर त्यस्ता क्षेत्रको विकास गरी व्यवस्थित घरघडेरीको निर्माण हुन लायक बनाउने कारोवारमा उनीहरू सफल भएका पनि उदाहरणहरू छन् । सरकारी निकायबाट त्यस्ता स्थानमा काम गर्ने निजी क्षेत्रको पहिचान नहुनुले पनि नदी, सार्वजनिक जग्गा लगायत, प्राविधिक त्रुटि, जस्ता कारणले विवादको जन्म भइरहेको छ ।

६. उपत्यकाका नदी किनारमा सरकारी मापदण्डको बेवास्ता गरी घर, टहराको निर्माण तीव्र रूपमा हुनु

उपत्यकाभित्र रहेका नदीका किनारमा सार्वजनिक जग्गा भए त्यस्ता स्थानमा घर, टहरा निर्माण गरी जग्गा हडपी बसोवास गर्नु तथा नदीका किनारमा के कति जग्गा छड्नुपर्ने भन्ने सम्बन्धमा निर्धारित सरकारी मापदण्डको बेवास्ता गरी घर, टहरा निर्माण गर्ने र जग्गा हडप्ने गरेका कारण नदीको सौन्दर्य अझ कुरूप बन्दै गइहेको छ । त्यस्ता क्षेत्रमा घर, टहरा निर्माण गर्न नदिन दीर्घकालीन तथा अपरिवर्तनीय सरकारी नीति, नियमको अभाव रहेकाले विवाद बढ्ने, विकास निर्माणमा अवरोध भइरहने जस्ता समस्याहरूको सामना गर्नु परिरहेको छ ।

७. दीर्घकालीन योजना नबन्नु र सरकारी संयन्त्रबाट विभिन्न खाले नियम परिवर्तन भइरहनु ।

उपत्यकाको विकासका लागि सरकारी निकायमा योजना भएता पनि दूरदृष्टि राखेर दीर्घकालीन गुरु योजनाको निर्माण हुन नसक्नु, त्यस्ता क्षेत्रमा समय समयमा असान्दर्भिक नीति निर्माण हुनु, विवादस्पद (अर्थ नबुझिने) नीति निर्देशन हुनुका कारणले वास्तविक त्रुटिपूर्ण स्थानको पहिचान नहुनु र निर्देशनको अर्थ नबुझ्नाले तल्लो निकायका कार्यालयले सही निर्णय दिन नसक्नु समेत थप विवादका कारण बनेका छन् ।

समाधान गर्न सकिने उपायहरू

(क) उपत्यकामा रहेका नदीहरूको क्षेत्रमा नयाँ नापी गराउने ।

उपत्यकाभित्र रहेका नदीहरूको तटीय क्षेत्रमा अविलम्ब नयाँ नाप नक्सा गराई २००२१ सालको सर्वे नापीमा भएका त्रुटिहरूको पहिचान गर्ने । विवाद हुने र भएका क्षेत्रमा स्थानीय निकायका व्यक्तिहरूलाई समावेश गराई शक्तिशाली न्यायिक छानबिन समिति समेत गठन गराउने तथा सो समितिबाट सिफारिस भए बमोजिम त्रुटि सच्याउन तथा विवाद मिलाउन शक्तिशाली आयोग समेत गठन गरेर नयाँ नाप, नक्सा भएकै समय र नाप, नक्सा भएका स्थानमा निर्णय गराउन सक्ने गरी नाप, नक्सा अविलम्ब गराउने ।

(ख) नदीको बहाव परिवर्तन भएका स्थानमा नदीलाई साविक बमोजिमको स्थानमा ल्याई व्यवस्थित गर्ने ।

नदीको वहाव परिवर्तन भई नदीले नक्सा बमोजिम आफ्नो Track छाडेर अन्यत्र बग्दै निजी वा आवासीय जग्गालाई कटान गरेका स्थानमा कुनै व्यक्ति वा कम्पनीले नदीलाई व्यवस्थापन गरी जग्गा विकास गर्ने उदेश्यलाई नदीको वारिपारि जग्गा खरिद गरेको र नाप, नक्सा गर्दा त्यस्तो स्थानमा कुनै विवाद नरहने स्थिति देखिएमा सरकारी जग्गाको समेत संरक्षण हुने अवस्था रहेमा त्यस्ता व्यक्ति वा कम्पनीलाई प्रोत्साहित गरी सरकारी निकायबाट सक्दो सहयोग उपलब्ध गराउन सरकारी संयन्त्र अन्तर्गत शक्तिशाली आयोगलाई अधिकार प्रत्यायोजन गरेर त्रुटि सच्याई निर्णय समेत गर्ने अधिकार प्रत्यायोजन गर्ने ।

(ग) २०२१ सालको सर्वे नापीमा भएका त्रुटिलाई नयाँ नापी गराई संशोधन गर्नुपर्ने ।

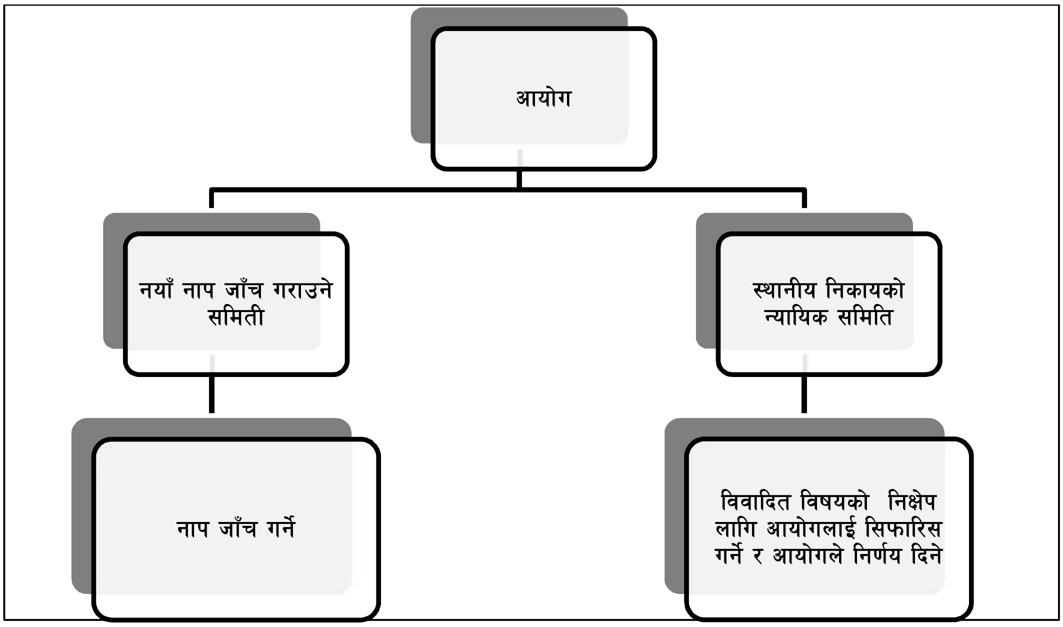
२०२१ सालको सर्वे नापीमा भएका त्रुटिलाई सच्याउन नयाँ नापी गराई नक्सा सुधार गर्न सम्बद्ध निकायलाई अधिकार प्रत्यायोजन गराउने । सर्वसाधारणको सरकारी संयन्त्रमा पहुँच नहुने र हालको कानुनी व्यवस्था अनुसार त्यस्ता प्रकृतिका त्रुटिको नक्सा संशोधन तथा सुधार गर्नुपर्ने अवस्थामा तल्लो निकायमा निवेदन माग गरी मन्त्रालय लगायत मन्त्रिपरिषद्मा पुगी निर्णय गराएमात्र नक्सा सुधार हुने कानुनी व्यवस्था भएकाले सर्वसाधारणको पहुँच त्यस निकायसम्म नहुने हुँदा कतिपय स्थानमा पर्याप्त निजी सम्पत्ति हुने व्यक्तिहरूको अवस्था सुकुम्बासी वा सो सरह भएकाले त्यस्ता समस्याको समाधान गर्न ऐन, नियम संशोधन गरी स्थानीय निकायमा न्यायिक समिति गठन गराई सो न्यायिक समितिको सिफारिसमा तल्लो स्तरको सरकारी संयन्त्रले सुधार गर्न सक्ने गरी नयाँ नापीलाई परिचालन गर्ने हो भने ९५% त्यस्ता खाले समस्या तत्स्थानमा (on the spot) नै समाधान हुने निश्चित छ । तसर्थ सो अनुसार नयाँ नापीलाई र स्थानीय न्यायिक समितिलाई त्यस्ता निर्णय गर्न अधिकार दिने ।

(घ) विवाद मिलाउन स्थानीय निकायमा शक्तिशाली संयन्त्रको निर्माण गर्ने ।

विवाद मिलाउन स्थानीय निकायमा शक्तिशाली संयन्त्रको एउटा न्यायिक समितिको निमार्ण गरी सो समितिलाई जिल्लास्तरीय अदालत सरह निर्णय गर्ने अधिकार दिन नियम बनाई समिति वा आयोगको गठन गर्ने । यसो गरेको खण्डमा नदीको व्यवस्थापन, सरकारी जग्गाको संरक्षण, स्थानीय निकायका व्यक्तिहरूलाई परेको मर्का लगायतका सम्पूर्ण कुराहरूको विवाद स्थानीय स्तरबाट छोटो, छिटो समयमा धेरै कार्य सम्पन्न भई विकास गर्न समय लाग्दैन ।

(ङ) उपत्यकामा रहेका नदीहरूलाई व्यवस्थित गर्न शक्तिशाली आयोगको गठन गर्नुपर्ने ।

उपत्यकामा रहेका नदीहरूलाई व्यवस्थित गर्न एउटा छुट्टै आयोगको गठन गर्नुपर्ने अवस्था छ किनकि सरकारी संयन्त्र अनुसार त्यस्ता प्रकृतिका त्रुटि पहिचान गरी संशोधनतर्फ कार्वाही गर्नका लागि हालको कानुनी व्यवस्था र निर्णय गर्ने प्रक्रिया अति नै घुमाउरो भएकाले त्यस्ता प्रकृतिका विवादित विषयको अन्तिम टुङ्गो लाग्न धेरै समय लाग्ने र निर्णय दिने निकायले समेत निर्णय दिन नसक्ने भएकाले त्यस्ता विषयका लागि राजनीति तथा अन्य कुराहरूको समेत हस्तक्षेप हुन नसक्ने खालको छुट्टै आयोगको गठन भई विवाद टुङ्गो लगाइसकेपछि प्रचलनमा ल्याउनका लागि निम्नानुसारको चार्ट बमोजिम आयोग गठन गर्ने ।



प्रस्तावित विकल्प प्रति विशेषज्ञहरूको राय :

गणेश प्रसाद भट्ट, महाशाखा प्रमुख, कित्तानापी महाशाखा, नापी विभाग

- समस्याको उठान सही छ ।
- समस्याको समाधानका लागि उपत्यकामा पुनः नापीको आवश्यकता औंल्याइएकोमा उपत्यकामा पुनः नापी यस अघि नै प्रारम्भ भई अधिकांश भागमा सम्पन्न भइसकेको छ । ००२१ सालको नक्सा र हालको नक्सा नमिलेका कारण हालसाविक सम्बन्धी समस्या देखा परेको छ । अड्डा अदालतले ००२१ सालको नक्सालाई प्रमुख आधार लिन खोज्दा एकातिर पुनः नापीको औचित्यमाथि प्रश्न खडा भएको छ भने अर्कोतिर जग्गाधनीहरूले अनावश्यक दुःख पाउनु परेको छ ।
- ००२१ सालमा चेन सर्वे गरी गरिएको नक्सामा सामान्यतया नक्साका मार्जिन र नदीको किनाराका विषयमा त्रुटिहरू देखिएका छन् । यसको मूल कारण एकातिर त्यतिबेला सरकारी सार्वजनिक जग्गाको नक्सालाई भन्दा व्यक्तिविशेषको जग्गालाई बढी महत्त्व दिइएको थियो भने अर्कोतिर मालपोत कम होस् भन्ने उद्देश्यले कतिपय जग्गाधनीले वास्तविक जग्गाको नापी नगराएको अवस्था समेत रहेको पाइन्छ ।
- ५० वर्षको अवधिमा नदीहरूको वहावमा अत्यधिक परिवर्तन आइसकेको, कतिपय ठाउँमा साविक नदी बगेको क्षेत्रमा बस्ती विकास भइसकेको अवस्था छ ।
- समस्या समाधानका लागि अहिले आएर पुनः नापी गर्नुभन्दा पनि कानूनमा संशोधन आवश्यक देखिन्छ । जग्गा (नापजाँच) ऐन- २०१९ को प्रावधान बमोजिम पुनः नापी भइरहेको छ । यस ऐनले साविकको नक्सा र हालको नक्सामा फरक पर्न सक्तछ भन्ने कुरालाई सम्बोधन गर्न खोजेको छ तर अन्य ऐन, कानून र व्यवहारले गर्दा साविककै नक्सालाई आधार मानिँदा समस्या देखिएका छन् ।
- अन्य विकास निर्माणका सन्दर्भमा प्रस्तुत सुझावहरू उपयुक्त छन् । नगर विकास समिति, नगरपालिकाहरू अझ बढी संवेदनशील हुनु जरुरी छ । उदाहरणका लागि डोलक्षेत्रमा घरको नक्सा पास हुँदैन तर घर निर्माण भइरहेको अवस्था छ । यस्ता कार्यहरूको नियन्त्रण जरुरी छ ।
- हाल नापी विभागले काठमाडौं उपत्यकाको ठुलो माननापको नक्सा तयार गर्नका लागि आयोजना सञ्चालन गर्न जापान सरकारको सहयोगका लागि जाइका मार्फत् आवश्यक प्रक्रिया अघि बढाएको अवस्था छ । सो आयोजनाले

ठुलो माननापमा हवाइफोटो समेत लिने भएकाले उक्त हवाइफोटोहरूलाई आधार मानेर ०२१ साल र पुनः नापीबाट तयार भएका नक्साहरूको शुद्धता अभिवृद्धि गर्ने अवसर प्राप्त हुनेछ ।

तोयनाथ बराल, पूर्वमहानिर्देशक, नापी विभाग

भूमि-लगत मुख्यतया आर्थिक, कानूनी र बहु-उद्देश्यीय प्रयोजनका लागि तयार पारिएको हुन्छ । बहुसंख्यक कृषक भएको हाम्रो देशमा व्यवस्थित भूमिलगत (Cadastre) तयार गर्न कित्तानापी कार्यक्रमको अग्रणी स्थान रहेको छ । मालपोत असुलीका लागि व्यवस्थित लगत तयार पार्नुका साथै २०२१ सालमा भूमिसुधार कार्यक्रमको सुरुवात भएपछि सो कार्यक्रमलाई आवश्यक पर्ने थप विवरण, जस्तै- जग्गाको हदबन्दी, मोहीको लगत समेत तयार गर्ने काम कित्तानापीको कार्यक्षेत्रभित्र पर्न गयो । २०२१/२२ सालमा गरिएको कित्तानापीको नक्साले आर्थिक प्रयोजनका लागि चाहिने भूमिलगतको आवश्यकता पुरा गरेको देखिन्छ भने कानूनी भूमिलगतको आवश्यकता पुरा हुन सकेको देखिँदैन । यसरी एक-आपसमा नजोडिएका नक्सा(Island map) हरू स्थानीय आधारविन्दु (local base line) मा भर परेका नापी र त्यसबाट निर्मित नक्सा हुनाले यस्ता नक्साको शुद्धतामा पनि धेरै प्रश्नहरू उठिरहेको अवस्था छ । करिब ५० वर्ष अगाडि तयार गरिएको भूमिलगतले अहिलेको माग पुरा गर्न सक्ने स्थिति हुँदैन । तसर्थ तत्कालको प्रविधि र ज्ञान प्रयोग गरी तयार गरिएको कित्तानापीका नाप, नक्सामा देखिएका त्रुटिहरूका कारण एवं बढ्दो सहरीकरण र अन्य विकासका कार्यक्रमको सञ्चालनका लागि समेत शुद्ध र अद्यावधिक भूमिलगतको खाँचो पूर्ति गर्नु अत्यावश्यक देखिएको छ । बढ्दै गएको भूमिमाथिको चाप तथा अनीयन्त्रित रूपमा बढ्दो सहरीकरणको परिप्रेक्ष्यमा साविक २०२१/२२ सालको कित्तानापीका नक्सामा आधारित लगतको विश्वसनीयतामा गम्भीर चुनौती आएको छ । त्यस्तै जग्गाको मूल्य र महत्त्व दिनानुदिन बढिरहेको हुँदा शुद्ध र भरपर्दो भूमिलगत तथा नक्साको आवश्यकता पर्दछ । अहिलेको आवश्यकता भनेको भूमिस्रोतहरूको समुचित प्रयोग र विकासका लागि आवश्यक पर्ने पूर्वाधार निर्माण गर्न भूसूचना-प्रणाली र भौगोलिक सूचना-प्रणालीको विकास गर्नु नितान्त आवश्यक छ ।

२०२१/२२ सालको नापनक्सामा देखिएका समस्या

- नक्साको orientation नमिलेको ।
- नक्साको margin नभिडाएका कारण कुनै सँगसँगैका दुईवटा नक्साका बिचमा gap वा overlap रहेकाले विवाद भइरहने ।
- नक्सामा भएका त्रुटिका कारणले वास्तविक भोग र प्रमाणमा फरक देखिएको ।
- २०२१/२२ सालको नापीका नक्सामा बाटो, नहर, कुलो, पैनी, खोला आदि भएको देखिने तर अहिले त्यस्ता जमिनमा मानिसले घर बनाएर भोगचलन गरी बसोवास गरिहरेको ।
- नदी वा खोलाको मूलधार परिवर्तन भइरहनु ।
- भू-उपयोगमा भएको वा हुने परिवर्तन ।

उल्लिखित समस्या वा नक्साको त्रुटिका कारणले साविकका नक्सा प्रयोग गरी वा तिनलाई आधार बनाई नयाँ भूमिलगत तयार गर्न कठिनाइ देखिन्छ ।

समस्या समाधानका उपायहरू

उपर्युक्त समस्याहरूको समाधान गर्नेतर्फ नेपाल सरकारको ध्यानाकर्षण भएको हुनाले नै पुनः जग्गानापी सुरु गरिएको हो । यी समस्याहरू समाधान हुने गरी जग्गा नापजाँच ऐनमा संशोधन, जग्गा नापजाँच नियमावली २०५८ लागु गर्नुका साथै कार्यविधिहरू समेत तयार भएका छन् तर पनि पुनः नापजाँचले गति लिन नसकेको र पुनः नापजाँच कार्यबाट सेवाग्राहीहरू सन्तुष्ट भएको अनुभूति गर्न समेत सकिएको छैन । हाल चलिरहेको पुनः नापीबाट जग्गाधनीहरूका सबै प्रकारका समस्याको समाधान हुन सकेको छैन । पुनः नापजाँचबाट सेवाग्राहीले समयानुकूल चाहेको सेवा नपाएको, समस्या समाधान हुनुको सट्टा झन् जटिल भएको र समस्या सुल्झिनेभन्दा बल्झिने भएको गुनासो व्यापक रूपमा सुनिएको छ । यसरी ऐन र नियमावली संशोधन गरेर पुनः नापजाँच गर्दा पनि २०२१/२२ सालको नापीले निम्त्याएका समस्याको निराकरण पूर्ण रूपले हुन सकेन । जग्गा-प्रसाशनतर्फ ६४ वटा ऐन आकर्षित हुने र धेरै निकायहरूको

संलग्नता हुने भएकाले पनि भूमि-प्रसाशनतर्फ नेपालमा मिश्रित समस्याहरू छँदै छन् । तसर्थ उठान गरिएका समस्याहरूको मुख्य आशय सही नै देखिन्छ ।

अहिलेको समयानुकूल मागको पूर्ति गर्न र विद्यमान समस्याहरूको समाधानका लागि निम्नलिखित विकल्पहरू उपयोगी हुनसक्छन्-

विकल्प नं. १- प्रविधि रूपान्तरण सहित अत्याधुनिक नापनक्सा तयार गर्ने ।

काठमाडौं उपत्यका प्राधिकरणले कार्यान्वयन गर्ने ठुलो माननापको (१:१५,०००) हवाइफोटो वा high resolution satellite imagery प्रयोग गरी १:५००० माननापको orthophoto नक्सा तयार गर्ने । यस्तो नक्सामा जमिनको स्थलरूप आकार, आली, कान्ला, बाटो, कुलो, खोला आदि सबै मानवनिर्मित संरचनाहरू समेत स्पष्ट हुनेछन् । यो नक्सा index map का लागि प्रयोग गरिनेछ । यसरी digital प्रविधिबाट तयार भएको नक्सामा आधारित cadastre data तयार गर्न कार्यस्थलमा उपस्थित हुने कर्मचारीहरूले जग्गा नापजाँच गर्दा जग्गाधनीहरूको सहभागितामा प्रत्येक कित्ता जग्गाको साँध, सीमाना यकिन गरी (Adjudication) सँधियारहरूको मुचुल्का तयार गरेर हरेक कित्ता जग्गाको (dimension) लम्बाइ, चौडाइ समेतको नाप गरी individual parcel map बनाउने र त्यसको जानकारी सम्बन्धित जग्गाधनीहरूलाई दिने गर्नु पर्दछ । यसरी तयार भएको parcel map को सिलसिलेवार नम्बर Index Map मा अनिवार्य राख्नुपर्छ । जग्गाधनीहरूको सहभागिता विनाको cadastral data पूर्ण भएको पाइएको छैन । जग्गाधनीहरूको विवरण attibute data र नक्साको विवरण spatial data लाई उपयुक्त software का माध्यमबाट जोड्नु पर्दछ । यस प्रविधिमा जग्गाधनीहरूले unique ID पाउनेछन् । यसरी unique ID साथ प्रदान गरिएको जग्गाको स्वामित्व पछिसम्म कहिल्यै पनि फरक नपर्ने हुँदा भूमि सम्बन्धी विवादको धेरै नै न्यूनीकरण हुने विश्वास गर्न सकिन्छ ।

सरकारी स्वामित्वको जग्गाको प्रमाण पनि unique ID सहित अन्य जग्गाधनी सरह तयार गरी सम्बन्धित निकायमा दिनु पर्दछ । यसरी तयार गरिएको cadastral data मा भू- स्वामित्वको विवरणका साथै भू-उपयोगको सबै वर्गीकरण (classification) समेत संलग्न रहनेछ ।

नापनक्सामा देखिएका समस्या, नयाँ प्रविधिको रूपान्तरण समेतलाई समेट्ने गरी मौजुदा जग्गा नापजाँच ऐन तथा नियमावलीमा समयानुकूल संशोधन र सुधार गर्नु पर्दछ ।

नोट- उल्लिखित प्रविधिको माध्यम प्रयोग गरी तयार गरिएका orthophoto Map र cadastral data हरू सहरी विकास निर्माणका लागि तथा देशको पूर्वाधार निर्माण गर्ने कार्यमा समेत धेरै नै उपयोगी हुनेछन् ।

विकल्प नं. २- अधिकार सम्पन्न आयोग गठन गरी नयाँ नापी गर्ने ।

आयोग नै गठन गरी गरिने नयाँ नापीको यस विकल्पमा हालकै प्रविधि प्रयोग गरी जग्गानापी गर्ने तर यसमा पनि विद्यमान ऐन, नियमहरूमा संशोधन तथा परिमार्जन गर्नुपर्ने हुन्छ । अन्य कुराहरू उल्लेख भई आए अनुसार नै हुनुपर्ने मनासिव देखिन्छ ।

विकल्प नं. ३- देशको नापनक्सा गर्ने कार्यको जिम्मेवारी पाएको संस्था नापी विभागलाई सशक्त बनाउने ।

हाल चालु रहेको पुनः नापीमा देखिएका समस्यालाई सम्बोधन गर्दै ऐन र नियममा आवश्यक परिमार्जन गरी सुस्त गतिले अगाडि बढेको जग्गानापी कार्यलाई बढी क्रियाशील गराएर सशक्त बनाउने तथा समयमै उपत्यकाको नापनक्सा निर्माण गर्ने कार्य सम्पन्न गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।

नगरपालिका र नगरोन्मुख गा.वि.स.हरूलाई विकासका पूर्वाधारको निर्माणतर्फ सजग गराउने तथा माथि लेखिएका सबै विकल्पमा काम गर्दा जनसहभागिता जुटाउन नापीकर्मीहरूलाई पूर्ण सहयोग गर्ने वातावरण तयार गर्ने ।

काठमाडौं उपत्यकालाई आधुनीकिकरण गर्न आवश्यक ठानी उठान गरिएका कुरा सही छन् । उर्लंदो, बढ्दो अव्यवस्थित सहरीकरणलाई निश्चित समयका लागि स्थगित गरी उपत्यकाभित्रको भू-उपयोग समेतलाई आधार मानी रमणीय र

व्यवस्थित उपत्यकाको सहरीकरण गर्ने खाका तयार गर्ने । त्यसका लागि आवश्यक सबै निकायलाई प्रयोग गर्न सकिने वातावरण तयार गर्ने ।

राजाराम छत्कुली, UN Habitat

बुँदा १ को सम्बन्धमा

- चक्रपथ बाहिरका स्थानमा देखिएका समस्याहरू नदीहरूका कारणले मात्रै उत्पन्न भएका होइनन्, सार्वजनिक र सरकारी जग्गाहरूका कारण पनि समस्याहरू देखिएका छन् ।

बुँदा २ को सम्बन्धमा

- त्रुटिपूर्ण नाप, नक्साभन्दा पनि २०२१ सालको सर्वेक्षणका नक्साहरू नै अहिलेसम्म पनि सीमा चित्रण र स्वामित्वको जाँच गर्नका लागि प्रयोग गरिन्छन् ।
- सार्वजनिक र सरकारी जग्गाको संरक्षणका लागि स्थानीय अधिकारीहरूको पनि जिम्मेवारी छ । समस्या सर्वेक्षण नक्साको मात्र होइन; स्थानीय अधिकारीहरू यी जग्गाहरूलाई अतिक्रमण हुनबाट जोगाउन कति सफल रहेका छन् भन्ने पनि हो ।
- कुनै पनि जग्गाको सीमा पहिचान र रक्षा गर्नु प्रत्येक जग्गाधनीको जिम्मेवारी हो ।

बुँदा ३ को सम्बन्धमा

- कुनै पनि जग्गाको स्वामित्व त्यस जग्गाको भोगचलनद्वारा स्थापित हुन्छ । मालपोत ऐन र भूमि संरक्षण ऐन यसै सिद्धान्त अनुसार बनेका छन् । समस्या यस्तो छ- २०२१ सालको सर्वेक्षण त्रुटिका बावजुद सही स्वामित्व र निजी, सार्वजनिक वा सरकारी जग्गा अतिक्रमण छुट्याउने कुनै तर्कसङ्गत संयन्त्र अभ्यासमा छैन ।
- समस्याको मुख्य जड हुन्-
    १) आफ्नो जग्गा र त्यसको सीमाका सम्बन्धमा कहिल्यै जिम्मा नलिने र आवश्यक पर्दा समेत अनुपस्थित हुने जग्गाधनीहरू,
    २) सरकारी/सार्वजनिक जग्गाका साथै नदीको धार बदलेर खोला उकासेका जग्गाहरूको सुरक्षा गर्ने प्रणालीको अभाव,
    ३) सर्वेक्षण नक्सा र भोगाचलनको अन्तर छुट्याउन नसक्ने अस्पष्ट कानुनी प्रणाली,
    ४) कानुनको उल्टो व्याख्या (खास गरी हालसाविक र पुनः सर्वेक्षणको भिन्नताका सम्दर्भमा),
    ५) हालसाविक र मालपोत ऐन- ८ (क) बिचको अन्तर, सामान्यतया न्यायपालिकाको बुझाइ र विद्यमान कानूनी साधनको प्रयोगमा मुख्य समस्या छ ।
- जग्गाका विषयहरूमा सम्बन्धित विभागीय मन्त्रीसमक्ष पेस गर्नका लागि कुनै कानुनी व्यवस्था छैन ।
- समस्या अधिकारको केन्द्रीकरण र स्थानीय संस्थाहरूको भनाइको सुनुवाई नहुनु नै प्रमुख हो ।
- नेपालमा जग्गादर्ता प्रक्रिया छोटो र छिटो हुने गर्छ । यस्ता निर्णयहरू त्रुटिपूर्ण हुन सक्छन् र भविष्यमा समस्या ल्याउन सक्छन् ।

बुँदा ४ को सम्बन्धमा

- स्थानीय जनता र स्थानीय सरकारको सहभागितामा आधारित विस्तृत र पारदर्शी तरिकाले छानविन गर्न सिफारिस गर्नुपर्छ
  (हाल प्रचलित सजर्मिन विधान होइन) । स्थानीय जनतालाई वास्तविकता थाहा छ ।

विकल्पका सम्बन्धमा

- पुनःसर्वेक्षण जारी छ । पुनःसर्वेक्षणको प्रक्रियाका कमीहरूको विश्लेषण गरी पूर्ण सुधारका लागि सुझाव प्रस्ताव गरिनुपर्छ ।
- निजी कम्पनीहरूलाई के का लागि प्रोत्साहित गर्ने ? भू-व्यवस्थआपन अथवा लाइसेन्स प्राप्त सर्वेक्षकहरूद्वारा भूमिका सर्वेक्षणका लागि ।
- साविकको स्थितिलाई कसरी पुष्टि गर्ने ? २०२१ सालको नापी नक्सा सही छैन ।
- हकभोग र सार्वजनिक सरकारी जग्गाको पहिचान तथा अतिक्रमण ठम्याउनका लागि गहन जनसहभागितामा आधारित पुनःसर्वेक्षण महत्त्वपूर्ण छ ।
- सर्वेक्षण गर्नु अगावै सरकारी सार्वजनिक जग्गा छुट्याउन र जग्गाको सीमा पुष्टि गर्न एक पारदर्शी संयन्त्र हुन जरुरी छ ।
- पुनःसर्वेक्षणमा स्थानीय संस्थाहरू र जनसहभागिताको भूमिका पनि विचार गर्नुपर्छ ।
- अदालत स्तरीय निर्णयको अवधारणा राम्रो छ ।
- नेपालमा आयोगहरू राजनीतिक हुन्छन् र छोटो अवधिका लागि हुन्छन् । विद्यमान संस्थाहरूको परिचालन र प्रभाकारी प्रक्रियाहरूको अवलम्बन गर्न प्रस्ताव गर्नु पर्छ ।

अनिष जोशी, भू-सूचना तथा भौगोलिक सूचना प्रणाली विशेषज्ञ

२०२१/२२ सालको नापी नक्सामा भएका त्रुटिहरू र यसबाट उत्पन्न भएका अन्य जटिलताका कारण काठमाडौं उपत्यका तथा देशका अन्यत्र स्थानमा अनियन्त्रित भूमि प्रयोजन, भूमि स्वामित्व विवाद, सरकारी तथा सार्वजनिक जग्गाको अदिग्रहण, गुठी तथा संरक्षित जग्गाको बेचबिखन, भू-माफियाद्वारा चलखेल जस्ता भूमि-प्रसाशन सम्बन्धी गम्भीर समस्याहरू देखिँदै आएका छन् । यस्ता समस्याहरूका कारण बेला बखत सामाजिक तथा राजनितिक अस्थिरताको सृजना हुँदै आएका छन् र भविष्यमा अझ विकराल रूप धरण नगर्ला भन्न सक्ने अवस्था छैन । सम्बन्धित तथा स्थानीय निकाय, अधिकारीहरू तथा जग्गाधनी स्वयं पनि नक्सामा भएका त्रुटि तथा नियम कानुनमा भएका अस्पष्टता र अपारदर्शिताका कारण समस्याग्रत छन् । यस समस्याको सम्बोधनका लागि विद्यमान ऐन र नियममा आवश्यक परिमार्जन तथा सम्सोधन गरी, नयाँ प्रविधि अपनाइ भइरहेको नयाँ नापी कार्यलाई निरन्तर्ता तथा गति दिन आवश्यक देखिन्छ ।

यसको साथसाथै सहरी क्षेत्रको व्यवस्थित र दिगो विकासको लागि नापी नक्साको येथोचित् प्रयोग गर्न सम्बन्धित सबै निकायहरूमा समन्वय तथा सहकार्य हुनु जरुरी छ । सहरी क्षेत्रको विस्तार, भौतिक तथा पूर्वाधार विकास, वातावरणीय संरक्षण, जोखिम व्यवस्थापन, सामाजिक स्तर सुदृढिकरण र समावेशीकरणका कार्यको प्रवर्धन र कार्यान्वयन गर्न दिगो तथा जोखिम संवेदनशील भू-उपयोग योजना तर्जुमाको लागि बहु उद्देशीय भूमिलगत (Multipurpose Cadastral) को आवश्यकता पर्दछ ।

यसको लागि निम्न सुझावहरू उपयोगी हुनसक्छन् -

१. नयाँ नापीले अपनाएको Control Sheets ले कहि हदसम्म नक्साको शुद्धता कायम गर्न मद्दत गर्दछ तथापि कित्ता नक्साङ्कनको लागि प्रयोग गरिने Plane Table र Tape प्रविधिले शुद्धतामा ह्रास आउँदछ । तसर्थ यसका लागि High Resolution Digital Ortho-photo/Satellite Image, Differential GPS (DGSP) र Total Station जस्ता विधि प्रयोग गर्नुपर्दछ । खासगरी सहरी घना बस्ती जहाँ Digital Ortho-photo / DGPS प्रयोग गर्न कठिनाइ हुने हुँदा, उपयक्त विधि प्रयोग गर्नुपर्दछ । वैज्ञानिक तथा विश्वसनीय विधि भित्र्याउनु पर्दछ तथा दक्ष जनशक्ति उत्पादन गर्नुपर्दछ ।

२. विद्यमान नापीनक्सामा देखिने कित्ता सीमाना खप्टिने (Overlap) समस्यालाई सम्बोधन तथा न्यूनीकरण गर्न Higher Accuracy भएको Control Points को आधारमा Seamless Cadastral Mapping को विधि प्रयोग गर्नुपर्दछ । Standardized Coordinate System, Projection Parameters, Conversion Parameters को सम्बन्धित निकायले व्याख्या गर्नु पर्दछ र प्रयोगमा ल्याउन पर्दछ।

३. कित्ता सर्बेक्षण र नक्साङ्कनकार्य इजाजत र अनुमति प्राप्त सर्वेक्षकद्वारा (Licensed Surveyor) मात्र गर्नु-गराउनु पर्दछ।

४. Multipurpose Cadastral को अवधारणा अनुरूप कित्ता नक्सासँगै अन्य स्थलगत नक्सा, भू-उपयोग नक्सा, संस्कृतिक सम्पदा नक्सा तथा वातावरणिय संवेदनशील क्षेत्रको नक्सा आदि समाविष्ट हुनु पर्दछ । जग्गाधनीको लगत र अन्य विवरण हरेक कित्तामा मेल हुनु पर्दछ । यसका लागि एकीकृत भू-सूचना प्रणालीको (Integrated Land Information System) विकास नितान्त आवश्यक छ। साथसाथै सम्बन्धित सबै निकायहरूमा यस भू-सूचना प्रणालीको समन्वयात्मक प्रयोग, सहकार्य तथा सूचनाको आदानप्रदानको लागि Spatial Data Infrastructure को सैद्धान्तिक र प्राविधिक रुपमा कार्यान्वयन गर्नु पर्दछ।

५. सहरी क्षेत्रको परिप्रेक्षमा 3-Dimensional (3D) Cadastre को औचित्य र महत्त्व बढ्दै छ । बहुतल्ले भवन, अपार्टमेन्ट, भागबन्दा र अंशबण्डा भएका भवन, भूमिगत तल्ला (पार्किङ, व्यापारिक मल, गोदाम आदि), निजी भवनमुनिका सार्वजनिक बाटो इत्यादिको सन्दर्भमा 3D Cadastre को अवधारणा अपनाइ भू-सूचना प्रणालीको विकास गर्नु पर्दछ ।

अन्तरवार्ता

नेपालमा योजना बनाएर काम गर्ने संस्कार नै छैन

कारोबार पत्रिकामा फाल्गुन २०, २०७१ मा प्रकाशित

काठमाडौं उपत्यकालाई व्यवस्थित सहरीकरण बनाउने उद्देश्य सहित ३ वर्ष अघि काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको गठन गरिएको थियो । काठमाडौं उपत्यकाका दीर्घकालीन विकास तथा व्यवस्थित सहरीकरणका लागि प्राधिकरणले हाल २० वर्षे गुरुयोजना बनाइरहेको छ । राजधानीमा व्यवस्थित सहर नबन्नुमा योजना तहमा नै कमजोरी रहेको प्राधिकरणका विकास आयुक्त योगेश्वर पराजुली बताउँछन् । काठमाडौं उपत्यकालाई व्यवस्थित, सफा, सुन्दर र हरियाली बनाउनका लागि योजनाको कमी भएकोले बताउने पराजुली आर्किटेक्चर र सहरी विकास सम्बन्धमा अध्ययन गरेका छन् । एकीकृत सहरी विकास योजनामा अनुभवी समेत रहेका पराजुलीसँग काठमाडौं उपत्यकाको व्यवस्थित सहरीकरणका लागि प्राधिकरणले गरिरहेका योजना सम्बन्धी कारोबारले लिएको अन्तवार्ताको केही अंश

काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणले हाल के-के काम गरिरहेको छ ?

प्राधिकरणले हाल के-के काम भन्नु भन्दा पहिला प्राधिकरणको काम के हो भन्नु बुझ्नुपर्छ । प्राधिकरण ऐन अनुसार काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणका मुख्य चारवटा भूमिका अनुसारका कार्य छन् । पहिलो योजनाकार निकायको भूमिका, दोस्रो विकास निकायको भूमिका, तेस्रो नियमन, तथा नियन्त्रण, निषेध निकायको भूमिका र चौथो समन्यवकारी निकायको भूमिका रहेको छ ।

योजनाकारको भूमिकामा प्राधिकरणले काठमाडौं उपत्यकालाई एक पर्यावरणीय एकाइको रूपमा एकीकृत विकास योजना तयार गर्नेछ । विकास निकायको भूमिकामा एकीकृत विकास योजना कार्यान्वयन गर्ने, निर्देशित जग्गा-विकास तथा एकीकरण र सार्वजनिक जग्गा संरक्षण र अन्य काम पर्दछ । यस्तै प्राधिकरणको अर्को महत्त्वपूर्ण भूमिका भनेको नियमन, नियन्त्रण तथा निषेध निकाय अन्तर्गतको काममा योजना अनुमति, संयुक्त आवास, सामूहिक आवास, जग्गा विकास र मापदण्डको स्तरीय तयारी, नियमन रहेका छ । विभिन्न निकायसंगको काठमाडौं उपत्यकाको समग्र विकासका लागि समन्वय गर्ने समन्वयकारी निकायको रूपमा प्राधिकरणले काम गर्दछ । यी विभिन्न काम गर्नका लागि सबैभन्दा पहिला योजना चाहिने भएकाले अहिले हामीले योजना बनाउने काम गरिरहेका छौं ।

प्राधिकरणले अहिले उपत्यकाको विकासको लागि कस्तो योजना बनाइरहेको छ ?

हामीले अहिले उपत्यकाको २० वर्षे गुरुयोजना बनाइरहेका छौं, यो अब करिब अन्तिम चरणमा पुगेको छ । यससम्बन्धमा हामीले संसदीय विकास समितिमा समेत जानकारी गराइसकेका छौं । उपत्यकाको सम्बन्धित निकाय र मन्त्री सहितको भौतिक विकास समितिमा पनि हामीले छलफल गरिरहेका छौं । काठमाडौं उपत्यकाको विकासमा अहिले यी क्षेत्रका सभासदको पनि अहिले उच्च प्राथमिकताका साथ राखेर सहयोग गरिरहनु भएको छ । त्यसैले हामीले पनि दोस्रो संविधानसभाको चुनाव सम्पन्न भइसक्ने बित्तिकै सपथ पनि निलिइकन हामीले यस क्षेत्रका सभासदसँग अन्तरक्रिया समेत गरेका थियौं । त्यस अन्तरक्रियामा तपाईंहरूले काठमाडौंलाई कसरी हेर्नुहुन्छ र यहाँ के-के गर्नुपर्छ भन्ने विषयमा छलफल भएको थियो ।

काठमाडौं उपत्यकाको करिब सबै क्षेत्र नगरपालिका भइसकेको छ, यहाँको विकासका लागि नगरपालिकाहरुको भूमिका के हो र प्राधिकरणले के गर्छ ?

उपत्यकाको एउटा नगरपालिकामा अर्को नगरपालिकाको क्रियाकलापले जुन असर पारेको हुन्छ त्यस्ता आयोजनामा काम गर्छौ । दोस्रो काठमाडौं समष्टिगत रूपमा गरिने विकासका योजनाहरूलाई दिगो रूपमा बनाउन प्राधिकरणले काम गर्छ ।

निर्देशित जग्गा विकास कार्यक्रममा पनि हामीले काम गरिरहेका छौ । यसमा जनसहभागितामूलक आधारमा योजनाबद्ध जग्गाको विकास गर्ने काम यस अर्न्तगत पर्दछ । यस अर्न्तगत सहरी विकासका लागि आवश्यक पूर्वाधारहरू खानेपानी,

सडक, बिजुली, ढल लगायतको विकास गर्नेछ । यसरी उपत्यका व्यवस्वथित विकासका लागि आयाम दिन सक्ने योजना बनाइरहेको छ ।

अहिले उपत्यकाको कोर एरियामा त जग्गा खाली छैन, यस्ता क्षेत्रमा कसरी काम गर्नुहुन्छ ?

अहिले हामीले जहाँ-जहाँ जग्गा खाली छ त्यहाँ काम गरिरहेका छौं । कोर एरियामा हामीले त्यस्तै किसिमको योजना बनाइरहेका छौं । सार्वजनिक जग्गा संरक्षण भनेर प्राधिकरणको विशेष काम पनि रहेको छ । अर्को महत्त्वपूर्ण कुरा हामीले उपत्यकाका विभिन्न स्थानमा पार्क, बगैंचा तथा उद्यान बनाउँदैछौं । यसको नमुनाका रूपमा नारायणचौर निर्माण भइरहेको पार्क हेर्नसक्नु हुन्छ । सो पार्क भूकम्प आउँदा व्यवस्थापनको लागि उपयुक्त हुनुका साथै स्वास्थयको लागि हरियाली गर्ने काम भइरहेको छ जुन पार्क २० रोपनी क्षेत्रफलमा फैलिएको छ ।

साथै हामीले सो पार्कबाट नयाँ प्रविधिको पनि विकास गरिरहेका छौं । अहिले राजधानीमा दैनिक रूपमा बढ्दै गएको अव्यवस्थित बस्ती तथा घर निर्माण हुने क्रमले इनारहरूमा पानी सुक्दै गईरहेको छ । हामीले यसलाई कम गर्न आकाशबाट परेको पानीलाई जमिनमुनि पानी रिचार्ज गर्ने काम पनि नारायणचौरको पार्कमा गरेका छौं । हरियाली, पानी, विपद् व्यवस्थापन भनेको महत्त्वपूर्ण कुरा हुन, जुन दिगो विकासका लागि अभिन्न अङ्ग समेत हुन् । यो पार्क व्यवस्थापन र दिगो बनाई रहनका लागि हामीले त्यहाँ पार्क प्रयोग गर्ने प्रयोगकर्तासँग शुल्क लिने व्यवस्था गर्नेछौं । जस्तै- बिहान मर्निङ वाक गर्नेलाई सदस्य बनाउने र उनीहरूसँग केही शुल्क लिने व्यवस्था गर्न सकिन्छ ।

राजधानीमा यस्ता पार्क कहाँ-कहाँ बन्दैछन् ?

हामीले राजधानीका अन्य स्थानहरूमा पनि यस्ता खालका बगैंचा बनाउने लक्ष्य रहेको छ । तर, अहिले तत्काल भने कमलपोखरीमा मात्र बनाउने काम नै सुरु भइसकेको छ । यसपछि पहिला ल्यान्डफिल्ड साइड रहेको क्षेत्र गोकर्ण मूलपानीमा, रानीबारीमा बनाउन नक्सा तयार भइरहेको छ ।

राजधानीमा हरियाली बनाउने विषयमा अहिले सहरी विकास मन्त्रालयका माननीय मन्त्रीज्यूको एकदम रुचि भएका कारण पनि उहाँले हामीले यस काम लागि बेला-बेलामा सचेत गराइरनु हुन्छ । अझ विशेष गरी माइतीघर–तीनकुने सडकमा हरियाली बनाउने तथा वृक्षरोपण गर्ने विषय उच्च प्राथमिकतामा थियो । यस क्रममा बिजुलीबजार पुलदेखि माइतीघरसम्म राम्रो काम भए पनि सार्क सम्मेलनको हतारका कारण हामीले त्यहाँ भन्दा उता सोचेजस्तो काम हुन सकेन ।

प्राधिकरणले सार्क सम्मेलनमा गरिएको सफा र हरियालीलाई निरन्तरता र कायम गर्न सक्नुभएन किन ?

हामीले निरन्तरता दिइरहेका छौं तर हामीले सोचेजस्तो काम भने हुन नसकेको पक्कै पनि हो ।

व्यवस्थित रुपमा उपत्यकाको विकास नहुनुमा सम्बन्धित निकायबिचको समन्वय अभाव हो ?

नेपालमा कुनै पनि निकायबिच त के मन्त्रालय-मन्त्रालयबिच समेत समन्वयन हुँदैन ।

राजधानीको सडक विस्तारको क्रममा प्राधिकरणले भत्काउने काम मात्र गर्‍यो तर भत्काएका सडक भने निर्माण गरेन भन्ने आरोप छ नि ?

यो गलत हो । प्राधिकरणको जिम्मा भनेको सडक भत्काउने मात्र हो भने सडक बनाउने पुरै जिम्मा सडक विभागलाई दिइएको छ । तर हाम्रो भूमिका यहाँ कहाँ हुन्छ भने सडक निर्माण तथा विस्तार गर्न हामीले विभागसँग समन्वय गर्ने हो ।

प्राधिकरणको भूमिका भनेको उपत्यका विकासमा योजना बनाउने, कार्वान्वियनमा ल्याउने र नियमनकारी पनि हो । यसमा हामीले मापदण्ड बनाउने जिम्मा भएकाले सडक निर्माण भन्दा नियमनकारी र समन्वयकारी भूमिका प्राधिकरणको हो ।

चालु आ.व.मा प्राधिकरणको लागि कति बजेट छुट्याइएको छ ?

चालु आवमा प्राधिकरणका लागि ३४ करोड रुपैयाँ बजेट दिइएको छ।

प्राधिकरणलाई यो बजेट पर्याप्त हो ?

हामीलाई काम गर्न बजेटको समस्या छैन। अर्थमन्त्रीले नै नयाँ कार्यक्रम तथा योजना ल्याउनु भन्नुभएकाले बजेटमा समस्या छैन। तर महत्त्वपूर्ण कुरा यो हो कि हामीले खर्च गर्नु सक्नु पर्‍यो। हामीले जति काम गर्दै जान्छौं त्यति रकम पाएका छौं। गत आ.व.मा पनि प्राधिकरणलाई जम्मा ३१ करोड रुपैयाँ बजेट दिइएको थियो तर हामीले ७१ करोड रुपैयाँ खर्च गरेका थियौं। यस्तै चालु आवमा पनि कागजमा भने ३४ करोड रुपैयाँ मात्र बजेट रहेको छ तर सार्क सम्मलेनका लागि नै हामीलाई थप १० करोड रुपैयाँ बजेट आइसकेको छ। यसकारण हामीले अहिले काम गर्न सक्ने हो भने सबैतिरबाट सहयोग भइरहेको छ। यसमा हामीले सरकारको ऐन कानूनभित्र रहेर खर्च गर्नुपर्छ त्यसका लागि कति क्षमता हो भन्ने कुरामा पनि भर पर्छ।

तर, अहिले अर्थमन्त्रालयबाट हामीलाई एउटा के निर्देशन आएको छ भने बुहवर्षीय परियोजना तथा कार्यक्रम ल्याउनु भनिएको छ। प्राधिकरणले पनि हाल त्यसै अनुसार नीति तथा कार्यक्रम तयार पारिरहेको छ।

भर्खरै निर्माण भएका सडक धमाधम भत्काउने क्रम सुरु भएको छ किन ?

अहिले राजधानीमा खानेपानी तथा ढलको पाइप राख्ने क्रममा केही सडक भत्काउने परेको छ तर बिना कारण सडक खनिएको छैन। हाम्रो निकाय तथा सरकारी निकाय भनेको जनताको गुनासो सुन्ने निकाय समेत हो। त्यसैले हामीले काम गर्ने क्रममा जनताको समस्याका विषयमा गुनासो आउनु सामान्य हो भने हामी जनताको गुनासो प्रति जवाफदेही हुनुपर्छ। गुनासोलाई सम्बोधन गर्नु सरकारी निकायको जिम्मेवारी पनि हो।

अर्को महत्त्पूर्ण कुरा के हो भने हामीले जति पनि योजना बनाउँछौं त्यसको आधार छैन। अहिले हामीले कहाँ बिजुलीको लाइन छ, कहाँ ढल तथा खानेपानीको पाइप छ भन्ने कुनै पनि रेकर्ड नै छैन जुन कारण हामीले कतिपय सुरु गरिएका काम त्यही छोड्नुपर्ने अवस्था छ। यसकारण हामीले त अहिले काम गर्दै जाँदा बल्ल यस्ता कुरा ध्यान दिन थालेका छौ। अहिले प्राधिकरण पहिलो चरणमा कहाँ के छ भन्ने कुराको एकीकृत रूपमा सूचना सङ्कलन गरिरहेका छौं। हामीले सबै निकायबाट सूचना सङ्कलन गर्ने र त्यो सूचनाका आधारमा मात्र योजना बनाउनुपर्छ भनेर लागेका छौं। सूचना सङ्कलन गरेर सुरु गरिएको योजना कार्यान्वयन गर्न पनि सजिलो हुन्छ। अहिलेको मुख्य समस्या भनेको योजनामा नै देखिएको छ। किनकि हामीले योजना कार्यान्वयन गर्दा एक-अर्को निकायबिच समन्वय गरेका छौं तर हामीले योजना बनाउँदा कहिले समन्वय भएको पाइँदैन। त्यसैले योजना बनाउँदा नै सम्बन्धित निकायबिच पर्याप्त समन्वय हुन आवश्यक छ जुन कुरा अहिले सबैले अनुभव गरिसकेका छन्।

सुचना शक्तिशाली हुन्छ भनेको पनि यतिकै होइन किनकि पर्याप्त सूचना भयो भने मात्र योजना बनाउन सहज हुन्छ र सही योजना बन्छ। योजनाका प्रभाव पनि ढिला नै देखिन्छ। जस्तै हामीले अहिले योजना बनाउयौ भने अबको ५ वर्षपछि मात्र यसको असर देखिन्छ।

अहिलेको विकास प्रभावकारी हुन नसक्नुमा मुख्य समस्या भनेको योजना नै हो ?

मेरो विचारमा अहिलेको योजना निर्माणको तह र बुझाइमा नै कमी छ। अर्को महत्त्वपुर्ण कुरा भनेको योजनालाई महत्त्व दिने नेपालीको संस्कार नै छैन। अहिले पनि योजना बनाउने विषयमा कुनै व्यक्ति, परिवार, समाज र सरकार कोही पनि सचेत छैन। सरकार र राजनीतिक भनेको पनि यिनै समाजको प्रतिनिधि पात्र हुन् त्यसैले योजना बनाउने तहमा नै समस्या हुँदा विकासका काम सफल हुन नसकेको हो।

अर्को महत्त्वपूर्ण कुरा सूचना प्रवाह हो। हाम्रो देशमा के हुन्छ भने अहिले कुनै एउटा विषयमा आज निर्णय हुन्छ भोलि पत्रिकामा सूचना निकालिन्छ र पर्सि नै त्यसको प्रभाव खोज्छौं। तर अन्य विकशित मुलुकमा के हुन्छ भने कुनै पनि कानुन लगाउनु भन्दा २ वर्ष पहिला नै सूचित गरिन्छ र त्यसको कार्यान्वयन पनि तत्काल भएको पाइन्छ। तर नेपालमा अझै पनि सरकारले गर्ने नीति तथा कार्यक्रमका बारेमा समयमा नै सूचना प्रवाह गर्न सकिरहेका छैनौं। यसबाट प्रष्ट

हुन्छ भने हामी कहाँ सूचना प्रवाह गर्ने पनि संस्कार अझै विकास भएको छैन । सरकारका सम्बन्धित निकायले जनतालाई सचेत बनाउन समय समयमा सूचना पनि प्रवाह गरिरहनु पर्छ । जस्तै कुन क्षेत्रमा जग्गा प्लटिङ गर्न दिने वा नदिने, कुन क्षेत्रमा घर निर्माण हुने भन्ने विषयमा जानकारी दिइरहनु पर्छ । तर, हामी कहाँ एउटा दलालले भनेको भरमा जग्गा तथा घर किन्ने कारण पनि समस्या बढ्दै गएको छ । हामी जसले जे भन्यो त्यसको पछि लाग्छौं तर हामी त्यसको विषयमा थप अध्ययनका लागि सूचना खोज्नतिर लाग्दैनौं ।

उसो भए अहिले प्राधिकरण आवश्यक सूचना सङ्‌कलन गर्ने र योजना बनाउने विषयमा केन्द्रित भएको हो ?

हो । योजना भनेको कुरा जनताले तत्काल देख्ने काम भने होइन । सहरको वा विकासको योजना भनेको आत्मा हो, जुन कुरा तत्काल दृश्यमा देख्न सकिंदैन तर यसको दीर्घकालीन प्रभाव भने निकै प्रभावशाली हुन्छ । हुन त योजना मात्र बनाएर मात्र पनि हुँदैन यसलाई कार्यान्वन्यन पनि गर्नुपर्छ । त्यसैले अहिले प्राधिरणले योजना बनाउने र योजना कार्यान्वयनलाई सँगसँगै लैजान समन्वयकारी भूमिका खेलिरहेको छ ।

काठमाडौं उपत्यकामा टेलिफोन तथा केबल तारको व्यवस्थापन

- ई. सुरेश कुमार पुडासैनी

अन्तर्राष्ट्रिय सञ्चार संघको विधानमा उल्लिखित दूरसञ्चार सेवाको परिभाषा अनुसार दूरसञ्चार सेवा भन्नाले टेलिभिजन, टेलिफोन, इन्टरनेट (डाटा नेट्वर्क) सेवा समेतलाई बुझ्नु पर्दछ । केबल टिभिका माध्यमबाट स्वदेश र विदेशका टेलिभिजनका च्यानल, टेलिफोन एक्सचेन्जबाट तानिएका अन्डरग्राउन्ड र ओभरहेड केबलका माध्यमबाट उपलब्ध टेलिफोन सेवा, एडिएसएल सेवाका माध्यमबाट इन्टरनेटसेवा आदि दूरसञ्चार सेवा पुऱ्याउन आजसम्म तार र बेतारका माध्यमहरू उपलब्ध छन् । बेतारका माध्यमबाट सेवा उपलब्ध गराउन विभिन्न डाँडाका चुचुरामा, नगर क्षेत्रका घरका छानामा, नगर क्षेत्रका तोकिएका अन्य ठाउँमा समेत गरी अनकौं अग्ला टावरमा जडान भएका माइक्रो वेभ डिस एन्टिनाले सहरको सुन्दरतालाई झन् कुरूप बनाएका छन् । यसका अतिरिक्त ती उपकरणबाट उत्पन्न रडियो विकरणको प्रभाव र भूकम्प जाँदा ती संरचनामा जडान भएका उपकरणबाट हुनसक्ने थप खतराका बारेमा दीर्घकालीन सोच नलिई तत्कालको माग पूर्ति गर्ने कार्यले अझ बढी प्राथमिकता पाएको छ । यसले गर्दा भविष्यमा नराम्रा घटनालाई निम्त्याउने प्रबल सम्भावना देखिन्छ । यस वास्तविकतालाई हृदयङ्गम गरी नेपाल दूरसञ्चार प्राधिकरणले सम्बन्धित नगरपालिकालाई संलग्न गराई नियम कानूनको व्यवस्था गर्ने, भवन निर्माण गर्दा अपनाइने आचार संहिता पूर्ण कडाइका साथ लागु गर्ने, विद्युत् प्राधिकरण र सडक विभागसँग समन्वय गर्दै दीर्घकालीन दृष्टिकोण राखेर योजना तर्जुमा गरी सो योजनाको शीघ्र कार्यान्वयन गराउने प्रमुख भूमिका निर्वाह गर्न अब कत्ति पनि ढिलो गर्नु हुँदैन ।

चित्र ३-१२: काठमाडौं उपत्यकाका टेलिफोन तथा केवल टि.भी. तारको गुजुल्टो

तारका माध्यमबाट सेवा उपलब्ध गराउन विभिन्न सडकमा भूमिगत रूपमा तानिएका विभिन्न खाले केबलहरू र विभिन्न सडकका दायाँबायाँ विद्युत्का लट्ठा वा टेलिफोनका लट्ठासँगै तानिएका विभिन्न थरीका केबुलहरूले गर्दा नगर क्षेत्रमात्र हैन ग्रामीण क्षेत्रमा पनि वातावरणमा प्रतिकूल असर पार्न सहयोग पुऱ्याएको देखिएको छ । यस्तो जथाभावी गर्ने व्यवस्थालाई समयमै सुधार गर्नु पर्दछ भन्ने आवाज सुन्ने गरिएता पनि त्यसप्रति संवेदनशील भएर ठोस क्रियाकलाप अघि बढाउन सकेको भने पाइएको छैन । तदर्थ रूपबाट काठमाडौंमा ठुलठुला सम्मेलन हुँदा, भी.भी.आई.पी.को भ्रमण

हुँदामात्र सम्बन्धित संस्थाहरू तातिएर मात्रै यस क्षेत्रको सुधार हुन सक्दैन । यसबारे किन यस्तो भयो भनेर समस्याको पहिचान नगर्दा र सधैं टालटुल किसिमबाट मात्र समस्या सुल्भाउन खोज्दा एकातिर सहरको सुन्दरता प्रतिदिन कुरूपतामा रूपान्तरित भइरहेको छ भने अर्कातिर दुर्घटना निम्त्याउने गतिविधि भइरहने, आर्थिक भार बढ्ने, सेवा नियमित रूपमा अवरुद्ध हुँदा उपभोक्ताहरूलाई मर्का पर्न जाने जस्ता कार्यहरू दिन प्रतिदिन बढिरहेका छन् । तसर्थ यसबारे सम्बद्ध नियमकनुन निर्माता, नियामक संस्था र सेवा प्रदायक सबैले समयमै दीघकालीन योजना बनाएर कार्यान्वयन गर्न पटक्कै ढिलो गर्नु भएन ।

(१) गर्नुपर्ने कार्यहरू

(१) सम्बन्धित ऐन, नियमहरूको एकीकृत सङ्कलन गर्ने ।

(२) विभिन्न स्केलका नक्साहहरूको सङ्कलन, नक्साहरू बनाउने काम विभिन्न संस्थाहरूले आ-आफ्नै ढङ्गबाट लगानी भएका आयोजनाहरूको पहिचान र एकीकृत रूपमा विभिन्न स्केलका नक्साहरूको अपडेट गर्ने कार्य कसले गर्ने, को कोसँग समन्वय गर्ने आदि पहिले नै पहिचान गर्नु पर्दछ । बजेट प्राप्त भयो, विदेशी संस्थाबाट सहयोग प्राप्त भयो भनेर विभिन्न संस्थाहरूसँग भएका र गरेका कार्यहरूको पहिचान नगरी आ-आफ्नो ढङ्गबाट काम गर्ने प्रकृतिलाई निरुत्साहित गर्ने परिपाटीको थालनी गर्ने ।

(३) नगरपालिकाका वडा-वडामा रहेका जग्गाको क्षेत्रफल, घरसंख्या, जनसंख्या, सडक नेटवर्क, प्रत्येक वडामा भएका पानीका पाइप लाइन, ढलरुट, विद्युत् टसमेसीन लाइन, डिष्ट्रिब्युसन लाइन, टेलिफोन केबुलको विस्तृत अध्ययन गर्न वडा-वडाका लागि छुट्टाछुट्टै टोलीको निर्माण गरी सो टोलीबाट एक महिनाभित्र विस्तृत विवरण तयार पार्ने ।

(४) तथ्याङ्क विभाग र निर्वाचन आयोग, नगरपालिकाको जनसंख्या, घरसंख्याको आधिकारिक लगत (authentic data) अद्यावधिक गर्ने ।

(५) एकरूपता र नगरपालिकाको तथ्याङ्कलाई आधार मानी टेलीफोन लाइन मात्रको सर्वेक्षण गर्ने र घरमा तान्ने केबल सडकको कुन स्थानबाट लैजाने हो सो तोकिनुपर्ने ।

(६) सडक सडकको बिच बिचमा क्रस पाइप राख्ने र ती पाइपबाट नै टेलिफोन लाइन र केबल लैजानुपर्ने व्यवस्था लागु गर्ने ।

(७) टाइम टेबल निर्माण गरेर सुधार कार्य गर्ने परिपाटी बसाल्ने कार्ययोजना तयार गर्ने ।

(८) दीर्घकालीन सोच लिएर योजना बनाउनु पर्दछ भन्ने नीतिगत निर्णय गराउने परिपाटी बसाल्ने ।

काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन २०४५ अनुसार गर्नुपर्ने कार्यहरू खाली कागजमा मात्र सिमित भई समन्वयका नाममा रीत पुऱ्याउने काममात्र भएर, सबै सम्बन्धित सार्वजनिक संस्थाहरूलाई कान निमोठ्ने संस्था कागजमा मात्र सिमित भएर र उनीहरूले आफ्नो मनोमानी अनुरूप तदर्थ रूपमा योजना तर्जुमा गरी योजना कार्यान्वयन गर्ने बानी व्यवहार कार्यान्वयनमा लागु भएर आज यस्तो दुर्गतिको अवस्था आएको छ । तथ्याङ्कक मिथ्याङ्क हुने अवस्था हरेक संस्थामा हावी छ तसर्थ माथि उल्लिखित गर्नुपर्ने गरी सुझाइएका कार्यहरूको तर्जुमाको चरणदेखि नै काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणले अहम् भूमिका निर्वाह गर्न सक्नुपर्दछ । काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐन- २०४५ को दफा ६, ७, ८ र ९ अनुरूप सम्बन्धित संस्थाहरूका योजनाहरूको अन्तिम स्वीकृति दिने काम यस प्राधिकरणले गर्नुपर्दछ । त्यसका लागि प्राधिकरणले निम्न बमोजिम काम थाल्नु पर्दछ-

(१) प्राधिकरणलाई काम गर्न सजिलो होस भन्ने सदाशय राखेर सम्बन्धित ऐन, कानून, नियमहरूको सङ्कलन गरी बाझिएका दफाहरूलाई संशोधन, परिमार्जन गर्न कानुन निर्माण गर्ने निकायमा प्राधिकरणको आवाजलाई सशक्त रूपमा प्रस्तुत गर्नुपर्दछ ।

२) विभिन्न संस्थाहरू तथा विदेशी सहयोगका आधारमा तयार पारिएका नक्साहरूको एकीकृत सङ्कलन, तयारी र परिमार्जन के कति भएको छ ? विभिन्न स्केलका नक्साहरू कसले तयार पारेको छ ? कामको आधिकारिकता (authenticity) छ/छैन र सो अद्यावधिक (update) भएको छ/छैन; सो को समन्वय

गर्ने काम पनि प्राधिकरणले गर्न थाल्नु पर्दछ । प्राधिकरणले समन्वय गरी नक्साहरूको सङ्कलन केन्द्र कुन संस्था (नापी विभाग वा उपयुक्त हुने अन्य)-लाई ताक्ने भनेर किटानी साथ निर्णय गर्नु पर्दछ ।

(३) हाल राष्ट्रिय योजना आयोग र मन्त्रिपरिषद् सचिवालयमा हुने समन्वय बैठक थप प्रभावकारी रूपमा क्रियाशील हुनुपर्ने देखिन्छ । समन्वय बैठक योजना तर्जुमाको चरणदेखि नै हुनु पर्दछ ।

(४) तथ्याङ्क केन्द्र (data center) नहुँदा काम गर्न अप्ठ्यारो परेको छ तसर्थ विकासका योजना तर्जुमा गर्न आवश्यक हुने जग्गा (विभिन्न खाले) घर, सडकरुट, टेलिफोन संख्या आदिको तथ्याङ्क मिथ्याङ्क नहुने गरी वडागत रूपमा प्राप्त हुने हिसाबले काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणमा रहनु पर्दछ । टेलिफोन एक्सचेन्जको लोकेसन र पानी सङ्कलन गर्ने पोखरीको लोकेसन गर्दा ग्राहकहरूको निवास स्थानसम्म तान्नु पर्ने टेलिफोन केबल र पानीको पाइपमा कम भार पर्ने किसिमबाट योजना तर्जुमा हुनु पर्दछ । टेलिफोन एक्सचेन्जको लोकेसन निर्धारण गर्दा ग्राहकका मागको केन्द्रविन्दु, खपत हुने केबलहरू र तारको परिमाणका आधारमा कम तार लाग्ने विन्दु (जसलाई कपर सेन्टर पनि भनिन्छ) एकै ठाउँमा ओभरल्याप भएमा योजनाको लागत मूल्य कम पर्दछ तर अहिले अप्टिकल फाइबरको विकास भइसकेकोले कपर सेन्टरको त्यति प्रभाव नपर्न पनि सक्दछ ।

डाटा सेन्टरमा रहने डाटाको जिम्मेवारी सम्बन्धित सबै सार्वजनिक संस्थाले लिनु पर्दछ । त्यसको समन्वयकर्ताको भूमिका काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणले निर्वाह गर्नु पर्दछ ।

(५) काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण ऐनले दिएको काम कर्तव्य अधिकारको सफलीभूत कार्यान्वयन गर्न, गराउन त्यसै किसिमको संगठन पनि हुनु पर्दछ । दूरसञ्चारका क्षेत्रमा काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणले नेपाल दूरसञ्चार प्राधिकरणको आर्थिक तथा प्राविधिक सहयोग प्राप्त गर्न पहल गर्नु पर्दछ ।

(६) काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणको संयोजकत्वमा सडक विभाग, विद्युत् प्राधिकरण, नेपाल दूरसञ्चार प्राधिकरण र नेपाल टेलिकम, केबल अपरेटर एसोसिएसनको प्रतीनिधि भएको एक समूहले काम थालिहाल्नु पर्दछ । उक्त समूहको कार्यविवरण निम्न-अनुसार हुनुपर्ने देखिन्छ-

(क) पाइलट कार्यक्रम तोक्ने उदाहणका लागि त्रिभुवन विमानस्थलदेखि सोल्टी होटलसम्म लिन सकिन्छ ।

(ख) दफा १ को रुटमा के कति क्षमताका विभिन्न केबुलहरू कुन कुन संस्थाद्वारा जडान गरिएका छन् त्यसको स्पष्ट विवरण ।

(ग) उक्त रुटमा ओभरहेड केबल सडकको लेभलबाट कति उचाइमा जडान भएको छ, लट्ठा कुन कुन खाले छन् आदिको विवरण ।

(घ) उक्त रुटमा राड क्रसिङ कति ठाउँमा छ त्यसको विवरण ।

(ङ) डक्ट रुटको अवस्था के कस्तो छ ? डक्ट होलमा थप केबल तान्न सकिन्छ/सकिँदैन ? त्यसको स्पष्ट विवरण ।

(च) म्यान होलको अवस्था ।

(छ) उक्त रुटमा अल्पकालीन रुटबाट हालको केबुलको गुजुल्टो कम गराउन चाहिने विभिन्न क्षमताका केबलहरूको परिमाणको निर्धारण, डिसट्रीब्युसन ब्लक तथा अन्य चाहिने एक्सेसरिजको किसिम र परिमाणको निर्धारण ।

(ज) उक्त रुटमा केबल पेयर उल्लेख गरेको प्राइमरी केबल, सेकेण्डरी केबल र डिस्ट्रिब्युसन केबल रुट देखिने गरी नक्सा, नक्साको अपडेट गर्ने व्यवस्थाको विवरण ।

(झ) आगामी ५ वर्षमा, १० बर्षमा उक्त रुटबाट तान्नुपर्ने केबलहरूको मोटामोटी विवरण ।

(ञ) उक्त रुटमा विद्युत् प्राधिकरण, खानेपानी, ढलनिकास, नेपाल टेलिकम, केबल अपरेटर, इन्टरनेट सेवा प्रदायक तथा अन्य आधारभूत दूरसञ्चार सेवा प्रदायकको डिमाण्ड फोरकास्टिङ विवरण ।

(ट) उक्त समूहले तयार गरेका (पेज ५ र ६ मा उल्लिखित) कामहरूको विस्तृत कार्ययोजना ।

(ठ) ती काम गर्न के कति जनशक्ति चाहिन्छ भनी समयमै गरिने लगत इस्टिमेट विवरण ।

(ड) जनशक्तिले गर्ने कार्य विवरण सरल रूपमा बुझ्ने भाषामा तयार पार्ने ।

(ढ) जनशक्तिलाई तालिम दिने Training Manual तयार पार्ने ।

(ण) पाइलट प्रोजेक्टका रूपमा एउटा क्षेत्रमा सो कार्य सुरु गर्ने र ६ महिनाभित्र पुरा गर्ने । त्यस क्षेत्रमा केबल टि.भि., इन्टरनेट टेलिफोनलाई के कति अन्डरग्राउण्ड, के कति ओभरहेड गर्ने भनेर पहिले नै निरूपरण गर्ने ।

(त) काठमाडौं उपत्यकामा एउटै संस्था वा बढीमा दुई संस्थालाई टेलिफोन लाइन लिजमा दिने सेवा सुरु गर्न तोक्नुपर्ने । सबैले आ-आफ्नो नेटवर्क राख्ने व्यवस्था गर्दा कहिल्यै पनि नेटवर्कमा सुधार गर्न सकिँदैन; त्यस बारेको अध्ययन ।

(थ) नयाँ निर्मण हुने सडकमा सडकको वर्गीकरण अनुरूप के कस्तो सेवाका केबलहरू अण्डरग्राउण्ड र ओभरहेड गर्न सक्ने, पानीको पाइप, ढलको रूप, केही समयपछि ग्यासको पाइप बिछ्याउन सक्ने गरी सडकको डिजाइन हुनुपर्‍यो ।

(द) सबभन्दा जरुरी हाल के के सुधार गर्ने, ५ वर्षभित्र के के सुधार गर्ने, १० वर्षभित्र के कस्तो हुने भन्नेबारे प्रारम्भिक योजना तयार हुनु पर्ने ।

(ध) दफा १७ को काम गर्न मोटामोटी के कस्तो जनशक्ति चाहिने र के कति रकम चाहिने त्यस को इस्टिमेट गर्ने । (Thumb Rule)

(न) १७ र १८ का कार्यविवरणलाई ३, ३ महिनामा अद्यावधिक (update) गर्ने ।

(प) म यो गर्छु भनेर सरकार प्रमुखबाट Commitment हुनुपर्‍यो ।

काठमाडौं महानगरपालिका, ललितपुर उप-महानगरपालिका, भक्तपुर नगरपालिकाहरूमा टेलिफोन केबलले पुर्‍याएको कुरूपतालाई व्यवस्थित गर्ने ।

(१) अल्पकालीन

(क) कुन रूपमा कसको कति थरी केबल तानिएको छ सो को पहिचान गर्ने ।

(ख) सम्बन्धित कम्पनीलाई नगरपालिका र नेपाल टेलिकमले नगरको सुन्दरतालाई नबिगार्ने गरी निर्माण कार्य गर्न जनशक्ति, परामर्श, मालसामानको स्पेसिफिकेसन र उपलब्धिका क्रियाकलापमा सघाइ दिने ।

(ग) कुन रुट कुरूप देखिएको त्यस क्षेत्रको भ्रमण गरी एक टोलीले अध्ययन प्रतिवेदन दिने र अर्को टोलीले कार्यान्वयन गर्ने ।

(घ) सम्बन्धित ग्राहकहरूलाई पनि सजग पार्ने ।

(ङ) सडकका तोकिएका ठउँमा क्रस रोडको डक्ट पाइपको व्यवस्था गर्ने ।

(च) मेन सडकहरूमा के कस्तो ओभरहेड नेटवर्क रहेको छ र त्यसलाई कसरी व्यवस्थित गर्ने भनेर नेपाल विद्युत् प्राधिकरण, नेपाल टेलिकम, नगरपालिका, सडक विभागका एक एक जना प्रतिनिधि रहने गरी ४ सदस्यीय कार्य गर्ने टोली बनाउने र सो टोलीले विस्तृत नक्सामा डाटा भर्ने ।

(छ) यस्तो छ; यस्तो हुनु पर्दछ भनेर उच्च तहबाट Concrete Action Plan बनाएर मात्र काम थाल्नु पर्ने ।

(ज) के कति गर्न सकिन्छ त्यसबारे ७ दिनको विस्तृत छलफल र गहन अध्ययन गरेर मात्र Action Plan बनाउन थाल्नु पर्दछ । वहानाबाजी गर्ने व्यवस्थालाई प्रोत्साहन दिनुहुँदैन ।

(झ) विवरण भएको नक्सा प्रत्येक १ र २ वर्षमा Update हुनै पर्दछ ।

(ञ) मन्त्री, सचिव र सम्बन्धित C.E.O. को "Willingness to do" मा Full Commitment हुनु पर्दछ ।

(ट) बृहत् गुरुयोजना बनाउने र Consultant छान्न Consultant को T.O.R. बनाउन सुरु गर्ने ।

(२) मध्यकालीन उपाय

(क) नेपाल टेलिकम र विद्युत् प्राधिकरणले समन्वय गरी नेपाल टेलिकमले लिजमा दिन सक्ने अवस्थामा अन्य सेवा प्रदायकहरूलाई आफ्नै नेटवर्क स्थापना गर्न नदिने । आफ्नै नेटवर्क स्थापना गर्नु परेमा राम्ररी योजना बनाई नेपाल टेलिकम र विद्युत् प्राधिकरणको सहमतिमा मात्र नेटवर्क स्थापना गर्न दिने ।

(ख) वाग्मती सफाइ अभियान सञ्चालन गरेजस्तै महिनामा एक पटक निरीक्षण अभियान सञ्चालन गर्नु पर्ने ।

(ग) नगरपालिका र सडक विभागले कुन स्तरको सडकमा ओभरहेड लाइन तान्न सक्ने, कुनमा नसक्ने हो त्यसको मापदण्ड तयार गर्ने ।

(घ) नगरपालिकाबाट सहरको कुरूपतामा नकारात्मक असर पुऱ्याउने र पुऱ्याएका ठाउँमा आवश्यक केबल फेर्ने, विस्तार गर्न मुनासिब माफिकको समय दिई अनिवार्य रूपले नगरपालिकाले सम्बन्धित सेवा प्रदायकको सहमतिमा तयार परेको कार्ययोजना अनुरूप कार्यान्वयन गर्न लगाउने ।

(ङ) प्रत्येक वडामा तथ्याङ्क सहितको नक्सा हुनु पर्ने र सो प्रत्येक वर्ष त्यसको Update गर्ने संस्थाबाट अद्यावधिक गराई सुरक्षित राख्ने ।

(३) दीर्घकालीन उपाय

(क) टेलिफोन सेवा प्रदायक, इन्टरनेट सेवा प्रदायक, केबल अपरेटरलाई आवश्यक हुने टेलिफोन लाइन लिजमा दिन बढीमा दुईवटा कम्पनीलाई तोक्ने र ती कम्पनीहरूले सुगम तयारीबाट टेलिफोन लाइन लिजमा उपलब्ध गराउने । केबल लिजमा दिने कम्पनी सेवा प्रदायक हुन पाउने वा नपाउने भन्ने बारेमा अध्ययनका क्रममा निरूपण गर्ने ।

(ख) नगर क्षेत्रको भू-उपयोग नक्सा (उपयुक्त स्केलको) घर र सडक, खाली जग्गा आदि प्रस्ट रूपबाट पहिचान हुने किसिमले प्रत्येक वर्ष एउटा संस्थाबाट Update गर्ने उक्त संस्थालाई सेवा प्रदायकहरूले भरपुर सेवा दिनुपर्ने ।

(ग) वडा वडामा घर, नयाँ बाटो, सडक, जनसंख्या आदिको तथ्याङ्क उपलब्ध हुनुपर्ने र सो तथ्याङ्क प्रत्येक वर्ष वडाले Update गर्ने ।

(घ) सडक विभागले सडक निर्माण गर्दा वा विस्तार गर्दा सबै सम्बन्धित संस्थाहरूको सहभागितामा योजना तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गर्ने ।

अठारौं सार्क शिखर सम्मेलनको सन्दर्भमा

मुहार फेर्दै काठमाडौं

ई. महेन्द्र गुरुङ[9]

अट्ठारौं सार्क आयोजना गर्न
काठमाडौं उत्साहित भई उठ्यो ।
शिखर सम्मेलन सफल बनाउन,
सबै संयन्त्र लिई जुट्यो ॥

योजना बने कार्ययोजना बने,
कार्यान्वयनका चरण बने ।
मान्छे, मसिन र मसाला सहित,
कार्यक्रमका प्रकरण बने ॥

दिन भनेनन् रात भनेनन्,
जीवनसँगीको पनि साथ भनेनन् ।
पसिना, परिश्रम र पौरख आफ्नो,
पारिश्रमिकको पनि जात भनेनन् ॥

चक्रपथ विस्तारै फरक भयो,
चिल्लो भयो चम्किलो भयो ।
घरहरूमा रङ्ग रोगनले,
दङ्ग भयो दम्किलो भयो ॥

नयाँ बानेश्वरको चौडा सडक,
बिरुवा र फूलले ढकमक्क भयो ।
सोलार पावरको नयाँ प्रविधिले
रात पनि झकमक्क भयो ॥

धुलिखेलको खिरिलो बाटो,
प्रविधि र परिश्रमले सुरिलो बन्यो,
वातावरण त सुरम्य छँदै थियो,
व्यवस्थित भई अझ अदम्य बन्यो ॥

प्रदर्शनी मार्गको सभागृह,
शिखर सम्मेलन जहाँ थियो ।
तोडफोड गरी जोडतोडले
मर्मत र स्तरोन्नति त्यहाँ भयो ॥
प्रविधिको प्रयोग भयो अनि,
कल्पना परिकल्पित भयो ।
सभ्यता र भव्यता शिखर,
सम्मेलनमा प्रतिबिम्बित भयो ॥

मंसिर आठदेखि बाह्रसम्म,
जोर बिजोरको व्यवस्था नयाँ ।
भीड, ध्वनि अनि धुवाँ पनि कम,
स्वच्छ काठमाडौं बन्यो आहा !

भए हुनन् कतै कमी,
कमजोरीका केही पलहरू ।
भविष्य त छँदै छ सुध्रने,
जारी रहन्छन् पहलहरू ॥

आगत पाहुना सबै खुसी
विद्वेष पनि अन्तरण भयो ।
हात मिले अनि आँत मिले,
सहकार्यमा रूपान्तरण भयो ॥

उठ्यो काठमाडौं फेरि उठ्यो,
आफ्नो पौरख लिई उठ्यो ।
'सहयोग र सहकार्य : समृद्धिको मन्त्र'
यस्तो सन्देश दिई उठ्यो ॥

फेरिँदो मुहार काठमाडौंको
सबैको परिश्रमको निष्कर्ष हो ।
परिश्रम यसरी मुस्किँदा,
हामीले मनाउने हर्ष हो ।
लगनशीलताको निरन्तरता अब,
यस अभियानको उत्कर्ष हो ॥

---

[9] *रजिष्ट्रार सहकारी विभाग*

काष्ठमण्डप-प्रदक्षिणा

विष्णुहरि पौडेल

विगतको स्वरूप-

यो हो पूर्वजको धरोहर धनी सर्वाङ्गमा सुन्दर,
साझा संस्कृति सम्पदा महल यी छन् मन्दिरै मन्दिर।
धेरै जाति निविष्ट कान्तिपुर यो हो राजधानी पुर,
मेरो कर्म थलो, बयान म गरूँ चेष्टा भयो मञ्जुर॥

यस्तै चालिस वर्षपूर्व म यहाँ बालाजुमा आउँदा,
धारा बाइसमा नुहाइ भुलियो उद्यान भेट्टाउँदा।
बग्थिन् वागमती सफा जल थियो गर्थ्यौं जहाँ आच्मन,
ऐले लाग्छ अचम्म भुल्दिनँ म त्यो नैसर्गिकी प्राक्तन॥

सुन्धारा, ठहिटी, नदी जहिँतहीँ पानी प्रशस्तै थियो,
हावा शुद्ध थियो खुला चउरमा चङ्गा उडी खस्तथ्यो।
साना वाहन देख्न मुस्किल थिए चढ्थें म साझा बस,
छर्थ्यो मौसम शीत स्वागत गरी झुल्के बिहानीपख॥

त्यो बेला घरमा इँटा र झिँगटी लाए बडा मानिने,
आँखीझ्याल मयूर अङ्कित थिए न्यानोपना पाइने।
गर्थे काठ प्रयोग भित्र घरमा माटो लिपेको छिँडी,
के हो लिफ्ट पता थिएन सजिलै चिट्थे इँटाकै सिँढी॥

राणाका दरबार भव्य अझ त्यो बेलायती बैठक,
हेर्दा छक्क परें विराजित हुने कस्ता हुनन् शासक।
त्यो सौखीन कला विशेष शिरमा राखेर सिंहाकृति,
जे निर्माण गरे धरोहर बन्यो हेरून् नयाँ सन्तति॥

सानो क्षेत्र थियो बजार, हरियो खेती थियो व्यापक,
हिंसा बन्द डकैतको डर कहाँ चल्दैनथ्यो ताकत।
थोरै मानिस बस्तथे सहरमा बाटो खुला नै थियो,
खेल्ने चौर थिए निजी घर बने निर्वाह निस्सासियो॥

आजको स्थिति-

छैनन् देव गुठी थिए अघि निकै रैतान बन्दै गए।
चर्के मन्दिर कर्मपात्रहरू क्यै सैतान बन्दै गए।
हाम्रा पर्यटकीय चैत्य मठ नै छैनन् भने सुन्दर।
पर्देसीसित आत्मगौरव दिने वर्चस्व के हुन्छ र॥

त्यो नागार्जुनमा रहेन वन क्यै' नाङ्गै छ चन्द्रागिरि,
फुल्चोकीमुनि बागमात्र छ त्यहाँ फुल्दैन गोदावरी।
हाम्रो प्राकृत सुन्दरीजल स्वयं बन्दै छ काकाकुल,
मेलम्ची कुन वर्ष आउँछ निधो पाइन्न छौं व्याकुल॥

केही छन् धनवान यो सहरमा केही भिखारी पनि,
देखिन्छन् कति निम्न मध्यम यहाँ बाठा बिचारी पनि।
पेसा छैन युवा गरून् इलम के यात्रा छ खाडीतिर,
ऊर्जा छैन स्वदेशमा प्रगति नै पाखा पर्‍यो बाहिर॥

आबादी पनि बाक्लियो गुजुमुजे बस्ती हुँदै छन् घना,
हाम्रो वास्तुकला कता घर ठुटे बन्छन् विना योजना।
बाटो वारुण यन्त्रमैत्रि नहुँदा दैवी विपत् सामना,
गर्नै मुस्किल देख्छु भूचलनको सन्त्रास समभावना॥

बत्ती छैन सुके इनार ढलको घल्चा बन्यो टौदह,
बिग्र्यो जैविक उब्जनी महकियो व्यापार भाग्यो सह।
पानी दूषित वायु दूषित नदी चुर्लुम्म दुर्गन्धमा,
बाटो व्यस्त र अस्तव्यस्त दलका बेकारका बन्दमा॥

घट्छन् दुर्घटना अनेक दिनहूँ दिग्दार लाग्दा किन,
हाम्रा दैनिक पत्रिका विफल छन् सन्देश राम्रा दिन।
आफ्नो ठाउँ र नाउँ राख्न अरुको खोज्छौं सहारा किन,
हामी हौं बलबाहु सन्तति जुटे खुल्छन् सुनौला दिन॥

नेपाली शिशुमा रहन्छ ऋणको दायित्व जन्मेपछि,
कैलेसम्म लिने विकास ऋणको यो पेचिलो सञ्चिति ।
दोषी छौं त सबै म सक्तिनँ तिमी दोषी भनी पन्छिन,
के कर्तव्य रहन्छ राष्ट्रप्रति यै' गल्ती भयो सम्भिन ॥

भावी कल्पना-
मौरी कर्म गरेर नागरिकले इट्टा थपौं आँटको,
बाँभो राख्न हुँदैन कोख भरिलो पारी रहौं फाँटको ।
हुर्काऔं हरिया रहून् शिखर यी भञ्ज्याङ फुल्दै रहोस्,
वर्षा बादलले मुहान जलको आवेग चाल्दै रहोस् ॥

भित्र्याऔं प्रविधि नवीन त्यसमा हाम्रो कला लेपन ।
गर्दै सुन्दर योजना दिऊँ खुलोस् वैशिष्ट्य संश्लेषण ।
जे रच्छौं गुरुयोजना सटिक होस् त्यो दूरगामी बनोस् ।
पुस्तासम्म टिकोस् नयाँ सडक त्यो सङ्कीर्ण बन्ने नहोस् ॥

पूर्वाधार विकासले गति लिओस् तथ्याङ्क होस् मापन,
धानोस् वर्ष पचाससम्म सजिलै होस् जिन्दगी यापन ।
बस्ती शान्त रहोस् बजार अलगै, उद्योग धन्दा पर,
जे छन् संरचना अपाङ्गहरूले ठानून् भयो सुन्दर ॥

सेवा दिन्न भने महानगरले मेवा कहाँ पाउँछ,
तिर्नै पर्दछ शुल्कमात्र जहिले पानी सफा आउँछ ।
जे पाइन्छ यहाँ गुणस्तर रहोस् सुस्वास्थ्यको वर्धक,
केही भव्य नयाँ सभा भवन हुन् आश्वस्त आयोजक ॥

खाली पार नदी किनार नदको यात्रा खुला पार्नु छ,
दोहोरो तटबन्धसाथ ढल होस् बाटोसँगै भार्नु छ ।
छाया होस् रुखको सबै सडकमा पेटी सफा सुग्घर,
भर्को मान्न भएन लाउँन कुचो फोहोर होस् मोहर ॥

हाम्रा राष्ट्र विभूति चित्रित हऊन् चौराहका द्वारमा,
हाम्रा भेषभुषा कलाकृति खुलून् आतिथ्य सत्कारमा ।
हामी शिष्ट र सभ्य नागरिक हौं सक्छौं चिनारी दिन,
हामी हौं हनुमान कर्मठ बनी थालौं सिपाही हुन ॥

शिक्षा स्वास्थ्य र खेलकूद अथवा मेला मनोरञ्जन,
छुट्टै क्षेत्र पृथक् भए सहरमा सिर्जिन्छ आकर्षण ।
लागू गर्न सकिन्छ यो नगरको आचारको संहिता,
तोक्नै पर्दछ मापदण्ड पछुतो पर्नेछ भन् पर्खिंदा ॥

छुट्टीमा वनभोज जान सजिला गन्तव्य थुप्रै बनून्,
मान्छेले पनि हेर्न लायक छ यो उद्यान भन्ने गरून् ।
ठूला विश्वप्रसिद्ध खेलहरूको मैदान खै देशमा,
यौटा सार्कसाभा भयो सकसले यै' भन्छु संक्षेपमा ॥

साह्रै जोखिमपूर्ण नै छ अहिले हाम्रो विमानस्थल,
पारेको छ ध्वनिप्रदूषण कतै सारौं गरौं अड्कल ।
सेवा केन्द्रित केन्द्रमै अति भयो यो चाप हल्का हओस्,
बाटाको स्तर के छ मापन गरी गाडी दगुर्दै रहोस् ॥

हाम्रै स्रोत मनग्य छन् प्रविधिले खारी निकालौं सुन,
आँटे सक्तछ काष्ठमण्डप नयाँ जापान क्योटो हुन ।
ढुङ्गा बन्दछ देवता यदि कुँदे चाहिन्छ कालीगढी,
निष्ठापूर्वक लाग्नु श्रेय छ जुटे ब्यूँभन्छ जादू छडी ॥

काठमाडौं

प्रा. डा. जीवराज पोखरेल[10]

१. काठमाडौं उपत्यका

सबैको आकर्षणको केन्द्र भएको छ,
काठमाडौं नगर
सबैको आशा अनि अभिलाषाको
समुद्र भएको छ,
त्यसैले त परदेखि
मानिस समुद्रको लहरजस्तै ठोक्किन आउँछन्
समुद्रको ज्वारजस्तै टाँस्सिन आउँछन्,
समुद्रको जललाई पूर्णिमामा सूर्यले हल्लाएझैं
सागरको छाललाई चन्द्रमाले मोहनी लाएझैं ।

अनि जब देख्दछन्
कि यहाँ अभाव नै अभाव छ,
जब थाहा पाउँछन्
कि यहाँ तनाव नै तनाव छ ।
काठमाडौं
समुद्रको किनारजस्तै निर्जर छ,
समुद्रको मझधारजस्तै जर्जर छ
फेरि फर्किन्छन्
त्यही लहरजस्तै
त्यही ज्वारजस्तै,
सुपरिचित आफ्नो गाउँमा
सुन्दर आफ्नो ठाउँमा ।

२. तर फेरि कति फर्किन्छन्

त्यो कुकुरजस्तै
जो पिटाइ खाएर पनि
प्रहार पाएर पनि
'च्यै च्यै' भनेपछि फेरि फर्किन्छ ।
किनभने,
काठमाडौंले मनिसलाई
मोहनी लाइरहेको हुन्छ
आशा देखाइरहेको हुन्छ,
मानौं काठमाडौं एक किशोरी हो
जसप्रति किशोर आकृष्ट हुन्छ,
अथवा सुन्दरी हो
जसप्रति दिलदार समाविष्ट हुन्छ ।

३. मानिस फर्किन्छन्

किनभने,
जीवन अन्धकार ठानेर
अँध्यारो मानेर
प्रकाशको खोजीमा
कल्पनाको आकाशमा उडेर
भावनाको अम्बरमा गुडेर,
मानिस पर परसम्म
पर्यवेक्षण गरिरहेका हुन्छन्
अवलोकन गरिरहेका हुन्छन् ।

कुनै बाजले
गगनचुम्बी उचाइमा
कावा खाँदै,
शिकारको अपेक्षा गरेजस्तै
हावालाई छल्दै
सिनु रोजेजस्तै
अनि बाजले
मृत देह देखेर
अवतरण गरेझैं

[10] *ख्अभ ऋजबलअभायिच, ल्बक्त*

शिकारमा आँखा तरेझैं ।

काठमाडौंको मनोरम बिम्बबाट मोहित भएर
यसको सम्भावनापूर्ण प्रतिबिम्बबाट
आकर्षित भएर
सयौं युवायुवतीहरू
हरेक दिन हरेक क्षण
काठमाडौं आइरहेका हुन्छन्,
काठमाडौं धाइरहेका हुन्छन् ।

४. उनीहरूको उपयोग हुन्छ

काम नसिद्धियुन्जेल
उनीहरूको उपभोग हुन्छ
एक एक थोपा जिउमा
रगत रहुन्जेल
माल सामान वहन गर्ने गोदामहरूमा
देहव्यापार केन्द्रका
अँध्यारा मुकामहरूमा ।

अनि उनीहरू
भार वहन गर्दा गर्दा
हृदयाघात भएपछि
श्रम गर्दा गर्दा
पक्षाघात भएपछि,
कस्सिएको चिल्लो अनुहार पग्लिएपछि
सुनजस्तो पहेंलो मुहार
सुन्दर अनुहार
पित्तलझैं उग्लिएपछि
फ्यालिन्छन्
गुदी खाएर बोक्रा फ्यालिएजस्तै
मिठाइ खाएर पेटिका फालिएजस्तै ।

५. कति त विदेश लाग्छन्

उज्वल भविष्यको कामना गर्दै,
कति परदेश भाग्छन्
समुज्वल भोलिको चाहना गर्दै,
यस्तो स्थान
जहाँ सूर्यको प्रखर तापले
तप तप पसिना चुहिन्छ
जाडोको चिसो रापले
टप टप काँढा उम्रिन्छ ।

विचराहरू
काम गर्दा गर्दै
अन्तिम श्वास फेर्दछन्,
बबुराहरू
दाम भन्दाभन्दै
स्वर्गीय आवासतर्फ बढ्दछन्,
अनि आफन्त जनले
सम्पत्ति कमाउन गएको सम्बन्धीको
बासी लास भेट्दछन्,
एउटा यस्तो लास
जसमा आकृति छ तर आवाज छैन,
यस्तो लास
जसमा पहिचान छ तर प्राण छैन ।

अनि पुत्रवेदनाले छटपटिएको
रानीपोखरीले अर्को एक
आत्महत्या गर्ने छोराको लास भेटेजस्तै,
पुत्रबिछोड भएको काठमाडौंले
पुत्रमिलन होइन
पुत्रनिधन खेप्नुपर्दछ
पुत्रको अवसान खप्नु पर्दछ ।

६. हो काठमाडौं

गगनचुम्बी पहाडका रूपमा
सुन्दर पनि देखिन्छ
काठमाडौं
अम्बर छुने पैगोडाको स्वरूपमा
सौम्य पनि देखिन्छ
विश्वश्रीको मुहारजस्तै
टल टल टल्किन्छ,
उनले लाएको जुहारजस्तै
झर्झर झल्किन्छ ।

तर काठमाडौं
उनको पसिना गनाएजस्तै
वाग्मती भएर जताततै गनाउँछ,
विष्णुमती भएर
झिँगा भनभन भन्काउँछ,
रुद्रमतीको किनाराबाट दुर्गन्ध फैलाउँछ,
इच्छुमतीको धारबाट हरक आउँछ ।

ऐतिहासिक भवनहरू
कतै भत्किएका छन्
कतै ढल्किएका छन्,
बुढा बाआमालाई
छोराबुहारीले हेला गरेजस्तै,
अनावश्यक रेला गरेजस्तै,
देखिन्छ यहाँको दृश्य
यहाँको परिदृश्य,
बाटाहरू
कि त धुलोले भरिएका छन्,
गोरेटाहरू
कि त हिलोले पोतिएका छन् ।

७. हो काठमाडौं

फोहोरदानी जस्तै छ,
सुनौलो सपना देखेर
साकार पार्न आएका
युवक युवतीहरू
मनोरम आकार दिन धाएका
तरुण तरुनीहरू,
धान कुटेर बोक्रा फ्याँकेजस्तै
पान चुसेर छोक्रा थुकेजस्तै
यहाँ किनार लाइएका हुन्छन्,
कुना कन्दरामा डङ्गुर बनाइएका हुन्छन् ।

८. एउटा यस्तो फोहोरदानी

जुन फोहोर वहन गर्दा गर्दा
कसिङ्गरलाई शरण दिँदा दिँदा
आफैं फोहोरी भएको हुन्छ,
आफैं अघोरी भएको हुन्छ,
जो जे पनि भोजन गर्दछ
र जे पनि ग्रहण गर्दछ
खाद्य पनि अखाद्य पनि,
पेय पनि अपेय पनि ।

९. तैपनि यसको आकर्षण यथावत् छ

यसको सम्मोहन यथावत् छ,
फोहोर भए पनि
दाँतको फोहोरजस्तो,
फोहोर भए पनि
पेटको फोहोर जस्तो ।

मानिसले यसलाई साथ दिइरहेको छ,
मानिसले यसलाई आत्मसात् गरिरहेको छ,
यसैले त मानिस केही आय हुनासाथ
काठमाडौंमा घडेरी किन्दछन्,
केही आर्जन गर्नासाथ
काठमाडौंमा घर बनाउँछन् ।

"फुट"पाथको क्रन्दन

सह प्रा. डा. जीवन अधिकारी

(उपक्रम- वियोगिनीमा)

सिप मोटरकार हाँकने
नहुँदा साधन क्यै' चलाउने ।
नहुने तर काममा नगै'
कवि हिंड्थे फुटपाथमा सधैं ॥

पसले जति छन् सबै त्यहीं,
भरिया ती छरपस्ट छन् कहीं ।
अनि पार्किङको अभाव छ,
र त गाडी, ट्रकको दबाब छ ॥

छ उचावच मार्ग पैदल,
र त हिंड्दा पनि ठेस लाग्दछ ।
छ फलाम कतै गिटीसँगै,
अनि सीमेन्ट र बालुवा कतै ॥

ढल मूल फुटेर आउँदो,
मलले डुङ्डुङ भै' गह्नाउँदो ।
अझ फोहर लत्पती छ रे,
कसरी जीवन काट्नु हे हरे ॥

विचरा फुटपाथको कथा,
जति सम्झ्यो उति बल्झिने व्यथा ।
अहिले कविसामु व्यक्तियो,
कवितामा अनि सर्र लेखियो ॥

(मूल कथ्य- शार्दूलविक्रीडितमा)

अंग्रेजी दिइएछ नाम किन हो नेपालमा नै म छु,
नेपाली पनि नाम छन् दिन हुने न्वारान मै' गर्दछु ।
नाप्ने हो फुटले र भन्नु त्यसरी खुम्च्याउँदै यो तन,
हुन्थ्यो 'पैदलमार्ग' नै भनिदिए भन्दै छ मेरो मन ॥

'गोडेटो पथ' भन्नुमा सरलता भाषासँगै आउला,
नेपाली मनभित्र गाढ ममता उम्रेर मौलाउला ।
यस्तै तर्क वितर्क उठ्छ मनमा बोली दिऊँ के गरी,
मान्छे हो 'फुटपाथ' भो' नभन है मेरो उपेक्षा गरी

हिंड्थे मानिस पाउपोस नभिरी ती पाउका स्पर्शले,
फुर्किन्थें म त अङ्ग अङ्ग सबमा रोमाञ्च भै' हर्षले ।
सम्झी ती दिन आज रुन्छ मन यो रोएर पो के गरूँ,
सुन्ने छैन कुनै व्यथा हृदयका फोएर पो के गरूँ ॥

चाहिन्छन् सुविधा अनेक चिजका यो राजधानीतिर,
पूरा गर्न सके प्रतिष्ठित हुँदै उठ्नेछ हाम्रो शिर ।
यस्तै सोच लिएर यी पथ खुले विद्युत् र धारासँगै,
टेलीफोन पछाडि जोडिन गयो सञ्चारमा लम्किँदै ॥

झन् वैज्ञानिक उन्नति प्रगतिले आफ्नोपना निखियो,
आए तार हतारमा पथ खनी गाड्ने प्रथा भित्रियो ।
मेरो देह छियाछिया छ पिकका चुच्चाहरूले ठुँगी,
साथी भन्छ फराकिलो नबनिए के बस्नु बाटो रुँगी ॥

पानी पाइप राख्न निम्ति खनिएँ खालान् सबैले जल,
भन्ने भाव थियो तथापि कहिल्यै आएन पानी तल ।
गाड्दा पाइप साथमा ढलसँगै पानी भयो दूषित,
मेरो आँत चरक्क चर्किन गई झन् झन् बनें कुण्ठित ॥

संख्या मानिसको थियो कम र पो तत्काल ठिक्कै थिएँ,
बिस्तारै जनचाप वृद्धि हुनग' मै' च्यापिएँ, पेलिएँ ।
मेरै साँध मिचेर उन्नत बने दर्बार नानाथरी,
मान्छेको छ असंख्य चाप दिनहूँ खुम्ची सहूँ के गरी ॥

कोही भन्दछ ढ्वाङ गाड्न ढलको बन्दै छ रे योजना,
कोही खन्दछ तार फाइबरका राख्ने गरी तर्जुमा ।
कैले टाल्छ विभागले सडकको थोत्रो पुरानो तन,
अर्को हान्दछ भोलिपल्ट पिकले भत्काउँदै जीवन ॥

खाटा बस्न नपाउँदै, रगतका टाटा नसुक्दै क्षति,
थप्दै भाँच्दछ मेरुदण्ड निठुरी मान्छे, म रोऊँ कति ।
ठन्डी रात लुगाविना शिशुहरू काट्छन् सुती मैसित,
गाली गर्छ कुलीन सभ्य कहिँदो उल्टै बनी बर्बर ॥

स्वार्थी मानिसका अतिक्रमणमा पर्दा म दुब्लो भएँ,
ज्यादै साँगुरिएर बाँधिनु पऱ्यो कामै नलाग्ने भएँ ।
कैयौं कोमल पाइला म चुमुँला भन्ने इरादा थियो,
उल्टो भै'कन भाग्य बल्भिन गई भन् कष्टमात्रै दियो ॥

राखी तार पठाउँदा म बिजुली बल्नेछु है भल्मल,
भन्दै सर्छ अगाडि खन्न पिकले मै बन्छु भन् अल्मल ।
पार्नै पर्छ फराकिला सडक यी भन्दै ठुला योजना,
बन्दा मै' मिचिएँ र काटिन पुगें छन् घाउ यै' देहमा ॥

बन्नै पर्छ फराकिला सडक यी भन्ने म नै मान्दछु,
मेरा दुष्ट छिमेक इन्च धरती दिन्नन् म यै' ठान्दछु ।
मिच्तै छन् अभ्न साँध रातदिन यी स्वार्थी लुटेराहरू,
नामैको 'फुटपाथ' मात्र म रहें भुत्रे बन्यो आबरु ॥

हिंड्छन् है हतियार बन्दुक भिरी भन् भुन्डमा सैनिक,
गुड्छन् मोटर, कार, साइकलका ताँती यहीं दैनिक ।
भन् संवेदनहीन निष्ठुर बने यी कार हाँक्नेहरू,
रोक्छन् पैदलमार्ग भन् विपतमा पर्छन् नि हिँड्नेहरू ॥

टीं टीं हर्न बजाउँदै मनपरी गर्छन् उनै दुर्जन,
पर्दा जाम चढी ममाथि बटुवा खेद्छन् लघारीकन ।
मेरो दैनिक दुर्दशा छ थपिँदो पीडा छ मर्मान्तक,
कोही बुभ्न तयार छैन अति नै स्वार्थी हुँदा मानव ॥

केही कानुन वा कुनै नियमको बन्देज नै छैन भैं,
मान्छे हेर्दछ वर्तमान पछिको अन्दाज नै छैन भैं ।
आँखासामु लुटिन्छ नित्य यसरी अस्तित्व आफ्नै यहाँ,
मेरो देह छ च्यापिँदो दिनदिनै यात्री हिँडून् खै कहाँ ॥

मान्छेको उपचार गर्नु छ भने जाँचिन्छ धेरै कुरा,
भित्री अङ्ग शरीरका हृदय औ मस्तिष्क, किड्नी पुरा ।
सारा डाक्टरले परीक्षण गरी निर्क्योल गर्ने क्रिया,
जम्मै पूर्ण नभै' गरिन्छ र कहाँ फुर्केर शल्यक्रिया ॥

छन् संवेदनशील मानिस सधैं आफ्ना समस्यासित,
अर्काका पिरमा समान तहको को गर्छ चिन्ता, हित ।
लागेको छ खिया फलाम ननिको, औजार थोत्रा सबै,
छातीमाथि गरी प्रहार तिनकै मार्छन् मलाई सधैं ॥

आत्माभित्र छ वेदना कि अथवा आन्द्राभुँडीको स्थिति,
छन् कस्ता सब अस्थिपञ्जर, नसा, मांसादि, छाला, गिदी ।
यस्तो सोच लिएर दृष्टि बदली हेर्दैन कोही किन,
मेरो देह फुटाल्नुपूर्व सब त्यो जाँच्नै नपर्ने किन ॥

पानीको ढलको र टेलिकमको विद्युत् दिने कामको,
खाँचो पैदलमार्गको सडकको विस्तारको दामको ।
धेरै चाप कहाँ छ, थेग्नु कसरी, को गर्छ संयोजन,
के गर्दा अब दीर्घकालतकको बन्ला नयाँ योजना ॥

होस् पर्याप्त फराकिलो पथ सबै मान्छे हिँडून् ढुक्क भै',
वार्ता पैदलमार्ग नै छ सजिलो भन्ने गरून् ती सधैं ।
बच्चा, वृद्ध, अपाङ्ग, साङ् सबका ती पैतला चुम्बन,
गर्दै बाँच्न म पाउँला नि कहिले सन्तोषको जीवन ॥

यस्ता प्रश्न अनेक छन् सब मिली सल्लाह गर्नै पऱ्यो,
कम्तीमा सयवर्ष दुःख नपरोस् यो सोच राख्नै पऱ्यो ।
एकैपल्ट हओस् सहन्छु बरु मै' पीडा अनेकौं थरी,
पाऊँ बस्न सुदूरसम्म सुखले हाँसेर सेवा गरी ॥

कोही दूर भविष्यसम्म युगको पैल्याउँदै सभ्यता,
नेपाली इतिहासमा नगरको भर्दै छ रे भव्यता ।
भन्ने सुन्दछु लौ न सामु उसका मेरा सुनाऊ व्यथा,
भन्चौ फेरि नफर्कियोस् विगतको दुःखान्त मेरो कथा ॥

(उपसंहार- मालिनीमा)
विपदजनित पीडा मर्मभेदी सुनेर,
कविनयन रसाए भावना पग्लिएर ।
अनि कलम बिसाई मार्गका दुःख मेट्न,
भटपट हिँडिहाले योजनाकार भेट्न ॥

कर्म गरे यै माटोमा सून फल्न सक्छ

कुलप्रसाद पराजुली[11]

(१)
कुरा गर्ने मात्र बानी अब त्याग्नुपर्छ ।
थुप्रिएको अल्छीपन आफैं फाल्नुपर्छ ॥

(२)
आफ्नो आङ आफूले नै सफा गर्नुपर्छ ।
पेले मात्र तोरीबाट तेल झर्ने गर्छ ॥

(३)
प्रगतिको चाहा राखी हिंड्न सक्नुपर्छ ।
गन्तव्यको चुली चुम्न हिंड्दै जानुपर्छ ॥

(४)
हत्केलामा माटो बोकी वास सुँघ्नुपर्छ ।
भाग्यरेखा आफूले नै कोर्न सक्नुपर्छ ॥

(५)
चित्त खोली श्लेष्मान्तक घुम्न सक्नुपर्छ ।
चन्द्रागिरी, शिवपुरी रम्न सक्नुपर्छ ॥

(६)
चेतनाको द्वार हाम्रो अब खुल्नुपर्छ ।
आफ्नो बाटो सबै मिली खन्न सक्नुपर्छ ॥

(७)
मञ्जुपत्तन देवपत्तन खोज्न सक्नुपर्छ ।
हाम्रो बाटो हामी आफैं रोज्न सक्नुपर्छ ॥

(८)
सिङ्गापुर मलेसिया उन्नतिका कथा ।
सुनाएर मेटिंदैन अब हाम्रो व्यथा ॥

(९)
स्वर्ण युग हाम्रै थियो कहाँ गयो होला ?
कौडी सम्झी आफल्नाले मणि गुम्यो होला ॥

(१०)
किन आए महामञ्जु ? किन शिव बसे ?
यो माटोमा कस्तो शक्ति जनकले भेटे ?

(११)
सभ्यताको मुहान यो हाम्रै देश थियो ।
लोभ पाप बढ्दै जाँदा दुर्दशा यो भयो ॥

(१२)
शङ्खमूल रुद्रधारा वाणगङ्गा हाम्रा ।
सभ्यता र संस्कृतिका केन्द्रविन्दु राम्रा ॥

(१३)
किन गर्थ्यौं वागमती रुद्रमती स्नान ?
किन रोजे पूर्वजले जप, योग, ध्यान ?

(१४)
खोजी आजै गर्न थालौं बेर होला भोलि ।
आफ्नो पन छोड्दै जाँदा बोक्नुपर्ला झोली ॥

(१५)
अब पनि सुतिराखे रुनुपर्ला भोलि ।
चेत फिरोस् समयमा बेला छँदै खेरी ॥

(१६)
अब हाम्रा नदी नाला साँघुरिन हुन्न ।
साझा कुनै सम्पत्तिमा आँखा गड्नु हुन्न ॥

(१७)
रुख रोपौं करेसा औ खोला नदी तीर ।
सफा राखौं टोल, बाटा, मठ, देवस्थल ॥

(१८)
समयको गर्भभित्र स्वर्णयुग लुक्छ ।
माटोभित्र कर्मवीर सधैं बुद्ध देख्छ ।

(१९)
हेक्का राखी गीताज्ञान हिंड्न सिक्नुपर्छ ।
कर्म गरे यै माटोमा सुन फल्न सक्छ ॥

---

[11] भोजपुर, हाल कोटेश्वर काठमाडौं ।