

अध्याय : एक

परिचय

१.१ अध्ययनको पृष्ठभूमि

विकास एक सकारात्मक परिवर्तनको प्रक्रिया हो । व्यक्ति, समाज, गाउँ, शहर, देश, विश्व सबै परिवर्तनशील छन् । हिजोको आज र आजको भोलि परिवर्तन भइरहन्छन् । हाम्रो परिप्रेक्ष्यमा ग्रामीण सडक नै विकासको पूर्वाधार हो । नेपालमा आवश्यक र पर्याप्त सडक सञ्जालको अभावका कारण विभिन्न समस्याहरू व्यापतरूपमा देखा परेका छन् । धेरै ठूला र घना जङ्गलहरूको वृद्धि, सडकको अभाव, सञ्चारको अभाव र विद्युतको अभावले नेपालमा मानिसहरू जो दुर्गम समुदायमा बस्छन् उनीहरूलाई छुट्टयाएको छ । यातायात प्रणालीको अभावले गर्दा प्राकृतिक सम्पदाको प्रयोगबाट फाइदा लिनको लागि अवरोध गर्दछ । यातायात विना प्रशासकीय खर्च र सरकारले प्रभावकारीरूपमा अर्थतन्त्र र सामुदायिक कल्याणको काम गर्न सक्दैन ।

वि.सं.२०१३ सालबाट पञ्चवर्षीय योजना मार्फत् नेपाल सरकारले विकासका विभिन्न पूर्वाधारहरू जस्तै: सडक, सञ्चार, विद्युत आदिमा विशेष जोड दिँदै आएको पाइन्छ । त्रिवर्षीय योजना २०६७/०६८ देखि २०६९/०७० सम्ममा सडक संरचना विस्तारमा उल्लेखनीय उपलब्धी हासिल भई ७,७९९ कि.मि. कालोपत्रे, ६,८३० कि.मि.खण्डस्मित र १०,५०४ कि.मि. कच्ची गरी २५,१३३ कि.मि. सडक निर्माण भएको छ । ७३ जिल्ला सदरमुकामहरू सडक सञ्चालनमा आवद्ध भएका छन् (डि.आर.आर : २०७१)। सडकको विकासलाई व्यवस्थापन र सञ्चालन गर्न राष्ट्रिय लोकमार्ग, सहायक लोकमार्ग तथा रणनीतिक सडक सञ्चालनमा र जिल्ला सडक तथा ग्रामीण सडकहरूलाई स्थानीय सडक सञ्जालमा विभाजन गरिएको छ । तेह्रौँ योजनाका आधारपत्र अनुसार यातायात क्षेत्रको वर्तमान अवस्था सुधार गर्ने उद्देश्यका साथ राष्ट्रिय एकीकरण, आर्थिक, सामाजिक, विकास र प्रादेशिक सञ्चालनमा योगदान पुग्नेगरी स्तरीय भरपदो, सुलभ र सुरक्षित यातायात सञ्जाल विस्तार गर्ने उद्देश्य रहेको छ । नेपालमा अन्य यातायातका साधनको विकल्प महंगो

तथा कम हुनाले पनि सडक निर्माणको कार्यलाई तीव्र बनाइएको छ । विशेष गरी तराइ र हिमाली भेगमा भन्दा पहाडी भेगमा बढी सडक निर्माण भइरहेको पाइन्छ । सडक निर्माणको कार्यमा विश्ववैंक, डेनिडा, यु.एन.डि.पि., ए.डि.वि. जस्ता अन्तर्राष्ट्रियस्तरका संघसंस्थाहरू मिलि नेपाल सरकारसँग सहकार्य गरी सडक निर्माण कार्य गर्ने प्रयासहरू भएको पाइन्छ (एन.आइ.एस., १९९६) ।

नेपालमा विकास भएका मुख्य सडकहरू विदेशी अनुदान, गैरसरकारी संस्थाहरूको सहयोग, सरकारी कोषको पैसामा आश्रित भई ग्रामीण सडकहरूको निर्माण भएको छ र स्थानीय समुदायमा श्रमिकको मुख्य योगदान रहेको छ । विशेषतः ५० देखि ६० प्रतिशत सम्मको सडक निर्माणको बजेट विदेशी ऋण र गैर सरकारी संस्थाबाट आउने गर्दछ । करीव ३० प्रतिशत विदेशी अनुदान सडक क्षेत्रमा जाने गर्दछ । धेरै जस्तो मुख्य सडकहरू विदेशी अनुदानबाट स्तरीय बनेका छन् । यसका २ ओटा उदाहरणहरू: पश्चिमी राजमार्ग भारत र चीनको अनुदानमा र पूर्वी नेपालको राजमार्ग ब्रिटिस र स्वीस सरकारको सहयोगद्वारा बनेका छन् ।

विगतमा सञ्चालनमा आएका परियोजनाको अनुभवको आधारमा यो प्रमाणित भएको देखिन्छ की जनताको मागको आधारमा सञ्चालित स्थानीय स्रोत र साधनको प्रयोग गरिएको र जनताको मागको आधारमा सञ्चालित परियोजना बढी सफल देखिन्छन् । बाहिरबाट लादिएका/उच्च प्रविधिभन्दा जनताको स्थानीय स्रोत र श्रममा आधारित प्रविधिले नै नेपाल सरकारको गरिवी निवारण नीति कार्यान्वयन भई स्थानीय स्रोत परिचालन हुन सक्छ । जसबाट रोजगारी वृद्धि, अगाडी र पछाडी परेका समुहको सम्बन्ध सुधार, गरिबहरूको पनि आर्थिक विकासमा वृद्धि र जनताको सहभागिताद्वारा समाजिक प्रजातन्त्रको प्रयोग तथा श्रममा आधारित प्रविधि बढी महत्वपूर्ण हुन्छ (एन.आइ.एस., १९९६)।

एसियाली विकास बैंकको प्रतिवेदन (२०००) मूल्याङ्कन गर्दा नेपालको सडक प्रणालीको मुख्य भाग मुख्य शहरहरूमा, जिल्ला सदरमुकामहरू र अन्य व्यवसायिक र आर्थिक केन्द्रहरूमा जोडिएको थियो । यो रणनीतिक अनुसार जोडिएको पूर्वपश्चिम राजमार्ग हो जुन देशको मेरूदण्डकोरूपमा तराइमा जोडिएको छ । उत्तर-दक्षिण राजमार्ग र पूर्व-पश्चिम जोडिएको

काठमाडौं देखि पोखरासम्म सञ्चालित राजमार्ग र सीमाना क्षेत्रमा सञ्चालनमा छन् ।
नेपालमा ग्रामीण सडक निर्माण (२००४) को सारांश गर्दा:

१. १४,००० कि.मि. ग्रामीण मोटरबाटोको सेवा ५८ जिल्लाहरूमा
२. ६,००० कि.मि. राजमार्ग र शहरी सडक
३. २०,७०० कि.मि. नेपालमा जम्मा सडकहरू

नेपालमा आदिवासी जनसंख्यालाई मुख्यगरी जनजातीको रूपमा चिनिन्छन् । नेपाल सरकारले ६१ ओटा जनजाति समुह भनी घोषणा गरेको छ । यी समुहहरू मुख्यगरी ग्रामीण क्षेत्रमा बसोबास गर्छन् । ए.डि.वि.र अन्य गैरसरकारी संस्थाले नेपालको १८ जिल्लामा करीव ५०० कि.मि. सडक निर्माणमा जोड दिएका छन् । यसको मुख्य उद्देश्य गरिवी निवारण, नेपालको हिमाली क्षेत्रमा छरिएर रहेका मानिसहरूलाई नजिक्याउने र ग्रामीण समुदायको आर्थिक वृद्धिमा पहुँच पुर्याउने जस्तै: विभिन्न उत्पादन, बजार, व्यापार, रोजगारको अवसरमा पहुँच पुर्याउने र सामाजिक सेवा केन्द्र जसमा गरीबका लागि स्वास्थ्य र शिक्षाको पहुँच पुर्याउने टेवा पुर्याउने छ । आदिवासी जनसंख्या बढी भएका जिल्लामा केन्द्रित भई ग्रामीण सडक बनेको छ ।

ग्रामीण सडक निर्माणका लागि केही महत्वपूर्ण र सबल अनुभवहरू पनि हाम्रो सामु रहेका छन् । जसमा जिल्ला विकास समिति पाल्पासँग मिलेर हेलभेटासले श्रममा आधारित प्रविधिको प्रयोग गरेको थियो । जसमा ९० प्रतिशत भन्दा बढी ज्याला लगानी अर्धदक्ष श्रमिकको पुगेको थियो । 'हरित सडक' को रूपमा धादिङ सडक र वेनिघाट देखि गाईघाट सडक सफल सडकको रूपमा रहेका छन् । यी विभिन्न अनुभवबाट पाठ सिक्दै अन्तराष्ट्रिय श्रम संगठनले यु.एन.डि.पि.को आर्थिक सहयोगमा बाढी प्रभावित १० ओटा जिल्लामा १४२ कि.मि. निर्माण गरेको ग्रामीण सडकमा ठाउँठाउँका जनताको पुनर्वास गरी पुनः निर्माण कार्यको कार्यान्वयन गर्‍यो । सडकको पुनः निर्माणमा श्रममा आधारित प्रविधि साथै गोरूबाट तान्ने स्थानीय उपकरण प्रयोग गरी सडकको सुधार गरिएको थियो । यस्ता परियोजनाहरू नेपालका विभिन्न क्षेत्रमा प्रयोग हुँदै आएका छन् । यसले ग्रामीण भेगमा बसोबास गर्ने जनताको जीवनस्तर सुधार गर्न सहयोग पुर्याउँदै आएको छ (डि.ओ.आर., २०१३) ।

विकासका पूर्वाधारहरूमध्ये सडक एक महत्वपूर्ण पक्ष हो । समग्र विकास निर्माणमा सडकले प्रभाव पार्ने गर्दछ । २०५१ सालमा तत्कालीन एमाले सरकार मार्फत “आफ्नो गाउँ आफै बनाऔं” भन्ने अभियान सञ्चालन पछि नेपालमा तीव्र गतिमा ग्रामीण सडक निर्माण कार्य भएको पाइन्छ । यसरी सडक निर्माण भएपछि र सञ्चालनमा आएपछि विभिन्न किसिमका आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक प्रभाव पर्न गएको पाइन्छ । यस अभियान हाम्रो समुदायको साभा आवश्यकता जस्तै: स्वास्थ्य, खानेपानी, सडक, कृषि, विद्यालय, वृक्षारोपण, पुल निर्माण जस्ता पूर्वाधारमा प्रयोग गर्न सकिन्छ । सडक निर्माण कार्य वर्तमान अवस्थामा निरन्तर रूपमा चलिरहेको छ । ग्रामीण सडक निर्माण पछि यातायातमा मौसमीरूपमा भएपनि सुविधा पाइएको छ । परम्परागत ढुवानीका साधनहरू विस्थापित भएका छन् । ग्रामीण देश नेपालमा भौतिक, सामाजिक, सांस्कृतिकरूपमा फरकपना देखिएको छ । मानिसको जीवनशैलीमा परिवर्तन भएको छ । यसै क्रममा चिसापानी उपत्यकामा जोडिएका ग्रामीण सडकहरू पनि विस्तारै किस्तावन्दीरूपमा बन्यो । यसको विस्तार पुनःनिर्माणको काम निरन्तररूपमा चलिरहेको छ । यस सडक निर्माण पछि आसपासका क्षेत्रमा के-कस्तो प्रभाव पर्थो ? सडक निर्माणले पेशा, रोजगारी, कृषि साथै त्यस ठाउँको अर्थतन्त्रमा कस्तो प्रभाव र परिवर्तन देखिएका छन् ? त्यसका सकारात्मक कुरालाई कसरी वृद्धि गर्न सकिन्छ भने नकारात्मक पक्षलाई कसरी न्यूनीकरण गर्ने भन्ने विषय अध्ययनको विषय हुन सक्छ भनी अध्ययन अगाडि बढाउन खोजिएको हो ।

१.२ समस्याको कथन

नेपाल, भारत र चिन विचमा रहेको एउटा भुपरिवेष्टित देश हो । यो अति कम विकसित मुलुक पनि हो । समग्र पक्षको विकास गर्न सबैभन्दा पहिला यातायातको सुविधा हुनु जरूरी छ भने त्यसको लागि सडक सञ्जालको विस्तार हुनुपर्छ । नेपालमा गा.वि.स संख्या ३,२१६ रहेको छ (के.त.वि., २०६८) । यहाँ भौगोलिक विविधता रहेको छ । यस देशमा भौगोलिक विविधताकोरूपमा हिमाली, पहाडी र तराई भेग रहेका छन् । यस्तो अवस्थामा विकास निर्माण कार्यमा केन्द्रिय सरकारले विकास निर्माण कार्यमा जनताको सहभागिता समाहित गर्नु अपरिहार्य देखिन्छ । जसमा यातायातका साधनको सुविधा पुऱ्याउनु महत्वपूर्ण र अति जरूरी छ । नेपालमा औद्योगिकीकरण हुन नसक्दा स्रोत र साधन त्यसै खेर गइरहेको अवस्था छ भने नेपालीहरूको विभिन्न क्षेत्रमा परनिर्भरताको सामना पनि गर्दै जानु परेको

अवस्था छ । स्थानीयस्तरको उत्पादनलाई बजारीकरण गर्न, कृषि क्षेत्रमा विकास गर्न र ग्रामीण र शहरीक्षेत्र बीचको असमानजन्य अवस्थालाई कम गरी केन्द्र र पृष्ठ क्षेत्र बीचको सम्बन्ध विस्तार गर्न पनि सडकको विस्तार र विकास हुनु जरूरी देखिन्छ । यातायातको असुविधाले गर्दा स्रोत, साधन खेर जाने र जनता आर्थिकरूपमा कमजोर हुँदै गएको पाइन्छ । विकासको प्रतिफल ग्रामीण स्तरसम्म पुऱ्याउन र जनताको पहुँच अभिवृद्धि गर्न निर्माण गरिएका सरकारहरू कति सक्षम भएका छन्, त्यसको समाजशास्त्रीय र मानवशास्त्रीय अध्ययन हुनु जरूरी छ । स्थानीय समाज र संस्कृतिमा त्यसको सकारात्मक र नकारात्मक असर कस्तो परेको छ ? सडक निर्माणपछि समुदायको विभिन्न क्षेत्रमा प्रभाव परेको छ । समाजको परिवर्तन कुन दिशातर्फ अघि बढिरहेको छ ? यस्ता कार्यमा समुदायका कुन-कुन पक्ष बढी संलग्न रहेका छन् ? त्यसबाट प्रतिफल कसले प्राप्त गर्न सकेका छन् ? यस्ता परियोजनाप्रति समुदायको धारण के छ ? अतः यस अध्ययनमा समाजशास्त्रीय उपागममा केन्द्रित रहेर ग्रामीण सडकले त्यहाँको अर्थतन्त्रमा पारेको प्रभावको अध्ययन गर्न खोजिएको छ । यि माथि उल्लेखित प्रश्नहरूलाई अध्ययनका समस्याको रूपमा लिइ उत्तरको खोजी गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

सडक निर्माणपछि ग्रामीण जनताको गतिशीलतामा आएको प्रभाव, व्यापार, व्यवसाय, बजारमुखी उत्पादन, विभिन्न संघसंस्थाको स्थापना, बजार विस्थापन, पेशा, रोजगारीमा परिवर्तन, घोडा, खच्चड र भरिया कामको अवस्था आदिमा परिवर्तन स्वभाविक मानिन्छ । यस्तो प्रभावको अध्ययन पश्चात् त्यहाँको वास्तविकता पत्ता लगाउने कार्यले समाज विकासमा योगदान पुग्न सक्छ । ग्रामीण सडक र विकासको सम्बन्धमा त्यति धेरै अध्ययन अनुसन्धान पनि भएको पाइँदैन भने ग्रामीण भेगमा बसोबासर गर्ने जनताको विचार, चाहना र तिनीहरूको सीपको प्रयोग पनि कमै मात्रामा भएको छ । केन्द्रमा बस्ने बौद्धिक व्यक्तिको विचार मात्र विकास निर्माणमा समेटिने गरेको पाइन्छ । यसको फलस्वरूप विकास निर्माण कार्य दिगो र भरपर्दो नहुने गरेको अवस्था छ । यी समग्र पक्षलाई हेर्दा जसको लागि विकास उसको सक्रिय सहभागिताको जरूरी हुन्छ । प्रत्यक्षरूपमा ग्रामीण भेगमा बस्ने मानिसको पेशा, रोजगारीसंग सम्बन्धित समस्या के छ ? ती समस्या समाधानका लागि उनीहरूको विचार के छ ? उनीहरूसंग समस्या समाधानका लागि कस्तो अध्ययनबाट बढी प्रतिफल प्राप्त हुन्छ । यसको समाजशास्त्रीय अध्ययन गर्न आवश्यक छ । समाजशास्त्रीय अध्ययनले

समाज, संस्कृति, धार्मिक मूल्य मान्यता, आधुनिकीकरण, मानव व्यवहार, चालचलन, रीतिरिवाज आदिका बारेमा बुझ्न सघाउ पुऱ्याउँछ । ग्रामीण क्षेत्रमा सामान ढुवानीको लागि घोडा, खच्चडको प्रयोग, भरियाको प्रयोग देखिएकोमा जीप, बस र ट्र्याक्टरबाट सामान ओसारेको देखिन्छ । अध्ययन क्षेत्रमा नयाँ-नयाँ ठाउँमा बजारको विकास भएको छ । खुद्रा व्यापारीले थोक व्यापार सञ्चालन गरेका छन् । ठूला-ठूला भौतिक संरचना निर्माण भएका छन् । प्राचीन कालदेखि निर्माण हुँदै आएका ढुङ्गे घर ढलान घरमा परिणत भएका छन् । घरको छानामा ढुङ्गा, खरको सट्टा जस्ता पाताको प्रयोग आदि परिवर्तन देखिएका छन् । पुराना पहिरन लोप भई आधुनिक पश्चिमी पहिरन भित्रिएको छ । यसरी उनीहरूमा सडक निर्माण पछि आधुनिकीकरण देखिन्छ । यस अध्ययनपछि ग्रामीण सडक निर्माण सुधार तथा त्यसको संरक्षणको लागि ठोस व्यवहारिक योगदान पुग्न सक्छ । आगामी दिनमा निर्माण गरिने ग्रामीण सडकको योजना सफल कार्यान्वयनमा यस अध्ययनले टेवा पुऱ्याउनेछ । नीति निर्माणको तहमा पनि यसले सहयोग पुऱ्याउन सक्छ । यस चिसापानी उपत्यकामा जोडिएका सडकहरूले यसका आसपासका विभिन्न गा.वि.स.हरूलाई छोएको छ । दुलेगौँडा सडक निर्माण भएपछि यस ठाउँमा पुतपुते लघु जलविद्युत आयोजना पनि निर्माण भएको छ । यस आयोजना निर्माणमा चाहिने सामानहरू ढुवानीमा यस सडकले निकै सहयोग पुऱ्याएको थियो । यहाँ जोडिएका सडकहरू कच्ची सडक भएको हुनाले यसको पुनः निर्माणको काम निरन्तररूपमा गरिरहनु पर्छ । यो अध्ययन क्षेत्र उपत्यकाकारूपमा रहेको छ जुन रमणीय र हराभरा देखिन्छ । सडक निर्माण हुनुभन्दा पहिला त्यहाँका मानिसहरूको जीवन निर्वाहको अवस्था कस्तो थियो र सडक निर्माण पछि यसमा के-कस्तो परिवर्तन देखिएको छ भनी अध्ययन गर्नु औचित्य सावित हुन्छ । यस अध्ययनले ग्रामीण सडक निर्माण पछि त्यहाँको अर्थतन्त्रमा कस्तो प्रभाव पारेको छ ? त्यसलाई उजागर गर्नु हो । यिनै समस्याहरूमाथि केन्द्रित रहेर निम्न लिखित अनुसन्धान प्रश्नहरूको उठान गरिएको छ ।

१. सडक निर्माणले स्थानीय वासिन्दामा कस्तो परिवर्तन आएको छ ?
२. परम्परागत मूल्य र मान्यतामा कस्तो नकारात्मक र सकारात्मक प्रभाव पारेको छ ?
३. स्थानीय जनताको सडक निर्माण कार्यमा सहभागिता के-कस्तो थियो ?
४. रोजगारीका कस्ता अवसरहरू सृजना भएका छन् र के कस्ता सुधार र विकृतिहरू देखा परेका छन्?

१.३ अध्ययनको उद्देश्य

यस अध्ययनको मुख्य उद्देश्य चिसापानी उपत्यकामा जोडिएका ग्रामीण सडक निर्माणपश्चात त्यसले यस क्षेत्रका मानिसको अर्थतन्त्रमा पारेको प्रभावको अध्ययन गर्नु हो । यस अध्ययनका विशिष्ट उद्देश्यहरू निम्न छन् ।

- । सडकले मानिसको पेशा तथा रोजगारीमा पारेको प्रभाव र परम्परागत कृषि प्रणालीमा पारेको प्रभाव पत्ता लगाउनु,
- । पारिवारिक संरचना, संस्कार, मान्यतामा देखिएको प्रभावको मूल्याङ्कन गर्नु,
- । ग्रामीण सडक र अर्थतन्त्र बीचको सम्बन्ध पत्ता लगाउनु,

१.४ अध्ययनको महत्व

यस अध्ययनको महत्वलाई सैद्धान्तिक र नीतिनिर्माणको तहमा विवेचना गर्न सकिन्छ । सडकको प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष थुप्रै प्रभावहरू पर्ने सन्दर्भमा ग्रामीण विकासका लागि ग्रामीण सडक एक मुख्य पूर्वाधार हो । नेपाल जस्तो अल्पविकसित मुलुकको लागि ग्रामीण क्षेत्रको विकास र त्यसको परिवर्तन सबैभन्दा पहिला हुन ग्रामीण सडकको विकास र व्यवस्थित सञ्चालन हुन आवश्यक हुने देखिन्छ । समाजशास्त्रीय मान्यता अनुसार कुनै पनि देशको आर्थिक विकास गर्न, गरिबी न्यूनीकरण गर्न, जनताको जीवनस्तर माथि उठाउनको लागि ग्रामीण सडकको विकास, संरक्षण, संभार र विस्तार गर्न अत्यन्तै आवश्यक मानिन्छ । सडकको समाजशास्त्रीय अध्ययनले ग्रामीण समाजशास्त्रीय ज्ञानलाई फराकिलो पार्नुका साथै अध्ययनकर्ता, नीतिनिर्माता, लगानीकर्ता र उपभोक्तालाई समेत सहयोग पुग्ने देखिन्छ । अतः यस अध्ययनले सैद्धान्तिकरूपले ग्रामीण समाजशास्त्रीय ज्ञान र अन्य समाजशास्त्रीय सैद्धान्तिक धारहरूलाई फराकिलो पार्नेछ । भविष्यका अनुसन्धानकर्तालाई यसले मार्ग निर्देशन गर्नेछ । ग्रामीण सडकको प्रभावबारे अध्ययन, अनुसन्धान र विश्लेषण गर्नका लागि विशेषज्ञ व्यक्तिको ज्ञान मात्र प्रभावकारी नहुन सक्छ । यसको लागि आधुनिकताको सिद्धान्त, परनिर्भरताको सिद्धान्त, द्वन्द्वात्मक सिद्धान्त र जनताकेन्द्रित सिद्धान्तको महत्व उत्तिकै रहन आउँछ । नीतिनिर्माणको तहमा यस अध्ययनले सहयोग पुऱ्याउनेछ । चिसापानीमा निर्माण भएका ग्रामीण सडकले जनताको आवश्यकताअनुसार बजार क्षेत्रमा पहुँच विस्तार, नयाँ

रोजगारीका अवसर सिर्जना गर्न, जग्गाको मूल्य वृद्धि भएको, विकासका नयाँ अवसरहरूको खोजी गर्न सकिएको, सामान ढुवानीमा सहज भएको देखिन्छ। स्वास्थ्य उपचार प्रणालीमा पनि केहि सहजता भएको देखिन्छ। यी विभिन्न किसिमका सबल पक्षहरूको साथसाथै केही नकारात्मक पक्ष पनि संगसंगै आएको देखिन्छ। गाउँमा बस्ने बौद्धिक र युवावर्ग पलायन भएको देखिन्छ। सडक निर्माण जनवस्तीतिर लगिने हुँदा खेतीयोग्य उर्वरयुक्त जमिनको ह्रास भएको देखिन्छ। भइरहेको साँस्कृतिक, धार्मिक मठमन्दिर, सार्वजनिक जङ्गल, गौचरण नष्ट हुने, गधा, खच्चड तथा भरिया प्रणालीलाई समाप्त पारिदिएको छ। सडकको प्रभावले हुने मुख्य साँस्कृतिक परिवर्तनले कुनै समुहलाई फाइदा पुग्ने हुन्छ भने कुनै ग्रामीण गरिब समुदायमा समस्या आइपर्ने हुनसक्छ। सडकले खर्चको मात्रामा पनि वृद्धि गराएको छ। यस्तो अध्ययनले सडक निर्माणकार्यले पार्ने फाइदा र वेफाइदाबिच तुलनात्मक अध्ययन गर्न सजिलो पार्ने देखिन्छ। नीतिगत रूपमा यस अध्ययनबाट प्राप्त निष्कर्षले ग्रामीण सडक विस्तारसंग सम्बन्धित नीतिनिर्माणको तहमा पनि सहयोग पुऱ्याउन सक्छ।

१.५ अध्ययनको सीमा

आधारभूतरूपमा अनुसन्धान एक प्राञ्जिक विषय हो। यसमा समय, स्रोत, साधन र आर्थिक पक्षको महत्वपूर्ण प्रभाव पार्ने गर्दछ। विशेष गरी यसमा चिसापानीमा निर्माण भएको ग्रामीण सडकले त्यहाँको अर्थतन्त्रमा पारेको प्रभावको बारेमा अध्ययन गरिएको छ। यस सडकले चिसापानीका मानिसहरूको कृषि, रोजगारी साथै सामाजिक तथा साँस्कृतिक पक्षमा पारेको प्रभावको बारेमा अध्ययन गरिएको छ। प्रस्तुत अध्ययन निम्नलिखित पक्षमा मात्र सीमित छ।

- । यो अध्ययन चिसापानी उपत्यकामा बस्ने मानिसहरूको रोजगारी, पेशामा पारेको प्रभावमा सीमित रहेको छ। त्यसैले अन्य क्षेत्रमा यसको प्रभाव दुरूस्त नमिल्न सक्छ।
- । यो अध्ययन सीमित क्षेत्रमा केन्द्रित छ। अध्ययनको लागि प्रारम्भिक तथ्याङ्क स्थलगत रूपमा अन्तरवार्ता र अवलोकन मार्फत सङ्कलन गरिएको छ भने द्वितीय तथ्याङ्क विभिन्न पुस्तक, पत्रपत्रिका, कार्यालय, संघसंस्थाहरूबाट सङ्कलन गरिएको छ।
- । क्षेत्रका आधारमा चिसापानी उपत्यकाभित्रका मानिसलाई नमुना छनोट गरी ती मध्ये उद्देश्यपूर्ण नमुना छनोटका आधारमा १०२ घरधुरी सर्वेक्षणगरी अन्तरवार्ता लिइएको छ।

) यस अनुसन्धानले समाजशास्त्र र मानवशास्त्र विषयमा सैद्धान्तिक आधार तयार गर्न केहीहदसम्म सहयोग गर्नेछ । तर अन्य विषयमा यसले खासै प्रभाव पार्ने देखिंदैन ।

१.६ अध्ययनको साङ्गठिनक संरचना

यस अनुसन्धानलाई खास गरी एकदेखि आठ अध्यायसम्म वर्गीकरण गरी संगठित गरिएको छ । पहिलो अध्यायमा परिचय दिइएको छ । दोस्रो अध्यायमा पूर्व साहित्यको पुनरावलोकन प्रस्तुत गरिएको छ । अनुसन्धान विधिलाई अध्याय तिनमा देखाइएको छ । त्यसै गरी अध्ययन क्षेत्रको परिचय अध्याय चारमा, पाँचौं अध्यायमा ग्रामिण सडक निर्माण र आर्थिक प्रभाव उल्लेख गरिएको छ । यसैगरी छैटौं अध्यायमा सडकले गृहस्थीमा पारेको प्रभाव र सातौं अध्यायमा आर्थिक आर्जनका ढाँचामा प्रभावलाई प्रस्तुत गरिएको छ । अन्तमा अध्याय आठमा सांराश, निष्कर्ष र सुझावहरू राखिएको छ ।

अध्याय : दुई

सम्बन्धित पूर्व साहित्यको पुनरावलोकन

२.१ सडकको ऐतिहासिक पृष्ठभूमि र नामाकरण

‘सडक’ रोड शब्द ‘चद्नु’ राइड बाट विकास भएको त्यसपछि ‘चद्यो’ रोड र अन्तिममा रोड मा नामाकरण भयो । सुरुमा राइड भन्ने शब्द रहनुमा साइकल र पाङ्ग्रा मात्र प्रयोग हुनाले भएको हो (वीगनल एट अल, १९८८) ।

सडकको इतिहास खोतल्दा ई.सं.को थालनी हुनुभन्दा ३००० वर्षपूर्व पुग्नुपर्छ । जति बेला सामरियामा पाङ्ग्राको प्रयोग सुरु भएको थियो । २५०० वि.सी.मा ब्रिटेनमा पाङ्ग्राको विकास भएको र २६०० वि.सी. मा चीनमा पनि अनुकरण भएको पाइन्छ । रोमनहरू नै ५०,००० माइल सडक बनाउनमा मानव इतिहासको प्रथम चरणमा प्रख्यात मानिन्छ (वीगनल र अन्य, १९८८) ।

नेपालमा मोटर चल्ने सडकको इतिहास वि.सं. २००७ साल देखि सुरु भएको मान्न सकिन्छ । प्रथम पञ्चवर्षिक योजना वि.सं. २०१३ मा सुरु हुँदा ६२९ कि.मी. सडक (२६४ कि.मी. पक्क सडक) सञ्जाल थियो । प्रथम पञ्चवर्षिय योजनामा सम्पूर्ण बजेटको १५.१५% बजेट सडकको लागि छुट्ट्याइएको थियो । यसलाई दोस्रो त्रिवर्षिय योजनामा १८.७५% सम्म पुऱ्याइएको थियो । त्यसपछिका पञ्चवर्षिय योजनाहरूमा पनि सडक निर्माणलाई उच्च प्राथमिकता दिएको पाइन्छ । छैटौँ र सातौँ पञ्चवर्षिय योजनाहरू (वि.सं. २०३८-२०४६) मा मात्र ग्रामीण सडकले प्राथमिकता पाएको पाइन्छ (रा.यो.आ., १९९८) । आठौँ पञ्चवर्षिय योजनामा २९०९ कि.मि. सडक निर्माण भएको अभिलेख छ (रा.यो.आ., १९९८) । यही अवधिमा स्थानीयस्तरमै तत्कालीन गाउँ तथा जिल्ला पञ्चायत योजना तर्जुमा तथा कार्यान्वयन गर्ने नीति अनुरूप ग्रामीण यातायात परियोजनाहरू सञ्चालन गर्ने रणनीति तयार पारिएको थियो । यसपूर्व ग्रामीण यातायात परियोजना अन्तर्गत गोरेटो घोडेटोमा सीमित थियो भने आठौँ र नवौँ योजनामा यसको स्तरवृद्धि गरी मोटर चल्ने सडकमा

परिणत गर्ने नीति ल्याइयो जसको प्रमाण कालीकोट-जुम्ला (सुर्खेत, जुम्ला राजमार्गको माथिल्लो भाग) सडकलाई लिन सकिन्छ । जम्मा ११७१४ कि.मी. सडकमध्ये ३६५५ कि.मी.कालोपत्रे, ३०११ कि.मी. ग्राभेल र बाँकी ५०४८ कि.मी. धुले सडक भएको पाइन्छ (राष्ट्रिय योजना आयोग सन् १९९८) । नवौँ पञ्चवर्षिय योजनामा निर्धारित लक्ष्य अनुसार जम्मा ७ वटा पहाडी जिल्लाहरू (हुम्ला, मुगु, मुस्ताङ, डोल्पा, सोलुखुम्बु आदि) मात्र मोटर चल्ने सडकबाट अलग रहनेछन् भनी उल्लेख गरिएको छ । साथै ३४९९ कि.मी. सडक निर्माण गर्ने ७५८ कि.मी. पुननिर्माण गर्ने र २९५४ कि.मी. सडक आवधिकरूपमा कायम गर्ने लक्ष्य राखेको थियो । दशौँ योजनाको अन्त्यमा सडक पुगेका जिल्ला ७० पुऱ्याउने लक्ष्य राखेको थियो । तिनवर्षिय अन्तरिम योजना (२०६४-२०६७) मा प्राथमिकता क्षेत्रहरू तोकौँ राष्ट्रिय अर्थतन्त्रलाई गतिशील बनाउन सडक पूर्वाधारमा लगानी बढाउने साथै सडक पुगेका जिल्ला ७५ पुऱ्याउने लक्ष्य राखेकोमा ७१ ओटा जिल्लामा सडक सञ्जाल पुगेको थियो । सडक यातायातको कुल लम्बाई १९,९६८ कि.मि.रहेकोमा लक्ष्य २१,४६१ कि.मि.रहेकोमा उपलब्धी २५,१३३ कि.मि. भयो । आ.व. २०६९/०७० को स्थितिमा सडक यातायातको कुल लम्बाई २५,१३३ कि.मि. रहेकोमा लक्ष्य २८,१३३ कि.मि.रहेको छ (डोलीडार, २०६३) ।

यसै परिप्रेक्ष्यमा स्थानीयस्तरका सडकको बढ्दो मागलाई परिपूर्ति गर्न ७५ वटै जिल्लाहरूमा स्थानीय विकास निर्माण एवम् कृषि सडक आयोजना अन्तर्गत १५०० आयोजनाहरू क्रमागतरूपमा सञ्चालनमा रहेका छन् भने थप ग्रामीण सडकको माग समेत निरन्तर बढीरहेको छ । देशमा विद्यमान करिब २५,१३३ कि.मी. ग्रामीण सडकहरूमध्ये पनि झण्डै १०,००० कि.मी. सडक मात्र सञ्चालनमा रहेको र बाँकी सडकहरू नियमित मर्मत संभार कार्य तथा बीचबीचमा पर्ने नदीनालाहरूमा पुल, कल्भर्टको अभावमा सञ्चालनमा नआएको अवस्था छ । कृषि तथा स्थानीयस्तरका सडकलाई व्यवस्थित तरिकाले निश्चित समय बजेट र मापदण्डअनुसार निर्माण सम्पन्न गर्न उपयुक्त निर्देशिका आवश्यक भएको तथ्यलाई ध्यानमा राखी आ.व.२०६३/६४को वार्षिक बजेट वक्तव्यमा स्थानीय विकास मन्त्रालयले २०६३ असोजभित्र कार्ययोजना बनाई निर्देशिका तयार गर्न उल्लेख भएको पाइन्छ, (डोलीडार, २०६३) । उक्त निर्देशिकाको आधारमा नेपालका सडकहरूलाई निम्न आधारमा वर्गीकरण गरिएको छ ।

२.१.१ कृषि तथा स्थानीयस्तरका सडकको वर्गीकरण

अ. सेवा सञ्चालनका आधारमा :

क. सर्वयाम सञ्चालन गर्न सकिने सडक

ख. सुख्खा याममा सञ्चालन हुने सडक

आ. सडकको सतहका आधारमा:

क. कालो पत्रे

ख. ग्राभेल

ग. धुले

इ. महत्वका आधारमा:

क. जिल्लास्तरीय सडक

ख. ग्रामीणस्तरी सडक

ग. कृषि सडक

घ. सहरी सडक

ड. घोडेटो

च. गोरेटो

स्रोत: कृषि तथा स्थानीय स्तरका सडक कार्यान्वयन निर्देशिका, २०७३,(२०५५ - नेपाल ग्रामीण सडक मापदण्ड ।

२.२ सम्बन्धित पूर्वसाहित्यको पुनरावलोकन

सडक राष्ट्रिय प्रगतिको लागि आवश्यक एवम् सभ्यताको आधारशीला हो । सडकको तुलना मानिसको शरीरको धमनी नसासंग गर्न सकिन्छ । जसरी नसाहरूबाट स्वस्थ रगत मानवको अङ्ग-अङ्गमा सञ्चालित रहिरहन्छ त्यसैगरी मानव र उसको विचारलाई एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा पुऱ्याउँछ (वाष्णेय, १९६५ : ३५७) ।

सडक आफैमा विकास होइन बरु यो विकासको उत्प्रेरक हो तर मेरो लागि सडक निर्माण विकासको उत्प्रेरक मात्र नभई सबैखाले विकासको पूर्वाधार हो; (टि.एस.पपोला : १९८१) । विकासका हरेक गतिविधि सञ्चालन गर्न यसले बढवा दिन्छ । यसै सम्बन्धमा सडक निर्माणलाई आधुनिकताको सिद्धान्त, विश्वव्यवस्थाको सिद्धान्त, परनिर्भरताको सिद्धान्त, द्वन्द्व सिद्धान्त र जनता केन्द्रित सिद्धान्तकोरूपमा वर्णन गर्न सकिन्छ । आधुनिकीकरणको सिद्धान्तलाई (एलेक्स : १९७४, स्पेन्सर : १९८५ मा साभार) ले यसरी परिभाषित गर्दछन :

“यो एउटा सामाजिक, मनोवैज्ञानिक प्रक्रिया हो जसले अनुभव गर्न खुल्लापन ल्याउने प्रवृत्ति, परिवर्तनको लागि तयार हुने, विविधताको लागि सचेत हुने, दीर्घकालीन योजनाका लागि उन्मुखीकरण हुने सामाजिकीकरणको बढी महत्व दिने, उत्पादन र उद्यमीको प्राविधिक सीप र ज्ञानमा महत्व राख्ने प्रकृति हो । सडक निर्माणको बारेमा एलेक्स इकलेक्सको मान्यतालाई उद्धरण गर्नुको कारण सडकले परम्परागत समाजलाई विकसित समाजसंग जोड्छ । यिनीहरूको अन्तरक्रियाले आधुनिक समाजको कार्यशैली तथा सांस्कृतिक लक्षण परम्परागत समाजमा सर्दछन्” (स्पेन्सर, १९८५), रोष्टोभले विकास “परम्परागत समाजबाट आम उपभोग समाज” पनि सडक निर्माण पछि हुने क्रियाकलाप हो । त्यसैले आधुनिकीकरण सिद्धान्तको मान्यता अनुसार सडक निर्माण एउटा परिवर्तन र वृद्धिको प्रक्रिया हो ।

सडक निर्माणको विकासलाई परिनिर्भरताको सिद्धान्तविद्हरूले आलोचना गरेका छन् । ए.जी.फ्रेंक (१९६९) ले विकास र अविकास सधैं अन्तरसम्बन्धित छन् भन्ने विचार राख्दछन् । तिनीहरूको सम्बन्ध मुख्यगरी केन्द्र र पृष्ठविचको समान आदान-प्रदानले तिनीहरूको सम्बन्ध सृजना हुन्छ । त्यसै गरी वालेरस्टाइन (१९७४) ले विश्व व्यवस्थात्मक सिद्धान्तका एक सिद्धान्तविद्ले अर्ध-पृष्ठ क्षेत्र र पृष्ठक्षेत्र सम्बन्धमा नयाँ औद्योगिक देशहरूको अर्थतन्त्र केन्द्र र पृष्ठक्षेत्रको अर्थतन्त्रलाई केन्द्रले कब्जा जमाएको तथा नियन्त्रण गरेको हुन्छ । पृष्ठक्षेत्रमा सधैं केन्द्रले हावी जमाएको हुन्छ । सडक निर्माणपश्चात सशक्त बजार केन्द्रले स्रोतहरूको शोषण गर्दछ, जसले केन्द्रलाई वस्तु र सेवा उत्पादन गर्दै केहि ठाउँमा विकास गर्दछ, भने बाँकी ठाउँमा अविकासको स्थिति सृजना गर्दछ, (ए.जी.फ्रेंक : १९६९, कोइरालाबाट उद्धृत) । यसरी आधुनिकीकरणको विरुद्धमा परिनिर्भरताको सिद्धान्तले विकासप्रतिको सिधा अवधारणा सुझाव पनि गरेको पाइँदैन र विकास प्रक्रियाको विपरितमा गएको पनि पाइँदैन । तरपनि परिनिर्भरताका सिद्धान्तकारहरू समान विनिमय र विकासमा जोड दिन्छन् । विकासको पूँजीवादीस्वरूप विपक्षमा परिनिर्भरताको सिद्धान्त जस्तै द्वन्द्व सिद्धान्तले पनि पूँजीवादी विकासलाई समर्थन गर्दैन । मार्क्सको द्वन्द्व सिद्धान्त समाजको प्रकार्यात्मक पक्षको आलोचनाको विचार थियो । जसले द्वन्द्व र विरोधलाई विकासको पोषकको रूपमा लिन्छ ।

सामाजिक तथा सांस्कृतिक विकासका दृष्टिकोण आधुनिकीकरण दृष्टान्तको रूपमा उभिएको छ, किनकी यसले कुनै पनि धारणाका विरुद्धमा वार्तालाई अंगिकार गर्दछ । सामाजिक तथा

सांस्कृतिक विकासका दृष्टिकोणको राम्रो पक्ष आधुनिकीकरण दृष्टान्तबाट हुनसक्ने नकारात्मक परिणामबारे जनतालाई शिक्षित बनाई सचेत बनाउँछ र विश्वव्यापी समस्याका लागि स्थानीय समाधानको सुझाव दिन्छ । प्रत्येक समाज एवम् समुहको व्यवस्थाको मेरुदण्ड आर्थिक स्वरूपलाई मानिन्छ । अर्थव्यवस्था नै समाजको प्रमुख आधार भएकोले जब आर्थिक संरचना एवम् प्रणालीमा परिवर्तन आउँछ तब त्यसले समग्र समाज र सामाजिक व्यवस्थामा परिवर्तन ल्याउँछ । यस प्रकारको परिवर्तनबाट संस्कृति पनि प्रभावित हुन्छ र परिवर्तन पनि हुन्छ । यसरी कुनै पनि मानव समाजमा रहेको अर्थ व्यवस्थाको आर्थिक प्रणालीबाट समाज र संस्कृतिको निरन्तर परिवर्तन भएको पाइन्छ । जति-जति उत्पादन प्रणालीमा रूपान्तरण आउँदै गयो त्यही नै रूपमा समाज परिवर्तन हुन्छ, (गौतम, २०५८) ।

सडकमा आधारित डोकार कन्सल्टेन्सी ग्रुपबाट तयार पारिएको सडकमा आधारित मूल्याङ्कन कार्यक्रम (१९९५) ले समुद्रपार विकास प्रशासनको कार्यक्रमहरू विभिन्न सडक परियोजनाबाट ल्याइएका तथा सञ्चालन गरिएका पाँच वटा सडकको अध्ययन गरेको थियो । जसमा :

१. जोगवेनी - वसन्तपुर सडक,
२. चाराली - इलाम सडक,
३. नौविसे - मलेखु मुग्लिङ सडक
४. लामोसाँगु - जिरी सडक,
५. धादिङ - स्थानीय सडकहरू छन् ।

सडक विस्तार कार्यक्रम विभिन्न सडक परियोजनाले अनुभव गरेअनुसार ज्यादै प्रभावकारी मर्मत संभार र संरक्षण भएको देखिन्छ । जसमा सडकहरूको ढल निकास, वन र चरणभूमिले स्थायीरूप लिइसकेका साथै त्यस क्षेत्रको सामाजिक तथा आर्थिक लाभ पनि प्राप्त भएको देखिएको छ । विशेष गरी धरान-वसन्तपुर सडकमा वायो इन्जिनियरिङ क्रियाकलापका साथै विभिन्न इन्जिनियरिङले बाँध जाली निर्माणलाई स्वीकार गरेका छन् । यसका अलावा उनीहरूको प्रतिवेदनमा अरुसँगै विशेष गरी नौविसे-मुग्लिङ सडकखण्डमा सडक विस्तारको मुख्य बाधाकोरूपमा चेपाङ र मगरहरूलाई देखाएको छ । यस प्रतिवेदनमा सडक विस्तार कार्यक्रमको लागी प्रभावकारिता र दिगो सडक आसपास दायाँबायाँको संरक्षणको कुरा पनि उठाइएको छ । लागत घटाउनको लागि स्थानीय जनता, सामग्री र

प्रविधिको प्रयोग गर्नुपर्दछ र सामाजिक, सांस्कृतिक प्राविधिक द्वन्द्वलाई न्यूनीकरण गर्दै सबैका सहमति उपयोग गर्नुपर्दछ (सुनुवार, १९९५) ।

ग्रामीण सडकको अध्ययन गर्ने क्रममा एसियन डेभलपमेन्ट बैंक (२००६) ले आफ्नो 'नेपाल ग्रामीण पूर्वाधार विकास परियोजना' प्रतिवेदनमा ग्रामीण सडकको प्रभावकारीतालाई मूल्याङ्कन गरेको छ । आफ्नो प्रतिवेदनमा एसियन डेभलपमेन्ट बैंकले ग्रामीण सडक परियोजनाले ग्रामीण क्षेत्रमा बस्ने मानिसहरूको सामाजिक आर्थिक पक्षमा आएको सुधार र ग्रामिण क्षेत्रमा मानिसहरूको पहुँचको बारेमा उल्लेख गरेको छ । ग्रामीण सडकको निर्माण पछि यातायातमा परिवर्तन आयो, हलुका यातायातका साधन जस्तै : ट्रयाक्टर, जीप तथा साना बसहरूले परम्परागत भेडा, च्याङ्ग्रा, घोडा, गधा र खच्चडहरूलाई प्रतिस्थापन गरेको, अस्पताल तथा स्वास्थ्यचौकी जस्ता सामाजिक सेवामा ग्रामीण गरिबहरू लाभान्वित भएको उक्त प्रतिवेदनमा यातायात खर्च ७५ प्रतिशत सम्म घटेको र बजारसम्मको भ्रमण समय र बजार सेवा ५० प्रतिशत घटेको उल्लेख गरेको छ । परियोजनाका सडकहरू कच्चि र मर्मत संभारको अभावले वर्षाको समयमा सञ्चालन नहुने कुरा उल्लेख छ । सडकको आसपासमा नयाँ आर्थिक क्रियाकलापहरू उदय भएको, नयाँ भवनहरू चिया तथा खाजा स्टलहरू, सवारी साधन मर्मत र किराना पसलहरूको उदय भएको समयदेखि कृषि रोजगारमा लागेका मानिसहरूलाई पनि अन्य अवसरहरू सृजना भइरहेको सडक मर्मत कार्य नयाँ सडक निर्माण, सवारी साधन चलाउने, सवारी साधनको वर्कसपमा काम गर्ने गरेको उल्लेख पाइन्छ । परियोजनाको लगानीको ६७ प्रतिशत स्थानीय अर्थतन्त्रमा रहेको ग्रामीण क्षेत्रको प्रभावले पहाडी क्षेत्रका ग्रामीण जनतामा गरिबीको मात्रा न्यून गर्ने अपेक्षा गरिएको थियो (कोइराला, १९९९) । परियोजना सम्पन्न पछि गरिएको पुनरावलोकन परियोजना जिल्ला काभ्रे, तनहुँ र बाग्लुङका ५२ प्रतिशत कृषक समुह ०.५ हेक्टर भन्दा कम जग्गा रहेका त्यस्ता कृषकलाई सीमान्त कृषक भनी परिभाषित गरिएको छ । यो परिभाषा सडकद्वारा प्रभावित क्षेत्रका किसानहरूसँग सम्बन्धित छ । यो परियोजनाले स्थानीय रोजगार प्रदान गरेको, स्थानीय अर्थतन्त्रमा ज्यालादारी प्रथाको माध्यमले नगदको प्रवेश भएको र अन्य आर्थिक गतिविधिहरूको पहुँचमा सुधार भएको देखाएको छ । काभ्रे, तनहुँ र बाग्लुङ यस परियोजनाबाट प्रभावित क्षेत्रमा भण्डै २० प्रतिशत बालीनालीमा वृद्धि भएको तथ्य यसको पूर्ण विकसित चरणमा देखाएको छ । परियोजनाले विभिन्न किसिमका फर्महरू बजार

केन्द्रहरू जोड्ने उपयोगी सडकको स्थापना गरेको, सामानहरूको आयात निर्यात प्रवाह र सेवा सुविधा पुऱ्याएको सडकको माग उच्च रहेकाले सडक निर्माणमा प्रयोग भएको जग्गाको क्षतिपूर्ति र पुनर्वासको मुद्दा उठाइएको छ ।

वातावरणीय प्रभाव सम्बन्धमा एसियन डेभलपमेन्ट बैंक (२००६) को प्रतिवेदनले खासै नकारात्मक नभएको सडकखण्डबाट निस्केका ढुङ्गामाटोबाट परेको नगण्य नकारात्मक प्रभाव बाहेक सडकको केहि अंश स्थानीय जङ्गलमा निर्माण भएको र त्यति महत्व नभएको जिल्ला वन कार्यालय तथा वन उपभोग गर्ने समुदायसंग परामर्श लिँदै कार्य गरिएको सहि कार्य हुन नसकेको यस प्रतिवेदनमा उल्लेख छ । सडक निर्माणमा निस्केका ढुङ्गा माटालाई अव्यवस्थितरूपले सडक छेउछाउमा राख्ने असन्तुलित र अस्थायी सतह बन्नाले कच्ची सडकबाट निस्केको धुलोले वातावरणमा नराम्रो प्रभाव पारेको कुरा यसमा उल्लेख गरिएको छ । यसबाट वातावरणीय पक्षमा सडकले पुऱ्याउने नराम्रो प्रभावलाई सडक निर्माण अवधिमा ध्यान नपुगेको कुरालाई यसमा दर्शाइएको छ ।

समाजिक, साँस्कृतिक र अन्य प्रभावका सम्बन्धमा यस प्रतिवेदनमा निर्मित सडकले महिलालाई घरायसी प्रयोजनका वस्तुहरू जस्तै : मालसामानका गड्ढौं भारीहरू, कृषिजन्य सामान बोक्ने बोझ न्यून गराएको, ज्यालाको लागि नगद प्रदान गरी उक्त नगदले बालबच्चाको शिक्षा, परिवारको स्वास्थ्य हेरचाह, अत्यावश्यकिय खाद्यान्न, तेल र लुगाफाटामा खर्च गर्न सघाउ पुऱ्याएको देखिएको छ (नेपाल ग्रामीण पूर्वाधार विकास परियोजना, २००६) ।

सन् १९९६ मा हरिप्रसाद कोइरालाद्वारा गरीएको 'एन एसेसमेन्ट अफ द इम्प्याक्ट अफ रोड कन्स्ट्रक्सन् इन गोरूसिङ्गे- सन्धिखर्क' को अनुसन्धान शोधपत्र समाजशास्त्रीय सिद्धान्तमा आधारित भए पनि मुख्यगरी आधुनिकीकरण र परनिर्भरता सिद्धान्तसंग सम्बन्धित देखिन्छ । सडक निर्माणको प्रभावको सम्बन्धमा शोधकर्ताले सडक निर्माण पश्चात् कृषि कार्यमा जग्गाको स्वामित्वको ढाँचामा र प्रत्येक दिन गरिने क्रियाकलापमा परिवर्तन आएको साथै केहि संस्कृतिमा आएको परिवर्तन जस्तै: दाउराको सट्टा मट्टितेल, संयुक्त परिवारको सट्टा एकल परिवार, घरबाट उत्पादन हुने दूधको सट्टा डेरीको दूध, कृषि कार्यको लागि पर्मको सट्टा ज्याला मजदुरी, आपसी विश्वासको लेनदेन् भन्दा बैंक कारोवारमा वृद्धि आदि उल्लेख

गरेका छन् । सडक परियोजनामा परेका जग्गाहरूलाई भूमि ऐन सन् १९९० भन्दा पहिला क्षतिपूर्ति दिने प्रावधान नभएका कारण दर्शाई सडकको गुणस्तर वृद्धि तथा संभारले नै जग्गादातालाई अप्रत्यक्षरूपमा फाइदा पुग्ने कुरा देखाइएको थियो । सडक छेउछाउको क्षेत्रमा बाध्यतावस् मानिसहरूको विस्थापन हुने प्रक्रिया बढेको र जग्गा स्वामित्वमा परिवर्तन हुन पुगेको कुरा पनि उल्लेख गरेका छन् । सडक निर्माणले सडक आसपासको जङ्गल नाश भई भौतिक वातावरणमा ह्रास आएको र ह्रास आउनका कारणहरूमा गोरूसिङ्गेमा अत्याधिक मात्रामा घरनिर्माण व्यावसाय चलेको र मुख्य केन्द्रहरूमा धेरै जनसंख्याको लागि इन्धनको रूपमा दाउराको आवश्यकता पूरा गर्नमा अवैधानिक आपूर्तिलाई देखाइएका छन् । धुले सडकको कारणले धुलोको प्रदुषणको मात्रा बढी भएको सडकको भौगोलिक विशेषता समेत उक्त सडकको बारेमा बताइएको छ । खाँचीकोटको देउरालीमा रहेको सुपादेउराली मन्दिर स्थानीयरूपमा नै पुरातात्विक महत्वको भएको बैशाख पूर्णिमामा धेरै हिन्दु भक्तजनहरूले यो मन्दिरमा आई दैनिक दर्शन तथा पूजा गर्ने साथै बुद्ध पूर्णिमा मुख्य चाडको रूपमा मनाइने गरेको बताएका छन् । सडक चौडा बनाउने क्रममा कडा चुनढुङ्गा चट्टानलाई खनेर निकालिएको ठाडामा भएको ठूलो पोखरीको आकार कम हुन गएको महत्वपूर्ण मुद्दा उठेको, भित्ताहरू रसाएर पोखरीको गहिराई २ -२.५मि. हुने कुरा प्रतिवेदनमा उल्लेख भएको छ । मूलपानीले यो पोखरीमा उच्च दरले थिगेनहरू जम्मा हुने गरेकोमा यो दरलाई कम गर्न सडकको दायाँबायाँ नाला र किनारा स्थायीत्व ल्याउनु पर्ने कुरा सुझाव गरिएको छ । सडक निर्माणको क्रममा कति मन्दिरहरू नष्ट गरिए त्यसको वास्ता नगरिए पनि ठाडा गा.वि.स. र नारापानीमा सडक निर्माण पछि सवारी चालकको योगदानमा तिनओटा नयाँ मन्दिरहरू निर्माण गरिएको थियो । सडक निर्माणले सडक आसपास क्षेत्रमा निश्चितरूपमा आधुनिकीकरण ल्याएको कुरा बजार केन्द्रमा स्थापना हुनाले पूँजीपतिहरूको सञ्जाल विभिन्न तरिकामा बनेको देखाउँछ । त्यस्तै केहि ठाउँहरूमा विद्युत आपूर्ति हुनु, सहकारी तथा समुह वचत जस्ता आर्थिक विकासका लक्षणहरू देखा पर्नुले पनि आधुनिकीकरणको पुष्टि गर्दछ । सडकले ठूलो शहर तथा अन्य स्थानहरूसम्म सहज पहुँच भई धेरै संरचनाहरू सङ्कलन गर्न, टेलिभिजन, पत्रपत्रिकाहरू आदिको प्रयोग बढेकाले पनि सडक आसपास क्षेत्रमा सहरीकरण र आधुनिकीकरणको प्रक्रियाले प्रवेश गरेको देखाउँछ । विभिन्न विकासका क्रियाकलापहरू सडकले प्रवेश गराउँदा आफ्सेआफ् आउने विकास क्रियाकलाप भन्दा सडक निर्माणले ल्याउने विकास क्रियाकलापहरू बढी भएकाले त्यो

विकासको प्रभावलाई व्यवस्थापन गर्दा नयाँ संयन्त्र जनताहरूलाई खोजी गर्न बाध्य बनाउने र साँस्कृतिक अन्तराल र संक्रमणकालका अवस्था देखा परेको थियो (कोइराला, १९९९) । आधुनिकीकरणले सडक निर्माण पछि, परनिर्भरताको स्थिति सिर्जना गरेको छ । यसको प्रमाण स्थानीय जनताहरू आधारभूत वस्तु तथा सेवा जस्तै मट्टितेल, नुन, रासायनिक मल, अन्नहरू आदिमा अन्यत्र भर पर्नुपर्ने देखाउँछ । सवारी साधनको महङ्गो भाडा ग्रामीण गरिब जनताको पहुँच बाहिर थियो । यसैले उनीहरूलाई ऋणतर्फको भार वृद्धि भई परनिर्भरताको स्थिति सिर्जना गर्‍यो । अझ बढी मानिस सुविधाभोगी हुनाले सवारी साधनप्रति निर्भर हुन थाले । निष्कर्षमा कोइरालाले आफ्नो शोधपत्रको अन्त्यमा गोरूसिङ्गे - सन्धिखर्क सडकको बारेमा सकारात्मक र नकारात्मक दुवै प्रभाव पारेको विश्लेषण देखाएका छन् । उनको विश्लेषणमा सकारात्मक तर्फ सडक आसपास क्षेत्रमा नयाँ विकास क्रियाकलापहरू आएको, कृषिमा बढी उत्पादन गर्न व्यावसायिक उत्पादन तर्फ उन्मुख भएको, तयारी उपभोग्य वस्तुहरूको प्रयोग बढेको, समयप्रति सचेतना बढेको, उपभोग्य वस्तुहरूको सहज उपलब्धता र आवतजावतमा तथा मालसामान ढुवानीमा सहज हुनु, विकसित सहरी समाजमा साँस्कृतिक गुणहरूको अवलम्बन गर्ने दृष्टिकोण आदि उल्लेख भएका छन् भने नकारात्मक प्रभावतर्फ विभिन्न कुराहरूमा परनिर्भरता बढ्नु, बन सम्पदाको नोक्सानी, धुलो धुवाँ प्रदूषण, बसाइसराइको अवस्था बढेको, गरिब समुहको स्थितिमा खासै सुधार नभएको, पर्यावरणीय असन्तुलन भएको, सडक संभारको अभाव जस्ता विभिन्न नकारात्मक प्रभावहरू गोरूसिङ्गे-सन्धिखर्क सडकले पारेको पाइएको छ । यी र यस्तै समस्याहरूमाथि विजय प्राप्त गर्न सडक योजना र अनुगमनमा स्थानीय जनताको संलग्नता, सडक अत्यावश्यक भएको र सडक निर्माण र संभारमा विशेष गरी दिगो विकासका क्रियाकलापमा आवश्यक छ भन्ने सुझाव दिएका छन् ।

निःसन्देश सडक पुगेपछि विचार पुग्छ । चेतना पुग्छ अनि सडकका माध्यमबाट विचार र चेतना पुगेपछि योजनाहरू पुग्दछन् । कार्यक्रमहरू पुग्दछन् र क्रमसँग स्थानीय स्रोत र साधनले स्थान पाउँदछन् । तिनको महत्व बढ्छ र यस्ता वस्तुहरूको समुचित प्रयोगपछि विकासले एउटा रूप पाउँछ अनि गति लिन्छ । त्यसैले सिमीकोट हिलसा सडकले हुम्लाको विकासमा निःसन्देश उल्लेखनीय भूमिका खेल्दछ । सडक बनेपछि, जिल्लाको प्रमुख आयस्रोत मानिँदै आएको अमूल्य जडीबुटी, सागसब्जी, ओखर, फलफुल जस्ता उत्पादनले अन्तराष्ट्रिय

बजारसम्म पुऱ्याउनुका साथै कर्णाली र सुदूर पश्चिमका केही जिल्लाहरूसमेत यस सडकबाट लाभान्वित हुने संभावना रहने देखिन्छ, (गौतम, २०५९) ।

नेपाल इन काइसिस नामक पुस्तकमा ब्लकी एट अलले परनिर्भरता र आधुनिकीकरणको उपागमको ढाँचा अन्तर्गत रहेर पश्चिम र सुदूरपश्चिमको सडकको प्रभावलाई विश्लेषण गरेका छन् । यातायात क्षेत्रको विकास शीर्षक अन्तर्गत सडक निर्माणलाई लिएर लेखकले भरिया व्यवसायको मुद्दा र अन्य परम्परागत यातायातका साधन, सिद्धार्थ राजमार्गको सञ्जालले ध्वस्त पारेको कुरा लेखेका छन् । लेखकले सडकको नकारात्मक प्रभावलाई मात्र नदेखाई केही सकारात्मक पक्षहरू जस्तै पहाडका सामनको मूल्य केही घटेको, घ्यू, कालोदाल जस्ता वस्तुहरू निर्यात बढेको देखाइएको छ (ब्लकी, लगायत, २००१) ।

सुनौली-पोखरा राजमार्गको पोखरा उपत्यकाको क्षेत्रीय कृषि उत्पादनको प्रतिवेदनमा उल्लेख भए अनुसार प्रथम पटक सन् १९६८मा सडकको सुरुवात भयो । स्थानीय समुदायलाई खास गरी गहुँ र तोरी उत्पादनमा लाभ पुऱ्याएको थियो तर पनि सडक निर्माणले मकै उत्पादनलाई खास फाइदा पुऱ्याएको थिएन । प्रतिवेदनमा उल्लेख नभएपनि प्रतिवेदनले घरायसी र सामुदायिक तहमा परनिर्भरताको परिस्थिति सृजना भएको आशय दिन्छ । किनकी देशको पूर्वीभागका निर्यातमा स्थानीय समुदाय तथा घरहरू भर पर्नु परेको उल्लेख भएको थियो (नेपाल, २०६४) ।

न्यू एरा सडकको अध्ययन अनुसार जबसम्म सडक विभागले स्थानीय जनताको छनौटमा परेका विरुवा, प्रजाति र अन्य प्रक्रियामा उनीहरूको सहभागिता हुँदैन तबसम्म उनीहरू सडक विभागको कार्यसंग सहकार्य गर्दैनन् । धरान-धनकुटा सडकको सम्बन्धमा सडकमा आधारित विस्तारका कार्यक्रमहरू सडक छिमेकीको सचेतना सृजना गर्नमा सफल देखिन्छ । अधिकांश जनताहरू सडकबाट सकारात्मकरूपमा प्रभावित भएको ठान्दछन् र सडक परियोजनालाई जग्गा प्रदान गर्ने जनताहरू नकारात्मक रूपमा प्रभावित भएको देखिन्छ । उक्त अध्ययनको निचोडमा सडक निर्माणलाई दिगो बनाउने, सडक आसपासका छिमेकीहरूलाई रुख छान्न र प्रयोग गर्न उनीहरूको सहमती र सहकार्यको लागि राष्ट्रिय नीति बनाउनु पर्ने बताएको छ (न्यू एरा, १९९६) ।

गोरुसिङ्गे-सन्धिखर्क सडकको स्तरवृद्धिका लागि भौतिक अध्ययन अन्तरराष्ट्रिय कोरिया कन्सल्टेन्सीले गरेको थियो । यहाँ सफा मौसममा सडक सञ्चालनमा थियो । कन्सल्टेन्टहरू सवारी साधनको चाप, वृद्धि र पहुँचमा सडक आसपासका बासिन्दाहरूलाई नकारात्मक प्रभाव पारेको कुरा लेखेका छन् । किनकी सडक व्यापारिक प्रयोजनका लागि प्रयोग गरिएको थिएन । कन्सल्टेन्टहरूले अन्य सहायक असरहरूमा उपत्यकाभित्र सस्ता तयारी सामानहरूको प्रवेशले परम्परागत घरेलु हस्तकलाको व्यापार, बाहिर बसाइँसराई गर्ने उच्चदरले क्रमशः ह्रास हुँदै गएको उल्लेख गरेका छन् र यसै गरी यस अध्ययनमा सडक सीमामा अत्याधिक वन फाँडानी भएको पाइएको छ । अध्ययनको आर्थिकपक्षमा जिल्ला र राष्ट्रिय तहका तथ्याङ्कहरूलाई विश्लेषण गर्दै गोरुसिङ्गे- सन्धिखर्क सडकले उच्च सम्भावना रहेको देखाएको छ (अन्तरराष्ट्रिय, कोरिया कन्सल्टेन्सी : १९८६) ।

विश्व बैंकको निर्देशनमा स्थापना भएको पुर्नवास कार्ययोजना जसलाई सडक संभार तथा विकास परियोजनाले गोरुसिङ्गे-सन्धिखर्क सडकको स्तरवृद्धिको सन्दर्भमा सडक निर्माणमा स्थानीय समुदाय सजिलै प्रभावित हुने समूहलाई समावेश गरी केहि सम्बेदनशील मुद्दाहरू परियोजना तयारी र कार्यान्वयनमा उठेको देखाइएको छ । सजिलै प्रभावित समूह भन्नाले जग्गाविहीन जनताहरू अथवा सुकुम्बासीहरू, बिना इजाजत बसोबास गर्ने मानिसहरू र अतिक्रमणकारी जनाएका छन् । परियोजना तयारी अवस्थामा क्षतिपूर्ति सम्बन्धमा सडक विभागलाई सडक निर्माणको लागि जग्गा दिने जग्गादातालाई दस्तुर नलगाउने कुरा उठाइएको थियो । सडकको चौडाई वृद्धि गरी स्तरवृद्धि गर्ने क्रममा महत्वपूर्ण खेतियोग्य जमिन तथा अन्य जमिनको नोक्सानीबाट हुने नकारात्मक प्रभावलाई न्यूनीकरण गर्ने सडक विभागको मापदण्ड विपरित सडक केन्द्र देखि दुबै तर्फ तिन मिटर घटाइएको जम्मा ६ मिटर थियो । अध्ययनले आर्थिकरूपमा सम्पन्न जनताले राम्रो फाइदा लिन सकेको र सजिलै आघात पुग्ने समुहको अवस्था सडक निर्माणले अझै नराम्रो बनाएको देखाएको छ (अन्तरराष्ट्रिय कोरिया कन्सल्टेन्सी, १९८७) ।

जी.टी.जेड.बाट ल्याइएको हरित सडक सम्बन्धि अवधारणा पर्यावरणीय समाजिक इन्जिनियरिङ्ग लाभको दृष्टिकोणले सबैभन्दा बढी सफल सडक प्रमाणित भएको छ । जी.टी.जेड.को बेनीघाट-गाइघाट सडक ५२ कि.मि.सन् १९९६ मा सुरू भएको थियो जसमा

श्रममा आधारित पर्यावरणीय अनुकूलताका साथै स्थानीय रोजगारी सिर्जन गर्ने उद्देश्यका साथ वचत कोषले समाजको समग्र विकासको अवधारणा सुरू भएको थियो । सडक निर्माणपछि दिर्घकालीन र मध्यकालीन नकरात्मक प्रभाव भए तापनि सडकले नकरात्मक पक्ष भन्दा सकारात्मक असर बढी सिर्जना गरेको छ । वचत योजनाको परिणामस्वरूप ने.रू. १८ लाख रकम छुट्ट्याइएको जसलाई योगदानकर्ताहरूलाई लगानी गर्न र तिनीहरूलाई नै ऋणस्वरूप प्रदान गरिएको थियो । सडक यातायातको अभियान जनताको आधुनिक कृषि प्रविधिका साथै गहन पशुपालनको उच्चवृद्धि गरी आधुनिकीकरणको उत्प्रेरकको रूपमा देखिएको छ (जी.टि.जेड., १९९८) ।

जी.टी.जेड.ले ग्रामीण सडकको स्थानीय प्रकृति, स्थानीय संस्थाहरूद्वारा व्यवस्था गर्नु आवश्यक हुन्छ भनी जोड दिएको छ । यसो गर्दा ग्रामीण पूर्वाधार परियोजनाको उद्देश्य पूरा हुने परियोजनामा तयारी प्रक्रियामा नै सरोकारवालाको वातावरणीय सामाजिक र आर्थिक सन्दर्भमा प्रभाव सिधै केन्द्रियस्तरबाट तयार गरेको योजना भन्दा नकारात्मक प्रभाव त्यसको रोकावटको मात्रा कम हुन्छ । सबै तहमा वातावरणीय तालिमको मात्रा उल्लेखनीय मात्रामा आवश्यक पर्दछ । यस परियोजनाले गरिब र विशेष गरी महिलालाई कम फाइदा पुऱ्याएको छ किनकी उनीहरूलाई रोजगारीको अवस्था परिवर्तन गर्नुपर्ने, धेरै कम गर्नुपर्ने जसलाई न्यूनीकरण गर्न आवश्यक छ । यसको लागि स्थानीय जनतालाई सडकको मौसमी मर्मत संभारमा रोजगारी दिनुपर्छ (जी.टी. जेड, १९९८) ।

सडक निर्माण पछि केही क्षेत्रका नकारात्मक प्रभावहरूलाई विश्लेषण गर्दा मद्यपान र धुमपानको उपयोगमा वृद्धि, जुवातास खेल्ने प्रवृत्तिको विकास भएको पाइयो भने सिण्डीकेट प्रणालीको विकास भई गाडीभाडा र वस्तुको मूल्यमा वृद्धि (सेडा, १९९०) भएको यस प्रतिवेदनमा देखाइएको छ । अध्ययनले सडकको कारणले परनिर्भरताको परिस्थिति सिर्जना भएको तथ्य देखियो । जस्तै घरायसी उपयोगको निम्ति स्थानीय बजारमा आधारित हुने जस्ता कुराहरू बाहिर निकाल्न सकेन । यो अध्ययनले सडकको कारणले सामान्य वातावरणमा हुने ह्रास जस्तै: भौगोलिकरूपमा जमिनमा स्थायी संरचना, चट्टान, खहरेहरू अस्थिरतिर जाने र पर्यावरणीय ह्रासको कुरालाई प्रकाश पार्न सकेन ।

यसैगरी खेतीपाती र खाद्यान्न उत्पादनको क्षेत्रमा हुँदै आएको कृषि अभ्यासमा १९६० वा त्यो भन्दा अगाडि अथवा सडक निर्माण पूर्वको तुलनामा परिवर्तन आएको छ । सडकको आसपास क्षेत्रमा रासायनिक मल र बढी उत्पादन हुने जातिका बीऊहरूको प्रयोगलाई क्रमशः किसानहरूद्वारा बढ्दो रूपमा स्वीकारेका छन् । सडक निर्माण पश्चात् परम्परागत डालेघाँस र जंगलका रुखहरू घट्दै गएका छन् । त्यसो भए पनि प्रभावकारी खेती वन सम्बन्धी क्रियाकलाप विभिन्न प्रभावकारी क्रियाकलापहरू, पशुपालनमा वृद्धि र नयाँ तरिकाको खेतीपातीको सुरुवात भएको छ । मानिसहरू रोजगारीको निम्ति मौसमी बसाइँसराइँ गर्न उन्मुख भएका छन् । तर यो प्रतिवेदनमा मुख्य बाली जस्तै मकै, गहुँ र कोदोको उत्पादन घटेको छ जसको कारण मुख्य बजार केन्द्रित निर्यातमा भर पर्न बाध्य भए ।

लामोसाँघु-जिरी सडकको प्रभाव मूल्याङ्कनमा विभिन्न नकारात्मक परिणामहरूका साथै केही सकारात्मक परिणाम देखाइएका छन् (सेडा, १९९०) । यसमा चित्रण गरिएका तुलनात्मक मूल्याङ्कनका दृष्टिकोणहरूले धेरै नै महत्वपूर्ण सार्वजनिक यातायात र सञ्चारको खण्डमा वृद्धि नभएको तर सवारी साधन प्रयोग गर्ने मानिसको संख्या वृद्धि भएको देखाइएको छ भने त्यस समुदायमा ब्राह्मण र क्षेत्री उच्च समुहमा मानिन्छन् । तिनीहरूको संख्या वृद्धि भएको र जनजातिहरू जस्तै: जिरेल र थामीहरू सडकको उपयोगिता लिन असमर्थ भएको देखाइएको छ । यस क्षेत्रबाट निर्यात गर्ने सामानको मात्रा भन्दा आयात गर्ने सामानको मात्रा वृद्धि धेरै भएको र आयातित् सामानको मूल्य पहिला भन्दा घटेको देखाइएको छ । भलाई र वितरणको दृष्टिकोणले शिक्षा र बजारसम्मको पहुँच, स्वास्थ्य संस्था र सामाजिक गतिशीलता आदिमा सडकले त्यस क्षेत्रका मानिसलाई धेरै लाभ पुऱ्याएको कुरा उक्त प्रतिवेदनमा लेखिएको छ (सेडा, १९९०) ।

सन् १९९६ मा स्याङ्जामा सडकको प्रारम्भिक वातावरणीय परीक्षण गरिएको थियो । उक्त परीक्षणको प्रतिवेदनको निष्कर्षमा ढलाउ स्थायीत्वमा सुधार गर्दा सिचाई प्रणालीमा समस्या उत्पन्न भएको कुरा देखाइएको छ (जिल्ला सडक प्रारम्भिक प्रतिवेदन, १९९६) ।

‘महेन्द्र राजमार्ग-गाईघाट र त्रिशुली-सोमदाङ सडकहरूको वातावरणीय प्रभाव अध्ययन’ (पहारी, २०६५) सडक विभागको मातहतमा गरिएको थियो । पाँचवर्ष पछि दुवै सडकहरू

सम्पन्न भएका थिए । महेन्द्र राजमार्ग-गाईघाट सडकमा प्रतिदिन ५९३ सवारी साधन सञ्चालनमा भए तापनि ध्वनी प्रदुषणलाई समस्याको रूपमा नलिई धुलोलाई समस्याको रूपमा दिइएको थियो । त्रिशुली-सोमदाङ सडकमा ढल स्थायित्व र पानी व्यवस्थापन मुख्य समस्याको रूपमा विशेष उल्लेख गरेको पाइन्छ । दुबै सडकमा सामाजिक अवस्था सुधार भएको थियो ।

गाईघाट-दिक्तेल-ओखलढुङ्गा दोस्रो सडक सुधार परियोजना (१९९३) को लागि एउटा संयुक्त रूपमा गरिएको अध्ययन प्रारम्भिक वातावरणीय जाँच र वातावरणीय प्रभाव अध्ययन गरी दस्तावेज तयार पारिएको थियो । विशेष गरी यो अध्ययनमा नकारात्मक प्रभावहरूलाई उठाइएको छ । जसमा भरियाहरूको जीवनयापनमा परेको सडकको मुद्दा, सडकभरी अनियन्त्रित सहरी विस्तार, दुर्लभ वनस्पती प्रजातिको सडक र चुनौति जस्ता मुद्दाहरूलाई उठाइएको छ ।

‘नेपाल इन क्राइसिस’ नामक पुस्तकमा विभिन्न राजमार्गहरूको निर्माणले पश्चिम नेपालको जनजीवनमा पारेको प्रभावका बारेमा चर्चा गरेका छन् । तिन खण्ड र तेह्र अध्यायमा विभाजित यस पुस्तकमा नेपाललाई संकट अवस्थामा पुऱ्याउने विभिन्न पक्षको चर्चा गरिएको छ । मार्क्सवादी सिद्धान्तलाई मध्यनजर गरी द्वन्द्व उपागममा आधारित रही तयार पारिएको उक्त लेखमा प्राथमिकता तथा द्वितीय तथ्याङ्कहरू प्रयोग गरिएको पाइन्छ (ब्लकी, एट.अल., २००१) ।

सन् १९५० को दशकपछि आधुनिकीकरणको सिद्धान्त बमोजिम आर्थिक विकास गर्ने उद्देश्यले विभिन्न बाटाहरू निर्माण गरिए जुन अन्तर्राष्ट्रिय लहर नेपालभित्र पनि छिऱ्यो । नेपालको विकास गर्नका निम्ति नेपालमा तीनवटा राजमार्ग बने । यी राजमार्गको निर्माणसंगै पश्चिम नेपालमा सरकारी कार्यालयको स्थापना, कर्मचारीको विस्तार अनि व्यापार केन्द्रको स्थापना भयो । यातायातको सुविधाले ढुवानी सुविधा, यात्रीको सुविधा, बजारीकीकरणको सुविधा देखापरे पनि भारी बोकेर खानेहरूको जीवन निकै कष्टकर बन्न पुग्यो । स्थानीय घरेलु उद्योगहरू लोप भए पेसागत जातिय समुदायले पेसा छोड्नु पऱ्यो । भारतीय कामदार तथा श्रमिकको नेपाल प्रवेशले नेपाली कामदारलाई संघर्षमा उत्रिन पऱ्यो, विदेशिनु पऱ्यो, कुल्लीद्वारे भई विदेशीको गुलामी बन्नुपऱ्यो । सवारी साधनको खरिदका निम्ति राष्ट्रिय

सम्पत्ति विदेशिन पुगेको र नेपालीहरू भन्नु परनिर्भर हुनुपरेको कुरा प्रस्तुत पुस्तकमा उल्लेख गरेका छन् । बाटो निर्माण र बजारको विस्तारले नेपालीहरूका धन विदेशिएको यातायातको नाम ठूलो लगानी बाहिरिनाले नेपालको अर्थतन्त्र थला परेको, नेपालको बनजंगल फँडानी भएको कुराको चर्चा प्रस्तुत पुस्तकमा गरिएको छ । वास्तवमा लेखकहरूका अनुसार पश्चिम नेपालमा बाटोहरूको निर्माणले विकास गर्नु भन्दा पनि नेपाललाई संकटको अवस्थामा गुञ्जन् निम्न कारणहरूले भूमिका खेलेको उल्लेख गरेका छन् : मौलिक संस्था, कला, संस्कृतिको लोप हुँदै जानु, नेपालको भारतसंग परिनिर्भरता बढ्दै जानु, वातावरणीय हास हुनु, पूँजीवादी उत्पादित वस्तुले ग्रामीण क्षेत्रमा समेत बजार लिनु, व्यापार असन्तुलन हुनु आदि । उक्त पुस्तकमा नेपालको सामाजिक तथा साँस्कृतिक पक्षको कम चर्चा गरिएको सुक्ष्म घटनाभिन्न पस्न नसकेको, जातिय संरचनाभिन्न रहको जटिलतालाई कोट्याउने प्रयास नभएको आदि कमजोरी भए तापनि नेपाललाई स्वचालित एवम् आत्मनिर्भर बन्न के कस्ता रणनीति अबलम्बन गर्नु पर्दछ भन्ने उल्लेख गरिएको छ । नेपाललाई परिनिर्भरता, शोषण र सङ्कटको चपेटाबाट मुक्त गर्न सबै नेपाली एकीकृत भई स्वनिर्भर एवम् संस्थागत दिगो विकासका लागि पर्ने कुरालाई प्रष्ट्याउन सफल प्रस्तुत पुस्तकले यस वर्तमान अध्ययनलाई सैद्धान्तिकरूपमा मार्ग निर्देशन गरेको छ ।

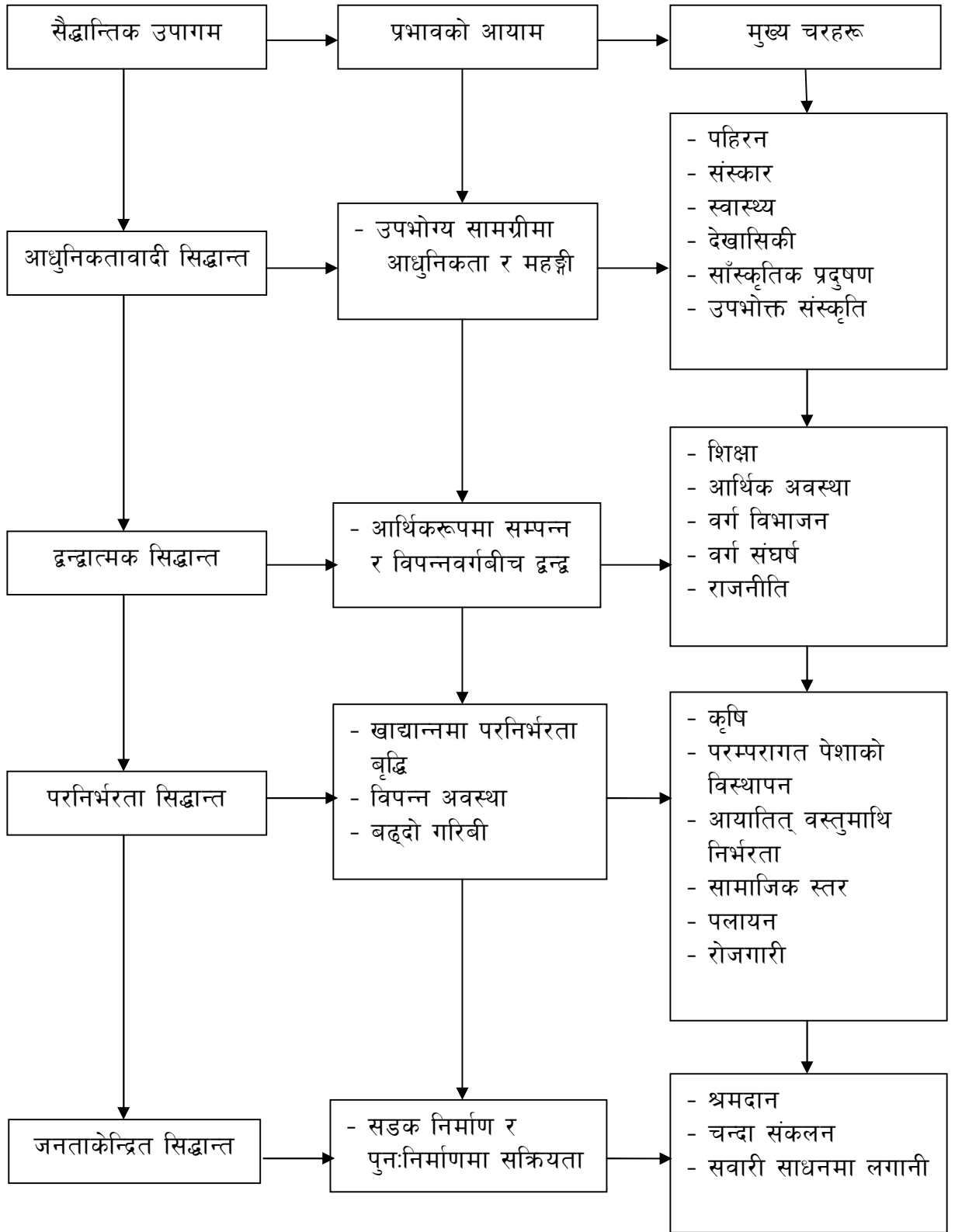
चिसापानीमा ग्रामीण सडकहरू निर्माण पछि यस क्षेत्रमा सञ्चालित बजारको अवस्था, कृषि कार्यमा लाग्ने मासिहरूको जीवनस्तरको परिवर्तन, पेशा व्यवसायमा पर्ने प्रभाव, वातावरणीय अवस्थामा देखिने असर, यहाँको सडक र अर्थतन्त्रबीचको सम्बन्धमा देखिने असर, सामाजिक र साँस्कृतिक परिवर्तन तथा प्रभाव रहेका छन् । यी विविध पक्षमा परेको असरमध्ये सडक र अर्थतन्त्रबीचको सम्बन्धमा पारेको अध्ययनलाई अनुसन्धानमा समेटिएको छ । जसलाई पूर्वसाहित्यको समीक्षाले भरपुर मार्ग निर्देशन गरेको छ ।

२.३ अध्ययनको सैद्धान्तिक ढाँचा

यो अध्ययन आधुनिकीकरण, द्वन्द्व सिद्धान्त, जनताकेन्द्रित अवधारणा र परिनिर्भरता सिद्धान्त अन्तर्गत रहेर अनुसन्धान अगाडि बढाइएको छ । चिसापानीमा जोडिएका तिनओटा ग्रामीण कृषि सडकमा आधुनिक समाज, केही विकासका क्रियाकलापहरू देख्न सकिन्छ । यस अनुसन्धानमा चिसापानीमा जोडिएका ग्रामीण सडकले उत्पादनमा हास भई बाहिरी

सामानको प्रयोग र उपभोगमा वृद्धि भएको छ । गरिब दिनानुदिन गरिब र धनी दिनप्रतिदिन धनी बन्ने प्रवृत्ति देखिएको छ । औषधी उपचारको लागि धामीभाँकी छोडी काठमाडौं र पोखराका अस्पतालमा जाने गरेका छन् जुन आधुनिकता सिद्धान्तमाथि आधारित छ । त्यसै गरी परम्परागत लवाई खवाई, जीविकोपार्जन, कृषिप्रणालीमा पनि परिवर्तन भई आधुनिकतातर्फ अग्रसर भएको पाइन्छ । जस्तै : उन्नत बीऊ, रासायनिक मलको प्रयोग, पक्की घरहरूको निर्माण, खेतबारी जोत्नका लागि गोरुको सट्टा ट्रयाक्टरको प्रयोग, सामान बोक्न खच्चडको लोप आदिले आधुनिकताको प्रभाव परेको देखिन्छ । सडक निर्माण समय र सडक निर्माण पश्चात साँध सीमानामा द्वन्द्व, परम्परागत मूल्य मान्यता, रहनसहन र आधुनिक मूल्य मान्यता र रहनसहनविच द्वन्द्वको अवस्था अन्य क्षेत्रमा पनि देख्न सकिन्छ । सडक विभागले दुलेगौँडा देखि साँखेबजारसम्मको सडक निर्माणको कार्य थालनी गरेतापनि साँखेबजार देखि चिसापानीसम्म सडक निर्माण कार्य यहि चिसापानीका स्थानीय बासिन्दाको सक्रिय सहभागितामा सडक निर्माण भएको पाइन्छ । यहाँका बासिन्दाको सहभागितामा चन्दा संकलन गरी आर्थिक क्षेत्रमा श्रमदान गरी त्यसको मर्मत संभार आदिमा उल्लेखनीय सहभागिता देख्न सकिन्छ जुन जनताकेन्द्रित सिद्धान्तमाथि आधारित छ । यस अध्ययनमा आधारित सिद्धान्त र त्यसले पार्ने प्रभावलाई तल चार्टमा उल्लेख गरिएको छ ।

चित्र २.१ : अध्ययनको सैद्धान्तिक ढाँचा र प्रभाव



माथिको चार्टको अध्ययन गर्दा यस अध्ययनका चारवटा सिद्धान्तहरू आधुनिकतावादी, द्वन्दात्मक, परनिर्भरता र जनताकेन्द्रित सिद्धान्तहरूमा आधारित भएर गरिएको छ । आधुनिकतावादी सिद्धान्तको प्रभावमा उपभोग्य सामाग्रीमा आधुनिकता र महङ्गी रहेको छ । यसका चरहरूमा पहिरन, संस्कार, स्वास्थ्य, देखासिकी, सांस्कृतिक प्रदुषण र उपभोक्ता संस्कृति समाजमा भित्रिएका छन् । त्यसैगरी द्वन्दात्मक सिद्धान्तको प्रभाव आर्थिक रूपमा सम्पन्न र विपन्न वर्गबीच द्वन्दले गर्दा समाजमा शिक्षा, आर्थिक अवस्था, वर्ग विभाजन, वर्ग संघर्ष र राजनीति बीचमा द्वन्द सिर्जना भएको देखिन्छ । परनिर्भरता सिद्धान्तमा सडक निर्माणपछि मानिसहरू खाद्यान्नमा परनिर्भरता वृद्धि, विपन्न अवस्था र गरिबीको मात्रा बढ्दो देखिन्छ । यसका मुख्य चरहरूमा कृषि, परम्परागत पेशाको विस्थापन, आयातित् वस्तु माथि निर्भर सामाजिकस्तर, पलायन र रोजगारी रहेका छन् ।

त्यसैगरी यो अध्ययन जनता केन्द्रित सिद्धान्तमा पनि आधारित छ । यस सिद्धान्तको प्रभावमा जनताहरू सडक निर्माण र पुनः निर्माणमा सक्रिय सहभागि भएको देखिन्छ । यसका मुख्य चरहरूमा श्रमदान चन्दा संकलन र सवारी साधनमा लगानी रहेका छन् । यसरी यो अध्ययन जनता केन्द्रित सिद्धान्त, प्रभाव र त्यसका मुख्य चरहरूलाई समेटिएको छ ।

ग्रामीण सडक निर्माणपछि बसाइसराइँ शिक्षा, रोजगारीको लागी र व्यावसायको लागी बजार क्षेत्रमा सर्ने गरेको पाइन्छ । सम्पन्नताको कारण गरिबमाथि विभिन्न दमनका परिपाटीको विकास भएको देखिन्छ, जुन द्वन्दात्मक सिद्धान्तमाथि आधारित देखिन्छ । यी प्रमुख सिद्धान्तको बीचमा रही ग्रामीण सडक निर्माण पछि के-कस्तो प्रभाव परेको छ, भनी सैद्धान्तिकरूपमा अध्ययन अधि बढाइएको छ, साथै हालको उपभोग संस्कृतिमा परिवर्तनको कारण वस्तुको मूल्यवृद्धि, फेशन, देखासिकी गर्ने वानीको विकास भएको छ । संस्कार, संस्कृतिमा परिवर्तन आएको छ । यो आधुनिकताको प्रभाव हो । स्थानीय वस्तु उपभोगको सट्टा बाहिरी वस्तुको उपभोग गर्ने प्रवृत्तिको विकास भएको देखिन्छ । रोजगारीको लागी विदेशमा जाने प्रवृत्ति बढेको साथै आर्थिक क्रियाकलाप विप्रेषणमा निर्भर देखिन्छ, जुन परनिर्भरता सिद्धान्तमाथि आधारित देखिन्छ । विकास निर्माण कार्य सञ्चालन गर्दा राजनीतिक दाउपेचको प्रभावमा

वृद्धि भइरहेको छ । मुद्रा परिचालनमा वृद्धि भएकोले बढ्दो गरिबी र विपन्नताको अवस्था बढ्दो देखिएको छ ।

अध्याय : तीन

अनुसन्धान विधि

३.१ अध्ययन क्षेत्र छनौटको औचित्य

अध्ययन क्षेत्र चिसापानीमा जोडिएका ग्रामीण सडक र त्यहाँ बसोबास गर्ने मानिसरू हुन् । यसमा चिसापानी साँखे हुँदै दुलेगौँडासम्मको सडकको लम्बाई १७ कि.मि., चिसापानीदेखि स्याङ्जासम्मको सडकको लम्बाई २६ कि.मि. र चिसापानीदेखि भिमादसम्मको सडकको लम्बाई करीब २० कि.मि. रहेको छ । चिसापानी उपत्यकाका गाउँहरूको मुख्य शहरको रूपमा दुलेगौँडा बजार रहेको छ । यो सडक दुलेगौँडा बजारको पश्चिम दक्षिण दिशामा रहेको छ । चिसापानीमा जोडिएर रहेका यी सडकहरूमा हिउँदमा सबै समय र वर्षायाममा असार र श्रावण महिना बाहेक अन्य सबै समय सवारी साधन चल्दछन् । यहाँ जीप, बस, मोटरसाइकल, ट्रयाक्टर, एम्बुलेन्स जस्ता सवारी साधनहरू सञ्चालनमा रहेका छन् ।

यो ग्रामीण सडक र चिसापानी उपत्यका छान्नुपर्ने कारण चिसापानी उपत्यका एक रमणीय र पोखरा, काठमाडौँ उपत्यका जस्तै रमणीय ठाउँ हो । यो क्षेत्रमा जोडिएर रहेका सडकहरू मध्ये जनतालाई प्रत्यक्षरूपमा प्रभाव पारेको सडक कुन हो त ? अध्ययन क्षेत्रमा सडकको प्रभाव स्थानीय जनमानसमा पुऱ्याउनको लागि, त्यस ठाउँमा आएका परिवर्तनहरू पत्ता लगाउनको लागि यस क्षेत्रको छनौट गरिएको हो । यस उपत्यकाको वास्तविक तथ्यहरू बाहिर आउन नसकेको र यस क्षेत्रका ग्रामीण सडक सम्बन्धी आजसम्म कुनै अध्ययन नभएकोले गर्दा यस क्षेत्रलाई छनौट गरिएको हो ।

३.२ अनुसन्धान ढाँचा

यो अनुसन्धान मुख्यतया व्याख्यात्मक र विवरणात्मक ढाँचामा आधारित छ । अध्ययनको विषयवस्तु सम्बन्धी आवश्यक जानकारीहरूलाई व्याख्या गर्दै तिनको विशेषता पहिचान गरिएको छ । उक्त विशेषतालाई विवरणात्मक तरिकाले प्रस्तुत गरिएको छ । प्राप्त तथ्याङ्कलाई विभिन्न तालिका, ग्राफ, चार्ट, भचित्र मार्फत विश्लेषणात्मक तरिकाबाट प्रस्तुत गरिएको छ ।

३.३ तथ्याङ्कको स्रोत र प्रकृति

यस अध्ययनमा विभिन्न तथ्याङ्कहरूको सङ्कलनमा प्राथमिक र द्वितीय दुवै स्रोतको उपयोग गरिएको छ ।

क. प्राथमिक तथ्याङ्क : प्राथमिक तथ्याङ्क सङ्कलनको लागि अध्ययन क्षेत्रमा सिधै पुगेर अन्तर्वार्ता अनुसूची र अवलोकनको माध्यम प्रयोग गरिएको छ ।

ख. द्वितीय तथ्याङ्क : द्वितीय तथ्याङ्क सम्बन्धित गा.वि.स. कार्यालय, जि.वि.स. कार्यालय, सडक विभाग, ग्रामीण सडक निर्माण समिति र अन्य संघसंस्थाबाट गरिएको छ ।

प्राथमिक तथ्याङ्क संख्यात्मक र गुणात्मक दुवै प्रकृतिमा रहेका छन् । तथ्याङ्क सङ्कलन गर्ने क्रममा संख्यात्मक भन्दा गुणात्मक तथ्याङ्कलाई बढी प्राथमिकता दिइएको छ ।

३.४ नमुना छनौट

सामाजिक अनुसन्धानका सन्दर्भमा अनुसन्धानसंग सम्बन्धी सम्पूर्ण क्षेत्रलाई समेटेर अनुसन्धान गर्न स्रोत, साधन र समयका दृष्टिले प्रायः अव्यवहारिक नै मानिन्छ । यसैले समग्र जनसंख्या वा विषयवस्तुमध्येबाट केही प्रतिनिधिमूलक एकाइ छनौट गर्नुपर्ने हुन्छ । यस गा.वि.स.का ग्रामीण सडकबाट प्रत्यक्षरूमा प्रभावित घरधुरी ९५३ मध्ये १०२ घरधुरी उत्तरदाता छानिएको छ जुन प्रतिशतमा १०.७० हुन आउँछ । घरधुरी सर्वेक्षणबाट प्रत्यक्षरूमा प्रभावित, खेती गर्ने खेतवारी नष्ट भएका, पेशा व्यवसायमा परिवर्तन भएका व्यक्तिलाई नमुना छनौटको रूपमा लिइएको छ । नमुना छनौटका विभिन्न विधिहरूमध्ये संभावना रहित नमुना छनौट अन्तर्गतको उद्देश्यपूर्ण नमुना छनौट विधि अवलम्बन गरिएको छ । नमुना छनौटमा १०२ घरधुरीका घरमुली उत्तरदाताहरूबाट प्रत्यक्ष तथ्याङ्क सङ्कलन

गरिएको छ । समूह छलफलमा सडक निर्माण तथा मर्मत संभार समिति, सडक उपभोक्ता र त्यस ठाउँका पसल सञ्चालकहरू रहेका छन् ।

तालिका ३.१ : अध्ययनको नमुना छनौटको आकार

गा.वि.स.	जम्मा घरधुरी	छनोट घरधुरी	छनोटको प्रतिशत
चिसापानी	९५३	१०२	१०.७०

३.५ प्राथमिक तथ्याङ्क सङ्कलनका विधिहरू

यो अनुसन्धान कार्य सञ्चालन गर्नको लागि उत्तरदाताहरूबाट निम्न विधि र साधन प्रयोग गरी तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ ।

- | | | | |
|----|---------------------|----|------------------------------|
| क. | अन्तर्वार्ता | ख. | अवलोकन |
| ग. | समूह केन्द्रित छलफल | घ. | मुख्य सूचनादाताहरूसँगको छलफल |

मुख्यगरी यो अध्ययनका लागि विभिन्न विधिहरू प्रयोग गरिएको छ । तिनीहरूमध्ये अवलोकन, संरचित र असंरचित अन्तर्वार्ताहरू, स्थानीयस्तरमा गई सर-सल्लाह तथा विचार विमर्श, सडकका अलिखित इतिहासहरूको प्रयोग गरिएको छ । अध्ययनको प्रकृति अनुसार सहभागी अवलोकनको गहिराइमा सुझाव गरेजस्तै व्यवहारिक रूपमा अध्ययनलाई अगाडी बढाइएको छ । यस अनुसन्धानमा समाजशास्त्रीय प्रविधिहरू समूह छलफल प्रयोग गरिएको छ । अध्ययनको प्रकृति अनुसार अन्तर्वार्ता विधि प्रयोग गरिएको छ । मुख्य सूचनादातामा सडक समिति, गा.वि.स. तथा सडक विभागबाट द्वितीय स्रोतका तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ ।

३.५.१ अन्तर्वार्ता अनुसूची

सबै उत्तरदाता घरधुरीहरूबाट संरचित अन्तर्वार्ताको माध्यमद्वारा तथ्याङ्कहरू बढीमात्रामा सङ्कलन गरिएको छ । अन्तर्वार्ता कार्यक्रमलाई सहज बनाउन साथै उत्तरदातासंगको सम्बन्धलाई नजिक बनाउन असंरचित अन्तर्वार्ता पनि प्रयोग गरिएको छ । अन्तर्वार्ताको क्रममा उत्तरदातासँग तथ्याङ्क सङ्कलन गर्नको लागि अनुसूची १ को प्रयोगका साथै कहीकहीं अनुसूची २ को पनि प्रयोग गरिएको छ ।

३.५.२ अवलोकन

अध्ययन क्षेत्रमा शोधकर्ता स्वयम् सडक र सडक प्रभावित क्षेत्रमा पुगी प्रत्यक्ष अवलोकन गरी तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ । अवलोकनको क्रममा शोधकर्ताले विशेषगरी त्यहाँ सडकले पारेको प्रभावका बारेमा अनुसूची १ अनुसार अवलोकन गरिएको छ । विशेषगरी सडक निर्माण र त्यहाँको स्थानीय वासिन्दाको अर्थतन्त्र बीचमा रहेको सम्बन्धलाई पत्ता लगाउन यो विधि उपयुक्त सावित भएको छ ।

३.५.३ समूह केन्द्रित छलफल

छनौट गरिएका १०२ घरधुरीभिन्न सीमित रहेका साथै अध्ययनक्षेत्रको मर्मत संभार र सडक निर्माण कार्य गर्न निर्माण गरिएको समितिसंग सम्बन्धित र त्यस क्षेत्रका ठूला व्यापारीहरूलाई समूह छलफलमा प्रयोग गरिएको छ भने सडक निर्माणले मुख्यरूपमा प्रभावित चिसापानी उपत्यकाका वासिन्दालाई समावेश गरी तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ । समूह केन्द्रित छलफलमा अनुसूची २ को प्रयोग गरिएको छ । विभिन्न समूहसंग अनुसूची २ को प्रयोग गरी तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ । कुल ४ ओटा समूह केन्द्रित छलफल गरिएको छ । एउटा छलफलमा ५/८ जनाको संख्या रहेको थियो । समूह केन्द्रित छलफलमा सहभागी संघ संस्था र व्यक्तिहर निम्न छन्:

१. भरना युवा क्लव
२. चिसापानी महिला सञ्जाल समूह
३. गा.वि.स.कार्यालयकाका कर्मचारी
४. ठूला व्यापारीहरू

यसरी समग्रमा तथ्याङ्क सङ्कलन गर्दा शोधकर्ताले धेरै समस्या भोग्नु परेको थियो । उत्तरदाताहरू कसैकसैले त आज समय छैन मेरो अरू नै काम छ भोलि आउनु भनी उत्तर दिन मानेका पनि थिएनन् । कसैले हामीलाई यसको बारेमा केही थाह छैन, किन चाहियो यो सब हामीलाई ? भनी उत्तर दिन मानेनन् । उनीहरूलाई अनुरोध गरी यसको महत्वको बारेमा बुझाई बल्लबल्ल दुई तिन पटकको भेटमा मात्र उत्तर दिएका थिए । कोही

उत्तरदाताहरूले भने सजिलैसंग उत्तर दिएका थिए । यी समस्याको बावजुध पनि तथ्याङ्क सङ्कलन गरी त्यस ठाउँको सडकको प्रभावलाई बाहिर ल्याउन सफल भएको छ ।

३.६ तथ्याङ्कको वैधता

‘वैधता एउटा मूल्याङ्कन हो तथ्य होइन’ अवधारण नमुनाको आकारसंग गरिएको छ । यो गुणात्मक अनुसन्धानमा नसुहाउँदो छ (लुथान, १९८९) । यस अनुसन्धानमा त्रिकोणात्मक विधि अवलम्बन गरिएको छ । यसमा नियन्त्रित अनुसन्धान, बारम्बार सोधिने प्रश्नहरू र सान्दर्भिक सामान्यकरण पूरा गरीएको छ । अध्ययनको वैधताको लागि सङ्कलित तथ्याङ्कलाई द्वितीय स्रोतका तथ्याङ्कसंग तुलना गर्दै कायम गरिएको छ ।

३.७ तथ्याङ्कको प्रस्तुतिकरण एवम् विश्लेषण

यो अनुसन्धान गुणात्मक अध्ययन रहेको छ । यसका साथसाथै तथ्याङ्कको प्रकृतिलाई हेरी साधारण, परिमाणात्मक प्रविधि जस्तै: तालिका, प्रतिशत र औषत विधिहरू पनि प्रयोगमा ल्याइएको छ । सङ्कलित तथ्याङ्कलाई विषयवस्तुका आधारमा तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ । अन्तर्वार्ता र समूह केन्द्रित छलफलबाट प्राप्त भनाइलाई उपयुक्त ठाउँमा राखिएको छ तथा पुनः सूत्रबद्ध गरिएको छ । यसका अलावा द्वितीय स्रोतका तथ्याङ्कलाई पनि प्राथमिक स्रोतका तथ्याङ्कसंगै मेल रहनेगरी प्रयोग गरिएको छ ।

अध्याय : चार

अध्ययन क्षेत्रको परिचय

४.१ चिसापानी उपत्यकाको स्थिति

पश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्र अन्तर्गत पर्ने गण्डकी अञ्चलको छ ओटा जिल्ला मध्येको एक पहाडी जिल्लाको रूपमा स्याङ्जा जिल्ला रहेको छ । स्याङ्जा जिल्लामा २ ओटा नगरपालिका र ६० ओटा गा.वि.स. रहेका छन् । यी नै ६० ओटा गा.वि.स. मध्येको चिसापानीलाई अध्ययनको लागि छनौट गरिएको छ । यो गा.वि.स. जिल्लाको दक्षिणपूर्वी भागमा रहेको छ जुन क्षेत्र जिल्ला सदरमुकामबाट २७ कि.मि. टाढा पर्दछ र दुर्गम तथा पिछडिएको गा.वि.स.को रूपमा रहेको छ । यस चिसापानीमा विभिन्न जातजातिका मानिसहरू बसोबास गर्दछन् । मुख्य गरि ब्राह्मण, गुरुङ्ग र मगर जातजातिका मानिसहरूको बसोबास गर्दछन् । यस उपत्यकामा तिनओटा ग्रामिण सडकहरू जोडिएका छन् । यस उपत्यकामा बस्ने मानिसहरूको मुख्य पेशा भनेको कृषि नै हो । यसको अलवा पशुपालन, व्यापार, जागिर र वैदेशिक रोजगारमा जाने मानिसहरू बसोबास गर्दछन् । कामी र दमै जातका मानिसहरूले आफ्नो परम्परागत पेसालाई छाड्दै आएको पाइन्छ । अध्ययन क्षेत्र समुद्र सतहदेखि ६०० मि. बाट १४२१मि.को उचाईमा अवस्थित छ । यस क्षेत्रको हावापानी समशितोष्ण मनसुनी प्रकारको रहेको छ । यस क्षेत्रमा ९५० मिलिमिटरदेखि ९६० मिलिमिटरसम्म पानी पर्ने नारायणी बेशिन कार्यालय पोखराको श्रोत लिएर ग्रामिण प्रोफाइलमा जनाइएको छ । यो गा.वि.स. २०३२ साल भन्दा अगाडी २ ओटा पञ्चायतको रूपमा रहेको थियो । २०३२ सालमा भएको गा.वि.स. सिमानाको हेरफेरमा प्यार्सिङ भञ्ज्याङ र चिसापानीलाई मिलाएर चिसापानी बनेको हो । यस गा.वि.स.को उत्तर र पूर्वमा क्रमशः तनहुँ जिल्लाको राइपुर र भानुमती गा.वि.स. पर्दछन् भने दक्षिण र पश्चिममा क्रमशः स्याङ्जा जिल्लाका चिन्नेवास र किचनास गा.वि.स. पर्दछन् । यसरी यी गा.वि.स.लाई छुट्टयाउनको लागि डाँडा, खोला र खोल्साहरूलाई सिमानाको रूपमा मानिएको छ (चिसापानी एक चिनारी २०५६) ।

४.२ चिसापानी उपत्यकाको वडा अनुसारको जनसंख्या

यस अध्ययनमा चिसापानी उपत्यकाको वडा अनुसारको जनसंख्या देखाइएको छ । यहाँ पुरुषको तुलनामा महिलाहरूको संख्या बढी रहेको छ । वडा अनुसारको जनसाङ्ख्यिक विवरण तालिका ४.१ मा स्पष्ट पारिएको छ ।

तालिका ४.१ : वडा अनुसारको जनसंख्या

वडा नं.	१	२	३	४	५	६	७	८	९	जम्मा
घरधुरी	७०	६८	१०८	६१	१३१	१३५	११७	९९	१६४	९५३
महिला	२०४	१८२	२९१	१६८	३१५	३६१	२७१	२६८	३८८	२४४८
पुरुष	१४३	१२६	२२१	१४६	२३१	२७१	२११	१८३	३०१	१८३३
जम्मा	३४७	३०८	५१२	३१४	५४६	६३२	४८२	४५१	६८९	४२८१

स्रोत : जिल्ला जनसंख्या पार्श्वचित्र २०७२

तालिका ४.१ अनुसार चिसापानीमा जम्मा ९ ओटा वडाहरू रहेका छन् । वडा नं. १ मा जम्मा घरधुरी संख्या ७० रहको छ भने त्यसमा महिला संख्या २०४ जना र पुरुष संख्या १४३ गरी जम्मा संख्या ३४७ जना रहेका छन् । वडा नं. २ मा जम्मा घरधुरी संख्या ६८ रहको छ भने त्यसमा महिला संख्या १८२ जना र पुरुष संख्या १२६ गरी जम्मा संख्या ३०८ जना रहेका छन् । वडा नं. ३ मा जम्मा घरधुरी संख्या १०८ रहको छ भने त्यसमा महिला संख्या २९१ जना र पुरुष संख्या २२१ गरी जम्मा संख्या ५१२ जना रहेका छन् । त्यसै गरी वडा नं. ४ मा जम्मा घरधुरी संख्या ६१ रहको छ भने त्यसमा महिला संख्या १६८ जना र पुरुष संख्या १४६ गरी जम्मा संख्या ३१४ जना रहेका छन् । वडा नं. ५ मा जम्मा घरधुरी संख्या १३१ रहको छ भने त्यसमा महिला संख्या ३१५ जना र पुरुष संख्या २३१ गरी जम्मा संख्या ५४६ जना रहेका छन् । वडा नं. ६ मा जम्मा घरधुरी संख्या १३५ रहको छ भने त्यसमा महिला संख्या ३६१ जना र पुरुष संख्या २७१ गरी जम्मा संख्या ६३२ जना रहेका छन् । वडा नं. ७ मा जम्मा घरधुरी संख्या ११७ रहको छ भने त्यसमा महिला संख्या २७१ जना र पुरुष संख्या २११ गरी जम्मा संख्या ४८२ जना रहेका छन् । यसै गा.वि.स.को वडा नं. ८ मा जम्मा घरधुरी संख्या ९९ रहको छ भने त्यसमा महिला संख्या २६८ जना र पुरुष

संख्या १८३ गरी जम्मा संख्या ४५१ जना रहेका छन् । वडा नं. ९ मा जम्मा घरधुरी संख्या १६४ रहेको छ भने त्यसमा महिला संख्या ३८८ जना र पुरुष संख्या ३०१ गरी जम्मा संख्या ६८९ जना रहेका छन् । यस गा.वि.स.मा जम्मा घरधुरी ९५३ जसमा महिला संख्या २४४८ जना र पुरुष संख्या १८३३ जना गरी जम्मा जनसंख्या ४२८१ जना रहेको छ । यस गा.वि.स.मा पुरुषको तुलनामा महिलाको संख्या धेरै रहेको छ । वडाहरूलाई तुलनात्मकरूपमा हेर्दा धेरै घरधुरी भएको वडा नं. ९ र सबैभन्दा थोरै घरधुरी भएको वडा नं. ४ रहेको छ । जनसंख्याको हिसाबले पनि धेरै जनसंख्या भएको वडा नं. ९ रहेको छ जसको जम्मा जनसंख्या ६८९ जना रहेको छ र सबैभन्दा कम जनसंख्या भएको वडा नं. २ रहेको छ जसको जम्मा जनसंख्या ३०८ जना रहेको छ ।

४.३ उत्तरदाताको जनसांख्यिक विशेषता

जनसंख्याको विशेषताको आधारमा मानिसको बुझाई र जानकारीहरूलाई सडकले पार्ने प्रभावको बारेमा उमेर, लिङ्ग, जातजाति, पेसा, शिक्षा, वैवाहिक स्थिति, वस्ती जस्ता विशेषताले बुझाइमा फरक पारेको हुन्छ । त्यसकारण सडक र अर्थतन्त्रको अन्तरसम्बन्धलाई व्याख्या गर्न उक्त विशेषताहरूलाई उल्लेख गरिएको छ । यस अन्तर्गत लिङ्ग, उमेर, जात, पेसा, वैवाहिक स्थिति तथा वस्तीको आधारमा उत्तरदाताको विवरण प्रस्तुत गरिएको छ । अध्ययनक्षेत्रमा प्रत्यक्ष व्यक्तिगत अन्तरवार्तामा समावेश १०२ घरधुरी रहेका छन् । अन्तरवार्तामा सामेल १०२ घरपरिवारका घरमुली मध्ये ६२ जना पुरुष र ४० जना महिला रहेका छन् ।

४.३.१ लिङ्ग र उमेर

लिङ्ग र उमेर मुलभूत जनसांख्यिक विशेषता हुन् । ग्रामीण सडक र अर्थतन्त्रको अन्तरसम्बन्धलाई व्याख्या गर्दा यस अध्ययनमा छनौट भएका उत्तरदाताहरूको उमेर पनि विविधतामूलक छ भने उत्तरदाताहरू महिला, पुरुष दुबै छनौट भएका छन् । तालिका ४.२ ले लिङ्ग र उमेरको आधारमा उत्तरदाताको विवरण उल्लेख गरेको छ ।

तालिका ४.२ : लिङ्ग र उमेरका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

उमेर	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		संख्या	प्रतिशत
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत		
३० वर्षसम्मका	६	५.८८	१६	१५.६९	२२	३१.५७
३१-६० वर्षसम्मका	४४	४३.१४	२०	१९.६१	६४	६२.७५
६१ वर्ष देखि माथिका	१२	११.७६	४	३.९२	१६	१५.६८
जम्मा	६२	६०.७८	४०	३९.२२	१०२	१००.००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३ ।

मथिको तालिकाको अध्ययन गर्दा लैङ्गिक हिसावले महिला भन्दा पुरुष उत्तरदाता बढी देखिन्छ । सामेल गरिएका उत्तरदाताहरूमा पुरुषको संख्या महिलाको संख्या भन्दा बढी देखिन्छ । जसमा पुरुष ६२ जना छन् भने महिला ४० जना रहेका छन् । पुरुष बढी छनौट हुनाका कारण घरमुली बढी पुरुष भएकोले हो किनकी नेपालको सामाजिक संरचना पितृसत्तात्मक रहेको छ । यस तालिकामा ३१-६० वर्ष सम्मका उत्तरदाता बढी छन् । किनकी आर्थिकरूपले सक्रिय जनसंख्या बढी १५-५९ वर्ष रहेको छ । २५-३० वर्षको उमेरमा विवाह हुने, विवाह पछि व्यापार, व्यवसाय, जागिर वा आर्थिक उपार्जनका हिसावले छुट्टै बस्ने र संयुक्त परिवार भन्दा एकल परिवारको क्रमिक विकासले गर्दा यो उमेर समुहका उत्तरदाता बढी भएका हुन् ।

४.३.२ जातीय संरचना

यस अध्ययन क्षेत्र बहुजातिय मानिसहरूको वसोवास भएको हो । त्यसकारण उत्तरदाताहरू विभिन्न जातका रहेका छन् । उत्तरदाताहरूको जनसंख्याको आधारमा जातिय विवरणलाई निम्न तालिकाद्वारा देखाउन सकिन्छ ।

तालिका ४.३ जातजाती र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

जात/ जाती	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		संख्या	प्रतिशत
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत		
ब्राह्मण	३६	३५.२९	१४	१३.७३	५०	४९.०२
क्षेत्री	२	१.९६	२	१.९६	४	३.९२
गुरुड	४	३.९२	२	१.९६	६	५.८८
नेवार	२	१.९६	२	१.९६	४	३.९२
दमै	२	१.९६	२	१.९६	४	३.९२
मगर	८	७.८४	८	७.८४	१६	१५.६७
घर्ती	४	३.९२	८	७.८४	१२	११.७६
सार्की	२	१.९६	-	-	२	१.९६
वि.क.	२	१.९६	२	१.९६	४	३.९२
जम्मा	६२	६०.७८	४०	३९.२२	१०२	१००.००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३ ।

माथिको तालिकाको अध्ययन गर्दा सबैभन्दा बढी जाति यस उत्तरदाताको सर्वेक्षणमा ब्रह्माण देखिन्छन् जुन संख्यामा ५० जना र प्रतिशतमा ४९.०२ हुन आउँछ । त्यस पछि मगर १६ जना र प्रतिशतमा १५.६७ हुन आउँछ । यसैगरी घर्ती १२ जना र प्रतिशतमा ११.७६ हुन आउँछ । त्यसपछि गुरुड जुन ६ जना र प्रतिशतमा ५.८८ हुन आउँछ । यसै गरी क्षेत्री, नेवार, दमै, वि.क. जातको संख्या बराबर छ जुन संख्या ४ र प्रतिशतमा ३.९२ हुन आउँछ र सबै भन्दा कम संख्या सार्कीको रहेको छ जुन संख्या २ रहेको छ भने प्रतिशतमा १.९६ देखिएको छ । यस क्षेत्रमा सार्की पछि बसाइँ सरी आएका छन् । यहाँ ब्रह्माणहरू धेरै कृषिमा संलग्न भएको देखिन्छ भने गुरुड, नेवारहरू व्यापारमा संलग्न देखिन्छ । वि.क. आफ्नै परम्परागत पेसामा रहेका छन् ।

४.३.३ शैक्षिक स्थिति

चिसापानीमा बस्ने मानिसहरूको शैक्षिक स्थितिको अवस्था मध्यम खालको देखिन्छ । यस क्षेत्रमा ६ ओटा सरकारी प्रा.वि. स्कुल, १ ओटा निजी प्रा.वि. स्कुल, १ मा.वि. र १ उ.मा.वि. रहेको छ । अध्ययन क्षेत्रका उत्तरदाताहरूमा के-कस्तो शैक्षिक अवस्था छ भनी गरेको अध्ययनको विस्तृत तालिका ४.४ मा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ४.४ शिक्षा र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

शिक्षा	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		संख्या	प्रतिशत
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत		
निरक्षर	-	-	४	३.९२	४	३.९२
साक्षर	१८	१७.६५	१६	१५.६७	३४	३३.३३
एस.एल.सी	१४	१३.७३	४	३.९२	१८	१७.६५
प्रमाणपत्र तह	१२	११.७६	४	३.९२	१६	१५.६९
स्नातक	८	७.८४	६	५.८८	१४	१३.७३
स्नातकोत्तर	१०	९.८०	६	५.८८	१६	१५.६९
जम्मा	६२	६०.७८	४०	३९.२२	१०२	१००.००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३ ।

उपरोक्त तालिकामा निरक्षरको अवस्था महिला मात्र रहेका छन् । निरक्षर महिलाहरू ४ जना अर्थात् ३.९२ प्रतिशत देखिन्छ । त्यसपछि साक्षरमा पुरुष १८ जना अर्थात् १७.६५ प्रतिशत र महिला १६ जना अर्थात् १५.६७ प्रतिशत देखिन्छ । त्यसपछि पुरुष र महिलाहरू क्रमशः एस.एल.सी., प्रमाणपत्र, स्नातक र स्नातकोत्तरमा पुरुषहरू महिलाको तुलनामा बढी देखिन्छ । किनभने महिलाको पढाईको स्तर कम हुनुमा महिलाहरू विवाह बन्धनमा बाँधिने र विवाह पछि पढ्ने अवसर प्राप्त हुन नसकेको देखिन्छ भने पुरुषहरू पनि वैदेशिक रोजगारीको खोजीमा हुनाले पढाई छाड्ने प्रकृति बढ्दै गएको पाइन्छ । पढ्नको लागि पोखरा, स्याङ्जासम्म जानुपर्ने कारणले गर्दा पढाईलाई बीचैमा छाडी काम गर्न जानुपर्ने अवस्थामा

देखिन्छ । यसको प्रमुख कारण आर्थिक अवस्था कमजोर भएको देखिन्छ । एस.एल.सी.सम्म गाउँबाट पढ्ने अवसर हुने त्यसपछि उच्च शिक्षा अध्ययनका लागि घर बाहिर बस्न पर्नाले बढी व्ययभार भएकाले पढाइलाई निरन्तरता नदिएको देखिन्छ । यस गा.वि.स.मा जम्मा एउटा उच्च मा.वि.मा पनि राम्रो विषय नभएको र राम्रो विषय पढ्नको लागि पोखरा, स्याङ्जा, दुलेगौडा जानुपर्ने बाध्यता छ ।

४.३.४ ठेगाना वा वस्ती

चिसापानीमा बस्ने मानिसहरू धेरै त्यहि स्थानमा पहिलेदेखि बस्दै आएका रैथानेहरू रहेका छन् । त्यस ठाउँमा देखिएका आगन्तुकहरूमा विद्यालयका शिक्षक, गा.वि.स. कार्यालय तथा स्वास्थ्य चौकीका कर्मचारीहरू रहेका छन् जुन त्यस ठाउँमा भाडामा कोठा लिई बसेका छन् । चिसापानी बाहिरका मानिसहरू भन्नाले अन्य ठाउँबाट बसाइँसराई गरी त्यस ठाउँमा आई बसोबास गरेका मानिसहरू हुन् । त्यस ठाउँमा बसाइँसराई गरी आउनेको संख्या कम रहेको देखिन्छ । उत्तरदाताहरूको वस्तीका आधारमा तिनीहरूको विस्तृत तालिका ४.५ मा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ४.५ : वस्ती र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

वस्ती	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		संख्या	प्रतिशत
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत		
चिसापानी रैथाने	५०	४९.०९	३६	३५.२९	८६	८४.३९
आगन्तुक	६	५.८८	२	१.९६	८	७.८४
चिसापानी बाहिरका	६	५.८८	२	१.९६	८	७.८४
जम्मा	६२	६०.७८	४०	३९.२२	१०२	१००.००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

माथिको तालिकाको अध्ययन गर्दा त्यस ठाउँमा पहिलेदेखि बस्दै आउने रैथानेको संख्या बढी देखिन्छ । त्यस ठाउँमा रैथानेको संख्या ८६ जना अर्थात् ८४.३९ प्रतिशत देखिएको छ । चिसापानीमा बसाइँ सराइ गरी आउने र आगन्तुकको संख्या ८ जना अर्थात् ७.८४ प्रतिशत

रहेको छ । जसमा पुरुषहरूको संख्या महिलाको तुलनामा बढी देखिन्छ । यसो हुनाको कारण पुरुषहरू घर बाहिर काम गर्न जाने सहज अवस्था देखिन्छ ।

४.३.५ वैवाहिक स्थिति

विवाहित मानिसहरू घरमुली हुनाले यहाँ उत्तरदाताहरू पनि बढी विवाहित नै देखिन्छन् । अविवाहितको संख्या कम देखिन्छ । त्यसलाई तालिका ४.६ मा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ४.६ : वैवाहिक स्थिति र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

वैवाहिक स्थिति	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		संख्या	प्रतिशत
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत		
विवाहित	६०	५८.८२	३८	३७.२५	९८	९६.०८
अविवाहित	२	१.९६	२	१.९६	४	३.९२
जम्मा	६२	६०.८८	४०	३९.२२	१०२	१००.००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

उपरोक्त तालिकाका आधारमा विवाहितको संख्या ९८ जना अर्थात् ९६.०८ प्रतिशत र अविवाहितको संख्या ४ अर्थात् ३.९२ प्रतिशत देखिएको छ । विवाहितको संख्या बढी हुनुमा उत्तरदाताहरू २० वर्ष देखि माथिका हुनाले त्यो उमेरमा लगभग सबैजना वैवाहिक जीवनमा बाँधिनु पनि हो ।

४.३.६ पेशा

समाजमा मानिसहरू एक न एक पेशा अवलम्बन गरी बसेका हुन्छन् । पेशा विना आफ्नो जीविकोपार्जन गर्न कठिन देखिन्छ । त्यसकारण यस गा.वि.स.का मानिसहरू विभिन्न पेशामा संलग्न रहेको देखिन्छ । चिसापानी इलाका ग्रामीण इलाका हुनाले यस क्षेत्रमा वसोवास गर्ने मानिसहरू कृषि कार्यमा बढि संलग्न भएको देखिन्छ । पेशाको विस्तृत जानकारी तालिका ४.७ मा देखाइएको छ ।

तालिका ४.७ : पेशा र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

पेशा	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		संख्या	प्रतिशत
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत		
परम्परागत कृषि	३४	३६.५६	३४	२६.५६	६८	५३.१२
व्यापार	१२	९.३७	६	४.६८	१८	१४.०६
जागिर	३०	२३.४७	६	४.६८	३६	२८.१२
वैदेशिक रोजगार	६	४.६८	-	-	६	४.६८
जम्मा	८२	६४.०८	४६	३५.९२	१२८	१००.००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

नोट : सर्वेक्षण कार्यमा जम्मा पुरुष ६२ जना र महिलाको संख्या ४० भएपनि उत्तरदाता एक भन्दा बढी पेशामा संलग्न भएको हुँदा पुरुषको संख्या ८२ र महिलाको संख्या ४६ देखिन पुगेको छ । जम्मा संख्या १०२ जना हुनु पर्नेमा १२८ जना देखिएको छ ।

उपरोक्त तालिकाका आधारमा कृषि पेशामा संलग्न मानिसहरू ६८ जना अर्थात् ५३.१२ प्रतिशत देखिएको छ । नेपाल कृषि प्रधान मुलुक भएको नाताले होला यस क्षेत्रमा पनि बढि मानिस कृषिमा संलग्न भएको देखिन्छ । त्यसैगरी यस अध्ययन क्षेत्रमा जागिरमा संलग्न संख्या ३६ जना अर्थात् २८.१२ प्रतिशत देखिन्छ जसमा महिलाको संख्या अत्यान्तै न्युन जम्मा ६ जना अर्थात् ४.६८ प्रतिशत रहेको देखिएको छ । यसो हुनाको कारण महिलाहरू विवाह पछि जागिरमा भन्दा घरको कामधन्दामा व्यस्त हुनु हो । व्यापारमा पनि महिलाको तुलनामा पुरुष नै बढि देखिन्छ । त्यसै गरी वैदेशिक रोजगारमा त महिलाको संख्या नै देखिन्न । यसो हुनाको कारणमा अहिलेसम्म हाम्रो समाजले विदेशतिर महिलालाई कामको लागि जान नदिनु वा महिला विदेश जाँदा हाम्रो समाजले उनीहरूमाथि हेर्ने दृष्टिकोण नै नकारात्मक हुनु हो ।

अध्याय : पाँच

ग्रामीण सडक निर्माण र आर्थिक प्रभाव

यस अध्यायमा चिसापानीमा जोडिएका ग्रामीण सडकको विवरण, ती सडक निर्माणमा जुटाइएको लगानीका स्रोत, सडक निर्माण पछि सञ्चालनमा आएका यातायातका साधनहरू, ती सडकमा दैनिक चिसापानी बाहिर आवतजावत गर्ने मानिस तथा के कामका लागि त्यस ठाउँबाट बाहिर मानिसहरू जाने गर्दछन् भन्ने पक्षको विश्लेषण गरिएको छ । त्यसैगरी आर्थिक प्रभावमा पेशा तथा रोजगारी, घरायसी खर्च र घरेलु आम्दानीको पनि विश्लेषण गरिएको छ ।

५.१ चिसापानी उपत्यकामा जोडिएका ग्रामीण सडकहरू

चिसापानी उपत्यकामा विभिन्न सडकहरू जोडिएका छन् । विकासको लागि सडक निर्माण हुनु अति आवश्यक मानिन्छ । त्यसकारण चिसापानी उपत्यका पनि अलग रहन सक्दैन । यस ठाउँको विकासका लागि विभिन्न सडकहरू जोडिएका छन् । विभिन्न सालमा ती सडकहरूको निर्माण भएको छ । यसलाई बुझ्नको लागि तालिका ५.१ अझ बढि थाह पाउन सकिन्छ ।

तालिका ५.१ : चिसापानी उपत्यकामा जोडिएका ग्रामीण सडकहरू

निर्माण भएको साल	सडकको नाम
२०५९/६०	दुलेगौँडा-साँखे-चिसापानी
२०५७/५८	स्याङ्जा-घुम्ती-चिसापानी
२०५८/५९	भिमाद-चित्रे-चिसापानी

स्रोत : चिसापानी गाउँपालिकाको रेकर्ड, २०७३ ।

माथिको तालिकाको आधारमा यस चिसापानी उपत्यकामा तिनओटा सडकहरू जोडिएका छन् । ती सडकहरू एकै समयमा निर्माण नभई विभिन्न सालमा निर्माण भएका छन् । स्याङ्जा जिल्लाको सदरमुकाम स्याङ्जा पुतलीबजार भएको हुनाले सबैभन्दा पहिला

स्याङ्जा-घुम्ती हुँदै चिसापानी सडक निर्माण भएको थियो जुन वि.सं. २०५७/०५८ सालमा निर्माण भएको थियो । सबैभन्दा पहिला यो सडक निर्माण हुनुमा सरकारी काममा स्याङ्जा जानुपर्ने र त्यहाँ जानको लागि कठिनाई भई यस सडकको निर्माण भएको देखिन्छ जुन सडक चिसापानी उपत्यका देखि २७ कि.मि.को दुरीमा रहेको छ । त्यसैगरी तनहुँको भिमाद बजारसंग व्यापारीक दृष्टिकोणले भिमाद-चित्रे हुँदै चिसापानी ग्रामीण सडक निर्माण भएको देखिन्छ जुन वि.सं. २०५८/०५९ सालमा निर्माण भएको थियो जसको लम्बाई करीब २० कि.मि. रहेको छ । यस सडकको उद्देश्य भिमाद बजारसंग व्यापारीक दृष्टिकोणले सहज बनाउनु थियो तर यो सडक हुँदै व्यापार गर्न धेरै टाढा भएको कारणले व्यापारीक कामको लागी तनहुँको दुलेगौँडा बजार सहज देखियो र त्यसको परिणाम स्वरूप वि.सं. २०५९/०६० सालमा फेरी दुलेगौँडा-साँखे हुँदै चिसापानी सडक निर्माण भएको थियो । यो सडकको निर्माण पछि यस उपत्यकाबाट पोखरा, काठमाडौँ जान सहज र व्यापारीक दृष्टिकोणले पनि सहज भएको देखिन्छ जसको दुरी १७ कि.मि.रहेको देखिन्छ । यि तिन ओटै सडक मध्ये सबै भन्दा छोटो दुरीको सडक पनि दुलेगौँडा-चिसापानी र व्यापारीक दृष्टिकोणले पनि दुलेगौँडा बजारमा सहज भएको देखिन्छ ।

५.२ सडक निर्माणमा जुटाइएको लगानीका स्रोतहरू

सडक निर्माणको लागि आर्थिक स्रोत अपरिहार्य हुन्छ । आर्थिक स्रोत विना कुनैपनि काम गर्न सकिँदैन । चिसापानी उपत्यकामा निर्माण भएका सडकहरूको लागि विभिन्न स्रोतहरूबाट लगानी जुटाइएको थियो जसलाई तलको तालिका ५.२ मा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२ : सडक निर्माणमा जुटाइएको लगानीको स्रोत प्रतिशत

सडकको नाम	केन्द्रिय सरकार	स्थानीय सरकार	नागरिक सहभागिता	जम्मा
दुलेगौँडा-साँखे-चिसापानी	—	२५%	७५%	१००%
स्याङ्जा-घुम्ती-चिसापानी	७५%	२५%	—	१००%
भिमाद-चित्रे-चिसापानी	—	७५%	२५%	१००%

स्रोत : चिसापानी गाउँपालिकाको रेकर्ड, २०७३ ।

उपरोक्त तालिकाको आधारमा चिसापानी उपत्यकामा जोडिएका तिनओटा सडकको निर्माणमा विभिन्न स्रोतबाट लगानी जुटाइएको थियो । दुलेगौँडा साँखे हुँदै चिसापानी सडक स्थानीय जनताको व्यापारीक केन्द्रकोरूपमा महत्वपूर्ण ठाउँ दुलेगौँडा बजारलाई मानेको कारणले नागरिक सहभागिता ७५ प्रतिशत र २५ प्रतिशत स्थानीय सरकारबाट लगानी गरिएको थियो । यो दुलेगौँडा तनहूँ जिल्लामा अवस्थित भएको कारणले गर्दा केन्द्रिय सरकारको यो सडक निर्माणमा कुनै भूमिका नरहेको देखिन्छ ।

स्याङ्जा-घुम्ती हुँदै चिसापानी सडकमा केन्द्रिय सरकारको ७५ प्रतिशत र स्थानीय सरकारको २५ प्रतिशत लगानी रहेको देखिन्छ । यस सडक निर्माणमा नागरिक सहभागिताको अंश देखिएको छैन । त्यसैगरी भिमाद-चिन्ने हुँदै चिसापानी सडक निर्माणमा स्थानीय सरकारको ७५ प्रतिशत र नागरिक सहभागिता २५ प्रतिशत देखिएको छ । यसरी यी सडकहरूलाई तुलनात्मकरूपमा हेर्दा दुलेगौँडा सडकलाई स्थानीय जनताले बढि महत्व दिएको देखिन्छ । दुलेगौँडा सडकबाट बढि जनता लाभान्वित भएको पाइन्छ ।

५.३ सडक निर्माण पछि सञ्चालनमा आएका यातायातका साधनहरू

सडक निर्माण पछि यी सडकहरूमा विभिन्न यातायातका साधनहरू चल्दै आएका छन् । यसलाई तलको तालिकाबाट प्रष्ट पार्न सकिन्छ ।

तालिका ५.३ : सडक निर्माणपछि सञ्चालनमा आएका यातायातका साधनहरूको विवरण

सडकको नाम	यातायातका साधनहरू
दुलेगौँडा-साँखे-चिसापानी	जिप, मिनिबस, ट्रयाक्टर, मोटरसाइकल, एम्बुलेन्स
स्याङ्जा-घुम्ती-चिसापानी	जिप, मिनिबस, ट्रयाक्टर, मोटरसाइकल, एम्बुलेन्स
भिमाद-चिन्ने-चिसापानी	जिप, मिनिबस, ट्रयाक्टर, मोटरसाइकल, एम्बुलेन्स

स्रोत : चिसापानी गाउँपालिकाको रेकर्ड, २०७३ ।

माथिको तालिकालाई अध्ययन गर्दा सडक निर्माण भइसकेपछि यी तिनओटै सडकमा सञ्चालनमा आएका सवारी साधनहरूमा जीप, मिनिबस, ट्रयाक्टर, मोटरसाइकल र एम्बुलेन्स देखिएका छन् । ग्रामीण सडक जुन बढि भिरालो भएको कारणले मुख्यरूपमा

जीपहरू बढि सञ्चालनमा आएको देखिन्छ । ट्रयाक्टरको प्रयोग आधुनिक घर निर्माणका लागि चाहिने सामानहरू ढुवानीको लागि र खेत जोत्नको लागि प्रयोग गरेको देखिन्छ । एम्बुलेन्स विरामी बोक्न प्रयोग भएको पाइन्छ ।

५.४ चिसापानी बाहिर दैनिक आवतजावत गर्ने उत्तरदाताहरू

सडक निर्माण पछि मानिसहरू यस उपत्यका बाहिर आवतजावत गर्न सहज भएको देखिन्छ । धेरै मानिसहरू सार्वजनिक सवारीबाट र केहि मानिसहरू आफ्नो निजी साधनबाट बाहिर आवतजावत गरेको पाइन्छ । यसको विस्तृत जानकारीको लागि तालिका ५.४ मा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.४ : चिसापानी बाहिर दैनिक आवतजावतका आधारमा उत्तरदाताहरूको विवरण

सडकको नाम	सार्वजनिक सवारीबाट		निजी सवारीबाट		जम्मा	
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत
दुलेगौडा-साँखे-चिसापानी	४५	६७.९६	१०	१४.९३	५५	८२.९
स्याङ्जा-घुम्ती-चिसापानी	८	११.९४	२	२.९९	१०	१४.९३
भिमाद-चित्रे-चिसापानी	-	-	२	२.९९	२	२.९९
जम्मा	५३	७९.९	१४	२०.९९	६७	१००.००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

माथिको तालिकालाई अध्ययन गर्दा दुलेगौडा मार्ग हुँदै दैनिक सार्वजनिक सवारीबाट जानेको संख्या ४५ जना अर्थात् ६७.९६ प्रतिशत र निजी सवारीबाट आवतजावत गर्नेको संख्या १० जना अर्थात् १४.९३ प्रतिशत गरी जम्मा ५५ जना मानिसहरू दैनिक चिसापानी बाहिर आवतजावत गर्दछन् । स्याङ्जा मार्ग हुँदै सार्वजनिक सवारीबाट जानेको संख्या ८ जना अर्थात् ११.९४ प्रतिशत र निजी सवारीबाट जानेको संख्या २ जना अर्थात् २.९९ प्रतिशत गरी जम्मा १० जना मानिसहरू स्याङ्जाको बाटो आवतजावत गर्दछन् । भिमादको बाटो हुँदै सार्वजनिक सवारीबाट मानिसहरू आवतजावत नगरेको देखियो । जसमा निजी सवारीबाट २ जना अर्थात् २.९९ प्रतिशत देखिएको छ । यसरी हेर्दा दुलेगौडाको सडक हुँदै

जानेको संख्या बढि देखिएको छ । वर्षात्को समयमा दुलेगौँडा सडकमा अवस्थित साँखे खोलामा पक्की पुल नभएको कारणले खोला तरी पारी जान नसकिने अवस्थामा मात्र भिमाद सडक बैकल्पिक मार्गको रूपमा रहेको देखिन्छ । यी सडक निर्माण पछि त्यहाँका जनतामा सडकले आर्थिक, सामाजिक र अन्य प्रभावहरू पनि पारेका छन् ।

सडकले पारेको आर्थिक प्रभावहरू यस प्रकार छन् :

- १) चिसापानी - दुलेगौँडा सडक छोटो हुनाले उपभोक्ताले समय र पैसाको बचत गर्न यस सडकलाई बढी प्रयोग गरेको पाइन्छ ।
- २) सडक निर्माणको क्रममा काम पाइएकोले मजदुरको रोजी रोटी चलेको छ ।
- ३) छोटो दुरी परेकाले व्यापारीले हुवानी कम तिर्नु परेकाले समानको मूल्य सस्तिएको छ ।
- ४) हुवानी लागत कम हुनाले निर्माणको काममा कम लागत लागेको छ ।
- ५) घरायसी उत्पादनको विक्री वितरण भएको देखिन्छ ।
- ६) गाउँमा अँचो पैचोको संस्कार हट्ने भएकाले सबैले आफ्नो उत्पादन सुक्रीविक्री गरी आर्थिक लाभ लिने प्रचलन बढेको देखिन्छ ।

५.५ कामका आधारमा दैनिक आवतजावत गर्ने उत्तरदाताहरू

मानिसहरू कुनै न कुनै काम नपरी यात्रा गर्ने गर्दैनन् । कोही सरकारी काममा, कोही निजी काममा, कोही व्यापारीक काम तथा कोही श्रम बजारको लागि विभिन्न ठाउँमा जाने गर्दछन् । यस चिसापानी उपत्यकाबाट दैनिक आवतजावत गर्ने मानिसहरू विभिन्न कामका लागि बाहिर जाने गर्दछन् । यसलाई तालिका ५.५ बाट प्रष्ट पार्न सकिन्छ ।

तालिका ५.५ : कामका आधारमा दैनिक आवतजावत गर्ने उत्तरदाताहरूको विवरण

सडकको नाम	सरकारी काम		निजी काम		व्यापारीक काम		श्रम बजार		जम्मा	
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत
दुलेगौडा-साँखे-चिसापानी	-	-	२०	२९.८५	३०	४४.७८	५	७.४६	५५	८२.०९
स्याङ्जा-घुम्ती-चिसापानी	७	१०.४५	३	४.४८	-	-	-	-	१०	१४.९३
भिमाद-चित्रे-चिसापानी	-	-	२	२.९९	-	-	-	-	२	२.९९
जम्मा	७	१०.४५	२५	३७.३२	३०	४४.७८	५	७.४६	६७	१००

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०७३।

उपरोक्त तालिकाको अध्ययन गर्दा दुलेगौडा सडकबाट धेरै मानिसहरू व्यापारीक कामका लागि जाने गरेको देखियो । जसमा ३० जना अर्थात् ४४.४८ प्रतिशत रहेको छ । त्यसै गरी निजी काममा २० जना, श्रम बजारका लागि जानेको संख्या ५ जना देखिएको छ । यो सडक हुँदै सरकारी कामका लागि जाने मानिसको संख्या देखिएको छैन । किनकी चिसापानी बाट सरकारी कामको लागि स्याङ्जा जानुपर्ने देखिन्छ । स्याङ्जाको बाटो हुँदै सरकारी काममा जानेको संख्या ७ जना रहेको देखिन्छ र निजी कामको लागि जानेको संख्या ३ जना देखिन्छ । जसमा व्यापारीक र श्रम बजारको लागी मानिसहरू गएको देखिदैन । त्यस्तै गरी भिमादको बाटो हुँदै जाने भनेको निजी कामको लागि मात्र हो जसको संख्या २ जना अर्थात् २.९९ प्रतिशत देखिएको छ भने अरू कामको लागि मानिसहरू यो सडकलाई प्रयोगमा ल्याएको देखिदैन । व्यापारीक दृष्टिकोणले दुलेगौडा सडक र सरकारी कामको लागि स्याङ्जा सडक बढि प्रयोग भएको पाइन्छ ।

५.६ पेशा तथा रोजगारीमा प्रभाव

यस अध्ययन क्षेत्रमा बढि परिवर्तन कृषिमा देखिएको छ । परम्परागत कृषिबाट आधुनिक कृषिमा परिणत भएको देखिन्छ । यसको बारेमा विस्तृत जानकारीको लागि तालिका ५.६ मा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका : ५.६ पेशा तथा रोजगारीमा देखिएको परिवर्तन र प्रभावको विवरण

पेशा तथा रोजगारीमा परिवर्तन	संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
कृषिमा आधुनिकीकरण	४८	३२.००	सकारात्मक	नकारात्मक
बाख्रापालन	२८	१८.६७	-व्यावसायीकरण भएपछि उत्पादनमा वृद्धि	-बढी उब्जाउको नाममा रासायनिक विषादीहरूको प्रयोग बढी
कुखुरापालन	१०	६.६७	-ज्यालामजदुरीले काम पाए	-मेला पर्माको लोप
ज्याला मजदुरी	२०	१३.३३	-फलफूलहरू पहिला कुहिएर जान्थे भने पछि सडकले गर्दा बजार पाएका छन् ।	-उब्जाउ बाली सरसापट नभई किनबेचमा परिणत
व्यापारमा वृद्धि	२६	१७.३३	-विभिन्न व्यापारबाट आम्दानी गर्न थालेका छन् ।	-गाउँमा युवाशक्तिको पलायन
फलफूल खेतीमा वृद्धि	२	१.३३	-आधुनिक भवन निर्माण तथा बाटो निर्माणमा मजदुरले काम पाएका छन् ।	-वैदेशिक रोजगारको नाममा युवा जनशक्ति विदेश पलायन
भरिया तथा खच्चड विस्थापित	४	२.६७	-वैदेशिक रोजगारमा जाने प्रचलनमा वृद्धि भएको छ ।	
वैदेशिक रोजगारमा वृद्धि	१२	८.००		
जम्मा	१५०	१००		

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

नोट : उत्तरदाताबाट एक भन्दा बढी उत्तर आएकाले १०२ हुनुपर्नेमा उत्तरदाताको संख्या १५० देखिन आएको छ ।

उपरोक्त तालिकाको अध्ययन गर्दा सडक निर्माण भइसकेपछि यस अध्ययन क्षेत्रमा सडकले धेरै परिवर्तन र प्रभाव पारेको देख्न सकिन्छ । मानिसहरू जो परम्परागत कृषिमा थिए उनीहरू व्यावसायिक खेती गर्न थालेका छन् । टनेल बनाई गोलभेडा, आलु, प्याज, काउली, बन्दा जस्ता तरकारीहरू बढि उब्जाउन थालेका छन् । उत्तरदाताहरूमध्ये कृषिमा व्यावसायीकरण गर्नेको संख्या ४८ जना अर्थात् ३२ प्रतिशत देखिएको छ । सडक निर्माणपछि ज्याला मजदुरी गर्नेको संख्यामा पनि वृद्धि भएको देखिन्छ । ज्याला मजदुरीको

संख्या २० जना अर्थात् १३.३३ प्रतिशत देखिएको छ । यसले सडक निर्माण भइसकेपछि आधुनिक घरहरूको निर्माणका साथै सडक मर्मत संभारमा ज्याला मजदुरीले काम पाएको देखिन्छ । सडकले यस ठाउँको व्यापारमा पनि वृद्धि गरेको छ । जसको संख्या २६ जान अर्थात् १७.३३ प्रतिशत देखिएको छ ।

सडक निर्माण हुनुभन्दा पहिला मेला पर्यको रूपमा गाउँघरमा काम गर्दथे भने अहिले घण्टाको हिसाबले काम गरी पैसामा काम गराउनु पर्ने देखिन्छ । सडक निर्माण भन्दा पहिला उब्जाउ भएका फलफूलहरू त्यसै कुहिएर जान्थे भने सडक निर्माण पछि ति फलफूलले बजार पाइ मानिसहरूले राम्रो आमदानी गरेका छन् । त्यसै गरी सडक निर्माणले वैदेशिक रोजगारमा जानेको संख्यामा पनि वृद्धि भएको देखिन्छ । त्यसैगरी कुखुरा पालन, बाखा पालन गर्न थालेका छन् । सडकले ल्याएको परिवर्तन र प्रभावमा यस क्षेत्रमा जुन भारी बोक्ने भरीया तथा खच्चडहरू विस्थापित भएको र त्यसको ठाउँमा ट्रयाक्टर, जीप जस्ता सवारी साधनले स्थान लिएको देखिन्छ ।

बढि उब्जाउने नाममा विषादिहरूको प्रयोग गरी खेती गर्ने प्रचलन बढेको देखिन्छ जसको नराम्रो पक्ष मानिसहरू धेरै विरामी हुन थालेको देखिन्छ । खुद्रा व्यापारबाट थोक व्यापार, कृषिमा उन्नत मलबीउको प्रयोगमा वृद्धि भएको छ । स्थानीय उत्पादन लोप हुँदै गएका छन् । वैदेशिक रोजगारको लागि साउदी, कतार, मलेशिया, दुबाई, कोरीया, जापान आदि देशमा गएको पाइन्छ बलकी एट अल १९८६ को पश्चिम नेपालको अध्ययन गर्ने क्रममा पनि त्यस अवस्थामा नेपालीहरू कामको खोजीमा भारत जाने गर्दथे भने वर्तमान समयमा तेस्रो देशहरूमा निर्भरता रहेको पाइन्छ ।

५.७ घरायसी खर्चमा प्रभाव

यस अध्ययन क्षेत्रमा सडकले घरेलु खर्च गर्ने प्रणालीमा पनि प्रभाव र परिवर्तन ल्याएको छ । मानिसहरू अरूको देखासिकी नक्कल गर्ने प्राणी हुनाले आधुनिक पहिरन, विलासिताका सामानमा बढि खर्च भएको देखिन्छ । यसलाई तलको तालिका ५.७ बाट प्रष्ट पार्न खोजिएको छ ।

तालिका ५.७ : घरायसी खर्चमा भएको परिवर्तन र प्रभावको विवरण

खर्चको विवरण	संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
			सकारात्मक	नकारात्मक
आधुनिक पहिरन	५२	३४.२१		
बजारको खाना	५२	३४.२१	-मानिसहरू हिँडेर जाँदा बास बस्नु पर्ने समस्या नरहेको	-पुरानो पोसाकको लोप भएको
आवतजावतमा खर्च	३०	१९.७४	-फुर्सदको समयमा मनोरञ्जनको लागि टिभि कम्प्युटरको प्रयोग	-पश्चिमी पहिरन भित्रीनु
विलासिताको सामानको प्रयोग	१८	११.८४	-खाजानास्ताको लागि सहजै छिटो समयमा पाउन सकिने	-विलासिताका सामान बढी प्रयोग हुनु
जम्मा	१५२	१००		

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

नोट : उत्तरदाताले घरेलु खर्चको विवरण एक भन्दा बढि दिएको हुँदा जम्मा संख्या १०२ हुनुपर्नेमा १५२ देखिएको छ ।

माथिको तालिकालाई अध्ययन गर्दा आधुनिक पहिरन र बजारको खानामा बढि परिवर्तन र प्रभाव परेको देखिन्छ । जसमा दुबैको संख्या ५२ जना र ३४.२१ प्रतिशत देखिएको छ । सडक निर्माण पछि पुराना कपडाहरूको लोप भई पश्चिमी छाडा पहिरन भित्रिएको पाइन्छ । मानिसहरूलाई आवतजावत हिँडडुलमा सहज भएको छ । हिँडेर जाँदा बाटामा बास बस्नु पर्ने समस्याको समाधान भएको देखिन्छ । फुर्सदको समयमा टि.भि., कम्प्युटरमा समय विताउन सहज भएको देखिन्छ भने अर्को तर्फ विलासिताका सामानले मानिसहरूलाई अलि बनावेको पनि देखिन्छ । आवतजावतमा बढि खर्च हुने गरेको देखिन्छ । जसको संख्या ३० जना अथवा १९.७४ प्रतिशत रहेको छ । सडक निर्माण पछि घरेलु खर्चमा तिब्र वृद्धि भएको देखिन्छ ।

५.८ घरेलु आम्दानीमा प्रभाव

यस अध्ययनले सडक निर्माण पछि घरेलु खर्च गर्ने प्रणालीमा मात्रै वृद्धि भएको होइनकी घरेलु आम्दानीमा पनि वृद्धि भएको देखाएको छ । यस क्षेत्रका मानिसले परम्परागत कृषि

प्रणाली त्यागी व्यावसायिक कृषि गरी आम्दानी गरेका छन् । व्यापार, पशुपालनबाट पनि आम्दानी गरेको पाइन्छ । यसको विस्तृत जानकारीको लागि तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.८ : घरेलु आम्दानीमा भएको परिवर्तन र प्रभावको विवरण

घरेलु आम्दानीको विवरण	उत्तरदाताको संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
व्यावसायिक खेती	६४	४२.६७	सकारात्मक	नकारात्मक
पशुपालन	५२	३४.६७	पशुपालनबाट राम्रो आम्दानी भएको	-घरमा उत्पादन भएको मलको प्रयोगको सट्टा रासायनिक मलको प्रचलन बढी
व्यापार	२४	१६.००	कृषि जीवन निर्वाह मुखी नभई केहि आम्दानी पनि भएको	-व्यापारीहरूले उधारोमा सामान नदिँदा गरीबहरूलाई मर्का परेको
परिवर्तन नभएको	१०	६.६७	-टनेलको प्रयोग गरी बाह्र महिना तरकारी जस्तै : गोलभेंडा, काउली, बन्दा, काँक्रो आदि पाइनु	-व्यापार खुद्रा नभई नगद कारोवारमा परिणत भएको
जम्मा	१५०	१००		

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

नोट : घरेलु आम्दानीको परिवर्तन र प्रभावको वारेमा बहुउत्तरहरू आएकोले जम्मा संख्या १०२ हुनुपर्नेमा १५० देखिएको छ ।

उपरोक्त तालिका अनुसार अध्ययन गरिएका परिवारहरूमा ६४ जना अर्थात् ४२.६७ प्रतिशत मानिसले व्यावसायिक कृषिबाट आम्दानी गरेको देखिन्छ । व्यावसायिक कृषिमा टनेल बनाई गोलभेंडा, काँक्रो, काउली, बन्दा जस्ता तरकारी लगाएको पाइन्छ । त्यसै गरी ५२ जना अर्थात् ३४.६७ प्रतिशत मानिसले पशुपालन जस्तै उन्नत बाखा, बड्गुर, कुखुराबाट पनि राम्रो आम्दानी गरेको पाइन्छ । व्यावसायिक कृषिको नाममा रासायनिक विषादिको प्रयोगको मात्रा बढि भएको देखिन्छ जसले स्वास्थ्यमा नकारात्मक असर पारेको देखिन्छ । व्यापारबाट पनि राम्रो आम्दानी गरेको पाइन्छ । गरीब मानिसहरूले पसलमा उधारो सामान नपाउँदा

उनीहरू माथि नकारात्मक प्रभाव पारेको देखिन्छ । सडक निर्माणले यस आम्दानीको स्रोतमा केहि परिवर्तन पारेको छैन भन्ने पनि उत्तरदाताहरू भेटिएको छ जसको संख्या १० जना अर्थात् ६.६७ प्रतिशत देखिन्छ । यसको नकारात्मक प्रभावमा स्थानीय पशुहरू कुखुरा, बाखाहरूको लोप भएको पनि देखिन्छ ।

अध्याय : छ

सडकले गृहस्थिमा पारेको प्रभाव

यस अध्यायमा सडक निर्माणले घरेलु प्रयोजनका सामग्री, स्वास्थ्य उपचार प्रणाली, आम्दानीको स्रोत चयन गर्ने प्राथमिकता, नातेदारी र विहेवारी प्रचलन, परिवारको सम्बन्ध र संरचनामा देखिएको परिवर्तन र प्रभाव जस्ता पक्षमा विश्लेषण गरिएको छ ।

नेपाल एक बहुजातिय, बहुभाषिक, बहुसाँस्कृतिकताले भरिपूर्ण विविधतायुक्त समाज हो । देशमा १२५ जनजाति र १२३ ओटा भाषाभाषी रहेका छन् भने भौगोलिक क्षेत्रको आधारमा पनि विविधता पाइन्छ (नेपालको जनगणना, २०६८) । त्यसैगरी चिसापानी ग्रामीण सडक प्रभावित क्षेत्र पनि विविधतायुक्त समाजको रूपमा लिन सकिन्छ ।

६.१ घरेलु प्रयोजनका सामग्रीमा प्रभाव

यस अध्ययन क्षेत्रमा सडक निर्माण भइसकेपछि घरेलु प्रयोगका सामग्रीमा पनि परिवर्तन र त्यसको प्रभाव देखिएकोछ । पहिलेका पुराना सामानहरूको ठाउँमा आधुनिक सामानहरूले स्थान लिएको देखिन्छ । सडकले घरेलु प्रयोजनका सामग्रीमा सकारात्मक तथा नकारात्मक प्रभाव पारेको देखिन्छ । यसको बारेमा विस्तृत तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका : ६.१ घरेलु प्रयोजनका सामग्रीमा देखिएको परिवर्तन र प्रभावको विवरण

घरेलु प्रयोजनका सामग्री	उत्तरदाताको संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
दाउराको सट्टा ग्याँस चुलो	५४	४१.५४	सकारात्मक	नकारात्मक
हलोको सट्टा ट्रयाक्टर जोत्न	२०	१५.३८	-धुवाँमा बसेर खाना पकाउन नपर्ने, ग्याँसले सहज बनाएको	-जंगलका दाउरा कुहिएर गएका छन् भने पैसा खर्च गरेर ग्याँस किन्ने प्रचलन बढी
राइस कुकर तथा प्रेसर कुकर	२८	२१.५४	-राइसकुकरमा खाना बसालेर अरु काम गर्न पनि सहज	-विलासिताको सामानले गर्दा खर्च बढी भएको
टेलिभिजन, रेफ्रिजरेटरको प्रयोग	१८	१३.८५	-ढिकी जाँतोमा मानिसहरूले समय खेर नफाली मिलमा छिटो छरितो भएको	-युवा पलायन भई जोतवाह गर्ने मानिस नपाएको कारणले ट्रयाक्टरले जोत्न बाध्य
ढिकी जाँतोको सट्टा मिलको प्रयोग	१०	७.६९		
जम्मा	१३०	१००		

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३ ।

नोट : घरेलु प्रयोजनका सामग्रीमा उत्तरदाताको बहुउत्तर आएकोले जम्मा संख्या १०२ हुनुपर्नेमा १३० देखिएको छ ।

माथिको तालिकाको अध्ययन गर्दा सडक निर्माण भइसकेपछि दाउराको सट्टा ग्याँस चुल्होको प्रयोग बढि भएको देखिन्छ जसको संख्या ५४ जना अर्थात् ४१.५४ प्रतिशत देखिएको छ । यसको प्रभावको पक्षलाई हेर्दा सकारात्मक नकारात्मक दुवै प्रभाव देख्न सकिन्छ । धुवाँमा बसेर अगेनामा पकाउनु नपर्ने देखिन्छ भने बनजंगलका दाउरा कुहिएर गएका छन् । मानिसहरूले पैसा खर्च गरेर ग्याँस चुल्हो किन्न थालेको देखिन्छ । त्यसैगरी जोत्नको लागि हलोको सट्टा ट्रयाक्टरको प्रयोग हुन थालेको देखिएको छ जसको संख्या २० जना र

प्रतिशतमा १५.३८ प्रतिशत देखिएको छ । जोत्न छिटो र सजिलो भएको छ भने जोतवाहहरू विस्थापित भएको देखिएको छ । युवाहरू पनि विदेश पलायन हुने क्रम बढ्दोरूपमा देखिँदा गाउँमा जोतवाहको अभाव पनि भएको देखिन्छ । त्यसैगरी राइस कुकर, प्रेसर कुकर, टेलिभिजन, रेफ्रिजरेटर प्रयोग पनि बढि भएको देखिन्छ । राइस कुकरको प्रयोगले खाना बसालेर अन्य काममा जान सहज भएको देखिन्छ भने विजुलीको पैसा बढि उठेर खर्च पनि बढ्दै गएको देखिन्छ । ढिकी जाँतोको प्रचलन लोप भई कुटानी पिसानीको लागि मिलको प्रयोग गरेको पाइन्छ ।

६.२ स्वास्थ्य उपचार प्रणालीमा प्रभाव

यस अध्ययन क्षेत्रमा सडकले स्वास्थ्य उपचारमा पनि धेरै परिवर्तन र प्रभाव पारेको देखिन्छ । एम्बुलेन्स सेवाबाट बढि मानिसहरू लाभान्वित भएको देखिन्छ । सडक नहुँदा एम्बुलेन्स सेवाको कल्पना पनि गर्न नसकेको अवस्थामा सडक निर्माण भएपछि त्यो सपना साकार पारेको देखिन्छ । स्वास्थ्य उपचार प्रणालीका बारेमा विस्तृत तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ६.२ : स्वास्थ्य उपचार प्रणालीमा भएको परिवर्तन र प्रभावको विवरण

स्वास्थ्य उपचार प्रणाली	उत्तरदाताको संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
एम्बुलेन्स सेवा	५०	३९.३६	सकारात्मक	नकारात्मक
आकस्मिक सेवा	३८	२९.६७	-महिलाहरूलाई डेलीभरीको समयमा सहज	-सानोतिनो रोगमा पनि ठूलो अस्पतालमा जाने प्रचलन
मृत्युदरमा कमी	१४	१०.९४	-धामीभाँक्रीमा विश्वास नहुँदा छिटो उपचार पाएका	-धामीभाँक्री पेसा गरी बस्नेलाई कठीनाई परेको
धामीभाँक्रीको प्रचलन लोप	१०	७.८१		
डेलीभरी समस्या सहज	१०	७.८१		
परिवर्तन नदेखिएको	६	४.६९		
जम्मा	१२८	१००		

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

नोट : उत्तरदाताको बहुउत्तर आएकोले जम्मा संख्या १०२ हुनुपर्नेमा १२८ देखिएको छ ।

उपरोक्त तालिका ६.२ को अध्ययन गर्दा धेरै मानिसहरूले एम्बुलेन्सको प्रयोग गरेको देखिन्छ । जसको संख्या ५० जना अर्थात् ३९.३६ प्रतिशत रहेको देखिएको छ । अध्ययन क्षेत्रको स्वास्थ्य चौकीमा उपचार हुन नसकेको विरामी पोखरा काठमाडौंमा भएका ठूला अस्पतालमा जान सहज भएको पाइन्छ । अहिले सडक निर्माण पछि त्यहाँको मृत्युदरमा कमी आएको पाइन्छ । विशेष गरी महिलाहरू डेलिभरीको अवस्थामा उपचार नपाएर धेरै महिलाहरूका साथै नवजात शिशुको मृत्यु भएको र पछि सडक निर्माणले त्यहाँ नभएको समस्यालाई ठूलो अस्पतालमा सुरूवा गरी राम्रोसंग डेलिभरी भएको पाइन्छ । धामी भाँक्रीमा पहिला जति विश्वास गर्दथे त्यो नरहेको पाइन्छ । जसले गर्दा लामाधामी पेशा गरी बस्ने मानिसहरूलाई नराम्रो प्रभाव पारेको देखिन्छ । गाउँमा पहिला अन्धविश्वास थियो भने सडक निर्माणपछि धेरै मानिसहरूको आवागमनले केहि चेतलशील भएको पाइन्छ । स्वास्थ्य उपचारको क्रममा सडकले पारेको नकरात्मक प्रभावमा मानिसहरू सानोतिनो रोग लाग्दा पनि ठूलाठूला महंगा अस्पतालमा धाउने क्रमले गाउँका साना औषधि पसलेलाई मर्का परेको देखिन्छ ।

६.३ आम्दानीको स्रोत चयन गर्ने प्राथमिकतामा प्रभाव

मानिसहरू स्वभावैले पनि एकअर्का बीचमा फरक हुन्छन् । यस अध्ययन क्षेत्रमा पनि मानिसहरूले आम्दानीको स्रोत चयन गर्ने प्राथमिकतामा फरकपना देखिन्छ । व्यावसायिक कृषिलाई सबैभन्दा बढि मानिसले प्राथमिकतामा राखेको देखिन्छ । यसलाई प्रष्ट पार्नको लागि तलको तालिकाबाट थाहा पाउन सकिन्छ ।

तालिका ६.३ : आम्दानीको स्रोतको प्राथमिकतामा देखिएको परिवर्तन र प्रभावको विवरण

आम्दानीको स्रोत	उत्तरदाताको संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
व्यावसायिक कृषि	४४	२९.३३	सकारात्मक	नकारात्मक
बाखापालन	३०	२०.००	-थोरै जग्गाको पनि सदुपयोग भई तरकारी खेती गर्ने प्रचलन	-कृषिमा बढी व्यावसायिकरण हुँदा परम्परागतरूपमा लगाउने अन्नवाली जस्तै: कोदो, फापर जस्ता वाली लोप भएका
कुखुरापालन	२६	१७.३३	-उत्पादित सामान जस्तै: पशु, फलफूल, तरकारी समयमा नै बजार पुऱ्याउन सजिलो	-पशुपालन जस्तै : कुखुरा पालन, बङ्गुर पालन आदिले समाजमा दुर्गन्ध, फोहोर फैलाएको
बङ्गुरपालन	८	५.३३		
व्यापार	२२	१४.६७		
फलफूल	१४	९.३३		
जागीर	६	४.००		
जम्मा	१५०	१००		

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

नोट : उत्तरदाताको बहुउत्तर आएकोले जम्मा संख्या १०२ हुनुपर्नेमा १५० देखिएको छ ।

माथिको तालिकाको अध्ययन गर्दा यस क्षेत्रका मानिसले आम्दानीको स्रोतको प्राथमिकतामा व्यावसायिक कृषिलाई मानेको देखिन्छ । जसको संख्या ४४ जना अर्थात् २०.३३ प्रतिशत देखिन्छ । यसले बाँझो जग्गाको पनि सदुपयोग र थोरै जग्गामा पनि खेती गरेको पाइन्छ । व्यावसायिक खेतीले स्थानीय उत्पादन कोदो, फापर, गहुँ जस्ता बालीहरू लोप हुँदै गएको देखिन्छ । सबैभन्दा थोरै आम्दानीको स्रोतमध्ये जागिरलाई दिएको पाइन्छ । जसको संख्या ६ जना अर्थात् ४ प्रतिशत देखिन्छ । जागिरको लागि धेरै प्रतिस्पर्धा तथा दक्ष अनुभवी जनशक्ति हुनुपर्ने हुनाले यसलाई कम प्राथमिकतामा रहेको पाइन्छ । त्यसैगरी आम्दानी गर्ने

स्रोतमा बाखा पालन, कुखुरा पालन, बङ्गुर पालन पनि गरेको देखिन्छ । यसबाट समाजमा दुर्गन्ध, फोहोर फैलिएको छ । व्यापारलाई पनि प्राथमिकतामा राखेको पाइन्छ । फलफूल जस्तै सुन्तला, नास्पती, कागती आदिले बजार पाएका छन् । समयमै बजारसम्म पुऱ्याउन सकिने र आम्दानी पनि भएको देखिन्छ ।

६.४ नातेदारी र विहेवारीको प्रचलनमा प्रभाव

सडकले यस अध्ययन क्षेत्रमा नातेदारी तथा विहेवारीको प्रचलनमा पनि परिवर्तन र प्रभाव पारेको देखिन्छ । सडकले टाढाटाढासम्म पनि विवाह गर्न जान सकिने र नातेदारी बीचको आवतजावतमा वृद्धि गरेको देखिन्छ । यसलाई बुझ्नको लागि तल तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ६.४ : नातेदारी र विहेवारीको प्रचलनमा देखिएको परिवर्तन

नातेदारी प्रचलन	उत्तरदाताको संख्या	प्रतिशत	विहेवारी प्रचलन	संख्या	प्रतिशत
आवतजावतमा वृद्धि	८६	८४.३१	खर्चमा वृद्धि	८०	७८.४३
खासै परिवर्तन नभएको	१६	१५.६९	परिवर्तन नभएको	२२	२१.५७
जम्मा	१०२	१००	जम्मा	१०२	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

तालिका ६.५ : नातेदारी र विहेवारी प्रचलनमा परेको प्रभावको विवरण

प्रभाव	
सकारात्मक	नकारात्मक
-नातेदारी बीचमा घनिष्टता बढेको	-टाढाटाढा विवाह गर्न जाने प्रचलनले खर्चमा तीव्र वृद्धि देखिएको
-रात बसेर विवाह गर्ने प्रचलनमा सहज भई एक दिने विवाहको प्रचलन	-भोजमा क्याटरिङलाई जिम्मा दिने प्रचलन बढेको
-टाढाटाढा सम्म विवाह गर्न जाने हुँदा नातागोता टाढासम्म भएको	-भोजमा पुरानो खानाका परिकार हटी नयाँ परिकारको प्रचलन भएको

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

तालिका ६.४ लाई अध्ययन गर्दा नातेदारी प्रचलनमा बढि आवतजावतको संख्या देखिन्छ, जसको संख्या ८६ जना अर्थात् ८४.३१ प्रतिशत देखिएको छ । सडकले टाढाटाढाको इष्टमित्रलाई नजिक्याउने काम गरेको देखिन्छ । खासै परिवर्तन नभएको भन्ने मानिसको संख्या १६ जना अर्थात् १५.६९ प्रतिशत देखिन्छ । विहेवारी प्रचलनमा पनि सडकले प्रभाव पारेको देखिन्छ । विवाहमा तडकभडक, खर्चमा वृद्धि हुन्छ भन्ने उत्तरदाताको संख्या ८० जना अर्थात् ७८.४३ प्रतिशत देखिन्छ । हिंडेर विवाह गर्न जाँदा रात बस्नु पर्ने अवस्थालाई सहज गरी एक दिने विवाह हुन थालेको पाइन्छ । विवाहमा सवारी साधनमा जाने हुँदा धेरै दुर्घटनाको खतरा पनि भएको देखिन्छ । विवाहको समयमा गाउँमा, छरछिमेकीको सहयोगमा भोज गर्ने प्रचलनमा परिवर्तन भई क्याटरिङलाई जिम्मा दिने परिपाटी चलेको पाइन्छ । छरछिमेकीलाई सहयोग गर्नुपर्छ भन्ने भावनामा कमी आएको पाइन्छ । विहेवारी प्रचलनमा परिवर्तन ल्याएको छैन भन्ने उत्तरदाताको संख्या २२ जना अर्थात् २१.५७ प्रतिशत देखिन्छ ।

सडक नहुँदा यस्तै थियो र सडक आएपछि पनि त्यसमा केहि परिवर्तन पारेको छैन भन्ने उत्तरदाताहरू पनि रहेका छन् । सडक निर्माण हुनुभन्दा पहिला टाढा टाढासम्म विवाह गर्न जाँदा कहीं नपाएर यति टाढासम्म विवाह गर्न आएको भन्ने गर्दथे । सडकले गर्दा त्यो दृष्टिकोणमा परिवर्तन आएको छ । टाढा भएपनि बाटो पुगेको छ जान आउन सहज हुन्छ भन्ने चेतना मानिसमा आएको छ । टाढा विवाह गर्न जाँदा नकारात्मक दृष्टिकोणले हेर्ने बानीमा परिवर्तन आएको छ ।

६.५ परिवारको सम्बन्ध र संरचनामा प्रभाव

यस अध्ययन क्षेत्रमा सडक निर्माणले परिवारको सम्बन्ध र संरचनामा पनि परिवर्तन गरेको देखिन्छ । एकल परिवारको संरचनामा वृद्धि भएको पाइन्छ । यसलाई तलको तालिका ६.६ बाट प्रष्ट पार्न सकिन्छ ।

तालिका ६.६ : परिवारको सम्बन्ध र संरचनामा भएको परिवर्तन र प्रभावको विवरण

परिवारको सम्बन्ध	संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
एकल परिवारमा वृद्धि	५४	५२.९४	-एकल परिवारमा बस्दा आवश्यकताको परिपूर्ति गर्न सहज	-एकल परिवारको कारणले एउटै घरका सदस्यहरूबीच आत्मीयताको कमी
संयुक्त परिवारमै बसेका	२२	२१.५७	-संयुक्त परिवारको बसाइले कामको बाँडफाँडमा सजिलो र छिटो काम सम्पन्न	-संयुक्त परिवारमा एउटै परिवारका सदस्यहरूबीच भैँभगडा हुने अवस्था
प्रभाव नपरेका	२६	२५.४९		
जम्मा	१०२	१००		

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३ ।

माथिको तालिकाको अध्ययन गर्दा सडक निर्माण पछि एकल परिवारको ढाँचामा वृद्धि भएको देखिन्छ जसको संख्या ५४ जना अर्थात् ५२.९४ प्रतिशत देखिन्छ । बुढाबुढी भएका आमाबाबुबाट अलग भएर आफ्ना छोराछोरीको साथमा छुट्टै बस्ने प्रचलन बढि भएको पाइन्छ । एकल परिवारमा आवश्यकताहरूको परिपूर्ति सहज तरिका बाट गर्न सकिने देखिन्छ भने एकल परिवारको कारणले एउटै घरका सदस्यहरूबीचमा अंशबण्डामा भैँभगडा भएको साथै जग्गाहरू स-साना टुकामा विभाजन भएको देखिन्छ । यस क्षेत्रमा सडक आएपछि भन्नु संयुक्त परिवारमा बस्नु सहज वातावरण बनेको छ भन्ने उत्तर दाताहरूको संख्या २२ जना अर्थात् २१.५७ प्रतिशत देखिन्छ । संयुक्त परिवारका सदस्यहरूबीच काम कुराहरूको बाँडफाँड गर्न सजिलो हुने तथा काम छिटो छरितो रूपमा सकिने देखिन्छ । त्यस्तै गरी संयुक्त परिवारमा आवश्यकताहरूको परिपूर्ति सहज तरिकाले नभएको पनि पाइन्छ । सडक निर्माणले हाम्रो परिवारको सम्बन्ध र संरचनामा केहि प्रभाव परेको छैन भन्ने उत्तरदाताहरू २६ जना अर्थात् २५.४९ प्रतिशत देखिन्छ ।

अध्याय : सात

आर्थिक आर्जनका ढाँचामा प्रभाव

यस अध्यायमा अध्ययन क्षेत्रका आर्थिक आर्जनका ढाँचाहरू अन्तर्गत कृषिमूलक आर्जनमा आएको परिवर्तन र प्रभाव, वचत र लगानी, परम्परागत व्यापार शैली, परम्परागत जीविका शैलीमा सडकले ल्याएको परिवर्तन र प्रभाव जस्ता पक्षमा विश्लेषण गरिएको छ ।

७.१ कृषिमूलक आर्जनमा आएको परिवर्तन र प्रभाव

नेपाल एक कृषि प्रधान साथै ग्रामीण समुदायले मिलेर बनेको देश हो । देशमा प्राकृतिक स्रोत र साधनको यथेष्ट परिमाण हुँदाहुँदै पनि सही प्रयोग र परिचालनको अभावमा देशको अर्थतन्त्र कृषिमा नै आश्रित हुनुपरेको अवस्था छ । कुल जनसंख्याको लगभग ६५.९ प्रतिशत जनसंख्या अझैपनि कृषिमा संलग्न रहेको पाइन्छ (सि.वि.एस.जी.ओ.भि.एन.पी. २०७१) । स्थलगत सर्वेक्षण २०७३ को विश्लेषण गर्दा १०२ घर परिवार मध्ये ६८ घर परिवार अथवा ५३.९२ प्रतिशत कृषिमा संलग्न रहेको पाइन्छ । यस क्षेत्रमा उनीहरू मुख्यरूपमा अन्नबाली लगाउँछन् जसमा धान, मकै, कोदो, गहुँ मुख्य हुन् । सडकको पहुँच भएपछि उनीहरू परम्परागत कृषिलाई विस्तारै व्यावसायिक कृषितर्फ परिवर्तन गरेको देखिन्छ । एकै किसिमको व्यावसायिक कृषि कार्य नगरी विभिन्न किसिमका कृषि कार्य गर्दछन् । खेती गर्ने तरिकामा क्रमशः परिवर्तन गरेको पाइन्छ । जमिनको तयारी गर्ने तरिका, मल बीउ विजनको छनोटमा कृषि औजार र कृषि प्रयोगमा परिवर्तन भएको पाइन्छ । खेती गर्ने तरिकामा भएको परिवर्तनले गर्दा कृषि उत्पादनमा वृद्धि भएको छ भने घरपरिवारको आर्थिक अवस्थामा पनि सुधार भएको छ । यस क्षेत्रको उत्पादन दुलेगौडा बजारमा विक्री गर्ने चलन पनि रहेको छ । ग्रामीण सडकले यस क्षेत्रको कृषिमूलक आर्जनमा आएको परिवर्तन र प्रभावलाई प्रष्ट पार्नको लागि तल तालिका प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ७.१ : कृषिमूलक आर्जनमा आएको परिवर्तन

कृषिमूलक आर्जन	उत्तरदाताको संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
उन्नत मल बीउविजनको प्रयोग	६२	६०.७८	सकारात्मक	नकारात्मक
उन्नतजातको पशुपालनमा वृद्धि	१४	१३.७३	-उन्नत बीउविजनको प्रयोगले गर्दा कृषि उत्पादनमा वृद्धि आएको	-रासायनिक औषधिको प्रयोगले गर्दा मानिसहरू विरामी हुने
तरकारी तथा फलफूल खेतीमा वृद्धि	२६	२५.४९	-मानिसहरू गर्नु पर्छ भन्ने भावनाले गर्दा तरकारी फलफूलमा बढी सक्रिय देखिएको	-स्थानीय पशुपालनमा कमी आएको जसले गर्दा उन्नत जातलाई बढी प्रोत्साहन
जम्मा	१२०	१००		-गाउँमा फलेका वस्तुहरू छिमेकीले नपाउँदै बजार पुग्ने अवस्था

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

नोट : उत्तरदाताको बहुउत्तर आएकोले जम्मा संख्या १०२ हुनुपर्नेमा १२० देखिएको छ ।

माथि उल्लेखित तालिकालाई अध्ययन गर्दा कृषिबाट बढि आम्दानी भएको देखिन्छ । कृषिमूलक आर्जनमा उन्नत मल, बीउविजनको प्रयोग गर्नेको संख्या ६२ जना र ६०.७८ प्रतिशत देखिएको छ । उन्नत बीउविजनको प्रयोगले कृषि उत्पादनमा वृद्धि भएको देखिएको छ । मानिसहरूले कृषिमा आम्दानी गर्न भनी रासायनिक मल, विषादिको प्रयोग बढि गर्न थालेको जसले स्वास्थ्यमा नकारात्मक प्रभाव पारेको देखिन्छ । अन्नबाली लाई भन्दा नगदेवालीमा बढि जोड दिएको पाइन्छ, जसमा तरकारी, फलफूल खेती गरेको देखिन्छ ।

नगदेवालीबाट छिटो आम्दानी हुने हुँदा यस तर्फ बढि आकर्षित देखिन्छ । आर्थिक आर्जनमा, पशुपालनमा उन्नत जातको बाखा, कुखुराहरूबाट पनि आम्दानी गरेको देखिन्छ । परम्परागत कृषिवाली कोदो, मकै जस्ता बालीको विस्तारै लोप हुँदै गएको छ । गाउँमा फलेको तरकारी फलफूल गाउँमा सस्तोमा दिनुपर्ने भएकाले छिमेकीले नपाउने तर बजारतिर पुग्ने गरेको देखिन्छ ।

७.२ वचत र लगानी क्षेत्रमा आएको परिवर्तन र प्रभाव

यस अध्ययन क्षेत्रमा मानिसहरू प्रति भोलिको लागि केहि वचत गर्नुपर्छ भन्ने भावनाको विकास भएको देखिन्छ । आफूले कमाएको थोरै पैसा भएपनि वचत गर्ने र आम्दानी गर्न लगानी गर्नुपर्छ भन्ने भावना जागेको देखिन्छ । महिलाहरूमा पनि वचत गर्ने बानीको विकास भएको पाइन्छ । सामुहिक वचत गर्ने, बैंक तथा लघुवित्तमा वचत गर्ने गरेको देखिन्छ । वचत र लगानीको क्षेत्रमा पनि सडकले केहि परिवर्तन र प्रभाव पारेको देखिन्छ । थप जानकारीको लागि तल तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ७.२ : वचत र लगानी क्षेत्रमा आएको परिवर्तन र प्रभाव

वचत र लगानी	संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
तरकारी तथा फलफूलमा लगानी	२८	१८.१८	सकारात्मक	नकारात्मक
सामुहिक वचत	६२	४०.२६	-कमाएको पैसालाई वचत गर्नुपर्छ भन्ने भावनाको विकास	-गाउँमा पैसा सरसापट गर्न नपाइने
बैंक तथा लघुवित्त वचत	२८	१८.१८	-वचत र लगानी गर्ने ठाउँहरूको पनि विकास भएको	-घडेरीमा पैसा लगानी गर्ने वाहानामा मानिसहरू बढी सहरतिर केन्द्रित भएको
घडेरीमा लगानी	२२	१४.२९	-सवारी साधनमा लगानी गर्दा आवतजावतमा सहज भएको	-गाउँमा वसोवास गर्ने मानिसहरू कम र बजारतिर बसाइँ जानेको संख्या बढी भएको
सवारी साधनमा लगानी	१४	९.०९		
जम्मा	१५४	१००		

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

नोट : एउटा उत्तरदाताले एकभन्दा बढि ठाउँमा वचत तथा लगानी गर्ने हुनाले जम्मा उत्तरदाताको संख्या १०२ हुनुपर्नेमा १५४ देखिन आएको छ ।

माथिको तालिका अनुसार अध्ययन क्षेत्रमा सबैभन्दा बढि वचत सामुहिक वचतमा गर्ने गरेको पाइयो जसको संख्या ६२ जना तथा ४०.२६ प्रतिशत देखिएको छ । वैयक्तिक अन्तरवार्तामा महिलाहरू पनि समावेश छन् जसको संख्या ४० जना पाइन्छ र उनीहरू मासिकरूपमा गाउँगाउँमा समुह बनाई वचत गरेको पाइन्छ । त्यस्तै गरी पुरुषहरू पनि ढुकुटी खेली वचत गर्ने गरेको पाइन्छ । त्यस्तै गरी तरकारी तथा फलफूल खेतीमा लगानी र बैंक तथा लघुवित्तमा वचत गर्नेको संख्या २८ जना अर्थात् १८.१८ प्रतिशत देखिन्छ । पहिला पैसा लेनदेन कारोबारमा छरछिमेकीसंग सरसापट गर्न पाइन्थ्यो भने अहिले त्यो अवस्था नरहेको पाइयो । जसले मानिसलाई आत्मनिर्भर हुनुपर्छ भन्ने भावनाको विकास भएको पाइन्छ । त्यस्तै गरी घडेरीमा लगानी गर्नेको संख्या २२ अर्थात् १४.२९ प्रतिशत देखिन्छ । घडेरीमा लगानी गर्दा त्यसबाट बढि फाइदा हुनाले मानिसहरू अहिले घडेरीमा बढि लगानी गरेको पाइन्छ । सडक निर्माण पछि सवारी साधनमा लगानी गरेको पाइन्छ जसको संख्या १४ जना अर्थात् ९.०९ प्रतिशत देखिन्छ । सडक निर्माण भइसकेपछि बजारसंग नजिक भए जसले गर्दा मानिसहरू बजारतिर बढि जाने गरेको देखिन्छ । मानिसहरूमा वचत गर्नुपर्छ भन्ने चेतना जागेको छ । थोरै पैसालाई पनि वचत गरि आफ्ना आवश्यकता परिपूर्ति गर्न केहि सहज भएको पाइन्छ ।

उत्तरदाताहरूको बैंकका आधारमा वचतको विवरण

यस उपत्यकामा ग्रामिण सडक निर्माण पश्चात् मुक्तिनाथ लघुवित्त, सहकारी संस्थाको स्थापना भएको पाइन्छ । मुक्तिनाथ विकास बैंक विरुवा शाखाले यहाँका जनताहरूलाई सेवा सुविधा दिएको छ । यहाँका जनताहरू यिनै संस्थाहरूबाट कर्जा लिने र वचत गर्ने गरेको पाइन्छ । जसको विवरण तालिका ७.३ बाट देखाइएको छ ।

तालिका ७.३ : उत्तरदाताहरूको बैंकका आधारमा वचतको विवरण

बैंकको नाम	संख्या	प्रतिशत
मुक्तिनाथ लघुवित्त	१०	३५.७१
महिला सहकारी	१२	४२.८६
कृषि सहकारी	६	२१.४३
जम्मा	२८	१००.००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३ ।

तालिका ७.३ को अध्ययन गर्दा जम्मा बैकिङ्ग प्रणालीमा वचत गर्ने उत्तरदाताहरूको संख्या २८ जना छन् जसमा मुक्तिनाथ लघुवित्तमा जम्मा गर्ने १० जना अर्थात् ३५.७१ प्रतिशत रहेको छ, त्यसैगरी महिला सहकारीमा जम्मा गर्ने उत्तरदाताहरू १२ जना अर्थात् ४२.८६ प्रतिशत र कृषि सहकारीमा ६ जना अर्थात् २१.४३ प्रतिशत रहेको पाइयो । सबै भन्दा बढी महिला सहकारीमा वचत गरेको पाइयो ।

७.३ परम्परागत व्यापारशैलीमा आएको परिवर्तन र प्रभाव

यस अध्ययन क्षेत्रमा सडक निर्माणले व्यापारशैलीमा केहि परिवर्तन र प्रभाव पारेको देखिन्छ । खुद्रा कारोबार, वस्तुविनिमय प्रणालीबाट नगद कारोबारमा परिणत भएको देखिन्छ । मानिसहरूको आवतजावत, चहलपहल बढि हुनेहुँदा व्यापारमा पनि वृद्धि भएको देखिन्छ । यसको विस्तृत विवरण तल प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ७.४ : परम्परागत व्यापार शैलीमा आएको परिवर्तन

व्यापार शैली	संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
			सकारात्मक	नकारात्मक
नगद कारोबार	३४	३३.३३	सकारात्मक	नकारात्मक
व्यापारमा वृद्धि	३८	२९.४१	-नगद कारोबारले व्यापारीलाई सहज भएको छ	-वस्तु विनिमय नहुँदा गरीबहरू मर्कामा परेको
खासै परिवर्तन नभएको	३०	३७.२५	-विभिन्न ठाउँमा व्यापारीक केन्द्र खोलिएका	-व्यापारको नाममा जाँडरक्सी, चुरोट जस्ता सामानहरूको बढी विक्रिवितरण भई विकृति भित्रिएको
जम्मा	१०२	१००.००		

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३ ।

उपरोक्त तालिका अनुसार परम्परागत व्यापारशैलीमा धेरै परिवर्तन आएको देखिन्छ । व्यापारशैलीमा खुद्रा कारोवारबाट नगद कारोवारमा परिवर्तन भएका उत्तरदाता ३४ जना र २९.४१ प्रतिशत देखिन्छ । व्यापारशैली नगदमा परिवर्तन हुँदा गरीबहरू मर्कामा परेको देखिन्छ । घुम्तीव्यापारीहरू पनि मौलाएको देखिन्छ । सडक छेउछाउमा घुम्ती पसल गर्नेको संख्यामा वृद्धि भएको पाइन्छ । सडक निर्माण हुनुभन्दा पहिला खच्चड भरियाबाट सामान हुवानी गर्दा अफ्यारो साथै खर्चिलो थियो । सडक निर्माणपछि सवारी साधनबाट सामान हुवानी गर्दा सहज र सस्तो भएको पाइन्छ । मानिसको आवगमन बढिहुँदा व्यापारमा पनि वृद्धि भएको देखिन्छ, जसको संख्या ३८ जना र प्रतिशतमा २९.४१ रहेको देखिन्छ । सडक निर्माणले खासै परिवर्तन नगरेको भन्ने उत्तरदाताको संख्या ३० जना अर्थात् ३७.२५ प्रतिशत देखिन्छ । परिवर्तन नगरेको भन्नेमा प्रायः जागिरे, वैदेशिक रोजगारमा जाने मानिसहरू पर्दछन् । व्यापारमा वृद्धि हुँदा बढि विक्री हुने वस्तुहरू जो समाजमा विकृति फैलाउने खालका जस्तै: चुरोट, रक्स, वियर जस्ता मादक पदार्थहरूको प्रयोगमा वृद्धि भएको पाइन्छ । यस्ता पेय पदार्थबाट व्यापारमा बढि फाइदा हुने हुनाले यस्ता वस्तुहरू व्यापारीले बढि विक्री गर्ने गरेको पाइन्छ ।

७.४ परम्परागत जीविकाशैलीमा आएको परिवर्तन र प्रभाव

पहिलाको तुलनामा यस क्षेत्रमा परम्परागत जीविकाशैलीमा आमूल परिवर्तन भएको देखिन्छ । सडकको निर्माण संगसंगै कष्टपूर्ण जीवनशैलीबाट क्रमशः सुखमय जीवनशैलीमा परिवर्तन भएको देखिन्छ । परम्परागत जीवनशैलीमा खाना, लगाउन कपडा जस्ता अतिआवश्यक वस्तुहरूमा पनि मानिसहरूले धेरै संघर्ष गर्नु परेको थियो भने अहिले अरूको देखासिकीले पनि परिवर्तन गरेको देखिन्छ, जसलाई प्रष्ट पार्न तल तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ७.५ : परम्परागत जीविका शैलीमा आएको परिवर्तन

जीविका शैलीमा परिवर्तन	संख्या	प्रतिशत	प्रभाव	
			सकारात्मक	नकारात्मक
भाषा संस्कृतिको लोप	२०	१८.१८	-अंग्रेजी भाषाको विकास भएको छ	-आफ्नो मातृभाषा लोप हुँदै गएका छन्
खाना र भेषभूषा	२६	३२.७३	-घरमा नभए पनि किनेर मिठो खान पाइने अवस्था	-पहिरनमा पश्चिमीकरण भित्रिएको जसले आफ्नो मौलिक पहिचानको लोप भएको
मेला पर्मा कमी	१४	१२.७३	-	घण्टाको हिसाबले ज्याला मजदुरीमा काम गर्ने
जीवनशैली सरल	४०	३६.३६	-जीवन शैलीमा सरलता	-परिश्रम गर्ने बानीको कमी
जम्मा	११०	१००.००		

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०७३

नोट : परम्परागत जीविका शैलीमा आएको परिवर्तनमा बहुउत्तर आएको हुँदा जम्मा १०२ हुनु पर्नेमा ११० देखिन आएको छ ।

माथिको तालिकालाई अध्ययन गर्दा यस चिसापानी उपत्यकामा जीविकाशैलीमा परिवर्तन देखिन्छ । जसमा भाषा संस्कृतिको लोप भएको पाइन्छ, जसको संख्या २० जना अर्थात् १८.१८ प्रतिशत देखिन्छ । यसले आफ्नो मौलिक संस्कृतिको लोप गराएको पाइन्छ । खाना र भेषभूषामा परिवर्तन देखिन्छ, भन्ने उत्तरदाताको संख्या २६ जना अर्थात् ३२.७३ प्रतिशत छन् । यसले पहिरनमा धेरै पश्चिमी छाडा पहिरन भित्रिएको देखिन्छ । मेलापर्मा गर्ने शैलीमा कमी देखिन्छ । परिश्रम गर्ने बानी नभएको पाइन्छ । यस चिसापानी उपत्यकामा मानिसहरूको जीवनशैली सरल बनेको छ । जसको संख्या ४० जना अर्थात् ३६.३६ प्रतिशत पाइन्छ । नुन,तेल लिनको लागि हिँडेर दुलेगौडा जाने चलनमा कमी आई सामान ढुवानीमा ट्र्याक्टर, जीपले सहज बनाई भारी बोक्त नपर्ने देखिन्छ । खेतबाट धान, पराल घर ल्याउन र मलखाद खेतबारीमा पुऱ्याउनको लागि पनि ट्र्याक्टरको प्रयोग भएको पाइन्छ । जुन

परम्परागत आफ्नो पहिरन लोप हुन लागेको देखिन्छ । आफ्नो मातृभाषा लोप हुँदै पश्चिमी भाषा बढि प्रयोग हुने गरेको पाइन्छ । मानिसहरू घरको खान नखाइ किनेर बाहिरको खाने बानीको विकास भएको छ, जसले घरेलु खर्चमा वृद्धि भएको देखिन्छ ।

७.५ ग्रामीण समाजमा हराउँदै गएका र ल्याएका नयाँ संस्कारहरू

यस अध्यायमा चिसापानी उपत्यकामा सडकले ल्याएका नयाँ कुरा साथै हराएका पुराना कुराहरू र सडकले पारेको सकारात्मक र नकारात्मक प्रभावका बारेमा विश्लेषण गरिएको छ । कुनै पनि क्षेत्रमा निर्माण भएको ग्रामीण सडकले विविध पक्षमा प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रूपमा प्रभाव पारेको हुन्छ । नेपालको सन्दर्भमा हेर्ने हो भने तराइ, पहाडी र हिमाली क्षेत्रमा अत्याधिकरूपमा ग्रामीण सडक निर्माणको काम तिब्ररूपमा वृद्धि भएको पाइन्छ । त्यसमा पनि पहाडी क्षेत्रमा अझ तिब्र छ (सडक डिभिजन कार्यालय, कास्की, २०७०) । यस अध्ययन क्षेत्रमा ग्रामीण सडकले थुप्रै नयाँ कुराहरू ल्याएको छ भने त्यहाँका पुराना कुराहरू पनि हराउँदै गएको पाइन्छ । यसको बारेमा तल तालिकामा विस्तृत जानकारी दिइएको छ ।

तालिका ७.६ : समाजमा देखिएका नयाँ कुरा र हराएका पुराना कुराहरूको विवरण

देखिएका नयाँ कुरा	हराएका पुराना कुरा
–सवारी साधन	- भरियाहरूको लोप - खच्चडको लोप
–सिलिण्डर ग्याँसको प्रयोग	- दाउराको प्रयोगमा कमी/चुल्हो/ अगोनी हटेको
–जोत्न ट्रयाक्टरको प्रयोग	- पैदल यात्रुहरूको आगमनमा कमी
–आधुनिक मिलको प्रयोग	- ढिकी जाँतोको प्रचलनमा कमी
–आधुनिक घरहरूको निर्माण	- पुराना घुमाउरा घरहरू हराएका
–पश्चिमी संस्कृतिको आगमन	- परम्परागत लोकनृत्यको लोप
–खेतीयोग्य जमिनमा घरको निर्माण	- चौतारो, पाटीपौवाको लोप
–सडकमा फोहोर फाल्नको लागि डस्टविनको प्रयोग	- गोरेटो , घोडेटो बाटो हराएको
–गरगहनाको प्रचलन भित्रिएको	-मेलापर्मा कमी

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०७३ ।

उपर्युक्त तालिकालाई अध्ययन गर्दा त्यहाँ देखिएका नयाँ कुराहरूमा सवारी साधन, सिलिण्डर ग्याँसको प्रयोग, जोत्न ट्रयाक्टरको प्रयोग, मिल(सेलर र काष्ठ) देखिएका छन् । यस उपत्यकामा जोडिएका तिनओटा सडकहरूले यस क्षेत्रलाई सामाजिक, आर्थिक, साँस्कृतिक र वातावरणीय प्रभाव पारेको देखिन्छ । पुराना घुमाउरा घरहरूको लोप भई आधुनिक घरहरूको निर्माण साथै पश्चिमी संस्कृतिको आगमन भएको देखिन्छ । खेतीयोग्य जमीनमा घरहरूको निर्माण भएको पाइन्छ । सडकमा फोहोर फाल्नको लागि डस्टविनको प्रयोग साथै महिलाहरूमा बढि गरगहना लगाउने प्रचलन भित्रिएको देखिन्छ ।

यस चिसापानी उपत्यकामा सडक निर्माणपछि केही पुराना चलनचल्तिमा आएका कुराहरू हराएको देखिन्छ । भारी बोकी आफ्नो जीविका धानेका भरियाहरू साथै खच्चडहरूको लोप भएको देखिन्छ । भरियाहरू आफ्नो परम्परागत पेशाबाट विस्थापित भई अरू कुनै काम गर्न बाध्य भएको देखिन्छ । गाउँमा भएका ढिकीजाँतोको प्रयोगमा लोप भएको छ । आफ्नो मौलिक संस्कृति जोगाउने परम्परागत लोकनृत्यको लोप भएको देखिन्छ । यसले भोलिका आफ्ना पुस्तालाई आफ्नो मौलिक लोकनृत्य के हो भन्ने कुरा पनि थाहा नहुने स्थिति आइपर्ने समस्या देखिन सक्छ । बाटो छेउमा यात्रुहरू बस्ने वरपिपल भएका चौतारो, पाटीपौवाको लोप भएको देखिन्छ । वर पिपलको शितल छहारी जहाँ गाईवस्तुभाउ चराउन जाने गोठालाहरू बस्ने ठाउँ नभएको अवस्था देखिएको छ । पहिले मानिसहरू हिँड्ने गोरेटो, घोडेटो बाटो हराएको छ । छिमेकमा मेलापर्म गरी काम गर्ने प्रचलनमा लोप देखिन्छ । मेलापर्मको ठाउँमा ज्यालादारी मजदुरहरूले स्थान लिएकाछन् । गाउँमा परम्परागतरूपमा मनाउने चाडपर्वमा बढि तडकभडक भएको पाइन्छ । ग्रामीण सडकको निर्माणका कारणले कामको खोजीको कारण विभिन्न ठाउँबाट आएका व्यक्तिहरूको कारण विभिन्न संस्कृतिको मिश्रण भई संस्कृतिमा विविधताको वृद्धि भएको छ ।

७.६ ग्रामीण सडकले ल्याएका सजिला र अफ्यारा पक्षहरू

समाजशास्त्रत्रीय दृष्टिकोणबाट भन्नुपर्दा स्थानीय जनताको उच्च सहभागिता, उनीहरूको मूल्य, मान्यता र साँस्कृतिलाई उच्च प्राथमिकता दिँदै ज्ञान, सीप, प्रविधि, तालिम प्रशिक्षणका माध्यमबाट सामाजिक, आर्थिक, साँस्कृतिक लगायत सबै पक्षहरूमा शसक्तिकरण भएको अवस्थाले उज्यालो प्रभाव वा सकारात्मक प्रभाव हो । यस क्षेत्रमा ग्रामीण सडक निर्माण

पछि स्थानीय उत्पादन बजारमा पुऱ्याउन र बजारबाट खरिद गर्नुपर्ने सामान ल्याउनको लागि सुविधा भएको छ । नयाँ नयाँ पेशाहरू अवलम्बन गर्न समेत सजिलो भएको छ । बाटो निर्माणपछि यस उपत्यकामा जलविद्युत आयोजना पनि निर्माण भई सञ्चालनमा आएको छ भने रोजगारीका अवसरहरूको सृजनामा वृद्धि भएको छ । समाजमा रहेको बेथिति, स्थानीय धर्मसंस्कृतिमा भएको प्रहार, समाजमा आर्थिक क्रियाकलापमा कमी, खर्चमा वृद्धि, श्रमिक पलायन, नयाँ रोगहरूको आगमन, धुलोधुँवामा वृद्धि आदिलाई अफ्ठ्यारा पक्ष वा नकारात्मक प्रभाव मानिन्छ । ग्रामीण सडकको निर्माण पछि यस उपत्यकामा सडकले आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक तथा वातावरणीय जस्ता पक्षमा नकारात्मक प्रभाव पारेको देखिन्छ । यस क्षेत्रमा सडकले ल्याएका सकारात्मक प्रभाव वा उज्याला पक्ष र अफ्ठ्यारा पक्षलाई तलको तालिकामा देखाइएको छ ।

तलिका ७.७ : सडकले ल्याएका सजिला र अष्ट्यारा पक्षहरू

सजिला पक्ष	अष्ट्यारा पक्ष
- आवतजावतमा सुविधा	- भरियाको जीवन कष्टकर
- स्वास्थ्य उपचारमा सुविधा	- वातावरण प्रदुषण
- आधुनिक घरहरूको निर्माणमा मालसामन ढुवानीमा सुविधा	- खेतियोग्य जमिनको हास
- श्रमिकले रोजगार पाएको अवस्था	- बाढि, पहिरो जस्ता प्रकोपको त्रास
- गाउँघरमा उत्पादित वस्तुले बजार पाउने जस्तै: फलफूल, तरकारी, पशु	- ऐतिहासिक पाटीपौवा भत्काइएका छन्
- चेतनाको विकास	- विकृति तथा विसंगति फैलिएका छन्
- निर्माण कार्यमा तिब्रता	- जीवनशैली धेरै खर्चिलो बन्दै गएको
- व्यापार व्यवसायमा सहजता	- दुर्घटना हुने सम्भावना बढी
- बाटोमा बास बस्नु पर्ने स्थितिमा सहजता	- गाँजा, रक्सी, चुरोट खाने मानिसको आगमन बढी
- आयस्तरमा वृद्धि	- शहरतिर बसाइँ सार्ने प्रकृति बढी देखिएको
-विभिन्न संस्कृतिको जानकारी	- विलासिताका सामानको प्रयोगमा वृद्धि
-प्राकृतिक सम्पदाको संरक्षण	- चोरी डकैती बढि हुनु
-स्थानीय स्रोतको वचत	- सडक नजिकका घरहरू वसोवासका लागि जोखिम
-सडक मापदण्डबारे चेतना	- वन्यजन्तुको वासस्थानमा संकट
	- श्रमिक पलायन
	- जग्गाको मूल्यमा वृद्धि

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०७३ ।

मथिको तालिकालाई अध्ययन गर्दा यस अध्ययनक्षेत्रमा ग्रामीण सडकले पारेको सकारात्मक प्रभावमा आवतजावतमा सुविधा भएको छ । स्वास्थ्य, शिक्षाको क्षेत्रमा सकारात्मक प्रभाव पारेको छ । गाउँमा हुन नसकेको उपचार ठूला अस्पतालमा पुऱ्याउन एम्बुलेन्सको माध्यमले सहज बनेको छ । यस क्षेत्रमा देखिएका आधुनिक घरहरू निर्माणका लागि चाहिने मालसामान ढुवानीमा सहज भएको पाइन्छ । जसले ढुवानी सेवामा पनि सस्तो पर्न गएको देखिन्छ । श्रम गरेर आफ्नो जीविका चलाएका श्रमिकले रोजगार पाएका छन् । सडक मर्मत, संभार, घर निर्माणमा काम पाएका छन् । गाउँघरमा उत्पादन गरेका वस्तुले सजिलै बजार पाउन थालेका छन् । फलफूल, तरकारी कुहिएर जानु नपर्ने अवस्था रहेको छ । मानिहरूमा चेतनाको विकास भएको छ । केही गरौं, आफ्नो गाउँ आफै बनाऔं भन्ने, वचत गरौं भन्ने भावनाको विकास भएको छ । नेपाल सरकारले २०५१ मा “आफ्नो गाउँ आफै बनाऔं” भन्ने अभियान सुरु गरेको थियो (गभर्नमेन्ट अफ नेपाल, १९९८) । त्यसै गरी यस क्षेत्रका मानिसमा पनि आफ्नो गाउँ आफै बनाउनु पर्छ भन्ने भावनाको विकास भएको पाइन्छ । अध्ययन क्षेत्रका मानिसहरूको जीवनस्तरमा सुधार आएको देखिन्छ । धेरै मानिसहरूको आगमनले विभिन्न संस्कृतिको जानकारी लिन सहज भएको छ । केहि मात्रामा प्राकृतिक सम्पदाको संरक्षण भएको छ । ग्याँस चुल्होको प्रयोगले बनजंगलमा पाइने दाउराको प्रयोगमा कमी आएको छ, जसले गर्दा बनजंगल संरक्षण भएका पाइन्छ । आधुनिक घरहरूको निर्माणले काठको प्रयोगमा कमी आएको छ । मानिसहरूमा सडक निर्माणपछि सडक मापदण्ड बारे चेतना फैलिएको छ । जसले सडक नजिक भएका घरहरू केहि पछि सार्ने गरेका छन् । मानव क्रियाकलापबाट वातावरण दुषित हुन पाउँदैन । स्थानीय स्रोत साधनको पर्याप्त रूपमा वचत हुन्छ, फलस्वरूप वातावरण स्वच्छ र सफा रहन गई मानवीय जीवनमा सकारात्मक प्रभाव पार्दछ ।

घोडा खच्चड र भरियाको काममा कमी आई आर्थिकरूपमा समस्या परेको देखिन्छ । ग्रामीण सडकको निर्माणले गर्दा वन्यजन्तुको वासस्थानमा संकट देखा परेको छ । रूखविरूवाहरू काटिएको छ । पहिरोको मात्रामा वृद्धि भएको छ । खेतवारीमा पहिरो जानाले खाद्यान्न उत्पादनमा कमी आएको छ । स्थानीय स्रोत साधनको दुरुपयोग भइरहेको छ । जथाभावी बाटो निर्माणले बाढी बग्ने बाटो परिवर्तन भएको छ । रूखविरूवा काटी व्यापार गर्ने काम सुरुवात भएको छ, फलस्वरूप वातावरण ह्रास भएको छ । धुवाँ धुलोको मात्रामा वृद्धि

भएको छ । साँस्कृतिक चाडपर्व मनाउने तरिकामा तडकभडकपना वृद्धि भएकोले आर्थिकरूपमा कमजोर मानिसहरूको लागि समस्याको रूपमा देखा परेको छ । साँस्कृतिक रीतिरिवाज, चालचलनहरू त्याग्नै साँस्कृतिक सम्पदाको दुरुपयोग भई क्रमशः नाश हुँदै जान थालेको छ । बाटो निर्माणका क्रममा ऐतिहासिक महत्व बोकेका मठ, मन्दिर, पाटीपौवा भत्किएका छन् । पूराना ढुङ्गे बाटाहरूको विस्थापित भएको छ । शिक्षाको खोजीमा मानिसहरू बजारतिर लागेका कारण सरकारी विद्यालयमा विद्यार्थीको अभाव देखिन्छ । बसाइसराइलाई बढवा दिएको छ जसले शिक्षित, बुद्धिजीवि, समाजसेवी मानिसको अभाव भएको छ । सामाजिक काम गर्ने जिम्मा लिने मानिसको अभाव देखिन्छ । स्थानीय उत्पादनमा कमी आई बजारका सामानको प्रयोगमा वृद्धि भएको छ फलस्वरूप नयाँ रोगको आगमन भइरहेको छ । फोहोरको मात्रा वृद्धि भएको कारण लामखुट्टे र भिङ्गाको प्रकोप बढेको छ ।

ग्रामीण सडकको निर्माणपछि यस क्षेत्रमा मानिसहरूको बसाइसराइको कारण धनी मानिसहरू तीब्ररूपमा बजारक्षेत्रमा सरेको कारण आर्थिकरूपमा कमजोर मानिसलाई संकट पर्दा सहयोग गर्ने मानिसको अभाव भएको छ । बाटोको आसपासमा जग्गाको मूल्य तीब्ररूपमा वृद्धि भएकोले गरीबका लागि समस्याग्रस्त बनेको छ । घरयासी खर्चमा वृद्धि भएको छ । जीवनशैली धेरै खर्चिलो बन्दै गएको छ । नयाँ पश्चिमी फेशनमा वृद्धि भएको छ । चाडपर्व, विवाह, व्रतवन्ध आदिमा खर्च वृद्धि भएको छ । समाजमा नयाँ मानिसहरूको आगमनले गर्दा विकृति तथा विसंगति फैलिएको छ । सडक निर्माणपछि ग्रामीण क्षेत्रमा पनि दुर्घटना हुने सम्भावना बढि देखिएको छ । समाजमा गाँजा, रक्सी, चुरोट खाने मानिसहरूको संख्यामा वृद्धि भएको छ । विलासिताका सामानहरूको प्रयोग बढि देखिएको छ । गाउँघरमा चोरी, डकैती बढि भएको छ जसका कारण अपरिचित मानिहरूको आगमन हुनु हो । सडक नजिकका घरहरू बसोबासका लागि जोखिम भएका छन् ।

अध्याय : आठ

सारांश, निष्कर्ष र सुभावहरू

८.१ सारांश

चिसापानीमा ग्रामीण सडक निर्माण पछि सडक र त्यस क्षेत्रको अर्थतन्त्रको सम्बन्धलाई अध्ययनमा लिइएको छ । अध्ययनको मुख्य उद्देश्य ग्रामीण सडक र अर्थतन्त्रको अन्तरसम्बन्ध कस्तो रहेको छ, भनी उजागर गर्नु रहेको थियो । अध्ययनको समग्र अवधारणाको आधारमा प्रभावलाई ग्रामीण सडक क्षेत्रका वासिन्दाहरूमा आधुनिकीकरण, परनिर्भरता, द्वन्द्वात्मक र जनताकेन्द्रित सिद्धान्तलाई बढी जोड दिइएको छ । मुख्यगरी यो अध्ययनका लागि विभिन्न विधिहरू प्रयोग गरिएको छ । तिनीहरूमध्ये सहभागी अवलोकन, अन्तरवार्ताहरू, स्थानीयस्तरमा गई सरसल्लाह तथा विचार विमर्श, सडकका अलिखित इतिहासहरूको प्रयोग गरिएको छ । अध्ययनको प्रकृति अनुसार सहभागी अवलोकनको गहिराइमा सुभाव गरेजस्तै व्यवहारिकरूपमा अध्ययनलाई अगाडि बढाइएको छ । यस अनुसन्धानमा समुह केन्द्रित छलफल प्रयोग गरिएको छ । अध्ययनको प्रकृति अनुसार अन्तरवार्ताविधि प्रयोग गरिएको छ । सूचनादाताको ज्ञानको आधारमा मुख्य सूचनादातालाई छनौट गरि चिसापानीका स्थानीय वासिन्दा तथा सडक विभागबाट द्वितीय तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ ।

यसमा जोडिएका सडकहरू खास गरी वर्षको दुई महिना आषाढ र श्रावण बाहेक अन्य महिना सञ्चालनमा आउँछ । यस गा.वि.स.मा जोडिएका तिनओटा सडकमध्ये मानिसहरूलाई बढी फाइदाजनक सडकको रूपमा दुलेगौँडा साँखे मार्ग रहेको छ । तनहूँको साँखे खोलामा पक्क पुल बन्ने हो भने प्रायः वर्षभरी नै सञ्चालनमा आउनेछ । यी सडक घरेलु कच्ची सडकको रूपमा रहेको छ । यी सडकहरू वर्षायाममा बढी वर्षा हुँदा पहिरो जाने कारणले सञ्चालनमा बाधा पुगेको छ । यहाँका जनताहरू यी बाटो दायाँ बायाँ नाली खनी ग्रावेल गर्ने र पिच गरी वर्षभरी नै सडक सञ्चालन गर्न चाहन्छन् जसको लागि पहिरो जाने ठाउँमा बाल र खोल्साहरूमा तट निर्माण गर्न अति जरूरी छ । हिउँदको समयमा बाटो

हिङ्ने पर्यटकलाई धुलोले सताउँछ भने वर्षामा हिलो भई हिङ्न बाधा पुगेको छ । धुलोको कारणले वरिपरिका डाले र भुईँ घाँस गाईवस्तुलाई प्रयोग गर्न पनि समस्या भएको छ ।

मुख्य प्राप्तिहरू

यस अध्ययनमा सडक प्रभावित उत्तरदाताहरूमा पुरुष ६२ जना र महिला ४० जनामध्ये निरक्षर पुरुषको संख्या देखिँदैन । महिला ३.९२ प्रतिशत, साक्षर पुरुष र महिला क्रमशः १३.७३ र ३.९२ प्रतिशत छन् । त्यसैगरी एस.एल.सी. पास पुरुष महिला क्रमशः १३.७३ र ३.९२ रहेका छन् । प्रमाणपत्र तहमा पुरुष महिला क्रमशः ११.७३ र ३.९२ प्रतिशत रहेका छन् । स्नातक तहमा पुरुष महिला क्रमशः ७.८४ र ५.८८ प्रतिशत रहेका छन् भने स्नातकोत्तर पास पुरुष महिला क्रमशः ९.८० र ५.८८ प्रतिशत रहेको पाइयो ।

सडक प्रभावित क्षेत्रका उत्तरदाताहरूको पेशागत अवस्थामा कृषिमा ६८ जना अर्थात् ५३.१२ प्रतिशत, व्यापारमा १८ जना अर्थात् १४.०६ प्रतिशत, जागिरमा ३६ जना अर्थात् २८.१२ प्रतिशत, वैदेशिक रोजगारमा ६ जना अर्थात् ४.६८ प्रतिशत पाइयो । उत्तरदाताहरूको पेशालाई तुलना गर्दा कृषिमा संलग्न उत्तरदाता बढी रहेको पाइयो ।

यस अध्ययन क्षेत्रमा जोडिएको तिनओटा ग्रामीण सडकहरूमध्ये नागरिक सहभागिताबाट निर्माण गरिएको सडक दुलेगौडा साँखे सडक जसमा ७५ प्रतिशत नागरिक सहभागिता र २५ प्रतिशत स्थानीय सरकारले लगानी गरेको पाइयो । यस उपत्यकामा सबैभन्दा पहिला निर्माण भएको सडक स्याङ्जा-घुम्ती-चिसापानी सडक हो जुन २०५७/०५८सालमा निर्माण भएको थियो । सबै भन्दा पछि निर्माण भएको सडक दुलेगाँडा-साँखे-चिसापानी सडक हो जुन २०५९/०६० सालमा निर्माण भएको थियो । सबैभन्दा पछि निर्माण भएको सडक त्यहाँका स्थानीय मानिसहरूको लागि बढी फाइदाजनक भएको पाइयो ।

चिसापानी बाहिर आवतजावत गर्ने मुख्य सडकको रूपमा दुलेगौडा सडक हो । जसमा दैनिक आवतजावत गर्ने मानिसहरू ५५ जना रहेका छन् । विशेषगरी व्यापारीक कामको लागि जाने गर्दछन् जसको संख्या ३० जना अर्थात् ४४.७८ प्रतिशत पाइयो । यसबाट यस अध्ययनक्षेत्रका मानिसहरू बढी लाभान्वित भएको र यहाँको अर्थतन्त्रमा बढी प्रभाव पारेको सडक पनि यहि दुलेगौडा साँखे सडकलाई नै पाइयो ।

यस क्षेत्रमा सडकले पेशा तथा रोजगारीमा पारेको परिवर्तनमा कृषिमा आधुनिकीकरण जसमा ४८ जना अर्थात् ३२ प्रतिशत उत्तरदाता पाइयो त्यसैगरी बाख्रा पालनमा २६ जना र व्यापारमा वृद्धि २६ जनामा पाइयो । यसबाट सडकले बढी परिवर्तन कृषि पेशामा पारेको पाइयो ।

घरेलु प्रयोजनका सामग्रीमा दाउराको सट्टा ग्यास चुल्होको प्रयोग गर्ने उत्तरदाताहरूको संख्या ५४ जना अर्थात् ४१.५४ प्रतिशत पाइयो । त्यसैगरी सडकले पारेको प्रभावमा राइसकुकर तथा प्रेसरकुकर प्रयोग गर्ने उत्तरदाता २८ जना पाइयो । यसले सडकले घरेलु प्रयोजनका सामग्रीमा पनि तिब्र परिवर्तन गरेको देखियो ।

यस अध्ययन क्षेत्रमा घरेलु खर्चमा बढी प्रभाव, आधुनिक पहिरन तथा बजारको खाना जसको संख्या ५२ जना रहेको पाइयो । घरेलु आम्दानीमा व्यावसायिक कृषिबाट बढी भएको देखिन्छ । जसको संख्या ६४ जना अर्थात् ४२.६७ प्रतिशत रहेको छ । त्यसैगरी पशुपालनबाट आम्दानी राम्रो भएको छ भन्ने संख्या ५२ जना अर्थात् ३४.६७ प्रतिशत रहेको पाइयो ।

यस अध्ययन क्षेत्रमा सडकको निर्माणले परिवारको सम्बन्ध तथा संरचनामा एकल परिवारमा वृद्धि गराएको पाइयो जसको संख्या ५४ जना अर्थात् ५२.९४ प्रतिशत देखियो ।

सडकको निर्माण पछि नातेदारी प्रचलनमा आवतजावतमा वृद्धि र विहेवारीमा खर्चमा वृद्धि जुन १०२ घरधुरीमा क्रमशः ८६ र ८० जना देखिन्छ । जुन प्रतिशतमा क्रमशः ८४.३१ र ७८.४३ प्रतिशत रहेको पाइयो ।

कृषिमूलक आर्जनमा उन्नत मलबीउविजनको प्रयोग गर्ने उत्तरदाताहरू ६२ जना र तरकारी तथा फलफूल खेतीमा वृद्धि गर्ने उत्तरदाताहरू २६ जना पाइयो ।

सडकको निर्माण पछि १०२ उत्तरदाताहरूमध्ये सामुहिक वचत, तरकारी तथा फलफूलमा लगानी, बैंक तथा लघुवित्तमा वचत गर्नेको संख्या क्रमशः ६२, २८ र २८ जना रहेका छन् । मानिसको आवश्यकता पूरा गर्ने माध्यमका रूपमा वस्तु विनिमयको सट्टा मुद्राले क्रयविक्रय

मा वृद्धि भएको पाइयो । समाजमा चाडपर्व मनाउने तरिकामा तडकभडक साथै खर्चिलो हुने गरेको पाइयो ।

सडक निर्माण पछि सडकमा विभिन्न द्वन्द्वका घटनाहरूको सिर्जना हुने गरेको देखियो जसलाई सकारात्मक तरिकाले समाधान गर्न नसकिएको खण्डमा समाजलाई विभिन्न वर्गहरूमा विभक्त गर्ने गरेको पाइयो जसपश्चात द्वन्द्व, आधुनिकताको विकाससंगै परिनिर्भरताको वृद्धि भएको देखियो ।

समाजमा घरको उत्पादन भन्दा पनि बजारको सामानको प्रयोगमा वृद्धि साथै स्वदेशी भन्दा विदेशी सामानको व्यापक प्रयोग भएको पाइयो जसले परिनिर्भरतालाई वृद्धि गरेको देखियो ।

८.२ निष्कर्ष

चिसापानीमा जोडिएका ग्रामीण सडकले दुबै प्रकारको सकारात्मक र नकारात्मक प्रभाव अर्थतन्त्रमा परेको कुरा प्रष्ट पार्दछ । सडकले विकासका नयाँ क्रियाकलापहरू सडक आसपास क्षेत्रमा जन्माएको कुरा मान्न सकिन्छ । परिणामस्वरूप आधुनिकीकरण र परिनिर्भरताको स्थिति देख्न सकिन्छ । यस क्षेत्रमा कृषि कार्य गरी बस्ने मानिस बढी मात्रामा प्रभावित भएको पाइन्छ । नयाँ खालका रोजगारीका अवसर जस्तै: खुद्राबाट थोक व्यापारी, जीप, बस, ट्रयाक्टर व्यवसायीको संख्यामा वृद्धि, वचत र लगानीका स्रोतहरूमा वृद्धि, नगदेबालीतर्फ मानिसहरूको आकर्षण, घण्टासम्म हिड्नु पर्ने बाध्यताको अन्त्यले गर्दा व्यापारी, किसान, विद्यार्थी, शिक्षक, कर्मचारी आदिको समयको वचत भएको छ । फलस्वरूप अन्य कार्य गर्न सुविधा भएको छ । गाउँगाउँमा बाटो आसपासका व्यापारीबाट गाडीमा सामान ढुवानी गर्ने गरिन्छ । जसबाट गाउँमा साना तथा खुद्रा किराना पसल स्थापना भएका छन् । घरमा मोटरसाइकल खरिद गर्ने प्रचलन बढेको छ । परिवारको सम्बन्ध र संरचनामा परिवर्तन भएको छ । पुराना रीतिरिवाज, कलासंस्कृतिको लोप हुँदै गएको छ । यस क्षेत्रका सबै सडकहरू एकीकृत रूपमा गुणस्तर वृद्धि दिगो विकासको क्रियाकलापका लागि विशेष योजनाहरू ल्याइ जनताहरूलाई सुसूचित पार्न र अधिकतम फाइदा दिलाउन विभिन्न विषयका विशेषज्ञ सहितको टोलीका साथै आर्थिक अनुदानको प्रतिक्रिया यी सडक रहेको प्रतित् हुन्छ । यस अनुसन्धानबाट सडकले विकासको क्रममा सकारात्मक तथा

नकारात्मक प्रभावमा समान प्रभाव पारेको निष्कर्ष प्राप्त भयो । अतः केही व्यक्तिहरूले नयाँ अवसर प्राप्त गरेका छन् भने केहीले पाएको अवसर पनि गुमेको छ भन्ने यस अध्ययनको मुख्य मान्यता रहेको छ ।

द.३ सुभावहरू

चिसापानीमा निर्माण भएका ग्रामीण सडकको सवालमा केहि नकारात्मक प्रभावहरू देख्न सकिन्छ जसको कारण अर्थतन्त्रमा केहि समस्या आइपरेका छन् जसलाई न्यूनीकरण गर्न तलका केहि उपायहरू अवलम्बन गर्नुपर्ने देखिन्छ । बाटो निर्माणको अवस्थामा प्रत्यक्ष प्रभावित घरपरिवारलाई मुआब्जा, आर्थिक राहत, अनुदान वा रोजगारी दिनुपर्छ जसले उनीहरू खेतीयोग्य जमिनको ह्रासपछि पनि उसमा केहि गर्न हौसला मिलोस् । बाटो निर्माण गर्ने क्रममा भत्किएका धारा, कुलो, मठ, मन्दिर, पाटीपौवा जस्ता संरचनाको तत्काल पुनःनिर्माण गरिनुपर्छ । सडकको स्तरवृद्धि गर्नुपर्छ ताकी बाटो निर्माणले यात्रुहरूलाई हिंड्न धुलो, हिलोबाट संक्रमित हुन नपरोस् ।

भावी अनुसन्धानका लागि सुभावहरू

- । भविष्यका अनुसन्धानकर्ताले शिक्षा र वातावरणीय पक्षसंग सम्बन्धित अनुसन्धानमा ध्यान दिनुपर्ने देखिन्छ ।
- । सडक निर्माणको राजनैतिक अर्थतन्त्रमाथि अध्ययन अनुसन्धान आवश्यक देखिन्छ ।

सन्दर्भग्रन्थ सूची

- अन्तराष्ट्रिय कोरिया कन्सल्टेन्सी (१९८६), सोसिओ इकोनमिक्स इम्प्याक्ट अफ रुरल रोड एण्ड, पारामिटर फर इभालुएसन, एडमिन, हरबर्ड कलेज, कोरिया ।
- उपाध्याय, गिरीराज (२०५६), चिसापानी गा.वि.स.एक चिनारी, चिसापानी गा.वि.स. भिलेज प्रोफाइल, स्याङ्जा ।
- ए.डि.वि.(२००६), कम्प्लिसन रिपोर्ट नेपाल, रुरल इन्फ्राइन्ट्रक्चर डेभलपमेन्ट प्रोजेक्ट, २० मई २००७, <http://www.dolidar.gov.np/index.htm>.
- एन.आइ.एस. (१९९६), नेशनल इमुनाइजेसन सर्वे, युनिभर्सिटी अफ मिचिगन, अमेरिका ।
- एस.डि.सि.(१९९०), इम्प्याक्ट अफ लामिडाँडा जिरी सडक एण्ड इन्टिग्रेटेड हिल डेभलपमेन्ट प्रोग्राम अन द ट्रान्सपोर्ट एण्ड फुड सेक्टर इन सेडा नेपाल, ।
- केन्द्रिय तथ्याङ्क विभाग (२०६८), राष्ट्रिय जनगणना सर्वेक्षण, काठमाडौं, नेपाल ।
- कोइराला, विद्यानाथ (१९९६), स्कुलिङ्ग एण्ड द दलित अफ नेपाल, ए केश अफ बुडकोट दलित कम्युनिटी (पि.एच.डि. थेसिस), डिपार्टमेन्ट अफ एजुकेशन पोलिसी स्टडीज, युनिभर्सिटी अफ अल्बर्टा ।
- कोइराला, हरिप्रसाद (१९९९), एन एसेस्मेन्ट अफ द इम्प्याक्ट अफ रोड कन्स्ट्रक्सन अन गोरूसिङ्गे-सन्धिखर्क, अप्रकाशित शोधपत्र, ललितपुर: पाटन बहुमुखी क्याम्पस ।
- कृषि तथा स्थानीयस्तर सडक कार्यान्वयन निर्देशिका (२०६३), नेपाल ग्रामिण सडक मापदण्ड, काठमाडौं : नेपाल ।
- गुरूड, नवाड सिंह (२०१०), अक्टोबर, अकेजनल पेपर, फ्युचर जेनेरेसन्स् ग्याजुएट स्कुल । www.future.edu
- गुरूड, हर्क (१९९८), सोसियल डेमोग्राफी एण्ड एक्सप्रेसन, काठमाडौं : न्यू एरा ।
- गौतम, टीकाराम (२०५८), सामाजिक एवम् साँस्कृतिक परिवर्तन र विकास सम्बन्धी दृष्टिकोण, काठमाडौं, विद्यार्थी पुस्तक भण्डार ।
- गौतम, टीकाराम (२०५९), नेपाल ग्रामिण सडक मापदण्ड, काठमाडौं, पैरवी प्रकाशन ।
- जि.टि.जेड. (१९९८), च्यापिड एसेस्मेन्ट अन द इम्प्याक्ट अफ क्लास अर्निङ्ग वाई लेवर्स इङ्ग्रेज्ड इन द लोकल रोड प्रोग्राम अण्डर गोरखा डेभलपमेन्ट प्रोजेक्ट, जी.टि.जेड, काठमाडौं: नेपाल ।

जिल्ला जनसंख्या पार्श्वचित्र (२०७२), जिल्ला स्वास्थ्य कार्यालय, स्याङ्जा ।

जिल्ला सडक प्रारम्भिक प्रतिवेदन (१९९६), सडक विभाग, स्याङ्जा ।

डि.आर.आर. (२०७१), नेपाल रुरल रोड, www.dor.gov.np.

डि.ओ.आर. (२०१३), नेपाल रोड स्ट्याटिस्टिक, www.dor.gov.np.

दोस्रो सडक सुधार परियोजना (१९९३), ग्रामिण सडक विकास, एशियाली विकास बैंक ।

नेपाल, पशुपति (२०६४), नेपालका ग्रामिण सडकको वस्तुस्थिति, काठमाडौं: विद्यार्थी प्रकाशन ।

न्यू एरा (१९९६), रोड मेन्टेनेन्स प्रोजेक्ट वायोइन्जिनियरिङ्ग कम्पोनेन्ट, रोड नाइवर्स केश स्टडी, न्यू एरा काठमाडौं, नेपाल ।

नेपाल ग्रामीण पूर्वाधार विकास परियोजना प्रतिवेदन (२००६), ग्रामिण सडक मापदण्ड, एसियन डेभलपमेन्ट बैंक ।

पपोला, टि.एस.एण्ड सिन्हा, आर.सि.(१९८१), रोड ट्रान्सपोर्ट एण्ड इकोनोमिक डेभलपमेन्ट, जिरी इन्स्टिट्युट अफ डेभलपमेन्ट स्टडीज, लखनउ, इण्डिया ।

पहारी, बद्रीनाथ (२०६५), “कृस्ति गा.वि.स.मा ग्रामीण सडकको प्रभाव”, अप्रकाशित शोधपत्र: समाजशास्त्र/मानवशास्त्र विभाग पृ.ना.क्या., पोखरा ।

पौडेल, दुर्गाप्रसाद (१९९८), एक्सेज इम्पुभमेन्ट, एण्ड सस्टोनेवल डेभलपमेन्ट, रुरल रोड डेभलपमेन्ट इन नेपाल, इसिमोड काठमाडौं ।

पौडेल, निर्मल चन्द्र, राना डिल बहादुर, सिग्देल विदुर, भण्डारी घनश्याम, (२०६७) चिसापानी गा.वि.स.को वस्तुस्थिति विवरण, चिसापानी गा.वि.स. स्याङ्जा ।

फ्रेंक, एण्ड्रु गुण्डर (१९६९), ग्लोबल इकोनोमी इन द एसियन एज बरकिले, युनिभर्सिटी अफ क्यालिफोर्निया प्रेस ।

ब्लेकी, क्यामरोन र सेडेन (२००१), नेपाल इन क्राइसिस, दिल्ली: अक्सफोर्ड वर्ल्ड युनिभर्सिटी प्रेस ।

मिश्र, चैतन्य (१९७८), डेभलपमेन्ट अफ ओरिएन्ट टेक्नोलोजी, लण्डन पब्लिकेशन ।

यु.एन.डि.पि.(१९९८), ह्युमन डेभलपमेन्ट रिपोर्ट, नेपाल साउथ एसियन सेन्टर, काठमाडौं, नेपाल ।

राष्ट्रिय योजना आयोग (१९९८), सातौं पञ्चवर्षीय योजना, नेपाल सरकार काठमाडौं ।

राष्ट्रिय योजना आयोग, (वि.सं. २०५९-०६४), दशौं पञ्चवर्षीय योजना, काठमाडौं नेपाल ।

वर्ल्ड बैंक (२००२), *इन्फ्रास्ट्रक्चर फर कम्युनिटी डेभलपमेन्ट*, एसियन प्रोडक्टीभिटी अर्गनाइजेसन, जापान ।

वाष्णेय, जे.सी. (१९७५), *परिवहनका अर्थशास्त्र*, सरस्वती सदन ७, यु.ए.जवाहर नगर ।

वालेस्ट्राइन, इमानुयल (१९७४), *द डेभलपमेन्ट अफ अ वर्ल्ड इकोनोमिक्स सिस्टम*, न्यू योर्क एकेडेमी प्रेस ।

विष्ट, डोरबहादुर (१९९८), *स्टडी अफ इन्भाइरनमेन्टल एसेस्मेन्ट इन द नेपाल रोड सेक्टर*, काठमाडौं, डिपार्टमेन्ट अफ रोड, नेपाल ।

वीग्नल, एट अल (१९८८), *द डाइनमिक अफ टेक्नोलोजी: अ मेथोलोजिकल फ्रेमवर्क गुडवाई म्युजिक प्रोडक्सन*, अमेरिका: अक्सफोर्ड प्रेस ।

सडक विभाग प्रतिवेदन (२०१३), यातायात तथा भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालय, नेपाल सरकार, काठमाडौं, नेपाल ।

सिग्देल, केशवराज (२०६५), *चिसापानी गा.वि.स.त्याङ्जाको वसाइ सराईं सम्बन्धी एक अध्ययन*, अप्रकाशित शोधपत्र, पोखरा: पृथ्वीनारायण क्याम्पस ।

सुनुवार, रमेश (१९९५), *माक्सवादका आधारभूत सिद्धान्तहरू*, काठमाडौं : पारू अफसेट प्रेस ।

सेडा (१९९०), *रुलर रोड कन्स्ट्रक्सन इन नेपाल*, इभालुएसन अफ एक्सपेरियन्स फर्म लामोसाँघु : जिरी रोड प्रोजेक्ट ।

स्पेन्सर, हवर्ट (१९८५), *ए क्रिटिकल एनालाइसिस अफ हवर्ट स्पेन्सर थियोरी अफ इभोल्युसन*, युनिभर्सिटी अफ सिकागो प्रेस ।

अनुसूची - १

●□=✕&✕७⊙ □&*□•✕५✕ ◆*✕५⊙⊙✕
 =✕✕◆ ✕✕ ✕✕✕◆✕✕⊙□•✕✕ ✕✕◆✕✕=✕✕✕



●er)✕□• =५✕✕✕✕✕✕□⊙□ ✕✕□□७•✕ ■✕●◆
 ✕✕◆✕✕er)✕◆✕✕ ✕७७=✕✕●□

श्रद्धेय अगुवा व्यक्तित्व

नमस्कार,

पृथ्वी नारायण क्याम्पस पोखराबाट समाजशास्त्र विषयमा स्नातकोत्तर तहका लागि शोधपत्र तयार गर्ने हेतुले म यस क्षेत्रको ग्रामीण सडक र स्थानीय अर्थतन्त्र बीचको अन्तरसम्बन्ध अनुसन्धानका क्रममा आइपुगेकी छु । मेरा जिज्ञासाहरू केवल प्राज्ञिक अनुसन्धानका लागि मात्र हुन् । तपाईंले उपलब्ध गराउनु भएका तथ्यको सुरक्षित गोपनियताको प्रतिवद्धता जनाउँदछु । मेरो अनुसन्धान प्रयोजनलाई प्रभावकारी बनाउन पर्याप्त सत्य तथ्य उपलब्ध गराई सहयोग पुऱ्याइदिनुहुन हार्दिक अनुरोध गर्दछु ।

हरिमाया आचार्य

शोधार्थी (७३/२०६६)

समाजशास्त्र मानवशास्त्र विभाग

पृथ्वीनारायण क्याम्पस, पोखरा

१. सामान्य परिचय

क) नाम :

उमेर :

ख) ठेगाना:वस्ती: चिसापानी रैथाने, आगन्तुक, चिसापानी बाहिरका

ग) लिङ्ग: महिला पुरुष

घ) शिक्षा:

क. निरक्षर ख. साक्षर ग. एस.एल.सी

घ. प्रमाणपत्र तह ड. स्नातक च. स्नातकोत्तर

ड.) जातियता

च.) धर्म

२. वैवाहिकता र पारिवारिकता

अ) वैवाहिक स्थिति: क) विवाहित ख. अविवाहित ग. एकल

आ) विवाह गर्दाको उमेर:

इ) सन्तानको संख्या : क) छोराको जना ख) छोरीको संख्या जना

उ) सन्तानहरूको वैवाहिकता : क) विवाहित जना ख) अविवाहित जना

ऊ. क) छोराहरूको विवाह गर्दाको उमेर :

ख) छोरीहरूको विवाह गर्दाको उमेर :

ए) कस्तो विवाह प्रचलन गरियो ?

क. मागी विवाह ख. प्रेम विवाह

ग. सजातीय विवाह घ. विजातीय विवाह

ऐ) उत्तरदाताको पेसा:

क. कृषि ख. व्यापार ग. जागिर

घ. वैदेशिक रोजगार ड. उद्योग च. अन्य

ओ) सन्तानको पेसा:

क. ख.

ग. घ.

औ) सन्तानको शिक्षा:

क. आधारभूत तह ख. माध्यमिक तह ग. उच्च शिक्षा.....

३. ग्रामीण सडक निर्माण र प्रभाव सम्बन्धी विवरण :

अ. चिसापानी उपत्यकामा कतिओटा ग्रामीण सडकहरूको पहुँच जोडिएको छ ? नाम दिनुहोस् ।

क..... कहिले निर्माण भएको हो

ख..... कहिले निर्माण भएको हो

ग..... कहिले निर्माण भएको हो

आ. ति सडक निर्माणमा लगानी कसरी जुटाइएको थियो? (थाह नभएमा जानकार समुहमा सोध्ने)

क. सडकमा केन्द्रिय सरकारस्थानीय निकाय नागरिक सहभागिता अंश

ख. सडकमा केन्द्रिय सरकारस्थानीय निकायनागरिक सहभागिता अंश

ग. सडकमा केन्द्रिय सरकारस्थानीय निकायनागरिक सहभागिता अंश

इ. सडक निर्माण भएपछि के-के यातायात ालनमा आएको छ ?

क.सडकमा '.....' सेवा

ख.सडकमा चलेका सवारी सेवा

ग.सडकमा चलेका सवारी सेवा

ई. सडक निर्माण भएपछि यातायात सेवाबाट कति नागरिकहरू चिसापानी बाहिर आवतजावत गर्दछन् ?

क.सडकमा सार्वजनिक सवारी सेवाबाट दैनिक निजी सवारीबाट दैनिक

ख.सडकमा सार्वजनिक सवारी सेवाबाट दैनिक निजी सवारीबाट दैनिक

ग.सडकमा सार्वजनिक सवारी सेवाबाट दैनिक निजी सवारीबाट दैनिक

उ. सडक निर्माण भएपछि यातायात सेवाबाट कति नागरिकहरू चिसापानी बाहिर आवतजावत गर्दछन्?

क.सडकबाट सरकारी काममा निजी काममा व्यापारीक काममा श्रमबजारमा.....

ख.सडकबाट सरकारी काममा निजी काममा व्यापारीक काममा श्रमबजारमा.....

ग.सडकबाट सरकारी काममा निजी काममा व्यापारीक काममा श्रमबजारमा.....

४. सडक र साँस्कृतिक प्रभाव :

अ. सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि पेशा तथा रोजगारीमा के-के परिवर्तन र प्रभाव देखियो?

.....

आ.सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि घरेलु प्रयोजनका सामग्री प्रयोगमा केके परिवर्तन र प्रभाव देखियो ?

इ. सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि स्वास्थ्य उपचार प्रणालीमा के-के परिवर्तन र प्रभाव देखियो ?

ई. सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि घरेलु खर्च गर्ने प्रणालीमा के-के परिवर्तन र प्रभाव देखियो ?

उ. सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि घ गर्ने प्रणालीमा के-के परिवर्तन र प्रभाव देखियो ?

ऊ .सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि आम्दानीको स्रोत चयन गर्ने प्राथमिकतामा के-के परिवर्तन र प्रभाव देखियो ?

ए. सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि नातेदारी र विहेवारीका प्रचलनहरूमा के-के परिवर्तन र प्रभाव देखियो नातेदारी प्रचलनहरूमा कस्ता परिवर्तन

विहेवारीका प्रचलनहरूमा कस्ता परिवर्तन

ऐ. सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि परिवारको सम्बन्ध र संरचनाहरूमा के-के परिवर्तन र प्रभाव देखियो ?

५. सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि परिवारको आर्थिक आर्जनका ढाँचाहरूमा के के परिवर्तन देखियो?

अ. कृषिमूलक आर्जनमा आएको परिवर्तन.....

आ. वचत र लगानी गर्ने क्षेत्रमा आएको परिवर्तन

इ. परम्परागत व्यापार शैलीमा आएको परिवर्तन

ई परम्परागत जीविका शैलीमा आएको परिवर्तन

६. सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि यो समाजमा के-के नयाँ कुरा देखिए र के-के पुराना कुरा हराए ?

अ. समाजमा देखिएका नयाँ कुरा

आ. समाजबाट हराएका पुराना कुरा

७. सडकले दिएका उज्याला पक्ष र अफ्ठ्यारा पक्षहरू के -के होलान्?

अ. उज्याला पक्ष :.....

आ. अष्टयारा पक्ष :.....

अनुसूची - २

मुख्य सूचनादाताका र समूह केन्द्रित छलफलका लागि अनुसूचि

ग्रामीण सडक र अर्थतन्त्रबीचको अन्तरसम्बन्ध

विषयक समाजशास्त्रीय अध्ययनका लागि

नाम :

ठेगाना :

पद/पेसा:

उमेर :

लिङ्गः

१. क. चिसापानी गा.वि.स.मा कुन पेसामा कति संलग्न छन्?

क्र. स.	पेसाको किसिम	अति न्यून	न्यून	मध्यम	उच्च	अति उच्च
		० -१०%	१०-३०%	३०-५०%	५०-७०%	७०% भन्दा माथी
१	कृषि					
२	ज्यालादारी					
३	व्यापारी					
४	सरकारी जागीर					
५	वैदेशिक रोजगार					
६	अन्य					

ख. माथी उल्लेखित पेसाहरू अवलम्बन गर्ने मानिसहरूमा सडक निर्माण पछि भएको परिवर्तनको अवस्था कस्तो छ?

क्र. स.	पेसाको किसिम	अति न्यून	न्यून	मध्यम	उच्च	अति उच्च
		० -१०%	१० -३०%	३० - ५०%	५० - ७०%	७०% भन्दा माथी
१	कृषि					
२	ज्यालादारी					
३	व्यापारी					
४	सरकारी जागीर					
५	वैदेशिक रोजगार					
६	अन्य					

२.क. यो समुदायमा परम्परागत कृषि अन्तरगत तलका मध्ये कुन कुन खेति गरिन्छ?

अ. अन्नवाली आ. तरकारी खेती

इ. फलफूलखेती ई. पशुपालन उ. अन्य

ख. परम्परागत कृषि प्रणालीमा के सडक निर्माण पछि परिवर्तन आएको छ?

अ. आएको छ। आ. आएको छैन।

ग. परिवर्तन आएको छ भने के-के मा भएको छ?

अ. गुजारामुखी बाट व्यावसायिक तर्फ आ. विउविजनको छनौटमा

इ. मलको प्रयोगमा ई. विषादिको प्रयोगमा

उ. कृषि औजारको प्रयोगमा उ. अन्य

घ. ग्रामीण सडकले स्थानीय समुदायको कृषि पेसामा कस्तो योगदान पुर्याएको छ?

उत्तर :

३. तपाईंको विचारमा सडकले ग्रामिण समुदायको आर्थिक जीवनस्तर सुधार गर्न के के कुरामा मद्दत पुर्याएको छ?

उत्तर :

४. सडक सञ्जालको पहुँच भएपछि यो समाजमा के-के नयाँ कुरा देखिए र के-के पुराना कुरा हराए?

अ. समाजमा देखिएका नयाँ कुरा

आ. समाजबाट हराएका पुराना कुरा

५. सडकले दिएको सामाजिक उज्याला पक्ष र अफ्ठ्यारा पक्षहरू के-के होलान् ?

अ. उज्याला पक्ष

आ. अफ्ठ्यारा पक्ष

धन्यवाद !

अनुसूची - ३

मुख्य सूचनादाताहरूको नामावली

नाम :	ठेगाना
श्री प्रशुराम सिग्देल	चिसापानी ५, फेदी
श्री कृष्णप्रसाद लम्साल	चिसापानी ६, सिरिन डाँडा
श्री टोपबहादुर भुजेल	चिसापानी ५,
श्री विदुर सिग्देल	चिसापानी ५
श्री मिठु लम्साल	चिसापानी ५
श्री भवानी थापा	चिसापानी ५
श्री कृष्णप्रसाद गौतम	चिसापानी ५
श्री रमेश अर्याल	चिसापानी ६
श्री दलबहादुर थापा	चिसापानी ५
श्री कालीदास सिग्देल	चिसापानी ५
श्री पूर्णबहादुर थापा	चिसापानी ५

जम्मा

११

अनुसूची - ४
अध्ययन क्षेत्रको नक्सा



अनुसूची - ५

अध्ययन क्षेत्रमा लिइएका तस्वीरहरू



स्वास्थ्यकर्मीसँगको अन्तर्वार्ता



पसलेसँगको अन्तर्वार्ता



घरमुलीसँगको अन्तर्वार्ता



आधुनिक घरको निर्माण कार्य



ट्याक्टरबाट सामग्री ढुवानी



समूह केन्द्रित छलफल



खेतीयोग्य जमिनको ह्रास



जिपबाट मानिसको आवतजावत