

## अध्याय १

### परिचय

नेपालका अधिकांश जनताहरू ग्रामीण क्षेत्रमा बसोबास गर्दछन् । नेपालको कूल जनसंख्याको ८५ % जनसंख्या ग्रामीण क्षेत्रमा बसोबास गर्ने कुरा वि.सं. २०५८ सालको जनगणना तथ्यांकले देखाउँछ । त्यसैगरी विकट र दुर्गम इलाकाहरूमा पनि बसोबास गर्ने मानिसहरूको संख्या धेरै छ । आवश्यक तथा पर्याप्त सडक सञ्जालको अभावमा विकासका अन्य पूर्वाधारको अभाव पनि नेपालमा व्याप्त छ । ५० वर्ष अगाडिदेखि नै पञ्चवर्षीय योजना मार्फत् नेपाल सरकारले विकासका अन्य पूर्वाधारहरूजस्तै सडक विकासमा जोड दिएको पाइन्छ । वि.सं. १९५१ मा ३७६ कि.मि. सडकबाट वि.सं. २०५३ सम्म आइपुग्दा १०,००० कि.मि. भन्दा बढी पुगेको तथ्यांकले देखाउँछ (डि.ओ.आर. १९९८) । नवौं पञ्चवर्षीय योजनामा गरिवी निवारण कार्यक्रमअन्तर्गत ग्रामीण सडक विकासलाई प्राथमिकता दिएको थियो । विविध भौगोलिक र पर्यावरणीय अवस्था र यातायातका अन्य सुविधाको विकल्प नहुनाले पनि सडक निर्माणलाई जोड दिइएको छ । विशेष गरी दक्षिणी भाग (तराई र यसको आसपासमा), उत्तरी भाग (पहाडी र हिमाली) को, तुलनामा बढी सडकहरू निर्माण गरिएका छन् । अन्तर्राष्ट्रिय संस्थाहरू जस्तै जि.टी.जेड्, आइ.एल.ओ., एस.डि.सी., यु.एन.डि.पी., ए.डी.वी., डेनिडा, विश्व बैंक आदिले नेपाल सरकारसँग मिलेर ग्रामीण (पहाडी) सडकको विकासका लागि सुहाउँदो र स्वीकारयोग्य प्रयासहरू गरिरहेका छन् ।

विगतमा धेरै सहयोगी संस्थाद्वारा सञ्चालित परियोजनाको अनुभवबाट यो सिद्ध भएको छ कि मागका आधारमा, स्थानीय स्रोतमा आधारित, जनताको सहभागितामा सञ्चालन भएका परियोजनाहरू बाहिरबाट लादिएका भन्दा बढी सफल हुन्छन् । उच्च प्रविधिभन्दा जनताको स्थानीय स्रोत र श्रममा आधारित प्रविधि नै नेपाल सरकारको गरिवी निवारण नीति स्थानिय स्रोत परिचालनबाट हुन सक्छ । खर्च र रोजगारीको फाइदा अगाडि र पछाडि परेका समूहको सम्बन्ध गरिवहरूको पनि आर्थिक विकासमा सहभागिताद्वारा सामाजिक प्रजातन्त्रको प्रयोग तथा श्रममा आधारित प्रविधि बढी महत्वपूर्ण हुन्छ (एन.आइ.आइ.एस. १९९७) ।

ग्रामीण सडक विकासका क्षेत्रमा केही सफल अनुभवहरू पनि छन् । 'हेल्मेटास' को माध्यमद्वारा 'एस.डि.सी.' ले स्थानीय सडक सुधारको कार्यक्रम जिल्ला विकास समिति पाल्पासँग मिलेर श्रममा आधारित प्रविधिको कार्यान्वयन गरेको छ । यू.एस. डलर ५० लाख ४० हजार लगानीको ९०% ज्याला अर्धदक्ष श्रमिकमा गएको थियो । त्यसैगरी धादिङ्ग लगानीको सडक (धादिङ्ग जिल्ला विकास परियोजनाद्वारा) र बेनीघाटदेखि आरुघाट सडक (गोरखा विकास परियोजनाद्वारा) जि.टि.जेड. बाट वित्तीय सहयोग गरेको सफल 'हरित सडक' हुन् । उपरोक्त अनुभवबाट पाठ सिक्दै अन्तर्राष्ट्रिय श्रम संगठन आइ.एल.ओ. ले यू.एन.डि.पी. को आर्थिक सहयोगमा बाढी प्रभावित १० ओटा जिल्लामा निर्माण गरिएको १४२ कि.मि. ग्रामीण सडकमा बाढीग्रस्त ठाउँका जनताको पुनर्वास र पुर्ननिर्माण कार्यको कार्यान्वयन गर्‍यो । यो सडक वातावरण सुहाउँदो श्रममा आधारित प्रविधि साथै गोरुवाट तान्ने स्थानीय उपकरण प्रयोग गरी सडकको सुधार गरिएको थियो । यू.एन.डि.पी. र वर्ल्डबैंकले आर्थिक सहयोग गरी अनुसरण गरेको गहन श्रममा आधारित दृष्टिकोणको उपरोक्त प्रविधिको अर्को परियोजना पुर्ननिर्माण परियोजना हो । यस्ता योजना परियोजनाहरू नेपालका विभिन्न क्षेत्र र स्थानमा कार्यान्वयन हुँदै आएका छन् र तिनले ग्रामीण क्षेत्रका जनताको समग्र जीवन निर्वाहमा तात्त्विक प्रभाव पार्दै आएका छन् ।

## १.१ पृष्ठभूमी

विकासको मुख्य पूर्वाधार सडक हो भनी पहिचान भएका सन्दर्भमा 'आफ्नो गाउँ आफैं बनाउँ' भन्ने अभियानको सिलसिलामा विभिन्न ग्रामीण इलाकामा सडकहरू निर्माण भए । यसरी निर्माण गरिएका सडकहरू सञ्चालनमा आउँदा विभिन्न ठाउँमा विभिन्न प्रकार र मात्रामा यसको प्रभाव पर्न गएको पाइन्छ । त्यसपछि पनि विभिन्न अभियानमा गाउँहरूमा सडकहरू निर्माण हुने क्रम जारी रह्यो । यी सडकहरूले यातायातको सुविधाका साथै सामाजिक, सांस्कृतिक, शैक्षिक, आर्थिक मनोवैज्ञानिक तथा वातावरणीय प्रभाव पार्न गयो । ग्रामीण क्षेत्रमा विभिन्न परिवर्तनहरू देखापर्न थाले । यसै क्रममा पोखरा- १७ देखि कृस्तीनाच्ने चौर गा.वि.स. जोड्ने सडक पनि बन्यो । यो सडक विभिन्न वडाहरूमा विस्तार हुने क्रम हाल पनि चलिरहेको छ । कृस्ती ग्रामीण सडकले आफ्नो आसपास क्षेत्रमा के-कस्तो प्रभाव पार्न सक्‍यो ? सडकको उपस्थितिले त्यहाँ के-कस्ता सामाजिक सांस्कृतिक परिवर्तन देखिएका छन्; त्यो एउटा अध्ययनको विषय बन्न

पुग्यो । सडकको प्रभाव सवै ठाउँमा एकै किसिमको हुँदैन त्यसैले यस ठाउँमा परेको प्रभाव थाहा पाउन अध्ययन गर्न आवश्यक देखी यसको अध्ययन गरिएको छ ।

## १.२ समस्याको कथन

नेपाल गाउँहरूले भरिएको भूपरिवेष्ठित पहाडी मुलुक हो । भौगोलिक विविधता, जैविक विविधता र सांस्कृतिक विविधता भएको यो देशमा केन्द्रिय शासनप्रणालीअर्न्तगतका विकासका योजनाहरूले सवै क्षेत्रका जनसमुदायहरूलाई समाहित गर्न नसकेको परिप्रेक्ष्यमा विभिन्न क्षेत्रमा रहेका स्थानीय जनताहरूलाई समाहित गर्न यातायातको सुविधा एउटा सशक्त माध्यम हो । औद्योगीकरण उच्च गुणस्तरीय प्रविधिको अभावमा उत्पादन वृद्धि नहुँदा बढ्दो जनसंख्याको चापलाई थेग्न नसकी राष्ट्र नै गरीव मुलुकको रूपमा परिचित छ । यातायातको असुविधाले ग्रामीण समुदायहरू विभिन्न अवसरबाट वन्चित छन्, विभिन्न समुदायहरू र राष्ट्रसँगको सम्बन्धबाट अलग छन् । फलस्वरूप नेपालीहरू स्थानीय वातावरणसँग समायोजन हुन आफ्नै संस्कृति र मूल्य मान्यताअनुसार निम्न स्तरको जीवन यापन गर्न बाध्य छन् । विकासको प्रतिफल ग्रामीण समुदायसम्म पुऱ्याउन र उनीहरूको पहुँच वृद्धि गर्न निर्माण गरिएका सडकहरू के-कति मात्रासम्म उनीहरूको चाहना तथा जीवनस्तर वृद्धि गर्न सफल छन्, त्यसको मानवशास्त्रीय अध्ययन हुन जरुरी छ । निश्चय पनि सडक निर्माणपछि ग्रामीण समुदायका सामाजिक, सांस्कृतिक, आर्थिक तथा शैक्षिक आदि पक्षमा परिवर्तन आएको छ । सडकको प्रभाव र ग्रामीण समुदायको परिवर्तन कुन दिशातर्फ कसरी भइरहेको छ ? समुदायका जनताहरूको यस्ता कार्यहरूमा सहभागिता के-कस्तो छ ? यसप्रति उनीहरूको दृष्टिकोण कस्तो रहेको छ ? आदि अध्ययनको निम्ति यो शीर्षक “कृस्ती गा.वि.स. मा ग्रामीण सडकको प्रभाव” छनौट गरिएको हो ।

वि.सं. २०५१ मा मात्र पोखरादेखि कृस्तीसम्म पुग्ने कच्ची सडक निर्माण भएबाट त्यहाँका जनतामा आएको गतिशीलता, गैरकृषि क्षेत्रतर्फको आकर्षण, बजारमुखी उत्पादन विभिन्न संघ-संस्थाको स्थापना आदि पनि सडकले पारेका प्रभावहरूलाई सजिलै आंकलन गर्न सकिन्छ भने यसबारे गरिने अध्ययन-अनुसन्धानले त्यहाँको वास्तविकतालाई प्रकाशमा ल्याउने मात्र नभई मानवशास्त्रमा योगदान पुग्ने देखिन्छ ।

यसप्रकारका अध्ययन विरलै मात्र भएकाले पनि ग्रामीण समुदायलाई विकास प्रक्रियामा संलग्न गराउन नसकिएको उनीहरूका मूल्य-मान्यता, संस्कृति अनुभव र

भोगाइलाई बेवास्ता गरी संचालित कार्यक्रम सफल नभएका उदाहरणहरू हामीमा प्रशस्तै छन् । त्यसैले पनि कृस्ती गा.वि.स. मा रहेको सडकको प्रभाव त्यहाँका जनतामा कसरी परेको छ उनीहरूले आफ्नो समस्यालाई कसरी अनुभव गरेका छन्, समस्या समाधानको बाटो केलाई देखिरहेका छन् आदि बुझ्न यो मानवशास्त्रीय अध्ययन अति नै आवश्यक हुन्छ । मानवशास्त्र मात्रै त्यस्तो विषय हो जसले मानव व्यवहार, संस्कृति, दृष्टिकोण आदि सम्पूर्ण क्रियाकलापको गहिरो अध्ययन गर्दछ । विरलै मात्रामा बजार अथवा पोखरा आवतजावत गर्ने कृस्तीवासीहरू पिठ्यूमा भारी बोक्ने, पैदल यात्रा गर्ने उनीहरू आजकल नियमित चल्ने बस-जीपहरूमा यात्रा गरेको देखिन्छ । ट्याक्टरमा सामान ओसारेको देखिन्छ । यसले पनि उनीहरूमा परेको सडकको प्रभावले ल्याएको परिवर्तनको अध्ययन मानवशास्त्रीय ज्ञानमा योगदान पुग्ने आशा गर्न सकिन्छ । यसबाट ग्रामीण सडक निर्माण सुधार तथा संरक्षणका रणनीति तर्जुमा र कार्यान्वयनमा पनि ठोस योगदान पुग्न सक्ने विश्वास गर्न सकिन्छ । यस अध्ययनको मुख्य समस्या कृस्तीमा ग्रामीण सडक निर्माणबाट त्यहाँका स्थानीय बासिन्दाको आर्थिक, कृषि, शैक्षिक र वातावरणमा परेका प्रभाव तथा असर पत्ता लगाउनु रहेको छ ।

### १.३ अध्ययनको उद्देश्य

मानवशास्त्रीय अध्ययनले सधैं मानव व्यवहार, समुदायको कार्यशैली, परिवर्तनप्रतिको दृष्टिकोण र परिवर्तनका प्रभावहरू आदिको अध्ययन गर्दछ । त्यसैले यो अध्ययनले पोखरा कृस्ती नाच्नेचौर ग्रामीण सडकखण्डको सामाजिक मानवशास्त्रीय आर्थिक गतिविधिका साथै आसपास क्षेत्रको वातावरणीय प्रभावको अध्ययन गर्दछ । यस अध्ययनले समग्र रूपमा पोखरा-कृस्ती नाच्नेचौर ग्रामीण सडकले कृस्ती नाच्नेचौरमा पारेको सामाजिक, आर्थिक, शैक्षिक र वातावरणीय प्रभावलाई पहिल्याउने उद्देश्य राखेको छ । यस अध्ययनका विशिष्ट उद्देश्यहरू निम्न छन् :

- ग्रामीण सडकले अध्ययन क्षेत्रका मानिसको पेसा तथा रोजगारीमा पारेको प्रभाव पत्ता लगाउनु ,
- ग्रामीण सडकले अध्ययन क्षेत्रको परम्परागत कृषि प्रणालीमा पारेको प्रभावको मूल्यांकन गर्नु ,
- ग्रामीण सडकले शिक्षामा पारेको प्रभाव पत्ता लगाउनु र
- ग्रामीण सडकले अध्ययन क्षेत्रमा पारेको वातावरणीय प्रभाव पत्ता लगाउनु ।

## १.४ अध्ययनको महत्व

सडकको प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष थुप्रै प्रभावहरू पर्ने सन्दर्भमा ग्रामीण विकासका लागि ग्रामीण सडक एक मुख्य पूर्वाधार हो । मानवशास्त्रीय तथा समाजशास्त्रीय दृष्टिकोणबाट यसको निर्माण संरक्षण मर्मत संभार निरन्तरता दिन र विकास गर्न सके ग्रामीण समुदायको समस्या समाधान, गरिवी कम भई, जीवनस्तर माथि उठ्न सक्दछ । त्यसैले यो अध्ययनले कृस्ती गा.वि.स. मा निर्माण भएको सडकले पारेका प्रभावलाई मानवशास्त्रीय विधिबाट उजागर गरी मानवशास्त्रका क्षेत्रलाई अझ फराकिलो पार्नुका साथै अध्येता, अनुसन्धानकर्ता एवं नीतिनिर्मातालाई सहयोग पुग्ने अपेक्षा गरिएको छ ।

उपरोक्त सन्दर्भमा ग्रामीण सडकको प्रभावलाई विशुद्ध आर्थिक लाभको विश्लेषण तथा प्राविधिज्ञको संलग्नताले मात्र व्याख्या गर्न सक्दैन । अतः अरु बढी आलोचनात्मक दृष्टि आवश्यक महशुस गर्न सकिन्छ । समाजशास्त्रीय, मानवशास्त्रीय सिद्धान्तान्तर्गतको कुनै एक सिद्धान्त जस्तै आधुनिकीकरणताको सिद्धान्त मात्रै पनि यसको व्याख्या गर्न असमर्थ हुन्छ ।

पोखरा कृस्ती ग्रामीण सडक खण्डमा निर्माणका थुप्रै प्रभावहरू छन् । जसलाई विभिन्न महत्वको रूपमा हेर्न सकिन्छ जस्तै यस आसपासका जनताहरूलाई आवश्यकताअनुसार अस्पताल तथा बजार केन्द्रसम्म पुग्नमा पहुँच वृद्धि भएको विकासका विभिन्न कार्यक्रमहरूलाई भित्र्याउन अवसर प्रदान गरेको उच्च शिक्षासम्मको अध्ययनमा पहुँच वृद्धि गरेको, जग्गाको मूल्यवृद्धि भएको आदि । तर त्यही समयमा भरियाहरूकै मुद्दा उठाएजस्तो विस्तारै शहर तथा विदेशतर्फ बौद्धिक पलायनजस्ता नकारात्मक पक्षहरूलाई कहिल्यै सम्बोधन गरिएको पाइदैन (ब्लेकी एट अल, १९८०) यसको अलावा सडक निर्माण जनवस्तीतिर लगिने हुँदा उब्जाउयोग्य भूमी ह्रास हुने, भइरहेको निजी भवन तथा संरचना र वनको ह्रास हुने गर्दछ । सडक निर्माण नै सांस्कृतिक धार्मिक मठ-मन्दिर, सार्वजनिक जंगल गौचरण नष्ट हुने, गधा, खच्चडको माध्यमबाट गरिने सामान ढुवानीलाई सीमित वा समाप्त पारिदिन्छ । पूर्व स्थापित व्यापार व्यवसायको लोप हुने र बस, ट्रक, ट्याक्टर र जिपका माध्यमबाट चल्ने व्यापार व्यवसाय मात्र मौलाउँछन् । सूक्ष्म तहमा सडकका प्रत्यक्ष प्रभावमात्र होइन अप्रत्यक्ष प्रभावहरू पनि पर्दछन् । भरियाप्रणालीमा दलालीको स्थापनाले भरियालाई पनि जीवनयापनमा कठिनाई भएको एउटै वस्तुलाई पटक पटकको किनवेचले मूल्यवृद्धि हुने हुन्छ । सडकको प्रभावले हुने मुख्य सांस्कृतिक परिवर्तनले कुनै समूहलाई फाइदा पुग्ने हुन्छ भने कुनै ग्रामीण गरिव समुदायमा समस्या आइपर्ने हुन सक्छ ।

## १.५ अध्ययनको सीमा

आधारभूत रूपमा अनुसन्धान एक प्राज्ञिक अध्ययन हो । यो निश्चित समय, स्रोत-साधन र बजेटमा आधारित भई गरिएको छ । विशेषगरी यसमा कृस्ती गा.वि.स. मा निर्माण भएको ग्रामीण सडकले आर्थिक, कृषि, शैक्षिक र वातावरणमा पारेको प्रभावको बारेमा मात्र सीमित गरिएको छ । सैद्धान्तिक रूपमा आधुनिकीकरण, परनिर्भरता र जनता केन्द्रित अवधारणामा आधारित भई केही द्वन्द्व उपागमको पनि प्रयोग गरिएको छ । क्षेत्रका आधारमा कृस्ती गा.वि.स. का ४ वटा वडालाई नमुना छनौट गरी तिनमध्ये उद्देश्यपूर्ण नमुना छनौटका आधारमा ७२ घरधुरी सर्वेक्षण गरी १० जनालाई मुख्य सुचनादाताको रूपमा लिई अन्तर्वार्ता लिइएको छ । समूहकेन्द्रित छलफल र केही वैयक्तिक अध्ययन पनि गरिएको छ । यो अध्ययन सैद्धान्तिकीकरणका लागि प्रयाप्त आधार तयार भई सामान्यीकरण गरी अन्य क्षेत्रमा प्रयोग गर्ने उपयोगी बन्छ नै भन्ने नभएता पनि केही हदसम्म सहयोगी बन्नेछ भन्ने अभिलाशा राखिएको छ ।

## १.६ आधारभूत मान्यता

यस अध्ययनमा निम्न आधारभूत मान्यताहरू रहेका छन् :

ग्रामीण सडकको निर्माणले,

- गुजारा कृषि प्रणालीबाट व्यवसायिक कृषि प्रणालीतर्फ उन्मुख हुँदै जान थालेको छ ।
- रोजगारीको अवसरहरू विस्तार हुन थालेको छ ।
- शैक्षिक अवसर थपिँदो छ ।
- परम्परागत मूल्य मान्यतामा परिवर्तन आउन थालेको छ ।
- ग्रामीण सडक र यसको महत्वबारे चेतना वृद्धि भएको छ ।

## १.७ अध्ययनको संगठन

यस सोधपत्रमा जम्मा आठ अध्यायहरू छन् जसलाई तल उल्लेख गरिएको छ :

पहिलो अध्यायमा अध्ययनको परिचय प्रस्तुत गरिएको छ । दोस्रो अध्यायले सम्बन्धित साहित्यको प्रकाश पार्दछ, तेस्रो अध्यायमा अनुसन्धान विधी, चौथोमा अध्ययन क्षेत्रको अवस्थितिको बारेमा सामान्य जानकारी छ । पाँचौ अध्यायमा उत्तरदाताको विशेषता र सडकले पेसा/रोजगारीमा पारेको प्रभावको बारेमा प्रस्तुत गरिएको छ भने अध्याय छमा ग्रामीण सडकले शिक्षा तथा वातावरणमा पारेको प्रभावलाई उल्लेख गरिएको छ । सातौं अध्यायले ग्रामीण सडकको प्रभावको मानवशास्त्र समझदारी प्रस्तुत गरेको छ भने आठौं अध्यायले अध्ययनको निष्कर्ष, उपलब्धि र सुझाव सम्बन्धमा प्रकाश पारेको छ ।

## अध्याय २

### सम्बन्धित पूर्वसाहित्य समीक्षा

#### २.१ सडकको ऐतिहासिक पृष्ठभूमि र नामाकरण :-

‘सडक’ (Road) शब्द ‘चढनु’ (Ride) बाट विकास भएको, त्यसपछि ‘चढ्यो’ (Rode) र अन्तिममा Road मा नामाकरण भयो शुरुमा राइड (Ride) भन्ने शब्द रहनुमा साइकल र पाइग्रा मात्र प्रयोग हुनाले भएको हो (वीगनल एट अल, १९८८) ।

सडकको इतिहास खोतल्दा ई.सं. को थालनी हुनुभन्दा ३००० वर्षपूर्व पुगनुपर्छ जतिवेला सामरियामा पाइग्राको प्रयोग सुरु भएको थियो । २६०० वि.सि. मा चीनमा पाइग्राको विकास भएको र २५०० वि.सि. मा ब्रिटेनमा पनि अनुकरण भएको पाइन्छ । रोमनहरू नै ५०,००० माइल सडक (Levelled, earthgraveled surface & paved Road) बनाउनमा मानव इतिहासको प्रथम चरणमा प्रख्यात मानिन्छ (वीगनल एट अल, १९८८) ।

नेपालमा मोटर चल्ने सडकको इतिहास सन् १९५० देखि सुरु भएको मान्न सकिन्छ । प्रथम पञ्चवर्षीय योजना सन् १९५६ मा सुरु हुँदा ६२९ कि.मि. सडक (२६४ कि.मि. पक्की सडक समेत) संजाल थियो । प्रथम पञ्चवर्षीय योजनामा सम्पूर्ण बजेटको १५.१५% बजेट सडकका लागि छुटाइएको थियो । यसलाई दोस्रो त्रिवर्षीय योजनामा १८.७५ प्रतिशतसम्म पुऱ्याइएको थियो । त्यसपछिका पञ्चवर्षीय योजनाहरूमा पनि सडक निर्माणलाई उच्च प्राथमिकता दिइएको पाइन्छ । छैटौँ र सातौँ पञ्चवर्षीय योजनाहरू (सन् १९८१-१९९०) मा मात्र ग्रामीण सडकले प्राथमिकता पाएको पाइन्छ । आठौँ पञ्चवर्षीय योजनामा २९०९ कि.मि. सडक निर्माण भएको अभिलेख छ (एन पि.सी.-नेपाल सरकार १९९८) । यही अवधिमा स्थानीय स्तरमै तत्कालीन गाउँ तथा जिल्ला पञ्चायत योजना तर्जुमा तथा कार्यन्वयन गर्ने नीतिअनुरूप ग्रामीण यातायात परियोजनाहरू सञ्चालन गर्ने रणनीति तयार पारिएको थियो । यसपूर्व ग्रामीण यातायात परियोजना अन्तर्गत गोरेटो घोडेटोमा सीमित थियो भने आठौँ र नवौँ योजनामा यसको स्तर वृद्धि गरी मोटर चल्ने सडकमा परिणत गर्ने नीति ल्याइयो । जसको प्रमाण कालीकोट-जुम्ला (सुर्खेत, जुम्ला राजमार्गको माथिल्लो भाग) सडकलाई लिन सकिन्छ । जम्मा ११७१४ कि.मि. सडकमध्ये ३६५५ कि.मि. कालोपत्रे, ३०११ कि.मि. ग्राभेल र बाँकी ५०४८ कि.मि. धुले सडक भएको पाइन्छ (राष्ट्रिय योजना आयोग, सन् १९९८) । नवौँ



पञ्चवर्षीय योजनामा निर्धारित लक्ष्य अनुसार जम्मा ७ वटा पहाडी जिल्लाहरू (जस्तै हुम्ला, मुगु, मुस्ताङ, डोल्पा, सोलुखुम्बु आदि) मात्र मोटर चल्ने सडकबाट अलग रहनेछन् भनी उल्लेख गरिएको छ साथै ३४९९ कि.मि. सडक निर्माण गर्ने ७५८ कि.मि. (पुननिर्माण गर्ने) मर्मत गर्ने २९५४ कि.मि. सडक आवधिक रूपमा कायम गर्ने लक्ष्य राखेको थियो ।

यसै परिप्रेक्ष्यमा स्थानीयस्तरका सडकको बढ्दो मागलाई परिपूर्ति गर्न ७५ वटै जिल्लाहरूमा स्थानीय विकास निर्माण एवं कृषि सडक आयोजनाअर्न्तगत १५०० आयोजनाहरू क्रमागतरूपमा सञ्चालनमा रहेका छन् भने थप ग्रामीण सडकहरूको मागसमेत निरन्तर बढिरहेको छ । देशमा विद्यमान करिब २२००० कि.मि. ग्रामीण सडकहरूमध्ये पनि झण्डै १०,००० कि.मि. सडकमात्र सञ्चालनमा रहेको र बाँकी सडकहरू नियमित मर्मत सुधार कार्य तथा बीचबीचमा पर्ने नदीनालाहरूमा पुलकल्भर्टको अभावमा सञ्चालनमा नआएको अवस्था छ । कृषि तथा स्थानीय स्तरका सडकहरूलाई व्यवस्थित तरिकाले निश्चित समय बजेट र मापदण्डअनुसार निर्माण सम्पन्न गर्न उपयुक्त निर्देशिका आवश्यक भएको तथ्यलाई ध्यानमा राखी आ.व. २०६३/०६४ को वार्षिक वजेट वक्तव्यमा स्थानीय विकास मन्त्रालयले २०६३ असोजभित्र कार्ययोजना बनाई निर्देशिका तयार गर्न उल्लेख भएको पाइन्छ (कृषि तथा स्थानीयस्तरका सडक कार्यन्वयन निर्देशिका, २०६३) । उक्त निर्देशिकाको आधारमा नेपालका सडकहरूलाई निम्न आधारमा वर्गीकरण गरिएको छ :

### २.१.१ कृषि तथा स्थानीय स्तरका सडकको वर्गीकरण

अ) सेवा सञ्चालनका आधारमा : सेवा सञ्चालनको

आधारमा सडकलाई निम्न दुई भागमा वर्गीकरण गरिएको छ :

(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) जिल्ला स्तरीय सडक
- (ख) ग्रामीण स्तरीय सडक
- (ग) कृषि सडक
- (घ) सहरी सडक
- (ङ) घोडेटो बाटो
- (च) गोरेटो बाटो
- (छ) रोप-वे

स्रोत : कृषि तथा स्थानीय स्तरका सडक कार्यन्वयन निर्देशिका (२०६३) (२०५५- नेपाल ग्रामीण सडक मापदण्ड)

## २.२ सडक संजालको दिगोपन

ग्रामीण सडकको संरक्षणको जिम्मेवारी सन् १९९२ देखि जि.वि.स. र गा.वि.स. लाई हस्तान्तरण गरिएको थियो । केही ग्रामीण सडकहरूमा गाउँलेहरू (गा.वि.स. तथा जि.वि.स. मार्फत) सडक सम्भारको निम्ति निःशुल्क श्रमदान गरी योगदान दिइएको पाइन्छ । तर पनि योजना कार्यान्वयन निरीक्षण आदिको केही अनुचित प्रक्रियाबाट हुनाले तीन मुख्य समस्याहरू उब्जिन पुगे ।

- (क) ग्रामीण स्थानीय जनताको प्राथमिक आवश्यकताहरू परिपूर्तिले हुन नसक्नु साथै खर्च वृद्धि हुनु ।
- (ख) निर्माण गुणस्तर निम्न हुनु ।
- (ग) वातावरणीय संरक्षणका मापदण्डहरूलाई वेवास्ता गर्नुले सडकले आशातीत फाइदाहरू दिन असमर्थ हुनु ।

यी असफलताले गा.वि.स. र जि.वि.स. को अरु नयाँ कार्यक्रम ल्याई पूर्वाधार विकासमा लगानी गर्न नकारात्मक प्रभाव पार्न सक्छ । जब सहायक सडक जिल्ला सडक तथा मुख्य राजमार्गको संभारको निम्ति मुद्धा उठ्छ, सडक विभाग सहायक सडक संभारको निम्ति त्यति सफल देखिदैन । सुख्खा याम सडकलाई सर्वयाम सडकमा परिणत गर्न धुले सडकलाई ग्राभेल वा कालो पत्रेमा परिणत गर्न दशकौंसम्म सडक विभाग असमर्थ रहनुले सडकको दिगोपनमाथि प्रश्न चिन्ह खडा गर्दछ ।

सडक संभारको दिगोपनको धारणा वातावरण अनुकूलको समुदायमा आधारित सडक कार्यक्रमहरु ल्याएर सडक विभागको संलग्नता र निरीक्षणमा सञ्चालन गर्दा पूरा हुन्छ । स्थानीय जनताको सहभागितालाई प्रोत्साहन दिन जनताले के प्राप्त गरे र के गुमाए भन्ने लेखाजोखा गरी नकारात्मक परिणामका मापदण्डहरुको न्यूनीकरण गर्नुपर्दछ । त्यसका लागि सडक विकास परियोजनासँग अन्य विकास परियोजनाहरु साथै ल्याउनुपर्दछ । जसले एकातिरको नोक्सानलाई अर्कोतिरको लाभले पूर्ति गर्न सक्छ । सडक निर्माण कार्यमा सामाजिक तथा वातावरणीय तथ्यहरुलाई प्राथमिकता दिँदा सडकको दिगोपनमा टेवा पुग्दछ ।

### २.३ सडकसँग सम्बन्धित मानवशास्त्रीय मान्यताहरू

सडक आफैमा विकास होइन बरु यो विकासको उत्प्रेरक हो तर मेरो लागि सडक निर्माण विकासको उत्प्रेरक मात्र नभई सवैखाले विकासको पूर्वाधार हो (टि.एस. पापोपा, १९८१) । विकासका हरेक गतिविधी सञ्चालन गर्न यसले बढावा दिन्छ । यसै सम्बन्धमा सडक निर्माणलाई आधुनिकताको सिद्धान्त/विश्वव्यवस्थाको सिद्धान्त/परनिर्भरताको सिद्धान्त (आधुनिकता सिद्धान्तको आलोचना) द्वन्द्व सिद्धान्त, प्रतिकात्मक अन्तर्क्रिया सिद्धान्त र जनता केन्द्रित सिद्धान्तको रूपमा वर्णन गर्न सकिन्छ । आधुनिकीकरणको सिद्धान्तलाई (एलेक्स इंकलेस १९७४) (स्पेन्सर १९८५ मा साभार) ले यसरी परिभाषित गर्दछन्- “यो एउटा सामाजिक मनोवैज्ञानिक प्रक्रिया हो जसले अनुभव गर्न खुल्लापन ल्याउने प्रवृत्ति, परिवर्तनको लागि तयारी हुने विविधताको लागि सचेत हुने, दीर्घकालीन योजनाका लागि उन्मुखिकरण हुने सामाजिकीकरणको बढी महत्व दिने उत्पादन र उद्यमीको प्राविधिक सीप र ज्ञानमा महत्व राख्ने प्रकृति हो । सडक निर्माणको वारेमा एलेक्स इंकलेसको मान्यतालाई उद्धरण गर्नुको कारण सडकले परम्परागत समाजलाई विकसित समाजसँग जोड्छ यिनीहरूको अन्तर्क्रियाले आधुनिक समाजको कार्यशैली तथा सांस्कृतिक लक्षण परम्परागत समाजमा सर्दछन् ।” (स्पेन्सर, १९८५) रोस्टोभले विकास “परम्परागत समाजबाट आम उपभोग समाज” पनि सडक निर्माण पछि हुने क्रियाकलाप हो त्यसैले आधुनिकीकरण/विकास सिद्धान्तको मान्यता अनुसार सडक निर्माण एउटा परिवर्तन र वृद्धिको प्रक्रिया हो ।

सडक निर्माणको विकासलाई परनिर्भरताका सिद्धान्तविद्हरूले आलोचना गरेका छन् । ए.जी.फ्रेंक (१९६९) ले विकास र अविकास सधैं अन्तर्सम्बन्धित छन् भन्ने विचार राख्दछन् । तिनीहरूको सम्बन्ध मुख्य गरी केन्द्र र पृष्ठ क्षेत्रवीचको असमान आदान-प्रदानले तिनीहरूको सम्बन्ध सृजना हुन्छ । त्यसै गरी वालेरस्टाइन (१९७४) विश्वव्यवस्थात्मक

सिद्धान्तका एक सिद्धान्तविदले अर्ध-पृष्ठ क्षेत्र र पृष्ठ क्षेत्रसम्बन्धमा नयाँ औद्योगिक देशहरूको अर्थतन्त्र केन्द्र र पृष्ठ क्षेत्रको अर्थतन्त्रलाई केन्द्रले कब्जा जमाएको तथा नियन्त्रण गरेको 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. फ्रेन्क १९६९, कोइरालामा) यसरी आधुनिकीकरणको विरुद्धमा परनिर्भरताको सिद्धान्तले विकासप्रतिको सिधा अवधारणा सुभाब पनि गरेको पाइदैन र विकासप्रक्रियाको विपरितमा गएको पनि पाइदैन । तरपनि परनिर्भरताका सिद्धान्तकारहरू समान विनिमय र विकासमा जोड दिन्छन् । विकासको पूँजीवादी स्वरूपको विपक्षमा परनिर्भरताको सिद्धान्त जस्तै द्वन्द्व सिद्धान्तले पनि पूँजीवादी विकासलाई समर्थन गर्दैन । द्वन्द्व निर्मूल गर्न नसकिने स्थिति हो र यसले अरु विकासको ढोका खोल्छ भन्ने विश्वास राख्दछन् । मार्क्सको द्वन्द्व सिद्धान्त समाजको प्रकार्यात्मक पक्षको आलोचनाको विचार थियो । जसले द्वन्द्व र विरोधलाई विकासका पोषकको रूपमा लिन्छ ।

प्रतीकात्मक अन्तर्क्रियावादले व्याख्या गरेअनुसार जनताले वस्तुको वारेमा खासगरी यसको संरचनामा आफ्नो व्याख्या कसरी गर्दछन् भन्ने धारणा हो । जनताले एउटा धारणा बनाएका हुन्छन् र जुन एउटा संगठन वा संस्थाले विशिष्ट तरिकाले काम गरेका हुन्छन् । तर फरक तरिकाले काम गर्दा के होला, सडकको कार्यलाई जनताले कस्तो धारणा बनाउँदछन् त्यो नै प्रतीकात्मक अन्तर्क्रियावादको उदाहरण हुन्छ (एच ब्लुमर, १९८०) । फेरि जस्तो सोचिएको थियो त्यस्तो प्रकारको काम नभए के होला ? यो प्रश्नको उत्तर द्वन्द्ववादीहरू यसरी दिन्छन् - कुनै पनि संरचना न सदा स्थायी हुनसक्छ न प्रकार्यगत नै हुन सक्छ । त्यहाँ द्वन्द्वको स्थिति देखापर्दछ जसले रूपान्तरणलाई निम्त्याउँदछ । सडक निर्माणमा प्रतीकात्मक अन्तर्क्रियावादको सम्बन्ध जब सडकले त्यहाँको सम्पूर्ण संजाल, व्यापार, गतिशीलता आदिलाई नष्ट गर्दछ । यसले सडकले कस्तो कार्य गर्दछ भन्ने धारणामै परिवर्तन ल्याउँछ । यसरी जनताको सडकप्रतिको धारणामा ठूलै परिवर्तन आउँछ ।

पि.इ.ए.सि.इ. दृष्टान्तलाई विकासको वैकल्पिक दृष्टान्तको रूपमा लिइएको छ । पि.इ.ए.सि.इ., टोह स्वी हिनका अनुसार सहभागिता, समता उपर्युक्तता, सहमति र वातावरणीय संरक्षण एउटा स्थानान्तरणीय परिवर्तन हुने दृष्टान्त हो (कोइराला, १९९६) । यसका धेरै पक्ष छन् पहिलो पक्ष नैतिकता बोध हो जसले विश्व एउटा परिवार हो, अनेकतामा एकताको विचार, अहिंसा नै एउटा साध्य हो र सबैको निमित्त न्याय यसको गन्तव्य हो । दोस्रो पक्ष भनेको

ग्रहको अस्तित्व जोगाउनु हो, तेस्रो पक्ष पर्यावरणीय सुरक्षाको बारेमा छ भने चौथोले विश्वव्यापी सोचाइ स्थानीय क्रियामा जोड दिन्छ । यो दृष्टान्तको पाँचौ पक्षले शसक्तीकरणलाई बुझाउँछ ।

पि.इ.ए.सि.इ. दृष्टान्त आधुनिकीकरण दृष्टान्तको रूपमा उभिएको छ, किनकि यसले कुनै पनि धारणाका विरुद्धमा बार्तालाई अंगिकार गर्दछ । पि.इ.ए.सि.इ. दृष्टान्तको राम्रो पक्ष आधुनिकीकरण दृष्टान्तबाट हुन सक्ने नकरात्मक परिणाम बारे जनता शिक्षित गरी सचेत बनाउँछ र विश्वव्यापी समस्याका लागि स्थानीय समाधानको सुझाव दिन्छ ।

## २.४ सडक परियोजनाहरूको अध्ययन र मूल्यांकन

सडकमा आधारित डोकोर कन्सल्टेन्सी ग्रुपबाट तयार गरिएको सडक आधारित मूल्यांकन कार्यक्रम (१९९५) ले समुन्द्रपार विकास प्रशासनको सहयोगमा अन्तर्राष्ट्रिय राउटनको निम्ति एउटा सडकमा आधारित विस्तार कार्यक्रमहरू विभिन्न सडक परियोजनाबाट ल्याइएका तथा संचालन गरिएका पाँचओटा सडकहरूको अध्ययन गरेको थियो ।

- |                               |                         |
|-------------------------------|-------------------------|
| क) जोगवनी-वसन्तपुर सडक        | ख) चाराली-इलाम सडक      |
| ग) नौविसे-मलेखु मुग्लिङ्ग सडक | घ) लामोसाँधु-जिरी सडक र |
| ड) धादिङ-स्थानीय सडकहरू ।     |                         |

सडक विस्तार कार्यक्रम, विभिन्न सडक परियोजनाले अनुभव गरेअनुसार ज्यादै प्रभावकारी मर्मत संभार र संरक्षण भएको देखिन्छ । जसमा सडकहरूको ढलाउ गल्लीहरू वन र चरणभूमि स्थायी रूप लिइसकेका साथै त्यस क्षेत्रको सामाजिक वातावरण र आर्थिक लाभ पनि प्राप्त भएका देखाएको छ । विशेष गरी धरान-वसन्तपुर सडकमा बायोइन्जिनियरिङ्ग क्रियाकलापका साथै सिभिल इन्जिनियरिङ्गले बाँध जाली निर्माणलाई स्वीकार गरेका छन् । यसका अलावा उनीहरूको प्रतिवेदनमा अरुसँगै विशेष गरेर नौविसे-मुग्लिङ्ग सडक खण्डमा (ढाल्ने र बाल्ने) । विभिन्न जनजाति जस्तै चेपाङ र मगरहरूले सडक निर्माणको सामाजिक आर्थिक पक्षमा कृषिकार्यको लागि ढाल्ने र बाल्नेको मुद्दा सडक विस्तारको मुख्य बाधाको रूपमा देखाएको छ । यो प्रतिवेदनमा सडक विस्तार कार्यक्रमको लागत प्रभावकारिता र दिगो सडक आसपास दायँवायाँको संरक्षणको कुरा पनि उठाइएको छ । लागत अरू ५० देखि ७० न्यून गर्नुपर्छ यसको लागि स्थानीय जनता सामाग्री र प्रविधि प्रयोग गर्नुपर्छ र सामाजिक साँस्कृतिक

प्राविधिक द्वन्द्वलाई न्यूनीकरण गर्दै सबैको सहमति उपयोग गर्नुपर्दछ (सुनुवार श्रेष्ठ, १९९५, पृष्ठ : ६३) ।

लामो साँघु-जिरी सडकको प्रभाव मूल्यांकनमा विभिन्न नकरात्मक परिणामहरूका साथै केही सकारात्मक परिणाम देखाइएका छन् । यसमा चित्रण गरिएका तुलनात्मक मूल्यांकनका दृष्टिकोणहरूले धेरै नै महत्वपूर्ण सामाजिक यातायात र आर्थिक क्षेत्रका तथ्यहरूकोलाई उजागर गर्दछ । सर्भेक्षणले यातायात र संचारको खण्डमा ट्राफिकको संख्या बृद्धि नभएको तर सवारी साधन प्रयोग गर्ने मानिसको संख्या बृद्धि भएको ब्राह्मण र क्षेत्री जुन समुदायका उच्च समूहका मानिन्छन् । तिनीहरूको संख्यामा बृद्धि भएको र जनजातिहरू जस्तै जिरेल र थामीहरू सडकको उपयोगिता लिन असर्मथन भएको देखाइएको छ । यस क्षेत्रबाट निर्यात गर्ने सामानको मात्रा भन्दा आयात गर्ने सामानको मात्रा धेरै बृद्धि भएको र आयतित सामानको मूल्य पहिला भन्दा घटेको देखाइएको छ । भलाई र वितरणको दृष्टिकोणले शिक्षा बजार सम्मको पहुँच स्वास्थ्य संख्या र सामाजिक गतिशिलता आदिमा सडकले त्यस क्षेत्रका मानिसलाई धेरै लाभ पुऱ्याएको कुरा उक्त प्रतिवेदनमा लेखिएको छ (सेडा, १९९०) ।

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 वीऊहरूको प्रयोगलाई क्रमशः किसानहरूद्वारा बढ्दो रूपमा स्वीकारेका छन् । सडक निर्माण पश्चात् परम्परागत डाँलेघाँस र जंगलका रूखहरू घट्दै गएका छन् । त्यसो भए पनि प्रभावकारी खेती वनसम्बन्धी क्रियाकलाप विभिन्न प्रभावकारी क्रियाकलापहरू पशुपालनमा बृद्धि र नयाँ तरिकाको खेतीपातीको शुरूवात् भएको छ । मानिसहरू रोजगारीको निम्ति मौसमी बसाईसराईतर्फ उन्मुख भएका छन् । तर यो प्रतिवेदनमा मुख्य बाली जस्तै मकै, गहुँ र कोदोको उत्पादन घटेको छ । जसको कारण मुख्य बजार केन्द्रित निर्यातमा भरपर्न बाध्य भए ।

निष्कर्षमा लामोसाँघु जिरी सडकले आधुनिकीकरणमा उत्प्रेरकका रूपमा कार्य गरी योगदान पुऱ्याएको छ । साथै केही परनिर्भरताको स्थितिहरू जस्तै दाउरालाई मट्टितेलले विस्थापन गरेको, घरेलु मललाई रासायनिक मलले विस्थापन गरेको, अन्नवालीलाई नगदे बालीले विस्थापन गरेको (पोटर्स, १९९५ पृष्ठ : ९७) बाट साभार गरिएको परिवर्तनको परिभाषामा निम्न कुरा संलग्न छन् । यसैगरी (अ) आर्थिक तिब्रता र राष्ट्रिय उत्पादनमा दिगो बृद्धि (आ) राष्ट्रिय आम्दानीको समानताका आधारमा सामाजिक पुनर्वितरण तथा सीमान्तकृत समूहलाई मौद्रिक

अर्थतन्त्रमा थप सहयोग जुटाउने । (इ) राष्ट्रिय रूपमा नै नयाँ सांस्कृतिक छविको पहिचानको शुरूवात, त्यसैले लामो साँघु जिरी सडक सफल देखिन्छ ।

जि.टि.जेड. बाट ल्याइएको हरित सडकसम्बन्धी अवधारणा पर्यावरणीय सामाजिक इन्जिनियरिङ्ग लाभको दृष्टिकोणले सबैभन्दा बढी सफल सडक प्रमाणित भएको छ । जि.टि.जेड. को बेनीघाट आरुघाट सडक ५२ किलोमिटर सन् १९९६ मा शुरू भएको थियो । जसमा श्रममा आधारित पर्यावरणीय अनुकुलताका साथै स्थानीय रोजगारी सृजना गर्ने उद्देश्यका साथ वचत कोष समुदायको समग्र विकासको अवधारणाका साथ शुरू भएको थियो । सडकका आफ्नै दीर्घकालीन र मध्यकालीन नकारात्मक प्रभाव भएता पनि सडकले नकारात्मक पक्ष भन्दा सकारात्मक असर बढी सृजना गरेको छ । वचत योजनाको परिणामस्वरूप ने.रु. १८ लाख रकम छुट्याइएको जसलाई योगदान कर्ताबाट लगानी गर्न अथवा तिनीहरूलाई नै ऋण स्वरूप प्रदान गरिने थियो । सडक यातायातको अभियान जनताको आधुनिक कृषि प्रविधिका साथै गहन पशुपालन/कुखुरापालनको उच्च वृद्धि गरी आधुनिकीकरणको उत्प्रेरकको रूपमा देखिएको छ ।

सीमित क्षेत्रबाट परीक्षण गरी हेर्दा दुईवटा नकारात्मक प्रभावहरू : १) रक्सी र चुरोटको उपभोगमा वृद्धि २) जुवातासमा वृद्धि पाउन सकियो र अध्ययनले खासै सडकले परनिर्भरताको परिस्थिति सृजना भएको तथ्य देखियो । जस्तै घरायसी उपभोगको निम्ति स्थानीय बजारमा आधारित हुने जस्ता कुराहरू बाहिर निकाल्न सकेन । यो अध्ययनले सडकको कारणले सामान्यतः वातावरणमा हुने ह्रास जस्तै भौगोलिक रूपमा जमिनका स्थायी संरचना चट्टान गल्ली खहरेहरू अस्थिरतातिर जाने र पर्यावरणीय ह्रासको कुरालाई पनि प्रकाश पार्न सकेन ।

सुनौली-पोखरा राजमार्गको पोखरा उपत्यकाको क्षेत्रीय कृषि उत्पादनको प्रतिवेदनमा उल्लेख भएअनुसार प्रथमपटक सन् १९६८ मा सडकको शुरूवात भयो । स्थानीय समुदायलाई खासगरी गहुँ र तोरी उत्पादनमा लाभ पुऱ्याएको थियो तर पनि सडक निर्माणले मकै उत्पादनलाई खास फाइदा पुऱ्याएको थिएन । प्रतिवेदनमा स्पष्ट उल्लेख नभए पनि प्रतिवेदनले घरायसी र सामुदायिक तहमा परनिर्भरताको परिस्थिति सृजना भएको आसय दिन्छ किनकि देशको पूर्वी भागको निर्यातमा स्थानीय समुदाय तथा घरहरू भरपर्नु परेको उल्लेख भएको थियो (मार्क सि. डब्लु, १९७०) ।

ग्रामीण पूर्वाधार परियोजनाका सन्दर्भमा जि.टि.जेड. को 'सरोकारवाला विश्लेषण सामाजिक तथा वातावरणीय अध्ययन' (१९९८) शीर्षकको प्रतिवेदनमा ग्रामीण सडकको स्थानीय प्रकृति स्थानीय संस्थाद्वारा व्यवस्था गर्नु आवश्यक हुन्छ भनी जोड

दिइएको छ । यसो गर्दा ग्रामीण पूर्वाधार परियोजनाको उद्देश्य पूरा हुने परियोजना तयारी प्रक्रियामा नै सरोकारवालाको वातावरणीय सामाजिक र आर्थिक सन्दर्भमा प्रभाव सिधै केन्द्रीय स्तरबाट तयार गरेको योजनाको भन्दा नकारात्मक प्रभाव त्यसको रोकावटको मात्रा कम हुन्छ । सबैतहमा वातावरणीय तालिमको मात्रा उल्लेखनीय मात्रामा आवश्यक पर्दछ । यो परियोजनाले गरीब र विशेष गरी महिलाहरूलाई कम फाइदा पुऱ्याएको देखाएको छ किनकि उनीहरूलाई रोजगारीको अवस्था परिवर्तन गर्नुपर्ने धेरै काम गर्नुपर्ने जसलाई न्यूनीकरण गर्न आवश्यक छ, यसको लागि स्थानीय जनतालाई सडकको मौसमी मर्मत संभारमा रोजगार दिनुपर्छ ।

समुन्द्रपार विकास प्रशासनअर्न्तगत न्यू एराले 'सडकको छिमेकीको वैयक्तिक अध्ययन' ( १९९६) मा सडकप्रति जनताको धारणाबारे अध्ययन गरेको छ । यसले सडक विभाग र सडक छिमेकीहरूको सडक किनारामा वृक्षारोपण र संरक्षणको अवस्था र उपलब्धि धरान हिले सडकमा कस्तो छ भनेर थाहा पाउने अध्ययन गरेको थियो । यो अध्ययनअनुसार जबसम्म सडक विभागले स्थानीय जनताको छनौटमा परेका विरुवका प्रजाति र अन्य प्रक्रियामा उनीहरूको सहभागिता हुँदैन तबसम्म उनीहरू सडक विभागको कार्यसँग सहकार्य गर्दैनन् । धरान धनकुटा सडकको सम्बन्धमा सडकमा आधारित विस्तारका कार्यक्रमहरू सडक छिमेकीको सचेतना सृजना गर्नमा सफल देखिन्छ । अधिकांश जनताहरू सडकबाट सकरात्मक रूपमा प्रभावित भएको ठान्दछन् र सडक परियोजनालाई जग्गा प्रदान गर्न जनताहरू नकारात्मक रूपमा प्रभावित भएको देखिन्छ । उक्त अध्ययनको निचोडमा सडक निर्माणलाई दिगो बनाउन सडक छिमेकीलाई रूख छान्न र प्रयोग गर्न उनीहरूको सहमति र सहकार्यको लागि राष्ट्रिय नीति बनाउनु पर्ने बताएको छ ।

ग्रामिण सडक निर्माण र सडक निर्माणको लागि भविष्यको नीतिलाई सुभाब दिन 'पहुँच सुधार र दिगो विकास' (पौडेल, दुर्गाप्रसाद १९९८, इसिमोडस प्रकाशन) ले विद्यमान नीतिहरू र संस्थागत संरचनाको परीक्षण गर्ने उद्देश्य राखेको थियो । मुख्यतया लगानी योजना (१९९६) र नेपाल कृषिमुखी योजना (१९९५) को प्रतिवेदनलाई आधारित गरी यो अध्ययनले निकालेको निष्कर्ष ग्रामीण समुदायलाई अलग्गिनबाट सडक निर्माणले सकरात्मक परिवर्तन गराएको कृषि उत्पादनको बजार र शैक्षिक केन्द्र अस्पतालहरू बजारकेन्द्र आदिमा सहज पहुँच पुऱ्याएको देखाएको छ । तर धादिङ्ग, काभ्रे, बागलुङ्ग र इलाम जिल्लाहरूमा सडकले सामाजिक वातावरणमा गुणात्मक ह्रास आई पीडित भएको देखाएको छ ।



सडक निर्माण पूर्व र सडक निर्माण पश्चात्का संकलित तथ्यांकलाई तुलना गर्दै टि.एस. पपोला र आर. सि. सिन्हा (१९८१) ले सडक यातायात र आर्थिक विकासमा कृषि क्रियाकलाप फलामको काम गर्ने बुन्ने डोरी बनाउने जस्ता क्रियाकलापहरू सडक निर्माणपछि बन्द हुँदै गएको पाएका थिए । यो केही हदसम्म यातायातको नराम्रो प्रभाव थियो जुन शहरी उत्पादनको सस्तो र राम्रो उपलब्धताले भएको थियो । थोरै जग्गा हुनेलाई पनि सडक निर्माणले सकारात्मक प्रभाव पार्न नसकेको जहाँ सडक निर्माणले कृषि विकासलाई बढावा दिने आशा गरिएको थियो । अध्ययनले स्थानीय गाउँमा बजारी वस्तुको बचत वृद्धि नभएको पाएको थियो ।

अन्तर्राष्ट्रिय कोरिया कन्सल्टेन्सीले सन् १९८७ मा गोरुसिङ्गे-सन्धीखर्क सडकको स्तर वृद्धिका लागि भौतिक अध्ययन गरेको थियो । त्यहाँ सफा मौसमको सडक संचालनमा थियो । कन्सल्टेन्टहरू सवारी साधनको चाप वृद्धि र पहुँचमा सडक आसपासका बासिन्दाहरूलाई नकारात्मक प्रभाव परेको कुरा लेखेका छन् । किनकी सडक व्यापारिक प्रयोजका लागि प्रयोग गरिएको थिएन । कन्सल्टेन्टहरूले अन्य सहायक असरहरूमा उपत्यकाभित्र सस्ता तयारी सामानहरूको प्रवेशले परम्परागत घरेलु हस्तकलाको व्यापार बाहिर बसाईसराई गर्ने उच्च दरले क्रमशः ह्रास हुँदै गएको उल्लेख गरेका छन् । यसैगरी यो अध्ययनमा सडक सीमामा अत्याधिक वनफडानी भएको पाइएको छ । उनीहरूको प्रतिवेदनमा सरकारी कर्मचारीहरूको लागि सदरमुकाम, कार्यालयहरू केही व्यवसायहरूको स्थापना चिया पसल आदि उपभोग्य सामानहरूको सस्तो उपलब्धता अस्पताललगायत अन्य सुविधाको सहज पहुँच आदिमा केही सकारात्मक प्रभावहरू उल्लेख गरेको छ । अध्ययनको आर्थिक पक्षमा जिल्ला र राष्ट्रिय तहको तथ्यांकहरूलाई विश्लेषण गर्दै गोरुसिङ्गे-सन्धीखर्क सडकको उच्च सम्भावना रहेको देखाएको छ ।

विश्व बैंकको निर्देशनमा स्थापना भएको पुनर्वास कार्ययोजना जसलाई सडक संभार तथा विकास परियोजनाले गोरुसिङ्गे-सन्धीखर्क सडकको स्तर वृद्धिको सन्दर्भमा सडक निर्माणमा स्थानीय समुदाय सजिलै प्रभावित हुने समूहलाई समावेश गरी केही संवेदनशील मुद्दाहरू परियोजना तयारी र कार्यान्वयनमा उठेको देखाएको छ । सजिलै प्रभावित समूह भन्नाले जग्गा विहीन जनताहरू अथवा सुकुम्बासीहरू विना इजाजत बसोबास गर्ने मानिसहरू र अतिक्रमणकारीलाई जनाएका छन् । परियोजना तयारी अवस्थामा क्षतिपूर्ति सम्बन्धमा सडक विभागलाई सडक निर्माणको लागि जग्गा दिने जग्गादातालाई दस्तुर नलगाउने कुरा उठाइएको

थियो । सडकको चौडाइ बृद्धि गरी स्तर बृद्धि गर्ने क्रममा महत्वपूर्ण खेतीयोग्य जमिन तथा अन्य जमिनको नोक्सानीबाट हुने नकारात्मक प्रभावलाई न्यूनीकरण गर्ने सडक विभागको मापदण्ड विपरीत सडक केन्द्रदेखि दुबैतर्फ तीन मिटर घटाइएको जम्मा ६ मिटर थियो । अध्ययनले आर्थिक रूपमा सम्पन्न जनताले राम्रो फाइदा लिन सकेको र सजिलै आघात पुग्ने समूहको अवस्था सडक निर्माणले अभै नराम्रो बनाएको देखाएको छ ।

‘महेन्द्रराजमार्ग - गाईघाट र त्रिशुली- सोमदाङ सडकहरूको वातावरणीय प्रभाव अध्ययन’ (नेपेकोन, १९९१) सडक विभागको मातहतमा गरिएको थियो । पाँचवर्षपछि दुबै सडकहरू सम्पन्न भएका थिए । महेन्द्रराजमार्ग-गाईघाट सडकमा प्रतिदिन ५९३ सवारी साधन सञ्चालनमा भएता पनि ध्वनि प्रदूषणलाई समस्याको रूपमा नलिई धुलोलाई समस्याको रूपमा लिइएको थियो । त्रिशुली सोमदाङ सडकमा ढलाउ स्थायित्व र पानी व्यवस्थापन मुख्य समस्याको विशेष उल्लेख गरेको पाइन्छ । दुबै सडकमा सामाजिक अवस्था सुधार भएको थियो ।

गाईघाट-दिक्तेल-ओखलढुङ्गा सडक (दोस्रो सडक सुधार परियोजना, १९९३) को लागि एउटा संयुक्त प्रारम्भिक वातावरणीय जाँच र वातावरणीय प्रभाव अध्ययन गरी दस्तावेज तयार पारिएको थियो । विशेष गरी यो अध्ययनमा नकारात्मक प्रभावहरूलाई उठाइएको छ । जसमा भरियाहरूको जीवनयापनमा परेको संकटको मुद्दा, सडकभरि अनियन्त्रित सहरी विस्तार दुर्लभ वनस्पति प्रजातिको संकट र चुनौतिजस्ता मुद्दाहरूलाई उठाइएको छ ।

सन् १९९६ मा स्याङ्गजामा एउटा जिल्ला सडकको प्रारम्भिक वातावरणीय परीक्षण गरिएको थियो । उक्त परीक्षणको प्रतिवेदनको निष्कर्षमा ढलाउ स्थायित्वमा सुधार गर्दा सिंचाई प्रणालीमा समस्या उत्पन्न भएको कुरा देखाइएको छ ।

नेपाल इन काइसिसले परनिर्भरता र आधुनिकीकरणको उपागमको ढाँचा अर्न्तगत रहेर पश्चिम र सुदूर पश्चिमको सडकको प्रभावलाई विश्लेषण गरेका छन् । ‘यातायात क्षेत्रको विकास’ शीर्षकअर्न्तगत सडक निर्माणलाई लिएर लेखकले भरिया व्यवसायको मुद्दा र अन्य परम्परागत यातायातका साधन सिद्धार्थ राजमार्गको संजालले ध्वस्त पारेको कुरा लेखेका छन् । लेखकले सडकको नकारात्मक प्रभावलाई मात्र नदेखाई केही सकारात्मक पक्षहरू जस्तै पहाडमा सामानहरूको मूल्य केही घटेको घ्यू, कालो दाल जस्ता वस्तुहरूको निर्यात बढेको देखाएको छ (ब्लेकी एट.अल, १९८०) ।

‘नेपाल इन काइसिस’ नामक पुस्तकमा विभिन्न राजमार्गहरूको निर्माणले पश्चिम नेपालको जनजीवनमा पारेको प्रभावका बारेमा चर्चा गरेका छन् । तीन खण्ड र तेह्र अध्यायमा विभाजित यस पुस्तकमा नेपाललाई संकट अवस्थामा पुऱ्याउने विभिन्न पक्षको चर्चा गरिएको छ । मार्क्सवादी सिद्धान्तलाई मध्य नजर गरी द्वन्द्व उपागममा आधारित रही तयार परिएको उक्त लेखमा प्राथमिकता तथा द्वितीय तथ्यांकहरू प्रयोग गरिएको पाइन्छ (ब्लेकि पि. एट अल, २००१) ।

सन् १९५० को दशकपछाडि आधुनिकीकरणको सिद्धान्तबमोजिम आर्थिक विकास गर्ने उद्देश्यले विभिन्न बाटाहरू निर्माण गरिए जुन अन्तर्राष्ट्रिय लहर नेपालभित्र पनि छिऱ्यो । नेपालको विकास गर्नका निम्ति नेपालमा तीनवटा राजमार्ग बने । यी राजमार्गको निर्माणसँगै पश्चिम नेपालमा सरकारी कार्यालयको स्थापना, कर्मचारीको विस्तार अनि व्यापार केन्द्रको स्थापना भयो । यातायातको सुविधाले ढुवानी सुविधा, यात्रीको सुविधा, बजारीकरणको सुविधा देखापरे पनि भारी बोकेर खानेहरूको जीवन निकै कष्टकर बन्न पुग्यो । स्थानीय घरेलु उद्योगहरू लोप भए पेसागत जातीय समुदायले पेसा छोड्नुपऱ्यो । भारतीय श्रमिक तथा कामदारको नेपाल प्रवेशले नेपाली कामदारलाई संघर्षमा उत्रिन पऱ्यो, विदेशिनु पऱ्यो, कुल्लीद्वारे भई विदेशीको गुलामी बन्नुपऱ्यो । सवारी साधनको खरिदका निम्ति राष्ट्रिय सम्पत्ति विदेशीन पुगेको र नेपालीहरू भन् परनिर्भर हुनुपरेको कुरा प्रस्तुत पुस्तकमा उल्लेख गरेका छन् । बाटो निर्माण र बजारको विस्तारले नेपालीहरूलाई सकारात्मक भन्दा नकारात्मक प्रभाव वढी पारेको, विदेशी वस्तु सेवाको विस्तारले नेपालीहरूका धन विदेशिएको, यातायातको नाममा ठूलो लगानी बाहिरिनाले नेपालको अर्थतन्त्र थला परेको, नेपालको वनजंगल फडानी भएको कुराको चर्चा प्रस्तुत पुस्तकमा गरिएको छ । वास्तवमा लेखकहरूका अनुसार पश्चिम नेपालमा बाटोहरूको निर्माणले विकास गर्नुभन्दा पनि नेपाललाई संकटको अवस्थामा गुऱ्रन निम्न कारणहरूले भूमिका खेलेको उल्लेख गरेका छन्- मौलिक संस्था र ज्ञानको लोप हुँदै जानु, नेपालको भारतसँग परनिर्भरता, वातावरणीय ह्रास हुनु, पूँजीवादी उत्पादित वस्तुले ग्रामीण क्षेत्रमा समेत बजार लिनु, व्यापार असन्तुलन हुनु आदि ।

उक्त पुस्तकमा नेपालको सामाजिक तथा सांस्कृतिक पक्षको कम चर्चा गरिएको सूक्ष्म घटनाभित्र पस्न नसकेको, जातीय संरचनाभित्र रहेको जटिलतालाई कोट्याउने प्रयास नभएको आदि कमजोरी भएता पनि नेपाललाई स्वचालित एवं आत्मनिर्भर गर्न के-कस्ता रणनीति अवलम्बन गर्नुपर्दछ । नेपाललाई परनिर्भरता, शोषण र संकटको चपेटाबाट मुक्त गर्न सबै नेपाली

एकीकृत भई स्वनिर्भर एवं संस्थागत दिगो विकासमा लागिपर्ने कुरालाई प्रष्ट्याउन सफल प्रस्तुत पुस्तकबाट यो अध्ययनलाई सहयोग मिलेको छ ।

ग्रामीण सडकको अध्ययन गर्ने क्रममा एशियन डेभलपमेन्ट बैंक (२००६) ले आफ्नो 'नेपाल : ग्रामिण पूर्वाधार विकास परियोजना' प्रतिवेदनमा ग्रामीण सडकको प्रभावकारितालाई मूल्यांकन गरेको छ । आफ्नो प्रतिवेदनमा ए.डि.बि. ले ग्रामीण सडक परियोजनाले ग्रामीण क्षेत्रका मानिसहरूको सामाजिक, आर्थिक पक्षमा आएको सुधार र ग्रामिण क्षेत्रमा मानिसहरूको पहुँचको वारेमा उल्लेख गरेको छ । ग्रामीण सडकको निर्माणपछि यातायातमा परिवर्तन आएको, हलुका यातायातका साधन जस्तै: ट्र्याक्टर, जिप तथा साना बसहरूले परम्परागत भेडा, च्याङ्गा, घोडा, गधा र खच्चडलाई प्रतिस्थापन गरेको, अस्पताल स्वास्थ्य चौकीजस्ता सामाजिक सेवामा ग्रामीण गरिवहरू लाभान्वित भएको उक्त प्रतिवेदनमा यातायात खर्च ७५% सम्म घटेको र बजारसम्मको भ्रमण समय र बजार सेवा ५०% घटेको उल्लेख गरेको छ । परियोजनाका सडकहरू कच्ची र मर्मत संभारको अभावले वर्षात्को समयमा सञ्चालन नहुने कुरा उल्लेख छ । सडकको आसपासमा नयाँ आर्थिक क्रियाकलापहरू उदय भएको नयाँ भवनहरू चिया तथा स्न्याक्स स्टलहरू, सवारी साधन मर्मत र किराना पसलहरूको उदय भएको लामो समयदेखि कृषि रोजगारमा लागेका मानिसहरूलाई पनि अन्य अवसरहरू सृजना भएको जस्तै भइरहेको सडक मर्मत कार्य, नयाँ सडक निर्माण, सवारी साधन चलाउने सवारी साधनको वर्कशपमा काम गर्ने गरेको उल्लेख पाइन्छ । परियोजनाको लगानीको ६७% स्थानीय अर्थतन्त्रमा रहेको ग्रामीण क्षेत्रको प्रभावले पहाडी क्षेत्रका ग्रामीण जनतामा गरिवीको मात्रा न्यून गर्ने अपेक्षा गरिएको थियो । परियोजना सम्पन्न पछि गरिएको पुनरावलोकन परियोजना जिल्ला काभ्रे, तनहुँ र वाग्लुङ्गका ५२% कृषक समूह 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 वाग्लुङ्ग यस परियोजनाबाट प्रभावित क्षेत्रमा झण्डै २०% 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 नरहेको बताएको छ ।

वातावरणीय प्रभाव सम्बन्धमा उक्त प्रतिवेदनले खासै नकारात्मक नभएको, सडक खण्डबाट निस्केका ढुङ्गा माटोबाट परेको नगन्य नकारात्मक प्रभाव बाहेक सडकको केही अंश स्थानीय जंगलमा निर्माण भएको र त्यति महत्व नभएको जिल्ला वन कार्यालय तथा वन उपभोग गर्ने समुदायसँग परामर्श लिई कार्य गरिएकाले सही कार्य हुन सकेको यस प्रतिवेदनमा उल्लेख छ । सडक निर्माणमा निस्केका ढुङ्गा माटोलाई अव्यवस्थित रूपले सडक छेउछाउमा राख्नाले 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 ।

सामाजिक, सांस्कृतिक र अन्य प्रभावका सम्बन्धमा यस प्रतिवेदनमा परियोजनाद्वारा निर्मित सडकले महिलालाई घरायसी प्रयोजनका वस्तुहरू जस्तै : मालसामानका गह्रौं भारीहरू कृषिजन्य सामान बोक्ने, बोझ न्यून गराएको ज्यालाको लागि नगद प्रदान गरी उक्त नगदले बालबच्चाको शिक्षा परिवारको स्वास्थ्य हेरचाह अत्यावश्यकिय खाद्यान्न तेल, लुगाफाटामा खर्च गर्न सघाउ पुऱ्याएको देखिएको छ (नेपाल ग्रामीण पूर्वाधार विकास परियोजना ए. डि.वी. ( २००६) काभ्रे, तनहुँ र वाग्लुङ्ग कम्प्लिसन रिपोर्ट) ।

सन् १९९९ मा हरिप्रसाद कोइरालाद्वारा गरिएको 'एन एसेस्मेन्ट अफ द इम्प्याक्ट अफ रोड कन्स्ट्रक्सन अन गोरुसिङ्गे-सन्धिखर्क' को अनुसन्धान शोधपत्र मानवशास्त्रीय सामाजिक सिद्धान्तमा आधारित भए पनि मुख्य गरी आधुनिकीकरण र परनिर्भरता सिद्धान्तसँग सम्बन्धित देखिन्छ । सडक निर्माणको प्रभावको सम्बन्धमा शोधकर्ताले सडक निर्माण पश्चात् कृषि कार्यमा, जग्गाको स्वामित्वको ढाँचामा र प्रत्येक दिन गरिने क्रियाकलापमा परिवर्तन आएको साथै केही संस्कृतिमा आएको परिवर्तन जस्तै दाउराको सट्टा मट्टितेल, संयुक्त परिवारको सट्टा सूक्ष्म परिवार घरबाट उत्पादन हुने दुधको सट्टा डेरी दुध, कृषि कार्यको लागि पर्मको सट्टा ज्याला मजदुरी, आपसी विश्वासको लेनदेनभन्दा बैंक कारोवारमा वृद्धि आदि उल्लेख गरेका छन् । सडक परियोजनामा परेका जग्गाहरूलाई भूमि ऐन १९९० भन्दा पहिला क्षतिपूर्ति दिने प्रावधान नभएको कारण दर्शाई सडकको गुणस्तर वृद्धि तथा संभारले नै जग्गादातालाई अप्रत्यक्ष रूपमा फाइदा पुग्ने कुरा देखाइएको थियो । सडक छेउछाउको क्षेत्रमा वाध्यतावस मानिसहरूको विस्थापन हुने

प्रक्रिया बढेको र जग्गा स्वामित्वमा परिवर्तन हुन पुगेको कुरा पनि उल्लेख गरेको छन् । सडक निर्माणले सडक आसपासको जंगल नाश भई भौतिक वातावरणमा ह्रास आएको र ह्रास आउनाका कारणहरूमा गोरुसिङ्गेमा अत्याधिक मात्रामा घरनिर्माण व्यवसाय चलेको र मुख्य केन्द्रहरूमा धेरै जनसंख्याको लागि इन्धन दाउराको आवश्यकता पूरा गर्नमा अवैधानिक आपूर्तिलाई देखाएका छन् । धुले सडकको कारणले धुलोको प्रदुषणको मात्रा बढी भएको सडकको भौगोलिक विशेषतासमेत उक्त सडकको वारेमा बताइएको छ ।

खाँचीकोटको देउरालीमा रहेको सुपा देउराली मन्दिर स्थानीय रूपमा नै पुरातात्विक महत्वको भएको वैशाख पूर्णिमामा धेरै हिन्दू भक्तजनहरूले यो मन्दिरमा आई दैनिक दर्शन तथा पूजा गर्न 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 २-२.५ मिटर हुने कुरा प्रतिवेदनमा उल्लेख भएको । पोखरीमा स्थानीय मानिसहरू नुहाइधुवाइ गर्ने, घरायसी प्रयोजनका लागि ओसार्ने गर्दछन् । भलपानीले यो पोखरीमा उच्च दरले थिगेनहरू जम्मा हुने गरेकोमा यो दरलाई कम गर्न सडकको दायाँ-बायाँमा नाला र किनारा स्थायीत्व ल्याउनुपर्ने कुरा सुझाव गरिएको छ । सडक निर्माण क्रममा कति मन्दिरहरू नष्ट गरिए त्यसको वास्ता नगरिए पनि ठाडा गा.वि.स. र नारापानीमा सडक निर्माणपछि सवारी चालकको योगदानमा तीनओटा नयाँ मन्दिरहरू निर्माण गरिएको थियो ।

सडक निर्माणले सडक आसपास क्षेत्रमा निश्चित रूपमा आधुनिकीकरण ल्याएको कुरा बजार केन्द्र स्थापनाले पूँजीपतिहरूको संजाल विभिन्न तरिकामा बनेको देखाउँछ । त्यस्तै केही ठाउँहरूमा विद्युत आपूर्ति हुनु सहकारी तथा समुह वचत जस्ता आर्थिक विकासका लक्षणहरू देखापर्नुले पनि आधुनिकीकरणको पुष्टि गर्दछ । सडकले ठूला शहर तथा अन्य स्थानहरूसम्म सहज पहुँच भई धेरै सूचनाहरू संकलन गर्न, टेलिभिजन पत्रपत्रिकाहरू आदिहरूको प्रयोग बढेकोले पनि सडक आसपास क्षेत्रमा आधुनिकीकरणको प्रक्रियाले प्रवेश गरेको देखाउँछ । विभिन्न विकासका क्रियाकलापहरू सडकले प्रवेश गराउँदा आफसेआफ आउने विकास क्रियाकलापभन्दा सडक निर्माणले ल्याउने विकास क्रियाकलापहरू बढी भएकाले त्यो विकासको प्रभावलाई व्यवस्थापन गर्दा नयाँ संयन्त्र जनताहरूलाई खोजी गर्न वाध्य बनाउने र सांस्कृतिक अन्तराल र संक्रमणकालका अवस्था देखापरेको थियो ।

आधुनिकीकरणको मुद्दासँग सडक निर्माणले परनिर्भरताको स्थिति सृजना गरेको छ । यसको प्रमाण स्थानीय जनताहरू आधारभूत वस्तु तथा सेवा जस्तै मट्टितेल, नुन, रासायनिक मल, अनाजहरू आदिमा अन्यत्र भरपर्नुले देखाउँछ ।

सवारी साधनको महँगो भाडा ग्रामीण गरिव जनताको लागि पहुँच बाहिर थियो । यसले उनीहरूलाई ऋणतर्फको भार वृद्धि भई परनिर्भरताको स्थिति सृजना गर्‍यो । अझ वढी मानिस सुविधा भोगी हुनाले सवारी साधनप्रति निर्भर हुन थाले ।

निष्कर्षमा कोइरालाले आफ्नो शोधपत्रको अन्त्यमा गोरुसिङ्गे-सन्धीखर्क सडकको वारेमा सकारात्मक र नकारात्मक दुवै प्रभाव पारेको उनको विश्लेषणमा देखाएका छन् । उनको विश्लेषणमा सकारात्मकतर्फ, सडक आसपास क्षेत्रमा नयाँ विकास क्रियाकलापहरू आएको, कृषिमा वढी उत्पादन गर्न व्यवसायीक उत्पादनतर्फ उन्मुख, भएको तयारी उपभोग्य वस्तुहरूको प्रयोग बढेको समयप्रति सचेतना बढेको, उपभोग्य वस्तुको सहज उपलब्धता र आवतजावत्मा तथा मालसामान ढुवानीमा सहज हुनु, विकसित शहरी समाजका सांस्कृतिक गुणहरूको अवलम्बन गर्ने दृष्टिकोण आदि उल्लेख भएका छन् भने नकारात्मक प्रभावतर्फ विभिन्न कुराहरूमा परनिर्भरता बढ्नु, वनसम्पदाको नोक्सानी, धुलो, धुवाँ, प्रदुषण, वसाईसराईको अवस्था बढेको गरिव समूहको स्थितिमा खासै सुधार नभएको, पर्यावरणीय असन्तुलन भएको, सडक संभारको अभावजस्ता विभिन्न नकारात्मक प्रभावहरू गोरुसिङ्गे-सन्धीखर्क सडकले पारेको पाइएको छ ।

यी र यस्तै समस्याहरूमाथि विजय प्राप्त गर्न सडक योजना कार्यान्वयन र अनुगमनमा स्थानीय जनताको संलग्नता सडक अत्यावश्यक भएको र सडक निर्माण र संभारमा विशेषगरी दिगो विकासका क्रियाकलापमा आवश्यक हुन्छ भन्ने सुझाव दिइएका छन् ।

## २.५ अध्ययनको सैद्धान्तिक ढाँचा

यो अध्ययन आधुनिकीकरण, परनिर्भरता, द्वन्द्व सिद्धान्त र जनताकेन्द्रित अवधारणाअन्तर्गत रहेर गरिएको छ । नयाँ निर्माण भएको पोखरादेखि कृस्ती नाच्नेचौरसम्मको ग्रामीण कृषि सडकमा आधुनिक समाज, केही विकासका क्रियाकलापहरू देख्न सकिन्छन् । पोखराका मुख्य बजारहरूलाई केन्द्रका रूपमा र कृस्ती गाउँलाई पृष्ठ क्षेत्रको रूपमा देख्न सकिन्छ । पोखरा बजारले विभिन्न स्वरूपमा गाउँलाई शोषण गरेको तथा यस ग्रामीण सडकको आसपासको क्षेत्र केन्द्र र योदेखि टाढा रहेका गाउँका अन्य क्षेत्रहरू पृष्ठ क्षेत्रमा विकसित हुँदै गएको पाइन्छ ।

त्यसै गरी परम्परागत लवाइ, खवाइ जीविकोपार्जन, कृषिप्रणालीमा पनि परिवर्तन भई आधुनिकतातर्फ अग्रसर भएको पाइन्छ । जस्तै : उन्नत बीऊ, रासायनिक मलको प्रयोग पक्की घरहरूको निर्माण आदिले आधुनिकताको प्रभाव परेको देखिन्छ । सडक निर्माण समय र सडक निर्माण पश्चात्, साँध सीमानामा द्वन्द्व, परम्परागत मूल्य मान्यता रहनसहन र आधुनिक मूल्यमान्यता र रहनसहनबीच द्वन्द्वको अवस्था अन्य क्षेत्रमा पनि देख्न सकिन्छ । पोखरा शहरको नजिकै रहेको यस गा.वि.स. मा सडकको माग पहिलोदेखि नै रहीआएको पाइन्छ । सडक विभागले यो सडक निर्माणको कार्य थालनी गरेका भएता पनि यसको निर्माण साथै यसका अन्य शाखा सडक निर्माणमा त्यहीको स्थानीय बासिन्दाको सक्रिय सहभागिता रहेको पाइन्छ । उनीहरूको सहभागितामा चन्द्रा संकलन गरी आर्थिक क्षेत्रमा श्रमदान गरी, त्यसको मर्मत संभार आदिमा उल्लेखनीय सहभागिता देख्न सकिन्छ ।

## २.६ निष्कर्ष

सकारात्मक दिशातर्फको परिवर्तन नै विकास भए जस्तै यसलाई व्याख्या गर्न आधुनिकीकरण मुख्य सिद्धान्त समझिएको छ । माथि उल्लेख गरिएका साहित्य समीक्षाले धेरैजसो राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा निर्माण भएका सडकले सडकको आसपास क्षेत्रमा अवश्य पनि आधुनिकीकरणलाई निम्त्याएको छ । तर सडक संजालको दिगोपन निर्माण पद्धतिले प्रभाव पार्दछ । सडक निर्माणका नकारात्मक प्रभावहरू र त्यसपछि सञ्चालन हुने विकास क्रियाकलापहरूले पार्ने समस्या कम गर्न वातावरणसँग मेल खाने आवश्यकतामा आधारित र गहन श्रममा आधारित सडक निर्माण उपागम आवश्यक हुन्छ । यसको उत्तम उदाहरण जी.टि.जेड. को बेनीघाट-आरूघाटको साहित्यमा माथि उल्लेख गरिएको छ । माथिको साहित्यले समेट्न नसकेको धादिङ्ग सडकले अवलम्बन गरेको निर्माण र संभार उपागम त्यति उपयुक्त नभएको तर गोरखा सडकले नकारात्मक प्रभावहरूलाई न्यूनीकरण गर्नतर्फ र सडक निर्माणपश्चात् सडक आसपास क्षेत्रमा विकासका क्रियाकलापहरूमा जोड दिएको छ । 'नेपाल इन क्राइसिस' र 'लामो साँघु-जिरी' सडकको साहित्यले आधुनिकीकरण र परनिर्भरताको प्रभाव सडक आसपास क्षेत्रमा परेको स्पष्टसँग उल्लेख गरेको छ ।

उपरोक्त उल्लेखित साहित्यले सडक निर्माणसँग सम्बन्धित विभिन्न अनुभवहरूलाई देखाउँछन् । तिनीहरूमध्ये केही साहित्य जस्तै टि.एस. पपोला र आर.सि. सिन्हा (१९८१) को सडक 'यातायात र आर्थिक विकासमा यातायातले पार्ने प्रभाव' शहरमा



निर्मित सस्ता वस्तुहरूको प्रवेशले परम्परागत पेसामा ह्रास आउने प्रवृत्ति गोरूसिङ्गे-सन्धीखर्क सडकमा पाइएको छ । यसको अलावा नेपेकोन (१९९१) र मागीहलको ( १९८२) सडकमा शहरी विस्तार, ब्लेकी पी.एट.अल (१९८०) को भरिया र बाजारमुखी अर्थतन्त्र, एस.डि.सि. (१९९०) को उच्च वर्गले मात्र सडकबाट वढी लाभ लिन सकेको र कृषि कार्यको रूपान्तरण भएको देखाउँछ । ए.आइ.डि. (१९८१) को सवारी चालकहरूको प्रतिस्पर्धाले कृषि उत्पादनमा ग्राहकले वढी मूल्य चुकाउन परेको पोर्टर (१९८५) परिवर्तनको परिभाषा जि.टि.जेड. को (१९९८) सडक निर्माण पश्चात् सुर्ती र रक्सी उपभोगमा वृद्धि आदि जस्ता कुराहरू मेरो अध्ययनमा हुवहु लागू भएको छैन ।

## अध्याय तीन

### अनुसन्धान विधि

#### साधारण अनुसन्धान विधि

माथि उल्लेख भएको सन्दर्भ र उद्देश्यमा यो अध्ययन मानवशास्त्रीय सामाजिक सिद्धान्तहरूको मुख्य गरी आधुनिकीकरण र परनिर्भरताको सिद्धान्तमा आधारित भई गरिएको छ ।

#### ३.१ अध्ययन क्षेत्र छनौटको औचित्य

अध्ययन क्षेत्र पोखरा- कृस्ती नाच्नेचौर ग्रामीण सडक खण्ड हो जुन ७ कि.मि लामो छ । पोखरा पश्चिम नेपालको मुख्य शहर हो । यहाँ जिल्ला अञ्चल र क्षेत्रको सदरमुकामका साथै बजार केन्द्रहरू, शैक्षिक संस्थाहरू र अस्पताल सुविधाहरू प्रयाप्त छन् । यो सडक पोखराको दक्षिण-पश्चिममा रहेको 'सहायक र कच्ची सडक हो जुन सफा मौसममा चल्दछ, वर्षाको समयमा चल्ल सकदैन' ।

पोखरा-कृस्ती नाच्नेचौर ग्रामीण सडकलाई नै छनौट गर्नुपर्ने कारण, पोखराजस्तो शहरको छेउमा भएर पनि त्यस क्षेत्रका तथ्यहरू वाहिर आउन नसकेको सडकसम्बन्धी यथेष्ट अध्ययन नभएको त्यस क्षेत्रमा सडकले पारेका प्रभावहरूलाई जनमानसले कसरी लिएका छन् ? वातावरणीय अवस्था कस्तो छ ? भनी थाहा पाउन यसलाई छनौट गरिएको हो ।

#### ३.२ अनुसन्धानको ढाँचा

यो अनुसन्धान मूलतः व्याख्यात्मक ढाँचामा आधारित छ । अध्ययनको विषयवस्तुसम्बन्धी आवश्यक जानकारीहरूलाई व्याख्या गर्दै तिनको विशेषता पहिचान गर्ने र उक्त विशेषतालाई विवरणात्मक रूपले प्रस्तुत गरिएको छ ।

#### ३.३ तथ्यांकको स्रोत र प्रकृति

यस अध्ययनमा प्राथमिक र द्वितीय दुवै प्रकारका स्रोतबाट तथ्यांकहरू प्रयोग गरिएका छन् । प्राथमिक तथ्यांक अध्ययन क्षेत्रमै पुगेर प्रश्नावली, अन्तर्वार्ता र अवलोकनको

माध्यमबाट संकलन गरिएको छ भने द्वितीय स्रोत तथ्यांक सम्बन्धित गा.वि.स. कार्यालय, जि.वि.स. कार्यालय, सडक विभाग र उक्त गा.वि.स. मा रहेका विद्यालयहरूका साथै अन्य संघसंस्थाबाट संकलन गरिएको छ । प्राथमिक तथ्यांकहरू संख्यात्मक र गुणात्मक दुवै रहेका छन् । विषयको प्रकृतिअनुसार गुणात्मक तथ्यांकलाई प्राथमिकता दिइएको छ ।

### ३.४ नमुना छनौट

नमुना छनौटका विभिन्न विधिहरूमध्ये सम्भावनारहित नमुना छनौट अर्न्तगतको उद्देश्यपूर्ण नमुना छनौट विधि अवलम्बन गरिएको छ । तह निर्माणको लागि स्तरीकृत नमुना छनौटको पनि प्रयोग गरिएको छ) । तलको तालिकामा केन्द्रित भई अन्तर्वार्ता र समूह केन्द्रित छलफल गरिएको छ । आवश्यकता र ठाउँ हेरी उद्देश्यअनुरूपको अवलोकन र सार्वजनिक छलफलहरू गरिएका छन् ।

#### तालिका १

##### अध्ययनको नमुना आकार

गा.वि.स.	कृस्ती नाच्नेचौर				जम्मा
वडा नं.	१	२	३	७	
<b>नमुना छनौटको संख्या</b>					
अन्तर्वार्ताको लागि	१८	१८	१८	१८	७२
समूह केन्द्रित छलफलको लागि	७	-	७	-	१४

**नोट :** पत्तिको पहिलोले जम्मा उत्तरदाताको संख्या र दोस्रो पत्तिको संख्याले समूह केन्द्रित छलफलमा सहभागीको संख्या जनाउँछ जसमा २ वटा समूह केन्द्रित छलफल र प्रत्येकमा ७-७ जना सहभागी भएका थिए ।

➤ भौगोलिक क्षेत्रको आधारमा ४ तहमा वरावर संख्यामा लिइएका उत्तरदाताहरूमा कृषक, शिक्षक, व्यापारीको निश्चित प्रतिशतको आधार नलिएतापनि सबै वर्गलाई सम्भव भएसम्म समेट्ने प्रयास गरिएको छ ।

### ३.५ अनुसन्धान विधि र साधनहरू

यो अनुसन्धानका लागि छनोट गरिएका उत्तरदाताहरूबाट निम्न विधि र साधन प्रयोग गरी तथ्यांक संकलन गरिएको छ :

- (क) प्रश्नावली अनुसूची
- (ख) अवलोकन
- (ग) समूहकेन्द्रित छलफल

मुख्यगरी यो अध्ययनका लागि मानवशास्त्रीय प्रविधिहरू प्रयोग गरिएको छ । तिनीहरूमध्ये, सहभागी अवलोकन असंरचित अन्तर्वार्ताहरू, स्थानीय स्तरमा गई सरसल्लाह तथा विचार विमर्श, सडकका अलिखित इतिहासहरू छन् । अध्ययनको प्रकृतिअनुसार, सहभागी अवलोकनको गहिराइमा मेलिनोस्कीले सुझाव गरेजस्तै व्यवहारिक रूपमा त्यति सम्भव भएन । त्यसैले विस्तृत सूचनाहरू संकलन गर्न समूह केन्द्रित छलफल आदिजस्ता समाजशास्त्रीय प्रविधिहरूको सहयोग पनि लिइएको थियो । अध्ययन उद्देश्यअनुरूपका उपयुक्त प्रश्नहरू पूर्ण अन्तर्वार्ता विधिको भागका निम्ति सोधिएका थिए । सूचनादाताको ज्ञानको आधारमा मुख्य सूचनादातालाई छनोट गरी मेरो अध्ययनको अवधारणालाई स्पष्ट पार्ने काम भएको थियो । कृस्ती गा.वि.स. कार्यालय र सडक विभाग आदिबाट केही द्वितीय स्रोत तथ्यांकहरू लिइएको थियो । घरधुरी सर्वेक्षण प्रश्नावली समूह केन्द्रित छलफलका प्रश्नावलीहरू परिशिष्ट १ मा विस्तृत रूपमा छन् ।

### ३.५.१ अनुसूचीमूलक प्रश्नावली

उद्देश्यअनुरूपको तथ्यांकको संकलनको लागि मुख्य सूचनादाता र अध्ययन क्षेत्रका उत्तरदाताहरूको लागि छुट्टाछुट्टै प्रश्नावली तयार गरिएको छ । प्रश्नावली बन्द र खुला दुवै प्रकारका रहेका छन् । संख्यात्मक तथ्यांकहरूको लागि बन्द र गुणात्मक तथ्यांकको लागि खुला प्रश्नहरू समावेश गरिएका छन् ।

### ३.५.२ अन्तर्वार्ता

उत्तरदाताहरूबाट संरचित अन्तर्वार्ताको माध्यमद्वारा तथ्यांकहरू वढी मात्रामा संकलन गरिएको छ, भने अन्तर्वार्ता कार्यक्रमलाई सहज बनाउन साथै उत्तरदातासँगको सम्बन्धलाई नजिक बनाउन असंरचित अन्तर्वार्ता पनि प्रयोग गरिएको छ ।

### ३.५.३ अवलोकन

अध्ययन क्षेत्रमा शोधकर्ता स्वयं सडक तथा सडक प्रभावित क्षेत्रमा पटक-पटक अवलोकन गरी तथ्यांक संकलन गरिएको छ । विशेष गरी वातावरणीय प्रभाव पत्ता लगाउन यो विधिले राम्रो सहयोग पुऱ्याएको छ ।

### ३.५.४ समूहकेन्द्रित छलफल

अध्ययन क्षेत्रको सार्वजनिक सवारी साधन रोकिने ठाउँ र मानिसहरू जमघट हुने पसलमा गरी दुईओटा समूहकेन्द्रित छलफल सञ्चालन गरिएका छन् ।

### ३.६ तथ्यांकको वैद्यता

‘वैद्यता एउटा मूल्यांकन हो तथ्य होइन’ अवधारणा नमुनाको आकारसँग गरिएको यो गुणात्मक अनुसन्धानमा नसुहाउँदो छ (लुथान, १९८९) । जे भएता पनि मेरियस (१९८८) ले प्रयोग गरेको कोइराला १९९६ मा साभार गरिएको त्रिकोणात्मक विधि जुन नियन्त्रित अनुसन्धानहरू वारवार सोधिने प्रश्नहरू र सान्दर्भिक सामान्यीकरणबाट पूरा गरिएको छ । अध्ययनको बाह्य वैद्यता संकलित तथ्यांकहरूलाई द्वितीय स्रोतका तथ्यांकसँग तुलना गर्दै कायम गरिएको छ ।

### ३.७ तथ्यांक विश्लेषण र व्याख्या

यो अध्ययन विशुद्ध गुणात्मक छ । त्यसो भएता पनि परिणामको प्रकृतिलाई विचार गरी साधारण परिमाणात्मक प्रविधि जस्तै : तालिका, प्रतिशत र औषत विधिहरू पनि प्रयोग गरिएका छन् । संकलित सूचनाहरूलाई सहभागीको दृष्टिकोणको विषयवस्तुलाई प्रस्तुति गर्न सावधानीपूर्वक संरचित प्रतिवेदनको ढाँचामा लिएको छ । मोगान (१९८८) र ग्रिज (१९८३) ले गरेको सुझाव कोइराला (१९९६) मा साभार गरेजस्तै केही गरेको अन्तर्वार्ता र समूह केन्द्रित छलफलबाट प्राप्त भनाइहरूलाई उपयुक्त ठाउँमा राखिएको तथा पुनः सूत्रबद्ध गरिएको छ । केही द्वितीय स्रोतका तथ्यांकहरू जसले परियोजना दस्तावेज केन्द्रीय तथ्यांक विभाग प्रकाशनहरू भिलेज प्रोफाइल आदि पनि प्राथमिक तथ्यांकलाई समर्थन गर्ने गरी प्रयोग गरिएको छ ।



## अध्याय चार

### अध्ययन क्षेत्रको परिचय

#### ४.१ गा.वि.स. र वडाहरूको स्थिति

कास्की जिल्लाको दक्षिण पश्चिम भागमा अवस्थित ४३ गा.वि.स. मध्येको एउटा गा.वि.स. कृस्ती हो । जसको क्षेत्रफल २५.९१ वर्ग कि.मि. र जनसंख्या ६७८८ छ । जम्मा घरधुरी १२९६ रहेको (के.त.वि. २०५८) छ । यस गा.वि.स.को उत्तरतर्फ पोखरा उपमहानगरपालिका र पुम्दी भुम्दी गा.वि.स., दक्षिणमा स्याङ्गा टक्सार खलङ्गा गा.वि.स. सुरौदी खोला, पूर्व कास्की जिल्लाको निर्मलपोखरी गा.वि.स. र पश्चिममा स्याङ्गा फेदिखोला गा.वि.स. पर्दछ ।

वि.सं. २०५१ मा सडक विभागले रू. ९७ लाखको लागतमा पोखरा १७ बाट कृस्ती, निर्मलपोखरी, भरतपोखरी हुँदै ले.न.पा. १२ जोड्ने २४.७ कि.मि. लामो ग्रामीण कच्ची सडकको निर्माण गरेको थियो । उक्त सडकको पोखरा १७ देखि कृस्ती गा.वि.स. जोड्ने ७ कि.मि. खण्ड र यसले छोएका कृस्ती गा.वि.स. का वडाहरू क्रमशः ३, २, ७ र १ मेरो अध्ययन क्षेत्रभित्र पर्दछन् । पोखरा - कृस्ती ग्रामीण सडकको अध्ययन गर्ने क्रममा पोखरा- १७, फुसेखोलाबाट सुरु भई कृस्ती गा.वि.स. को वडा नं. १ नाच्नेचौरसम्मका यस गा.वि.स. का चार वडाहरूलाई छिचोल्ने सडकलाई मात्र ध्यान दिइएको छ । यो सडक हाल नाच्नेचौरबाट अन्यत्र पनि विस्तार हुँदै गए पनि उक्त विस्तार नटुङ्गिएकाले नाच्नेचौरसम्मका वडाहरू र उक्त वडाका घरधुरी तथा जनसंख्याको विवरण तालिका नं. २ मा उल्लेख गरिएको छ ।

#### तालिका २

#### कृस्ती गा.वि.स. का अध्ययन क्षेत्रका वडाहरूमा सडक र आवादी स्थिति

वडा नं.	सडकको %	घरधुरी	जनसंख्या
१	५%	९५	५०५
२	२५%	१८५	९६४
३	६५%	१९०	९९५
७	५%	१८९	९९९
जम्मा	१००%	६५९	३४६३

स्रोत : क्षेत्रगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकाले ग्रामीण सडकको महत्वपूर्ण भाग वडा नं. ३ ले ओगटेको छ । त्यसपछि क्रमशः वडा नं. २, १ र ७ ले ओगटेको छ । सडकको कुल लम्बाई ७ कि.मि. को आधारमा प्रतिशत निर्धारण गरिएको छ । उक्त सडकबाट लाभान्वित वडाका घरधुरीहरू वडा नं. १ मा सबैभन्दा थोरै र २, ३ र ७ मा लगभग बराबर देखिन्छ । सडक लम्बाइ र घरधुरीको अनुपातमा वढी लाभान्वित वडा नं. ३ का बासिन्दा र त्यसपछि वडा नं. २ का बासिन्दा पर्दछन् । मुख्य जाति जनजाति र दलित समुदायहरू कृस्ती गा.वि.स. का यी वडामा क्रमशः बाहुन, क्षेत्री, मगर, नेवार, गुरुङ, कामी, सार्की र अन्य रहेका छन् । जसको विस्तृत तल तालिकामा दिइएको छ ।

### तालिका ३

#### सडक क्षेत्रका बासिन्दाको जातीय जनसंख्या विवरण

वडा	जाती			जनजाती				दलित				
	बाहुन	क्षेत्री	जम्मा	मगर	नेवार	गुरुङ	जम्मा	कामी	सार्की	दमै	जम्मा	
१	१५०	३४३	४९३	-	-	-	-	१२	-		१२	५०५
२	८१०	३०	८४०	-	७	१२	१९	९०	१५	-	१०५	९६४
३	६०४	७५	६७९	४८	-	-	४८	२००	३५	३३	२६८	९९५
७	५६	७९२	८४८	-	६	-	६	९०	-	५५	१४५	९९९
	१६२०	१२४०	२८६०	४८	१३	१२	७३	३९२	५०	८८	५३०	३४६३

स्रोत : के.त.वि. २०५८

उपरोक्त तालिकाअनुसार बाहुन क्षेत्रीहरूको बाहुल्यता रहेको यी वडाहरूमा जनजातिहरू न्यून र दलितहरू सबै वडाहरूमा केही संख्यामा रहेको देखाउँछ ।

#### ४.२ अध्ययन क्षेत्रमा सामाजिक विकासको स्थिति

नेपालको जिल्लाहरू र विकास क्षेत्रहरूको सामाजिक विकासको स्थिति पत्ता लगाउन विभिन्न अध्ययन गरिएका छन् । (गुरुङ, १९९८) केही अपवादलाई छोडेर यी अध्ययनहरूले पहाडी क्षेत्रको अविकसित प्रकृतिलाई औल्याएका छन् । एउटा पछिल्लो महत्वपूर्ण सामाजिक विकास अध्ययन इसिमोड (१९९८) ले गरेको थियो । यसले नेपालका ७५ जिल्लाहरूलाई ३९ वटा विकास सूचकका आधारमा वर्गीकरण गरेको थियो जसअनुसार-



क) गरिबी र अभाव  
 ख) सामाजिक, आर्थिक र पूर्वाधार विकास  
 ग) महिलाहरूको शसक्तीकरण  
 घ) राष्ट्रिय प्राकृतिक स्रोतको वाँडफाँड वितरण र व्यवस्थापन (पौडेल, १९९८)  
 त्यसैगरी मानव विकास प्रतिवेदन (यू.एन.डि.पि. १९९८) ले मानव विकास सूचकांकको आधारमा जिल्लाहरूको समुह विभाजन गरेको छ र विभिन्न निष्कर्षमा पुगेको छ । मानव विकास सूचकांकमा मुख्य तीन मापन पक्षलाई लिइन्छ :

- क) जीवन प्रत्यासा (स्वास्थ्यसँग सम्बन्धित क्षमता)
- ख) शिक्षा (ज्ञान र सुचनासँग सम्बन्धी क्षमता)
- ग) आमदानी (जीवीकाको विशेष तह प्राप्त गर्ने क्षमता)

कृस्ती गा.वि.स. का वडा नं. १, २, ३ र ७ मा प्रा.वि. हरू क्रमशः १, १, २ र १ छन् भने वडा नं. १ मा एउटा मात्र मा.वि. छ । गा.वि.स. भरि मानै एउटा मात्र स्वास्थ्य चौकी वडा नं. १ मा रहेको छ । उपरोक्त वडाहरूमा सि.डि.एम.ए. फोन १५ थान रहेको छ । त्यस्तै २ र ३ का बासिन्दाहरू विभिन्न कम्पनीका मोबाइलहरू पनि प्रयोग गर्दछन् । यहाँका बासिन्दाको मुख्य जीवन निर्वाहको आधार कृषि नै भएको छ भने स्वदेशी तथा वैदेशिक रोजगारी र केही मात्रामा व्यापार व्यवसायमा पनि संलग्नता रहेको पाइन्छ । उपरोक्त तथ्यांकलाई दृष्टिगत गर्दा यहाँको मानव विकास सूचकांक कहीं स्पष्ट उल्लेख भएको नपाइए पनि जिल्लाले प्रतिनिधित्व गर्ने अंकभन्दा न्यून छ ।

### ४.३ सडक आसपास क्षेत्रको पर्यावरणीय अवस्था

सडक आसपास क्षेत्रको पर्यावरणलाई दुईवर्गमा विभाजन गर्न सकिन्छ ।

- क) भौतिक पर्यावरण
- ख) सामाजिक पर्यावरण

भौतिक वातावरणमा हावापानी, वर्षा र जमिन स्वरूपको स्थायित्वले सडक प्रभावमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्छ भने सामाजिक पर्यावरणले सडक निर्माणमा भूमिको उपयोग, नाला व्यवस्थापन र वन व्यवस्थापनमा प्रभाव पार्दछ ।

हावापानीको हिसावले यस क्षेत्रमा मुख्य दुई किसिमको हावापानी पाइन्छ ।

क) समशितोष्ण (न्यानो)

ख) समशितोष्ण (चिसो)

दुवै प्रकारको हावापानीमा औषत तापक्रम असार साउनमा २०°-३३° सेल्सियस र पुस माघमा ७°-२०° सेल्सियस तापक्रम हुन्छ । यस क्षेत्रमा ग्रीष्म याममा मनसुनी वर्षा हुन्छ भने हिउँदमा पश्चिमी वायुले फाटफुट वर्षा गराउँदछ । यस क्षेत्रको औषत वार्षिक वर्षा २०० से.मि. हुन्छ । यहाँको जंगल समशितोष्ण पतझड किसिमको छ । जंगलले भूमिको आधाभन्दा वढी भू-भाग ओगटेको छ । वनजंगल उपयोग दाउरा घाँस स्याउला आदिमा हुन्छ । जमिनको स्वरूप भिरालो छ । वर्षा याममा भलपानीको कारणले साना-ठूला पहिरा जाने गर्दछन् ।

#### ४.४ सडकक्षेत्रको अर्थतन्त्र

कृस्ती गा.वि.स. को सडक क्षेत्रको अर्थतन्त्र राष्ट्रिय अर्थतन्त्र जस्तै कृषिमा आधारित अर्थतन्त्र छ । देशको नै २०% भन्दा कम भू-भागमा खेतीयोग्य जमिन भए जस्तै यहाँ पनि थोरै जग्गा खेतीयोग्य छ । पशुपालन पनि उत्पादनको दोस्रो महत्वपूर्ण क्रियाकलाप हो । फलफूल खेतीमा सुन्तला खेती यहाँको मुख्य छ । उत्पादन र आम्दानीको आधारमा सडक क्षेत्रको वडा नं. २ को स्थिति तुलनात्मक रूपमा राम्रो देखिन्छ भने त्यसपछि क्रमशः ३, ७ र ९ पर्दछन् । भूमिको स्वामित्वको आधार सडक क्षेत्रका बासिन्दाहरूमध्ये ब्राह्मण, क्षेत्रीको स्वामित्व वढी भएको जनजाति तथा दलितको स्वामित्वको स्थिति न्यून देखिन्छ ।

#### ४.५ जनसांख्यिक प्रक्रिया

खण्ड ४.१ मा उल्लेख गरेअनुसार कृस्ती गा.वि.स. को जम्मा जनसंख्या ६७८८ र जम्मा घरधुरी १२९६ रहेको छ । जसमध्ये अनुसन्धान क्षेत्रका ४ वटा वडाहरूको जम्मा जनसंख्या ३४६३ र जम्मा घरधुरी ६५९ रहेको छ । मुख्य जाति, जनजाति र दलितहरूमा, बाहुन, क्षेत्री, गुरुड, मगर, नेवार, कामी, सार्की र दमै रहेका छन् । धेरै घरहरू संयुक्त परिवारमा रहेका क्रमशः एकात्मक परिवारतर्फ परिवर्तन हुँदै गएको छ । केही घरपरिवार गाउँदेखि पोखरा उपत्यकामा बसाईसराइ गरेको पाइन्छ । मानिसहरूको उपत्यकातर्फ सर्नुको उद्देश्य विशेष गरी बालवच्चाको पढाइको निम्ति, जागिर, व्यापार तथा रोजगारीको निम्ति भएको पाइन्छ ।

#### ४.६ सडक प्रभावित क्षेत्रको जनसांख्यिक विशेषता

अध्ययनमा समावेश भएको सडक प्रभावित क्षेत्रको जनसांख्यिक विशेषता समग्र गा.वि.स. को भन्दा भिन्न छ। यसलाई तालिका नं. ४ मा प्रस्तुत गरिएको छ।

#### तालिका ४

#### सडकबाट प्रभावित क्षेत्रको जातिय विवरण

जाति	संख्या	प्रतिशत
बाहुन	२३०१	३३.९%
क्षेत्री	२४७३	३६.४३%
मगर	६६	०.९७%
गुरुङ	६०६	८.९२%
नेवार	१३	०.१९%
कामी	५९६	८.७८%
सार्की	९८	१.४४%
अन्य	६७९	१०.००%
जम्मा	६८३२	१००.००%

स्रोत : गा.वि.स. अभिलेख

प्रस्तुत तालिका नं. ४ अनुसार प्रस्तुत अध्ययन क्षेत्र जातीय समाज हो। बाहुन र क्षेत्रीको संख्या दुई तिहाइभन्दा वढी (७०%) छ भने कामी र सार्की पनि उल्लेख्य संख्यामा (१०%) छन् भने जनजातिको (मगर, गुरुङ, नेवार) को वसोवास सामान्य (करीव १०%) मात्र छ। जनजातिहरूमध्ये नेवार र मगर नगन्य छन् भने गुरुङहरूको भने उल्लेख्य वसोवास छ।

यस अध्ययनमा समावेश भएका उत्तरदाताहरूको जनसांख्यिक विशेषताहरूको साथसाथै उनीहरूले दिएका जानकारीहरूको आधारमा पोखरा कृषित नाच्नेचौर ग्रामीण सडकले उक्त गा.वि.स. मा पेसा र रोजगारीमा के-कस्तो प्रभाव पारेको छ भन्ने व्याख्या गरिएको छ।

## अध्याय पाँच

### उत्तरदाताको जनसांख्यिक विशेषता र सडकले पेसा/रोजगारीमा पारेको प्रभाव

#### ५.१ उत्तरदाताको जनसांख्यिक विशेषता

विभिन्न जनसांख्यिक विशेषताहरूले मानिसहरूको बुझाइ र जानकारीहरूलाई प्रभाव पारेको हुन्छ । उमेर, लिङ्ग, जात, पेसा, शिक्षा, धर्म, वैवाहिक स्थितिजस्ता विशेषताले सडकको प्रभावलाई हेर्ने दृष्टिकोणलाई स्पष्ट प्रभाव पार्छ । त्यसैले सडकले पारेको प्रभावलाई व्याख्या गर्न उक्त विशेषताहरूलाई उल्लेख गरिएको छ ।

यसअर्न्तगत लिङ्ग र उमेरको, जातको, पेसाको, शिक्षा र धर्म तथा वैवाहिक स्थितिको आधारमा उत्तरदाताको विवरण प्रस्तुत गरिएको छ ।

अध्ययन गरिएका ७२ घर परिवारका ४३२ सदस्यहरू छन् । अन्तर्वार्ता लिइएका ७२ घर परिवारका घरमुलीहरूमध्ये पुरुष ५५ र महिला १७ जना रहेका छन् । उमेर समूहका आधारमा ३० वर्षसम्मका ६ जना ३०-६० वर्षसम्मका ५२ जना र ६० वर्षमाथिका १४ जना रहेका छन् । औषतमा प्रत्येक परिवारमा सदस्य संख्या ६ भएको पाइएको छ । उत्तरदाताहरूमध्ये निराक्षर १० जना, साक्षर ४३ जना र एस.एल.सी. वा सोभन्दा माथि १९ जना थिए । विस्तृत रूपमा यी र अन्य तल तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

#### (क) लिङ्ग र उमेर

लिङ्ग र उमेर मूलभूत जनसांख्यिक विशेषताहरू हुन् । पोखरा-कृस्ति ग्रामीण सडकको प्रभावलाई व्याख्या गर्ने यस अध्ययनमा छनौट भएका उत्तरदाताहरूको उमेर पनि भिन्नतामूलक छ भने उत्तरदाताहरू महिला र पुरुष दुवै छनौट भएका छन् । तालिका नं. ५ ले लिङ्ग र उमेरको आधारमा उत्तरदाताको विवरण उल्लेख गरेको छ ।

तालिका नं. ५

लिङ्ग र उमेरका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

उमेर समूह	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		संख्या	प्रतिशत
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत		
३० वर्षसम्म	४	५.५५	२	२.७८	६	८.३३
३१ देखि ६० वर्षसम्म	३९	५४.१७	१३	१८.०५	५२	७२.२२
६१ देखि माथि	१२	१६.६७	२	२.७८	१४	१९.४५
जम्मा	५५	७६.३९	१७	२३.६१	७२	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण

माथिको तालिका नं. ५ अनुसार अध्ययनमा सामेल भएका उत्तरदाताहरूमा पुरुषहरूको संख्या महिलाको तुलनामा अत्यधिक छ । अध्ययनका लागि उत्तरदाताका रूपमा घरमुलीको छनोट गरिएको र नेपालको सामाजिक परम्परामा घरमूली पुरुष हुने भएकोले यसो भएको हो भने घरमुली घरभन्दा बाहिर भएको कारणले महिलाहरू घरमूलीको रूपमा अध्ययनको छनोटमा परेका हुन् । यसै गरी तालिका ५ का अनुसार ३१ वर्षदेखि ६० वर्षसम्मको उमेर समूहमा महिला र पुरुष दुवै उत्तरदाताको संख्या सर्वाधिक देखिन्छ । विवाह गर्नासाथ परिवारबाट छोराहरू छुट्टी भिन्न नभैहाल्ने नेपाली सामाजिक परम्पराले गर्दा यो उमेर समूहमा उत्तरदाताको संख्या अत्यधिक देखिएको हो । विवाह भएको केही समयपछि छोराछोरीको जन्म हुने, भाइहरूको विवाह भएपछि जेठानी देवरानीबीच भगडा शुरु भएपछि मात्र दाजुभाइ छुट्टिने परम्पराले गर्दा ३१-६० वर्ष समूहका घरमुलीहरू ठूलो संख्यामा रहेका हुन् ।

(ख) जातीय संरचना

यो अध्ययनको क्षेत्र बहुजातीय मानिसहरूले बसोबास गरेको क्षेत्र हो । मूलतः जातीय वनोट भएको क्षेत्र हुँदाहुँदै पनि यहाँ केही जनजातिहरूको समेत बसोबास रहेको छ । तालिका नं. ६ मा उत्तरदाताहरूको जातीय वनोटलाई उल्लेख गरिएको छ ।

### तालिका नं. ६

#### जाति र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

जाति	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		संख्या	प्रतिशत
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत		
ब्राह्मण	२४	३३.३३	४	५.५५	२८	३८.८८
क्षेत्री	१९	२५.००	१०	१२.५०	२९	३७.५०
गुरुड	१	१.३९	१	१.३९	२	३.७८
नेवार	१	१.३९	२	२.७८	३	४.१७
कामी	८	११.११	×	×	८	११.११
दमै	२	२.७८	×	×	२	२.७८
जम्मा	५५	७६.३९	१७	२३.६१	७२	१००.००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

माथिको तालिका नं. ६ अनुरूप अध्ययनमा समावेश गरिएका उत्तरदाताहरूमा ब्राह्मण र क्षेत्री अत्यधिक भएको त्यसपछि कामी, नेवार, गुरुड र दमै रहेका छन् । ब्राह्मण, क्षेत्रीको संख्या वढी हुनुमा यहाँको समाजमा उनीहरूको बसोबास वढी छ भने अरु दलित तथा जनजातिको संख्या न्यून हुनुले हो । जातीय आधारमा महिलाको संख्या क्षेत्रीहरूमा वढी हुनाको कारण क्षेत्रीमा पुरुषहरू धेरैजसो रोजगारको लागि विदेश जाने चलनले महिला घरमुलीको रूपमा रहेका छन् । गुरुड, नेवार महिला र पुरुष उत्तीकै संख्यामा पर्नुमा महिलाहरूको स्थिति ब्राह्मण

क्षेत्रमा भन्दा राम्रो भएको देखाउँछ भने कामी र दमैमा महिला नहुनुले उनीहरूमा महिलाको स्थिति दयनीय देखाउँछ ।

(ग) शैक्षिक स्थिति

पोखरा सहरको नजिकै रहेता पनि राम्रो शैक्षिक वातावरण बनिनसकेको कृस्ती गा.वि.स. मा एउटा मात्रै मा.वि. र केही प्रा.वि. हरू हुनुले प्रष्ट पार्दछ । अध्ययन क्षेत्रको उत्तरदाताहरूमा के-कस्तो शैक्षिक अवस्था छ भनी गरेको अध्ययनको विस्तृत निम्नानुसार छ :

तालिका नं. ७

शिक्षा र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

शिक्षा	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		संख्या	प्रतिशत
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत		
निरक्षर	७	१२.७३	४	२३.५३	११	१५.२८
प्राथमिक (१-१०)	३१	५६.३६	११	६४.७१	४२	५८.३३
उच्च (एस.एल.सी.+)	१७	३०.९१	२	११.७६	१९	२६.३९
जम्मा	५५	१००	१७	१००	७२	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकाले शुरुमा महिलाहरूलाई पढ्ने अवसर प्रदान नगरिएको क्रमशः महिलाहरूलाई साक्षरसम्म हुने अवसरहरू प्राथमिक तहसम्म र प्रौढ शिक्षा कार्यक्रमले सघाउ

पुन्याएको देखिन्छ । त्यसैले पनि पुरुषको भन्दा महिलाको निराक्षर प्रतिशत बढी छ । त्यसैगरी एस.एल.सी. उत्तीर्ण गर्ने पुरुषहरूको प्रतिशत महिलाको भन्दा बढी हुनुमा एस.एल.सी. पछि उच्च शिक्षा हासिल गर्न पोखरासम्म जानुपर्ने भएकोले महिलाहरू घरायसी काममा लाग्नुपर्ने, विवाह गरिने चलन र विवाह गरेपछि पढ्ने अवसर प्राप्त नहुनाको कारणले पनि महिलाहरूको उच्च शिक्षा हासिल गर्नका लागि हुने उपस्थिति न्यून छ । महिलाहरू पनि पढ्नुपर्छ भन्ने अवधारणा अभै प्रवल बन्न नसकेको र बाबुआमाहरू पनि छोरीको विवाहसम्बन्धी चिन्ताले बढी सताइएका पाइन्छन् भने पढाइलाई अभै जोड दिन नसकेको पाइन्छ ।

### तालिका नं. ८

#### पेसा र लिङ्गको आधारमा उत्तरदाताको विवरण

कृषि नै मुख्य पेसाको रूपमा रहेको यो गा.वि.स. मा लिङ्गको आधारमा यहाँको बासिन्दाहरूको के-कस्तो संलग्नता छ भनी गरिएको अध्ययनमा पाइएको जानकारी निम्नानुसार छ :

पेशा	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		संख्या	प्रतिशत
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत		
कृषि	३८	६९.०९	१५	८८.२४	५३	७३.६१
नोकरी (जागिर)	९	१६.३६	२	११.७६	११	१५.२८
वैदेशिक रोजगार	५	९.०९	×	—	५	६.९४
व्यापार	२	३.६४	×	—	२	२.७८
विद्यार्थी	१	१.८२	×	—	१	१.३९



जम्मा	५५	१००	१७	१००	७२	१००
-------	----	-----	----	-----	----	-----

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

विभिन्न जातिहरू र केही जनजातिका साथै दलितहरू पनि रहेको अध्ययन क्षेत्रका मानिसहरूले विभिन्न पेसाहरू अंगाले पनि मुख्यतः कृषि पेसा नै अपनाएका छन् । कृषि पेसामा संलग्न पुरुषहरू ६९.०९% छन् भने त्यो भन्दा बढी ८८.२४% महिलाहरू यसमा संलग्न छन् । पुरुषहरू केही बढी शैक्षिक योग्यता लिन सक्ने हुनाले उनीहरू नोकरी गर्ने गर्छन् भने कतिपय वैदेशिक रोजगारमा पनि जाने हुन्छन् । अर्को मुख्य पेसाको रूपमा यहाँका मानिसहरूले नोकरीमा पनि पुरुषकै संलग्नता बढी छ । त्यसपछि यहाँका अध्ययन गरिएका मानिसहरूले वैदेशिक रोजगार र व्यापारमा संलग्नता देखाउँछन् जसमा पुरुषहरू मात्रै लागेको तालिकामा देखिन्छ । एकजना विद्यार्थी घरमूलीको रूपमा रहेको छ । उक्त परिवारमा बाबु वैदेशिक रोजगारमा रहेको र पितृसत्ताको प्रभावले आमाले व्यवहार नगरी छोराको गर्नुपर्ने संस्कारलाई पुष्टि गरेको छ ।

## ५.२ ग्रामीण सडकको पेसा तथा रोजगारीमा प्रभाव

ग्रामीण भेकमा वसोवास गर्ने मानिसहरूले जीवनयापनको लागि मुख्यतः कृषि पेसा नै अवलम्बन गरेको पाइन्छ । त्यसैगरी कृस्ती गा.वि.स. का अधिकांश मानिसहरू कृषि पेसामै आधारित छन् । अध्ययन क्षेत्रका मानिसहरूको अध्ययनले बाटो निर्माण पूर्व परम्परागत खेती प्रणाली, अवलम्बन गर्दै आएका त्यहाँका जनता क्रमशः खेती प्रणालीमा बाटो निर्माण पश्चात् आधुनिकतातर्फ अग्रसर भएको पाइन्छ । कृषि सामाग्री, बीउ, मल विषादीको प्रयोग बढेको पाइन्छ । त्यसै गरी बाटो निर्माण पहिले कृषि बाहेकको अन्य पेसा व्यापार, जागिर गर्नेको संख्या न्यून थियो भने बाटो निर्माणले मानिसहरूलाई अन्य पेसातर्फ पनि अग्रसर भएको अध्ययनले देखाएको छ । त्यसैगरी जागिर र ज्याला मजदुरीका अवसरहरू बाटोले वृद्धि गरिएको छ । बाटोले गा.वि.स. लाई पोखरा शहरसँग जोडेकोले मानिसहरू घरको कामको साथै जागिर मजदुरी गर्न सहज पुऱ्याएकोले यतातर्फ आकर्षण बढेको देखिन्छ । कृषिमै संलग्न रहेका अधिकांश मानिसहरू वर्षको समयमा मात्र रोजगार रहने तर हिउँदमा बेरोजगारी हुने अर्थात् अर्धरोजगारको अवस्था विद्यमान गाउँमा बाटो निर्माणले बजारदेखि सामान हुवानी गर्ने, व्यापार गर्न अन्य सूचनाहरू संग्रह गरी अवसर प्राप्त गर्न मद्दत पुगेको देखिन्छ । शुरुशुरुमा भारतसम्मको वैदेशिक रोजगारमा जाने गरेका यहाँका केही बासिन्दाहरू अहिले भर्खर कोरिया,

जापान, युरोपतर्फ पनि जान थालेको पाइन्छ । सरकारी जागिरतर्फ पनि निम्न तहमा थोरै संख्यामा रोजगार थिए भने अहिले शिक्षक, प्रहरी, सेना तथा सरकारी केही उच्च तहसम्म जागिर गरेको पाइन्छ । यसरी परम्परागत रूपमा अँगाल्दै आएको पेसामा क्रमशः सुधार गर्दै आएको एकातर्फ देखिन्छ भने अर्कोतर्फ अन्य रोजगारका अवसरहरू वृद्धि भई पेसामै परिवर्तन गर्न पुगेका उदाहरणहरू पनि अध्ययनले देखाउँछ ।

परम्परागत पेसाको अवलम्बनको स्थिति, परम्परागत पेसामा परिवर्तन गरेको स्थिति, गरिरहेको पेसाले खर्च मात्रै धान्ने वा बचतको स्थिति, परिवारका अन्य सदस्यहरूको रोजगारको अवस्था आदिलाई विस्तृत रूपमा तल तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ :

### तालिका नं. ९

#### जातिगत आधारमा रोजगारीको अवस्था

रोजगारी र पेसा	जात												जम्मा	
	बा.		क्षे.		कामी		नेवार		गु.		द.			
	सं	%	सं	%	सं	%	सं	%	सं	%	सं	%	सं	%
पूर्ण रोजगार	७	२१.४३	९	३३.३३	०	०	१	३३.३३	१	५०	०	०	१७	२३.६१
अर्ध रोजगार	१८	६४.२९	१४	४८.२८	६	७५.००	२	६६.६७	१	५०	१	५०	४२	५८.३३
वेरोजगार	४	१४.२८	६	२०.६९	२	२५.००	०	०	०	०	१	५०	१३	१८.०४
जम्मा	२८	१००	२९	१००	८	१००	३	१००	२	१००	२	१००	७२	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकाअनुसार अध्ययन गरिएका परिवारमा अर्धरोजगारको संख्या अत्यधिक (५८%) छ, भने पूर्वरोजगार (२३.६१%) र १८.०४% वेरोजगार देखिन्छ। कृषि पेसा नै जीवनयापनको प्रमुख माध्यम भएकोले खेतिपाती गर्ने र बाली थन्काउने याममा व्यस्त रहेता पनि अन्य समयमा त्यसै बस्नुपर्ने भएकोले गर्दा रोजगारको संख्या वढी देखिन्छ। वढी जग्गा हुने, धेरै पशुपालन गर्ने र नोकरी तथा वैदेशिक रोजगार गर्नेहरू पूर्व रोजगार भए पनि यी अवसरबाट वञ्चित रहनेहरू विशेष गरी विपन्न वर्गहरू वेरोजगार अवस्थामा रहेको पाइन्छ। जातीय आधारमा बाहुन, क्षेत्रीको रोजगारीको अवस्था समग्रमा मेल खान्छ, भने कामी र दमै पूर्ण रोजगारमा नभइ अर्धरोजगार वेरोजगारको अवस्थामा देखिन्छ। नेवारहरूमा परम्परागत रूपमा व्यापार र कृषि तथा गुरुडहरूमा वैदेशिक रोजगार तथा कृषिमा लाग्ने चलनले गर्दा पूर्वरोजगार र अर्धरोजगारको अवस्थामा पाइन्छ, तर उनीहरूमा वेरोजगार नभएको देखाउँछ।

### तालिका नं. १०

#### जातिको आधारमा पेसागत विवरण

अध्ययन क्षेत्रमा भएका उत्तरदाताहरूको जातीय आधारमा अवलम्बन गरेको पेसा निम्नानुसार छ :

जात	पेसा										जम्मा	
	कृषि	व्यापार	जागिर	वै. रोजगार	अन्य	कृषि		व्यापार		जागिर		
						संख्या	%	संख्या	%	संख्या	%	
ब्राह्मण	१९	६७.८६	१	३.५७	७	२५.००	१	३.५७	-	-	२८	१००
क्षेत्री	२०	६८.९७	१	३.४५	४	१३.७९	३	१०.३४	१	३.४५	२९	१००
नेवार	३	१००	-	-	-	-	-	-	-	-	३	१००

गुरुड	२	१००	-	-	-	-	-	-	-	-	२	१००
कामी	७	८७.५०	-	-	-	-	१	१२.५०	-	-	८	१००
दमाइ	२	१००	-	-	-	-	-	-	-	-	२	१००
जम्मा	५३	७३.६१	२	२.७८	११	१५.२८	५	६.९४	१	१.३९	७२	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

अध्ययन गरिएका घरपरिवारमा २८ जना ब्राह्मणहरूमा ६७.८६% कृषि पेसा गर्दछन् । त्यसपछि २५.००% जागिर , ३०.५७% व्यापार र ३.५७% वैदेशिक रोजगारमा संलग्न रहेका छन् । यहाँको परम्परागत पेसा कृषि भएको हुनाले कृषिमा संलग्नता बढी छ भने शहरको प्रभावले र सडकको उपस्थितिले जागिर वैदेशिक रोजगार र व्यापारतर्फ पनि ब्राह्मणहरूको संलग्नता पाइन्छ । त्यसैगरी २९ जना क्षेत्रीहरूमा पनि सबैभन्दा बढी ६८.९७% कृषि पेसा गर्दछन् भने त्यसपछि जागिरमा १३.७९%, वैदेशिक रोजगारमा १०.३४% र व्यापार तथा अन्यमा ३.४५% संलग्नता पाइन्छ । नेवार ३ जनामा सबै कृषि पेसा गर्दछन् भने सहायक पेसाको रूपमा तालिकामा नदेखिएतापनि व्यापार गर्दछन् । यसबाट परम्परागत रूपमा गरी आएको व्यापारले जीवनयापन गर्न कठिन हुने र अन्य जातीहरू कृषि कार्यमा संलग्न हुनाले कृषिलाई नै मुख्य पेसा बनाएको पाइन्छ । २ जना गुरुडहरूमा दुवैको मुख्य पेसा कृषि नै भएता पनि निवृत्त जीवनयापन गरिरहेका यिनका परिवारका सदस्यहरू वैदेशिक रोजगारमा संलग्न रहेको अवलोकनबाट देखिन्छ । ८ जना कामीहरूमा ८७.५% कृषि पेसा र १२.५% वैदेशिक रोजगारमा संलग्न छन् । परम्परागत रूपमा गरी आएको कार्य हँसिया कुटो कोदालो हलो अर्चापने (धार बनाउने) अरुको खेतमा जोत्ने आफ्नो सीमित जग्गामा खेतीपाती गर्न भैंसी, बाखा तथा कुखुरा पाल्ने काम गर्दछन् भने भारतीय सेनामा र अरवियन मुलुकमा श्रमिकको रूपमा गई काम गर्दछन् । त्यसैगरी २ जना दमैमा दुवै जना कृषि पेसा गर्दछन् । आफ्नो सीमित जग्गा खेतीपाती गर्ने कुखुरा, हाँस, सुँगुर र बाखा पाल्ने, मुजुरीमा जोत्ने र कपडा सिलाउने शुभ कार्यमा बाजा बजाउने आदि कार्य गर्दछन् ।

उपरोक्त तालिकाबाट यहाँका अत्यधिक मानिसहरू कृषिमा नै निर्भर छन् भने जातिगत आधारमा तुलनात्मक रूपमा जागिरमा ब्राह्मण धेरै वैदेशिक रोजगारमा क्षेत्री धेरै देखिन्छन् । कृषि बाहेकका अन्य पेसाहरू पनि सडक निर्माणको कारणले अवलम्बन गर्न शुरु गरेको पाइन्छ ।

परम्परागत पेसा अवलम्बनको स्थिति

कृस्ती गा.वि.स.मा परम्परादेखि नै अवलम्बन गर्दै आएको पेसामा ग्रामीण सडकले के-कसरी प्रभाव पारेको छ भनी गरिएको अध्ययन क्षेत्रको जातिगत रूपमा प्राप्त तथ्याङ्क निम्नानुसार छ :

### तालिका नं. ११

#### जातिगत आधारमा परम्परागत पेसा अवलम्बन गरेको वा नगरेको स्थिति

जात	अवलम्बन गरेको		अवलम्बन नगरेको		जम्मा	
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत
ब्राह्मण	२४	८५.७१	४	१४.२९	२८	१००
क्षेत्री	२०	६८.९७	९	३१.०३	२९	१००
नेवार	-	-	३	१००	३	१००
गुरुड	२	१००	-	-	२	१००
कामी	७	८७.५०	१	१२.५०	८	१००
दमै	२	१००	-	-	२	१००
जम्मा	५५	७६.३९	१७	२३.६१	७२	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकामा ७२ जनामा ५५ जना अर्थात् ७६.३९% ले परम्परागत पेसा अंगालेका छन् भने १७ जना अर्थात् २३.६१% ले परम्परागत पेसालाई परिवर्तन गरेका देखाउँछन् । जातिगत आधारमा परम्परागत पेसा नै अपनाउने गुरुड र दमै बढी देखिन्छ भने कामी, बाहुन र क्षेत्री पर्दछन् । घरमुलीको आधारमा गरिएको अध्ययन भएकोले परम्परागत पेसा गर्नेको संख्या बढी देखिन्छ तर तिनीहरूका सन्तानहरू भने अन्य पेसालाई उन्मुख भएको संकेत पाइन्छ । परम्परागत पेसा व्यापार भएका नेवारहरू हाल व्यापारलाई सहायक पेसाको रूपमा लिई कृषि र जागिरतर्फ लागेकोले उनीहरूमा पेसा परिवर्तन भएको देखिन्छ भने क्षेत्रीमा यो संख्या ब्राह्मणको भन्दा बढी छ । सडक निर्माणले परम्परागत पेसामा परिवर्तन ल्याउन खोजेको देखिन्छ ।

अवलम्बन गर्दै आएको परम्परागत पेसा उस्तै तरिकामा आधारित छ वा त्यसमा आधुनिकता ल्याई परिवर्तन भएको छ भनी गरेको अध्ययनमा ५५ जना उत्तरदाता जो परम्परागत पेसा अपनाई आएका छन् उनीहरूको स्थिति निम्नानुसार रहेको छ :

तालिका नं. १२

जातिगत आधारमा परम्परागत पेसाको तरिकामा भएको परिवर्तनको स्थिति

जात	परम्परागत पेसाको तरिकामा परिवर्तन भएको		परम्परागत पेसाको तरिकामा परिवर्तन नभएको		जम्मा	
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत
ब्राह्मण	११	४५.८३	१३	५४.१७	२४	१००
क्षेत्री	९	४५.००	११	५५.००	२०	१००
नेवार	-	-	-	-	-	-
गुरुड	२	१००.००	-	-	२	१००
कामी	४	५७.१४	३	४२.८६	७	१००
दमै	२	१००.००	-	-	२	१००
जम्मा	२८	५०.९१	२७	४९.०९	५५	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकामा परम्परागत पेसा अँगाल्दै आएका ५५ जनामध्ये २८ जनाले उक्त पेसामा सुधार ल्याएका छन् जसमध्ये अध्ययन गरिएका गुरुड र दमैले सुधारोन्मुख भई पेसा नै परिवर्तन गर्ने सम्भावना देखाउँछन् भने बाहुन, क्षेत्री र कामीले क्रमशः सुधार गर्दै लगेको विशेष गरी कृषि नै पेसा हुनेहरू सडकको आगमन पश्चात् उक्त बीउ, मल, प्रविधि आदिको प्रयोगतर्फ लागेको देखाउँछ । गरिरहेको पेसा छोड्न नसके पनि त्यसमा उल्लेख्य सुधार हुन नसकेका २७ जनामा ब्राह्मण ५४.१७%, क्षेत्री ५५% र कामी ४२.८६% हुनु नमुनामा उनीहरूको संख्या केही वढी पर्नु एकातिरको तथ्य हो भने अर्कोतर्फ भर्खरै मात्रै निर्माण भएको बाटोको प्रभाव उनीहरूमा परी नसकेको र त्यसलाई उपयोग गरी पेसामा सुधार ल्याउन सकिने बारे सोच तथा कार्यान्वयनतर्फ पुग्न आर्थिक तथा सामाजिक रूपमा सामाजिकीकरण नभइसकेको तथ्य उजागर हुन्छ । निष्कर्षमा सडक निर्माणले गरिरहेको पेसालाई उपलब्धिपूर्ण बनाउन त्यसमा सुधार गर्ने क्रम चलाएको छ भन्न सकिने अवस्था देखिन्छ ।

अध्ययन गरिएका परिवारमा आर्थिक समस्या हल गर्न घरमुली बाहेक अन्य सदस्यहरू पनि रोजगारमा संलग्न भएनभएको स्थिति पत्ता लगाउन गरिएको अध्ययनमा २६ जना अर्थात्

३६.११% रोजगार भएको र बाँकी ४६ जना अर्थात् ६३.८९% रोजगार नभएको थाहा हुन आएको छ । ग्रामीण क्षेत्रमा रही गुजारामुखी खेती गर्ने समुदायमा घरमुलीको आर्जनले मात्रै घरखर्च सञ्चालन गर्न गाह्रो पर्ने भएकोले संयुक्त परिवारमा अन्य सदस्यहरू पनि रोजगारको खोजीमा हुन्छन् । त्यस्तो प्रवृत्ति अध्ययन क्षेत्रमा पनि पाइएको छ । सानोतिनो स्वदेशी जागिर तथा पाएसम्म वैदेशिक रोजगारमा पनि जाने साथै व्यापार व्यवसाय गर्न पोखरा र अन्यत्र जाने कार्य भएको पाइन्छ । अन्य सदस्यहरू रोजगार नहुनुमा छोराछोरी पढ्दै गरेका, जेनतेन घरखर्च चल्ने गरेका, शहरमा प्राप्त अन्य अवरका सूचनामा पहुँच नपुगेका आदि कारणलाई लिन सकिन्छ । निष्कर्षमा सडकको प्रभावले यहाँका घरपरिवारमा अन्य सदस्यहरू पनि घरको आर्थिक समस्या हल गर्नको लागि रोजगारका अवसरहरू खोज्ने, पत्रपत्रिकाको समाचारतर्फ आकर्षण बढ्ने प्रवृत्ति हुन् ।

गरिरहेको पेसाले घरखर्च मात्रै सञ्चालन हुन्छ वा वचत पनि हुन्छ भन्ने अध्ययनमा निम्नानुसारको स्थिति प्राप्त भएको छ :

### तालिका नं. १३

#### खर्च र वचतका आधारमा जातिगत विवरण

जात	घरखर्च मात्र चल्ने		वचत हुने		जम्मा	
	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत	संख्या	प्रतिशत
ब्राह्मण	१८	६४.२९	१०	३५.७१	२८	१००
क्षेत्री	२१	७२.४१	८	२७.५९	२९	१००
नेवार	२	६६.६७	१	३३.३३	३	१००
गुरुड	२	१००.००	-	-	२	१००
कामी	७	८७.५०	१	१२.५०	८	१००
दमै	२	१००.००	-	१००.००	२	१००

जम्मा	५२	७२.२२	२०	२७.७८	७२	१००
-------	----	-------	----	-------	----	-----

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकाअनुसार अध्ययन गरिएका परिवारहरूमा ७२.२२% को घरखर्च मात्रै चल्ने देखिन्छ भने बाँकी २७.७८% को केही वचत पनि भएको देखिन्छ । गुरुड र दमैको जति आय हुन्छ त्यति नै खर्च हुने र वचत नभएको स्थिति देखिन्छ । उनीहरू विशेष गरी वचत गरी खेतबारी खरिद गर्ने पशुपंक्षी पालन गरी व्यवसाय चलाउन तिर नलागिसकेको अवस्थामा खर्च मात्रै धान्ने गरी पेसा सञ्चालन गर्ने गरेको पाइन्छ । कामीहरूमा वचत हुने न्यून परिवार अर्थात् जम्मा १२.५% छन् । ब्राह्मण र क्षेत्रीमा खेतबारी खरिद गर्ने संस्कारगत विभिन्न कार्यहरू गर्न वचत गर्ने गर्छन् भने नेवारहरू कृषिमा साथै व्यापार व्यवसायमा वृद्धि गर्न वचत गर्छन् । बाटो निर्माण पश्चात् शिक्षाको प्रचारप्रसार बढ्न गएकोले छोराछोरीमा पढाइको लागि पनि वचत गर्न उत्साहित देखिन्छन् । वचत गर्ने परिवारले उक्त वचतलाई लगानी गर्न कुन-कुन क्षेत्रलाई लिने गरेका छन् भनी राखेको जिज्ञासामा उत्तरदाताहरूबाट अधिकांशले छोराछोरीको शिक्षाको निम्ति वचत गर्न आवश्यक देखाएका छन् भने कतिपयले जग्गा खरिद गर्ने उद्देश्य राखेको पाइन्छ । स्वास्थ्योपचारको निम्ति पनि वचत आवश्यक ठान्दछन् । कृषि पेसा गर्नेहरू कृषिमा आधुनिकतामा ल्याउन उन्नत बीउ, मल खरिद, कृषि औजारहरू खरिद र नयाँ प्रविधिबाट खेती गर्न वचतलाई लगानी गर्ने गरेको पाइन्छ । उन्नत जातका पशुपंक्षी पालन गरी आय आर्जन बृद्धि गर्न पनि केहीले लगानी गरेको पाइन्छ भने कतिपय यातायात व्यवसायमा पनि लगानी गर्दछन् । विशेष गरी छिमेकीलाई गाह्रो-साह्रो पर्दा सहयोग गर्ने र आफूलाई पनि त्यस्तै पर्दा सहयोग पाउने अभिलाषा राखी लगानी गरेको पाइन्छ । थोरैले अन्यलाई व्याजमा सापटी दिने तथा बैंकमा वचत गर्ने गर्दछन् । केही वर्षयता खुलेका केही सामाजिक संघ-संस्थाहरूमा सहकारीको अवधारणा पनि शुरुभएको पाइन्छ ।

### ५.३ ग्रामीण सडकको कृषि प्राणालीमा प्रभाव

नेपाल एउटा ग्रामीण गरिव र कृषि प्रधान मुलुक हो । देशमा उद्योगधन्दा कलकारखानको अभाव र प्राकृतिक सम्पदाको सहि प्रयोग तथा परिचालन हुन नसक्नाले यहाँको अर्थतन्त्र पूर्णतया कृषिमा आधारित रहेको छ । कूल जनसंख्याको लगभग ८०% जनसंख्या अभै पनि कृषिमा संलग्न रहेको पाइन्छ । स्थलगत सर्वेक्षणबाट प्राप्त तथ्यांकलाई विश्लेषण गर्दा कुल ७२ उत्तरदातामध्ये ५३ घरपरिवार अथवा ७३.६१% कृषिमा संलग्न रहेको देखाउँछ । अन्य पेसा



अवलम्बन गर्नेहरूमध्ये पनि धेरैथोरै कृषि कार्य पनि गरेको पाइन्छ । उनीहरू मुख्यतः अन्नवाली लगाउँछन् त्यसपछि क्रमशः पशुपालन तरकारी खेती, फलफूल खेती आदि गर्दछन् । एकै किसिमको कृषि कार्य मात्र नगरी विभिन्न किसिमका कृषि कार्य गर्दछन् । खेती गर्ने तरिकामा पनि क्रमशः परिवर्तन गर्दै गएको पाइन्छ । जमिन तयारी गर्ने तरिका, बीऊ, विजनको छनौटमा, कृषि औजारमा कृषि मलको तयारी र प्रयोगमा विषादीको प्रयोगमा परिवर्तन भएको पाइन्छ । यसरी खेती गर्ने तरिकामा भएको परिवर्तनले अधिकांशलाई कृषि उत्पादनमा वृद्धि भएको छ भने केहीले यसमा वचत भएको उत्पादनलाई विक्री गर्छन् भने धेरैजसोले पोखरामा विक्री गर्न लैजान्छन् । सुन्तलाजस्तो धेरै उत्पादन हुने फलफूललाई घरबाटै, पोखरामा ल्याएर विक्री गर्दछन् भने पोखराका व्यापारीहरूले यी सुन्तलाहरू अन्य क्षेत्रमा पनि पुऱ्याउँदछन् ।

कृषि कार्य गर्ने ५३ उत्तरदाताहरूमध्ये ५१ घरधुरीलाई सडकले प्रत्यक्ष सहयोग पुऱ्याएको तथ्यांकले देखाउँछ भने २ घरपरिवार प्रत्यक्ष लाभान्वित भएको देखाउँदैन तापनि अप्रत्यक्ष रूपमा सबैलाई सहयोग पुगेको देखिन्छ । सडकले कृषिलाई विभिन्न क्षेत्रमा सहयोग पुऱ्याएको छ जस्तै कृषि उत्पादनलाई सवारी साधनमार्फत् बजारसम्म पुऱ्याउनु, बजारबाट मल बीऊ, औषधी औजार आदि भिकाउन, खेतबारीबाट घरसम्म ट्याक्टर, जीप, आदिको माध्यमबाट बाली भित्राउन कृषि विशेषज्ञहरूलाई भिकाउन साथै कृषिमा व्यवसायिकता ल्याउन आदि क्षेत्रहरूमा सडकले सहयोग पुऱ्याएको देखिन्छ ।

कृषिमा संलग्नताको स्थिति, कृषि कार्य गर्ने उत्तरदाताको विवरण खेतीको तरिकामा परिवर्तनको स्थिति र परिवर्तनको विवरण खेती गर्ने तरिकाको परिवर्तनले उत्पादनमा वृद्धि भएको वा नभएको स्थिति, वृद्धि भएको उत्पादनलाई विक्री गर्ने स्थान, सडकले कृषि कार्यमा पुऱ्याइएको सहयोग र सहयोगका क्षेत्रहरूलाई विस्तृत रूपमा निम्न तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

माथि उल्लेख भएको तालिका १० अनुसार अध्ययन क्षेत्रका ५३ घरपरिवारहरू प्रत्यक्ष कृषि पेसा गर्दछन् भने थोरै मात्र भए पनि अन्य परिवारहरू कृषि कार्य गर्दछन् । तापनि ५३ परिवारहरूलाई नै आधार मानी उनीहरूले गर्ने कृषि कार्यको प्रकार निम्नानुसार तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ :

#### तालिका नं. १४

#### कृषकहरूले संचालन गरेका कृषि बालीहरूको विवरण

कृषिको प्रकार	संख्या	प्रतिशत
---------------	--------	---------

अन्नवाली	५१	३०.१८
तरकारी	३८	२२.४९
फलफूल	३३	१९.५३
पशुपालन	४७	२७.८०
जम्मा	१६९	१००.००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

**नोट :** सर्वेक्षणमा ५३ घरधुरी मात्र कृषिमा संलग्न भए पनि एउटै घरपरिवार विभिन्न प्रकारका कृषि कार्यमा संलग्न भएकोले जम्मा १९१ देखिन आएको छ ।

कृषि पेसा नै जीवनयापनको मुख्य आधार रहेको यस गा.वि.स. मा अध्ययन गरिएको परिवारहरूमा ७३.६१% ले कृषि कार्य गर्दछन् । यसमध्ये अन्नवाली ३०.१८% ले र पशुपालन २७.८०% ले गर्दछन् । कृषि कार्यमा स्थायित्व प्रदान गर्न यी दुई कार्य एक अर्काको पूरक हुन्छन् । विशेष गरी आफैले उपभोग गर्न धान, मकै, कोदो आदिजस्ता अन्नहरू उब्जनी गरिन्छ र बढी भएको खेरजाने अन्नहरू पशुहरूलाई खुवाउन प्रयोग गरिन्छ । पशुपंक्षीहरू दुध, दही, घ्यू, मासु, मलको लागि प्रयोग गरिन्छ । प्रायः यी उत्पादन आफैले प्रयोग गर्नको लागि उत्पादन गरिन्छ भने केही अंश घरछिमेक तथा अन्यत्र पनि विक्री गर्न गरिन्छ । तरकारी र फलफूल विशेष गरी विक्री गरी नगद आर्जन गर्न गरिन्छ । केही मात्रामा भए पनि व्यवसायिक फलफूल उत्पादन तथा तरकारी उत्पादन भएको पाइन्छ । फलफूलहरूमा मुख्यतः सुन्तला हो भने अन्यमा कागती, केरा, अम्बा आदि पर्दछन् । तरकारीहरूमा हरिया सागसब्जी, काउली, बन्दा, मुला, गोलभेंडा आदि पर्दछन् ।

धेरै पहिलेदेखि नै कृषि कार्य गर्दै जीवनयापन गरिरहेका यहाँका बासिन्दाहरूमा जनसंख्या वृद्धिको चापलाई थाम्न परम्परागत तरिकामा नै सीमित छन् वा आधुनिक तरिकातर्फ अग्रसर छन् भनी अध्ययन गरिएको थियो । उक्त अध्ययनबाट ५३ जनामध्ये १६ जना अर्थात् ३०% परम्परागत तरिकामै सीमित रहेका वा नगन्य रूपमा आधुनिक तरिकाहरू अवलम्बन गरेको पाइयो भने बाँकी ३७ जना वा ७०% ले आधुनिक तरिकाहरू प्रयोग गरेको पाइयो । सडक निर्माण पश्चात् आधुनिक तरिका अवलम्बन गरी उत्पादन वृद्धि गर्ने अवसर प्राप्त भएको तथ्य यो अध्ययनले देखाउँछ भने उनीहरूले के-कस्तो आधुनिक तरिकाहरू अपनाएका छन् भनी गरेको अध्ययनमा निम्नानुसार तथ्याङ्क प्राप्त भएको छ :

### तालिका १५

#### खेती गर्ने तरिकामा भएको परिवर्तनको विवरण

विवरण	संख्या	प्रतिशत
जमिन तयारी	१९	१८.४
बीउ वीजन छनोट	२२	२१.४
कृषि औजार	१४	१३.६
कृषि मलको प्रयोग	२२	२१.४
विषादीको प्रयोग	२६	२५.२
जम्मा	१०३	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

**नोट :** ३७ घरपरिवारले मात्रै खेती गर्ने तरिकामा परिवर्तन गरे पनि एउटै परिवारले एकभन्दा बढी तरिकाहरू अवलम्बन गरेकाले जम्मा जोड ३७ नभइ १०३ पुगेको छ ।

माथि तालिकामा उल्लेख गरेअनुसार खेती गर्ने तरिकाको परिवर्तनको विवरणमा सबैभन्दा बढी विषादीको प्रयोग २५.२% कृषि मलको प्रयोग २१.४% र त्यसपछि क्रमशः विउविजन छनोटमा २१.४% जमिन तयारीमा १८.४%, कृषि औजारमा १३.६% परिवर्तन गरेको पाइन्छ । यसो हुनुको मुख्य कारण बाली नालीमा किराहरू लाग्नु, गाईभैसीको मल मात्र पर्याप्त नहुनुले रासायनिक मलको प्रयोग वृद्धि भएको र पुराना औजारको प्रयोगले काममा ढिला र गाह्रो हुनाले सजिलो र पहिलेको उत्पादनले खान नपुगेपछि आधुनिक, औजारको साथै उन्नत मल बीउको प्रयोग गर्न थालिएको अध्ययनबाट जानकारी प्राप्त भएको छ । अन्नबाली, फलफूल र तरकारीमा किराहरू लागी उत्पादनमा ह्रास आउने गरेकोले किटनाशक औषधीको प्रयोग बढ्न गएको काठे हलोको सट्टा फलामे हलो र फाँट बैसीहरूमा कताकति ट्र्याक्टरको समेत प्रयोग गर्न थालिएको पाइन्छ । स्थानीय जातका बीउविजनबाट कम उत्पादन हुने भएकोले सिफारिस गरिएका उन्नत जातका बीउ तथा बिरुवाहरू लगाउने तथा कृषि विशेषज्ञको सल्लाह लिने काम पनि हुन्छन् । त्यस्तै गाई, भैसी, कुखुराहरू पनि उन्नत जातका पाल्न थालिएको छ । सडक निर्माणले कृषि कार्य तथा खेतीपातीको लागि सहज वातावरण सृजना भएको पाइन्छ ।

यसरी खेती गर्ने तरिकामा परिवर्तन ल्याउन प्रत्यक्ष प्रभाव पार्ने सफल सडकले उत्पादन वृद्धि गर्न सहयोग पुग्न सक्थो वा सकेन । उत्पादन वृद्धि भएको भए त्यसको उपयोग कसरी भइरहेको छ । यदि उत्पादनमा भएको वृद्धिलाई बिक्री गरिन्छ भने कुन क्षेत्रमा बिक्री गरिन्छ आदि जानकारी लिन खेती गर्ने तरिकामा परिवर्तन गर्ने जम्मा ३७ जनाको विस्तृत विवरण तल प्रस्तुत गरिएको छ :

### तालिका नं. १६

खेती गर्ने तरिकामा भएको परिवर्तनले उत्पादनमा वृद्धि भए/नभएको अवस्था

विवरण	संख्या	प्रतिशत
वृद्धि भएको	३४	९९.९
वृद्धि नभएको	३	८.१
जम्मा	३७	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकाअनुसार खेती गर्ने तरिकामा गरेको परिवर्तनले ९९.९% को उत्पादनमा वृद्धि भएको देखाउँछ भने ८.१% को उत्पादनमा वृद्धि नभएको देखाउँछ । यसले खेती गर्ने आधुनिक तरिकाले उत्पादनमा वृद्धि गर्न सकिन्छ भन्ने तथ्य एकातिर देखाउँछ भने सही तरिकाले खेती गर्न नसक्दा उत्पादनमा वृद्धि नहुने देखाउँछ । यसरी उत्पादनमा वृद्धि गर्न खेती गर्ने मानिसहरू आधुनिक प्रविधितर्फ उन्मुख छन् । यसले परिवारमा वृद्धि हुने संख्याका साथै वढी हुने उत्पादनलाई बिक्री गरी नगद आर्जन गर्न मदत पुग्छ । उत्पादनमा वृद्धि गर्ने ३४ जना उत्पादकहरूमध्ये ३.२% ले आफैँ उपभोग गर्ने र बाँकी ६९.८% ले बिक्री गर्ने कुरा अध्ययनबाट प्राप्त हुन आएको छ । त्यस्तै बिक्री गर्ने २१ जना अर्थात् ६९.८% मध्ये ३८.९% ले गाउँमै बिक्री गर्छन् भने बाँकी ६९.९% ले नजिकै रहेको पोखरा शहरमा बिक्री गर्न लैजाने गरेको अध्ययनले देखाउँछ । यसलाई मुख्य सूचनादाता समूह केन्द्रित छलफल तथा अवलोकनले पनि पुष्टि गरेको छ । यसरी बिक्री गरिएको धेरै अंश पोखरासम्म पुऱ्याउन कृस्ती ग्रामीण सडकले मद्दत पुऱ्याएको कुरा प्रष्ट हुन्छ ।

कृषि कार्यमा संलग्न अध्ययन गरिएका परिवारहरूलाई सडकले विभिन्न अवस्थामा सहयोग पुऱ्याएको हुन्छ । कुनै न कुनै रूपमा कृषि कार्य गर्दा सहयोग पुऱ्याएको सडकले खास गरी कुन-कुन क्षेत्रमा कति मात्रामा सहयोग पुगेको छ भनी गरेको अध्ययनमा निम्नानुसारको जानकारी प्राप्त भएको छ :

### तालिका नं. १७

#### सडकले कृषिलाई सहयोग पुऱ्याएका क्षेत्रहरूको विवरण

विवरण	संख्या	प्रतिशत
उत्पादन बजारमा पुऱ्याउन	२३	१९.२
मल, बीउ, विषादी औजार आदि भिकाउन	४५	३७.५

बाली भित्राउन	२२	१८.३
विशेषज्ञ भिकाउन	१६	१३.३
कृषिमा व्यवसायिकता ल्याउन	१४	११.७
जम्मा	१२०	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

**नोट :** एउटै उत्तरदाताबाट एकभन्दा बढी क्षेत्रमा सडकले कृषिकार्यमा सहयोग भएको उत्तर आएकोले जम्मा ५३ हुनुपर्नेमा सो भन्दा बढी १२० हुन पुगेको छ ।

उपरोक्त तालिकाअनुसार कृषि कार्य गर्ने यस ठाउँका बासिन्दाहरूलाई ग्रामीण सडकले प्रत्यक्ष फाइदा पुऱ्याएको देखिन्छ । सबैभन्दा बढी पोखराबाट मल, बीउ, विषादी, कृषि औजार भिकाउन ३७.५% लाई सहयोग पुगेको देखिन्छ भने अन्य क्षेत्रहरूमा गाउँमा उत्पादित फलफूल, अन्न, दुध, तरकारीहरू बजारमा पुऱ्याउन १९.२% सहयोग पुगेको र खेतबारीमा भएको बाली भित्र्याउन १८.३% लाई सहयोग पुगेको छ । त्यसैगरी सम्बन्धित कृषि कार्यका विशेषज्ञहरूलाई भिकाउन र कृषिमा व्यवसायिकता ल्याउन क्रमशः १३.३% र ११.७% लाई सहयोग पुगेको देखिन्छ । यसरी प्रत्यक्ष रूपमा सडकले कृषिलाई सहयोग पुऱ्याएको छ भने अप्रत्यक्ष रूपमा पुगेका सहयोगहरू प्रशस्तै देख्न पाइन्छ । जमिनको स्वरूप र क्षमताअनुसार कृषि उपजमा वृद्धि गर्न, कृषिमा व्यवसायिकता ल्याई रोजगार प्रवर्द्धन गर्न उपयुक्त फलफूल र तरकारी खेती गर्न साथै पशुपालन गर्न सडकको स्तर वृद्धि हुँदै जाँदा र सम्बन्धित विज्ञहरूको सम्पर्कले भविष्यमा राम्रो संभावनाको ढोका यो सडकले खोलेको छ भन्न सकिन्छ ।

## अध्याय ६

### ग्रामीण सडकको शिक्षा तथा वातावरणमा प्रभाव

#### ६.१ ग्रामीण सडकको शिक्षामा प्रभाव

मानवले आफ्नो जीवनलाई उज्यालोतर्फ लैजान अधिकार र कर्तव्यप्रति सजग बन्न, जीवनोपयोगी मार्ग अवलम्बन गर्न शिक्षा आवश्यक हुन्छ । मानव विकास सूचकाङ्कको एउटा प्रमुख अङ्ग मानिएको साक्षरता नेपालमा ५३% (२०५८), कास्कीको ग्रामीण क्षेत्रमा अझै कम रहेको छ । अध्ययन क्षेत्रका ७२ उत्तरदाताहरूमध्ये ६२ साक्षर र १० निराक्षर छन् । साक्षरता प्रतिशत ८६.१ मा एस.एल.सी. र सोभन्दा माथि २६.४ रहेका छन् । शहरको नजिक रहेको ग्रामीण इलाका हुनाका कारणले साक्षरता बढी देखिएता पनि एस.एल.सी. र सोभन्दा माथिको संख्या न्यून देखिन्छ । अनुसन्धान क्षेत्रअन्तर्गत रहेका मानिसहरूका परिवारमा विद्यालय जाने उमेर समूहमध्ये विद्यालय नै नजाने परिवार देखिदैनन् अर्थात् त्यो परिवारमा कमसेकम एकजना विद्यालय जाने गरेकै छन् ।

गाउँमा एउटा मात्रै मा.वि. उल्लेख्य मात्रामा प्रा.वि.हरू फाटफुट निजी तथा समुदायबाट सञ्चालित विद्यालयहरू भएता पनि नि.मा.वि., उच्च मा.वि. तथा क्याम्पसहरू एउटा पनि छैनन् । त्यसैले उच्च शिक्षा पढन पोखरामा जानुपर्ने बाध्यता भएको यस क्षेत्रका विद्यार्थीहरू पोखरामा पढन जाँदा सार्वजनिक बस वा जीप चढने ५६.३% पोखरामा डेरा गरी बस्ने ३९.४% र स्कूल बस चढ्ने ४.३% रहेका छन् ।

तथ्याङ्कले सडक निर्माणपश्चात् अनुसन्धान क्षेत्रभित्रका ८०.६% उत्तरदातालाई शिक्षामा प्रभाव पारेको देखाउँछ भने १९.४%लाई प्रभाव पारेको देखाउँदैन । सडकले शिक्षा क्षेत्रमा पारेका प्रभावहरूमा विद्यालय तथा शैक्षिक केन्द्रहरूमा आवातजावत् गर्न सजिलो पार्नमा ३९.८% आफ्नो उत्पादन बेचबिखन गरी शैक्षिक खर्च धान्न सजिलो पारेकोमा ३१.१% र बिहान बेलुकी घरको काम गरी सन्तान पढाउन सजिलो पारेकोमा २६.२% र अन्यमा २.९% भएको आँकडाले देखाएको छ । अन्य कामलाई छिटो सम्पन्न गरी शिक्षा आर्जनको समय निकाल्न साथै योजना निर्माण र सम्पन्न गर्न अवसर दिएको छ ।

ग्रामीण सडक निर्माणले दैनिक वातावरणमा पारेको सकारात्मक प्रभावहरूमा विषय शिक्षकको उपलब्धता, शैक्षिक निकायसँगको सहज सम्बन्ध, शिक्षण संस्थाहरूको सहज अनुगमन, शैक्षिक सामग्रीको उपलब्धता यी आदिलगायतका कुराहरू छन भने नकारात्मक प्रभावहरूमा विद्यालय वा क्याम्पस पढ्ने छोराछोरीको खर्च बृद्धि, पहिरनमा विकृति, छोराछोरीलाई नियन्त्रणमा राख्न गाह्रो आदि रहेका छन् ।

सडकले शिक्षामा पारेको प्रभावलाई विस्तृत रूपमा तल तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

नमुनामा परेका घरपरिवारका कमसेकम एक सदस्य विद्यालय वा क्याम्पस पढ्ने पाइएको र उनीहरूले पढ्ने स्थानको तालिका, पोखरा जाँदा चढ्ने सवारी साधनको विवरण र सडक निर्माणले शिक्षामा प्रभाव पारेको वा नपारेको अवस्थाको तालिकाको साथै सडक निर्माणबाट सहयोग पुगेका क्षेत्रहरू समावेश गरी तथ्याङ्क प्रस्तुत गर्दा :

### तालिका नं. १८

#### स्थान र विद्यालयको किसिमका आधारमा पढ्ने विद्यार्थीहरूको विवरण

पढ्ने स्थान	सरकारी विद्यालय		निजी विद्यालय		क्याम्पस		जम्मा	
	संख्या	%	संख्या	%	संख्या	%	संख्या	%
गाउँ	५१	७२.९	१९	२७.१	-	-	७०	१००
पोखरा	२	४.२	११	२२.९	३५	७२.९	४८	१००
जम्मा	५३	४४.९	३०	२५.४	३५	२९.७	११८	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

**नोट :** अध्ययन गरिएका घर परिवारका सदस्यहरूको पढ्ने स्थानको तथ्याङ्क संकलन गरिएकोले जम्मा संख्या ११८ पुगेको छ ।

उपरोक्त तथ्याङ्कअनुसार अध्ययन गरिएका घरपरिवारमा विद्यालय तथा क्याम्पस पढ्ने जम्मा सदस्यहरू ११८ छन् । त्यसमध्ये सरकारी विद्यालयमा पढ्ने ५३ जना, निजी विद्यालयमा पढ्ने ३० जना र क्याम्पस पढ्ने ३५ जना रहेका छन् । ५३ जनामध्ये ५१ जना अर्थात् ७२.९% गाउँकै सरकारी विद्यालयमा छन् भने २ जना पोखरामा पढ्छन् । निजी विद्यालयमा पढ्ने ३० जनामा १९ जना गाउँमा पढ्छन् भने बाँकी ११ जना पोखरामा पढ्छन् । गाउँमा क्याम्पसस्तरको पढाइ हुने उच्च मा.वि. तथा क्याम्पस नहुनाले पूरै ३५ जना पोखरामा गई पढ्छन् । यसरी विद्यालय पढ्ने अधिकांश विद्यार्थीहरू घरका कार्यहरू पनि गर्नुपर्ने र थोरै आर्थिक व्यय हुने

भएकाले गाउँमै पढ्ने गर्छन् भने केही मात्रामा खर्च वढी भए पनि स्तरीय पढाइको लागि पोखरामा पढ्न जाने गरेको पाइन्छ भने क्याम्पस स्तरको पढाइ गर्न वाध्यतावश पोखरामा जानुपर्ने देखिन्छ । सरकारी विद्यालय पढ्नेको संख्या वढी हुनुमा मुख्यतः आर्थिक अवस्था नै कम हुनुलाई देखाउँछ । ग्रामीण सडकको प्रभावले एकातिर विद्यालयमा अध्ययन गर्ने संख्या यतिको सम्म पुग्नु र अर्कातिर पोखरासम्म गई निजी विद्यालय तथा क्याम्पस पढ्न पाउने अवसर सिर्जना गर्नुलाई लिन सकिन्छ ।

सडक निर्माणपूर्व न्यून संख्यामा पोखरा पढ्न जाने यहाँका मानिसहरू हाल यो संख्या वृद्धि हुनुलाई सडकले शिक्षा क्षेत्रमा पारेको सकारात्मक प्रभावको रूपमा लिन सकिन्छ । पोखरा पढ्न जाँदा कस्तो प्रकारको सवारी साधन प्रयोग गर्छन् अथवा पोखरामै डेरा गरी बस्छन् भनी गरिएको अध्ययनमा पोखरा गई अध्ययन गर्ने ४८ जनाको विवरण निम्न तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ :

#### तालिका नं. १९

पोखरा अध्ययन गर्ने विद्यार्थीहरूले प्रयोग गर्ने सवारी साधन तथा डेरा गरी बस्ने विवरण

विवरण	संख्या	प्रतिशत
पोखरामा डेरा गरी बस्ने	१९	३९.४
सार्वजनिक बस वा जीप चढ्ने	२७	५६.३
स्कूल बस चढ्ने	२	४.३
जम्मा	४८	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकाले पोखरामा अध्ययन गर्ने ४८ जनामध्ये १९ जना अभै पोखरामै डेरा गरी बस्छन् । बाँकी २९ जना सवारी साधन चढेर पोखरा आउने जाने गर्दछन् । सवारी साधनमा उनीहरूमध्ये ५६.३% ले सार्वजनिक बस वा जीप चढ्ने गरेका छन् भने ४.३% ले स्कूल बस चढ्छन् । निजी साधन चढ्ने कुनै पनि विद्यार्थीहरू छैनन् । यसरी हेर्दा सडकले पोखरासम्म गई अध्ययन गरेर घरमै फर्कन सक्ने अवसर प्रदान गरेको छ । सार्वजनिक बस र जीप नियमित चल्ने गरेकोले पनि विद्यार्थीहरू तथा अभिभावकहरूलाई सजिलो भएको छ । क्याम्पस पढ्ने अधिकांश र केही विद्यालय पढ्ने विद्यार्थीहरू समय बचत गरी धेरै समयसम्म अध्ययनमा लाग्न तथा मौका मिले अन्य कार्य गर्न पाइने आशामा पोखरामै डेरा गर्दछन् भने आर्थिक दृष्टिकोणले सम्पन्न परिवारले पनि आफ्ना सन्तानलाई पोखरामै राख्ने गरेको पाइन्छ । सडक



निर्माण पश्चात् निजी विद्यालयका बसहरू गाउँसम्म पनि विद्यार्थी लाने ल्याउने गर्ने भएकाले केही विद्यार्थीहरू स्कूल बसमा जाने आउने क्रम बढेको पाइन्छ ।

सडकले शिक्षामा पुऱ्याएको सहयोग सम्बन्धमा गरिएको अध्ययनमा उत्तरदाताका अनुसार विभिन्न क्षेत्रमा फाइदा पुऱ्याएको जानकारीमा आएको छ । मुख्य सूचनादाता र समूह केन्द्रित छलफलबाट पनि भण्डै उस्तै सहयोग पुगेका क्षेत्रहरूको उल्लेख भएको छ । जसअनुसार सडक निर्माणले विद्यालय वा क्याम्पस आवतजावत् गर्न ३९.८% सजिलो बनाएको, आफ्ना उत्पादनलाई बजारसम्म अथवा अन्य क्षेत्रमा पुऱ्याई बिक्री गरी खर्च धान्न सजिलो पुऱ्याएकोमा ३१.१%, बिहान बेलुकी घरायसी काम गरेर पनि विद्यालय वा क्याम्पस पढ्ने अवसर प्राप्त गर्नमा २६.२% सजिलो भएको र अन्य विभिन्न तरिकाबाट शिक्षामा २.९% सजिलो भएको कुरा उत्तरदाताबाट प्राप्त भएको छ । यसरी अध्ययन क्षेत्रमा सडकले शिक्षाको स्तर वृद्धि गर्न फाइदा पुऱ्याएको थाहा हुन्छ ।

सडकले गाउँको शैक्षिक वातावरणमा पारेको प्रभाव स्थानीय बासिन्दाले के-कसरी गरिरहेका छन् ? भनी गरिएको अध्ययनमा उत्तरदाताको प्राप्त उत्तरको आधारमा सकारात्मक प्रभाव ७५.४% र नकारात्मक प्रभाव २४.६% परेको थाहा हुन्छ । सकारात्मक प्रभावअन्तर्गत विद्यालय भवन निर्माण सामग्रीको उपलब्धता, विभिन्न शैक्षिक निकायसँग सहज सम्बन्ध र सहज अनुगमन आदि जस्ता विषयहरू पर्दछन् । यसरी सडकले शिक्षामा धेरै सकारात्मक प्रभाव पारेको छ, तापनि केही मात्रामा अनुभव गरिएका नकारात्मक प्रभावहरूमा विद्यार्थीहरूमा अनावश्यक पहिरनको नक्कल गरी पहिरनमा विकृति आएको, विद्यालय तथा क्याम्पस अध्ययन गर्ने छोराछोरीको अनावश्यक खर्च वृद्धि भएको र छोराछोरीलाई अभिभावकहरूद्वारा कतिपय कुराहरूमा नियन्त्रण गर्न गाह्रो परिरहेका आदि छन् । खर्च वृद्धि हुनुमा एक त सवारी साधनको भाडा महँगो हुनु र अर्को पोखरा बजारमा रहेका तयारी महँगो सामानहरूको उपभोग बढ्नु हो । गाउँमा रहेको बन्द सामाजिक सांस्कृतिक चालचलनबाट शहरी खुला वातावरणमा प्रवेश गर्दा शहरी नक्कल र प्रभावले पहिरनमा परिवर्तन परम्परागत मान्यतामा परिवर्तन आई अभिभावकहरूको दृष्टिकोणमा विकृति तथा अनियन्त्रित अवस्था सिर्जना भएको छ । यसरी नकारात्मक भन्दा पनि वढी सकारात्मक प्रभाव परेको कुरा यो अध्ययनले देखाउँछ ।

## ६.२ ग्रामीण सडकको वातावरणीय प्रभाव

वातावरणलाई प्राकृतिक र सामाजिक तथा सांस्कृतिक गरी मुख्य दुई भागमा विभाजन गरिन्छ । यसै अनुसार अध्ययन क्षेत्रमा रहेको प्राकृतिक तथा सामाजिक-सांस्कृतिक वातावरणमा सडक निर्माणले के-कस्तो प्रभाव पारेको छ ? सोको जानकारीको लागि अध्ययन गरिएको छ । उक्त अध्ययनको क्रममा प्राप्त तथ्यांकले सडक निर्माण गर्दा व्यक्तिको स्वामित्वको जग्गालाई छोए-नछोएको, छोएको भए त्यसबाट राम्रो वा नराम्रो असर परेको, नराम्रो भएको भए के-के कुरामा नराम्रो असर प्यो ? भौतिक निर्माणका वस्तु तथा घरायसी प्रयोगको सामग्रीको उपयोग र तिनीहरूले प्राकृतिक तथा सांस्कृतिक वातावरणमा पारेको प्रभावको स्थितिको बारेमा केन्द्रित भई तथ्यांक संकलन गरिएको छ । सडक क्षेत्र आसपासमा प्रत्यक्ष अवलोकनबाट संकलित तथ्यहरू पनि समावेश गरिएको छ ।

सडक निर्माण गर्दा उत्तरदाताको निजी स्वामित्वको जग्गालाई छोएर पहिलेको संरचनामा ल्याएको परिवर्तनले पारेको वातावरणीय प्रभाव पत्ता लगाउन गरिएको अध्ययनमा प्राप्त जानकारी निम्नानुसार छ :

### तालिका नं. २०

#### सडकले निजी स्वामित्वको जग्गालाई छोए-नछोएको स्थिति

विवरण	संख्या	प्रतिशत
सडकले छोएको	४३	५९.७
सडकले नछोएको	२९	४०.३
जम्मा	७२	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकामा अध्ययन गरिएका घरपरिवारमध्ये ५९.७% को निजी स्वामित्वको जग्गालाई बाटोले छोएको पाइयो भने ४०.३% को जग्गालाई बाटोले छोएन । ग्रामीण सडक निर्माण गर्दा प्राविधिक रूपमा सजिलो जग्गा लिने वातावरणमा हुने ह्रासलाई न्यूनीकरण गर्ने उद्देश्यका साथै त्यहाँका बासिन्दालाई अधिकतम लाभ पुग्ने कुरालाई ध्यान दिइने हुनाले सकेसम्म सबैको पहुँच पुऱ्याउन धेरै बासिन्दाको जग्गालाई छोएको छ । सडकले लिएको व्यक्तिको स्वामित्वको जग्गाको क्षतिपूर्ति दिने कुनै व्यवस्था नभएकोले जग्गा घट्ने डरले पनि कतिको जग्गामा बाटो नभएको पइन्छ । बाटोले छोएका ४३ घरपरिवारमा पनि बाटोले राम्रो

नराम्रो दुवै असर पुऱ्याउने भएकोले त्यसको के-कस्तो प्रभाव पाऱ्यो र के-कति कुरामा राम्रो नराम्रो भयो भनी गरिएको अध्ययनमा प्राप्त जानकारी तल प्रस्तुत गरिएको छ :

### तालिका नं. २१

#### निजी स्वामित्वको जग्गालाई बाटोले छोएर पुऱ्याएको असरको स्थिति

विवरण	संख्या	प्रतिशत
राम्रो भएको	२६	६०.५
नराम्रो भएको	११	२५.६
दुवै	६	१३.९
जम्मा	४३	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकामा निजी स्वामित्वको जग्गालाई सडकले छोएमा अध्ययन गरिएका परिवारहरूमध्ये ६०.५% लाई बाटोले राम्रो गरेको, २५.६% लाई नराम्रो भएको र १३.९% लाई राम्रो अथवा नराम्रो दुवै भएको छ । सडकले छोएर राम्रो गर्ने उत्तरदाताहरूका अनुसार जग्गाको मूल्याङ्कन बढ्न गएको, जग्गा बिक्री गर्न सजिलो भएको सडकबाट प्राप्त सुविधाहरू लिन सहज भएको, व्यापार व्यवसाय सञ्चालन गर्न ढोका खुलेको र निजी सवारी साधनसमेत राख्न सजिलो भएको जस्ता धेरै विषयहरूमा राम्रो भएको छ भने बाटोले छोएर पनि नराम्रो हुने विषयहरूमा विशेष गरी वातावरणसँग सम्बन्धित जस्तै धुवाँधुलोले बालीमा नोक्सान पुगेको, जग्गामा पहिरो गएको जस्ता छन् भने सांस्कृतिक सामाजिक वातावरणमा पुग्ने नराम्रो असर आफ्नो स्वामित्वको जग्गा घटेर क्षतिपूर्ति प्राप्त नगरेको, जग्गा असुरक्षित भएको खेतबारीमा भएका बालीनाली, तरकारी, फलफूलहरूका साथै घरहरूमा चोरीका घटनाहरूमा वृद्धि भएका जस्ता कुराहरू पर्दछन् । त्यस्तै दुवै प्रकारका असरहरू अनुभव गर्ने १३.९% को माथि उल्लेख भएका कुराहरू पर्दछन् । यसरी उत्तरदाताको उत्तरहरूको निष्कर्षमा राम्रो असरहरू धेरै देखिएता पनि प्रारम्भिक चरणमै रहेकोले र सडकलाई व्यवस्थित तथा स्तरीय नबनाइसकेको अवस्थामा वातावरणमा ल्याएको पूर्वसंरचनाको परिवर्तनले नराम्रा असरहरू उल्लेख गर्न लायक देखिन्छ ।

प्रत्यक्ष अवलोकन र अनौपचारिक अर्न्तवार्ताबाट पनि बाटो निर्माणपछि धुलो धुवाँको असर बाटो आसपासमा बढि भएको, पहिरो गएको, पहिरो र बाटोको कारणले आवादी जग्गा घटेको, चोरीका घटनाहरू भएका, परम्परागत कुलोको संरचना तथा पानीका मुहानहरू

खल्वलिएको, जग्गा सीमानामा विवाद बढेको र धुलो धुवाँकै कारणले उत्पादनमा हास आएको समेत देखिन्छ :

सडक निर्माणले अनुसन्धान क्षेत्रको सामाजिक सांस्कृतिक क्रियाकलापमा पुऱ्याएको असरको स्थिति र भौतिक निर्माणका वस्तु तथा घरायसी प्रयोगको सामग्रीको उपयोग र तिनीहरूले समग्र वातावरणमा पुऱ्याएको प्रभावलाई निम्न तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ :

### तालिका नं. २२

#### सडक निर्माणपछि भौतिक निर्माण तथा घरायसी प्रयोगका सामग्रीको प्रयोग

भौतिक तथा घरायसी सामग्रीहरू	प्रयोग घटेको		प्रयोग यथावत रहेको		प्रयोग बढेको		जम्मा	
	संख्या	%	संख्या	%	संख्या	%	संख्या	%
क) काठ दाउरा	४३	५९.७	२२	३०.६	७	९.७	७२	१००
ख) घर छाउने खर स्याउला	५९	८१.९	११	१५.३	२	२.८	७२	१००
ग) सिमेन्ट	५	६.९	५	६.९	६२	८६.१	७२	१००
घ) फलाम	७	९.७	११	१५.३	५४	७५.०	७२	१००
ङ) काँच	-	-	२२	३०.६	५०	६९.४	७२	१००
च) प्लाष्टिक	३	४.२	१२	१६.६	५७	७९.२	७२	१००
छ) रासायनिक मल र विषादी	३	४.२	१४	१९.४	५५	७६.४	७२	१००

स्रोत : स्थलगत सर्वेक्षण २०६४

उपरोक्त तालिकाअनुसार सडक निर्माणपछि भौतिक तथा घरायसी सामग्रीहरूमा काठ दाउरा, घर छाउने खर स्याउलाको प्रयोगमा क्रमशः ५९.७% र ८१.९% ले घटेको छ । सडक निर्माणपूर्व घर, कटेरा, गोठ निर्माण गर्न वन पैदावार नै मुख्य स्रोत भई आएकोमा सडक निर्माणपछि काठपातको सट्टा फलाम, सिमेन्ट आदिको प्रयोग र छाउने खर स्याउलाको सट्टा जस्ता पाता प्रयोग हुने गरेकोले यिनीहरूको प्रयोग घट्न गएको छ । इन्धनको रूपमा प्रयोग हुने दाउरालाई मट्टितेल, सिलिण्डर ग्यास र गोबर ग्यासले विस्थापित गरेकोले पनि काठ दाउराको प्रयोग घटेको छ । बाटोले कम प्रभाव पारेको परिवारहरूमा काठदाउराको प्रयोग यथावत रहेको छ । जुन तालिकाअनुसार ३०.६% छ भने ९.७% को मात्रै प्रयोग बढ्नुमा आधुनिक निर्माण सामग्री महङ्गो हुनु, सडकको कारणले चोरी हुने डर हुनु आदि छन् ।

प्राप्त तथ्याङ्कलाई तालिका बनाई प्रस्तुत गर्दा उक्त तालिकामा सिमेन्टको प्रयोगमा बाटो निर्माण पश्चात् ८६.१% ले वृद्धि भएको, फलामको प्रयोगमा ७५% ले वृद्धि भएको काँचको प्रयोग ६९.४% ले बढेको, प्लाष्टिकको प्रयोग ७९.२% बढेको र रासायनिक मल र विषादीको प्रयोग ७६.४% ले बढेको पाइन्छ। यिनीहरूको प्रयोगमा वृद्धि हुनाको मुख्य कारण नै ग्रामीण सडकको निर्माण हो। जसले आवतजावत् र ढुवानीमा सजिलो हुन गई पोखरामा रहेका निर्माण सामग्री विक्री केन्द्रबाट लैजान सजिलो भएको छ। सडक निर्माणपूर्व मानिसले पिठ्युँमा बोकेर लैजान कठिन हुने यी सामग्रीहरू हाल ट्र्याक्टर, जीप साथै बसबाट लैजान सकिने भएपछि यिनीहरूको प्रयोग बढ्न गएको पाइन्छ। आर्थिक रूपमा विपन्न तथा सडक सुविधाबाट टाढा रहेका घरपरिवारमा यी निर्माण सामग्रीहरूको प्रयोग यथावत् रहेको पाइन्छ अर्थात् वृद्धि भएको छैन। विभिन्न विद्यालय तथा संघ-संस्थाका कार्यालयहरू तथा व्यक्तिका घरहरूमा यस्ता निर्माण सामग्रीको प्रयोग तथा काँच, प्लाष्टिक, रासायनिक मल, विषादीको प्रयोग बढ्ने क्रम निरन्तर रहेको छ।

सडक निर्माणपूर्व व्यवस्थित शौचालय नगन्य मात्रामा रहेको यो अध्ययन क्षेत्रमा थोरै मात्रामा कच्ची माटोको शौचालय थिए भने हाल प्रत्येक घरमा पक्की शौचालय निर्माण भएको पाइन्छ। सडक निर्माणले सरकारी तथा गैरसरकारी संस्थाहरूबाट सञ्चालन हुने खानेपानी योजनाहरू तथा अन्य योजनाहरूलाई पनि तीव्रता दिन सहयोग पुगेकोले प्रायः सबैले कुवाको अव्यवस्थित पानीको सट्टा धाराको पानी प्रयोग गर्न पाएका छन्। यी आदि कुराहरूमा परिवर्तन आउनुमा मुख्य कारक तत्व नै ग्रामीण सडक भएको र यसले शहरीकरण र आधुनिकीकरण भित्र्याउने सहजै अनुमान गर्न सकिन्छ।

उत्तरदाताका अनुसार सडक निर्माणले सामाजिक सांस्कृतिक क्रियाकलापमा पारेका सकारात्मक असरको विवरण निम्नानुसार छन् जसलाई उत्तरदाताले दिएको महत्वको क्रमअनुसार प्रस्तुत गरिएको छ :

- आवात-जावतमा सहजता
- मालसामान ढुवानी गर्न सजिलो
- दैनिक उपभोग्य सामग्रीको उपलब्धता
- आधुनिक प्रकारको भवन निर्माणमा सहयोग
- सांस्कृतिक कार्यक्रम सञ्चालन गर्न सजिलो हुनाका साथै आधुनिक बाध्य-बाधनका उपकरणहरू प्रयोग गर्ने अवसर प्राप्त

- हरेक कार्यमा समयको वचत हुने
- शिक्षा, स्वास्थ्य तथा लवाइखवाइमा आधुनिकता
- परम्परागत संस्कारहरू जस्तै : विवाह, व्रतबन्ध, श्राद्ध तथा मृत्यु संस्कार आदि धान्न पनि सहयोग पुगेको ।
- जनचेतनामा अभिवृद्धि

सडक निर्माणले सामाजिक सांस्कृतिक क्रियाकलापमा पुऱ्याएको नकारात्मक असरहरू क्रमशः निम्नानुसार छन्: जसलाई उत्तरदाताको आधारमा प्रस्तुत गरिएको छ :

- शहरी चालचलनको नक्कल बढेको ।
- चोरीका घटनाहरू वृद्धि भएको ।
- धुलो धुवाँका साथै औद्योगिक वस्तुको उपयोग बढनाले प्रदुषण बढेको
- पारिवारिक खर्च वृद्धि भएको
- पुराना सांस्कृतिक सम्पदाहरू र चाडहरूमा विकृति आएको
- भगडाको विषयवस्तु वृद्धि भएको ।

समग्रमा सडकबाट मानिसहरूमा सामाजिक सांस्कृतिक क्रियाकलाप सम्पन्न गर्न सुविधा पुऱ्याई धेरै सकारात्मक प्रभाव परेता पनि प्राकृतिक वातावरणको संरचनामा आएको परिवर्तन र आधुनिक निर्माण सामग्रीको प्रयोगले ल्याउने समस्याहरूलाई बेलैमा विचार पुऱ्याई व्यवस्थित गर्न आवश्यक छ । जसको लागि स्थानीय बासिन्दाहरूलाई सहभागी गराई दीर्घकालीन वातावरण संरक्षणका उपायहरू अवलम्बन गर्न आवश्यक देखिन्छ ।

## अध्याय सात

### ग्रामीण सडक प्रभावको मानवशास्त्रीय समझदारी

यो उपशीर्षकले स्थलगत सर्वेक्षणबाट पत्ता लगाइएको तथ्यांकलाई मानवशास्त्रीय सिद्धान्तको रूपमा विश्लेषण गरिएको छ । जस्तै विकास मानवशास्त्र र पर्यावरणीय मानवशास्त्र आदि ।

#### ७.१ ग्रामीण सडकको मानवशास्त्र

साधारणतया मानवशास्त्र मानिसहरू र तिनीहरूको वातावरणबीचको सम्पूर्ण सम्बन्धको बारेमा गरिने अध्ययन हो । सडक मानवशास्त्रको विभिन्न शाखाहरूसँग घनिष्ठ सम्बन्ध राख्दछ तर विकास मानवशास्त्र र पर्यावरणीय मानवशास्त्र वा सांस्कृतिक मानवशास्त्र दुई मुख्य पक्षलाई तल वर्णन गरिएको छ ।

विकास मानवशास्त्रले विकाससँग सम्बन्धित उपागमहरूको अध्ययन गर्दछ र त्यसमा निहित मानवशास्त्रको भूमिका खोज्दछ । कृस्ती ग्रामीण सडक पनि एउटा आधुनिकीकरणको प्रकृया हो अर्थात् आधुनिकीकरण प्रक्रिया यसमा संलग्न छ । आधुनिकीकरणले परिवर्तनमा विश्वास राख्दछ जुन कृस्ती ग्रामीण सडकले स्थानीय समुदायमा पारेका विभिन्न असरहरूले देखाएको छ । उदाहरणस्वरूप सडकले स्थानीय समुदायका विभिन्न पक्षहरू जस्तै शिक्षा, स्वास्थ्य, सरसफाई बजार केन्द्रहरू साथै थुप्रै विकासका गतिविधीहरूमा सहज पहुँच प्रदान गरेको छ । भारी बोकी जीवन निर्वाह गर्ने भरियाहरूको व्यवसाय बन्द भएको र खच्चर पाली समुदायमा सामान ढुवानी गर्ने मानिसहरूलाई सडकले पूर्णतः नकारात्मक प्रभाव पारेको पाइन्छ । खच्चर पाल्ने मानिसले परिवर्तित परिस्थितिलाई पनि अवलम्बन गर्न भने भरियाहरूलाई कठिन भएको पाइन्छ ।

ग्रामीण सडकसँग सम्बन्धित मानवशास्त्रको अर्को पक्ष आर्थिक मानवशास्त्र हो । सडक आसपासका मानिसहरूको अर्थतन्त्र वस्तु विनिमय, परमजस्ता समानतामा आधारित गतिविधीहरू परम्परागत रूपमा अभ्यास गर्दै आएका थिए भने हालमा आएर विश्वको लोकप्रिय आधुनिक

पूँजीवादी अर्थ व्यवस्थातर्फ उन्मुख छन् । समाजमा परम्परागत अर्थतन्त्र र आधुनिक पूँजीवादी अर्थतन्त्रको संक्रमणताको विभिन्न तह देख्न सकिन्छ । गुजारा प्रणालीबाट कृषि पेसा अवलम्बन गर्ने मानिसहरू व्यवसायिक खोतीतर्फ क्रमशः आकर्षित हुँदै गएको, सुन्तला खेतीको विस्तार र निर्यात गर्ने परिपाटीमा सुधार गर्दै लगेको, चिया पसल र स-साना किराना पसल वाहेक स्टेशनरी, कपडा पसल फेन्सी स्टोर्स आदि पसलहरूको स्थापना हुँदै गएको पाइन्छ । शिक्षित र आर्थिक रूपमा सम्पन्न समुदायका मानिसहरूले परिवर्तित अवस्थालाई सहजै ग्रहण गरेका छन् भने अशिक्षित र विपन्न समुदायका मानिसहरू अझै पनि परम्परागत शैलीको अर्थतन्त्रलाई निरन्तरता दिएका छन् । वि.सं. २०५१/०५२ पछि यो अवस्था विकास भएको हो ।

ग्रामीण सडकसँग सम्बन्धित मानवशास्त्रको अर्को उल्लेखनीय पक्ष सांस्कृतिक परिवर्तन र परसंस्कृति ग्रहण हो । संस्कृतिलाई 'इ.वि. टेलर' ले परिभाषित गरेअनुसार संस्कृति एउटा समग्र जटिलता हो जसमा मानिसका व्यवहारहरू कला, प्रवृत्ति, विश्वास, ज्ञान र अभ्यास आदि समेटिएको हुन् र यसको माध्यमद्वारा मानिसहरू विद्यमान इकोसिस्टमको शोषण गरी जीवनयापन गर्दछन् । संस्कृतिका विभिन्न आयामहरूमध्ये केही पक्ष ग्रामीण सडक निर्माणपछि रूपान्तरण भएका छन् । यसमा आर्थिक संस्कृति पर्दछ जुन माथि उल्लेख गरेजस्तै समानतामा आधारित अर्थतन्त्रबाट पूँजीवादी अर्थतन्त्रतर्फ रूपान्तरण भएको छ । संस्कारगत अभ्यासहरू र अन्य धार्मिक क्रियाकलापहरू यथावत अवस्थामा नै रहेका छन् । कृस्ती वडा नं. २ मा सडक निर्माणपछि मनकामना देवीको मन्दिर र केही अन्य कूल मन्दिरहरू पनि निर्माण भएका छन् । सडकले मन्दिर निर्माणमा सहयोग पुगेको देखिन्छ ।

पर्यावरणीय मानवशास्त्र सडकसँग सम्बन्धित मानवशास्त्रको अर्को महत्वपूर्ण पक्ष हो । पर्यावरणीय मानवशास्त्र संस्कृतिको पारीस्थितिक पद्धतिसँगको सम्बन्ध हो । परम्परागत कृषि संस्कृतिअनुसार धान, मकै खेतीमा गाइभैसीको मल प्रयोग गर्नेहरू रासायनिक मलको प्रयोग गरी गुजारामुखीबाट व्यवहारिक उत्पादनतर्फ (जस्तै वडा नं. २ र ३ मा तरकारी र सुन्तला खेती) उन्मुख हुनु सडक निर्माणको महत्वपूर्ण पक्ष हो । वडा नं. १ को नाच्नेचौर, वडा नं. २ को दोपहरे र वडा नं. ३ को वयलीमा बजार केन्द्र विकास हुन खोज्नुले उपसांस्कृतिक क्षेत्र पनि सांस्कृतिक मानवशास्त्रको अर्को पक्ष हो । मानिसहरूको स्थानीय वातावरणसँगको स्थापित अन्योन्याश्रित सम्बन्धको स्वरूपमा सडक निर्माणले ह्रास ल्याएको हुन्छ किनकि सडक निर्माणले प्राकृतिक जमिन स्वरूप, पानीका मूलहरू, बग्ने पानीका खोल्साहरूको स्थायित्वलाई खलल पुऱ्याएको हुन्छ । सडक निर्माणमा चर्किएका जमिन र



त्यहाँबाट निस्केको ढुंगामाटोको सही व्यवस्थापन नहुनुले पनि पैहोहरू जाने वर्षा याममा बग्ने भलपानीले पहिलेको मार्ग छाडी अन्यत्र जाने र स्वरूप विगार्न गई विभिन्न ठाउँको भल एकै ठाउँबाट जानेगरी बनाउनाले पनि भल बग्ने ठाउँमा भार बढी दायाँबायाँ कटान गरी जमिनको स्थायीत्वलाई विगाउँछ । यस्तो कृस्ती ग्रामीण सडकको ठाउँठाउँमा देख्न पाइन्छ । खेतीयोग्य बारी तथा खेतीलाई पैहोले पुरेको पनि पाइन्छ ।

## ७.२ सैद्धान्तिक ढाँचामा कृस्ती ग्रामीण सडकको प्रभाव

ग्रामीण सडकको अन्य गतिविधि तथा क्रियाकलापको जस्तै दुइओटा पक्षहरू हुन्छन् ।

- १) सकारात्मक पक्ष
- २) नकारात्मक पक्ष

अध्ययनको उद्देश्यमा आधारित भई ग्रामीण सडकको प्रभावलाई आधुनिकीकरण, परनिर्भरता र जनता केन्द्रित सिद्धान्तहरूको रूपमा विश्लेषण गरिएको छ । सडक निर्माण पूर्वका वास्तविक तथ्यांकहरूको अभाव भएता पनि तत्कालीन अवस्थाको देखी जान्ने मान्छेहरूको विचारहरूलाई लिएर अहिलेको अवस्थसँग तुलना गरी विश्लेषणलाई सार्थक बनाउने प्रयास भएको छ ।

### ७.२.१ ग्रामीण सडक र आधुनिकीकरण

आधुनिकीकरणको वारेमा अगाडि दोस्रो अध्यायमा नै विस्तृत रूपमा उल्लेख भएभैं अगाडि बढ्ने विकास हो । आधुनिकीकरण पश्चिमाहरूको दृष्टिकोणमा औद्योगीकरण (स्पेन्सर, १९८५) हो र (ब्लाक, १९६६) जुन एकमात्र उपाय हो वा अर्को दोस्रो र दुरगामी प्रभाव जुन कृस्ती ग्रामीण सडकको प्रभावमा पनि देखिन्छ । जे भएता पनि सबै आधुनिकीकरणका सिद्धान्तकार जस्तै (लेभी, १९६६), (नाश, १९७३) र (पाइ, १९६६) ले आधुनिकीकरण एउटा सामाजिक आर्थिक परिवर्तनको वाहकको रूपमा स्वीकारेका छन् । सडक विकास एउटा प्रेरक कुरा हो जुन इन्केल्स र स्मीथ (१९७४) को आधुनिकीकरणमा अनुसन्धान उपलब्धि र होसेलिजको गतिशील ढाँचासँग मिल्दोजुल्दो छ । आधुनिकीकरण, परम्परावादको अन्त्य हो जसलाई रोस्टोले समर्थन गरेका छन् र परम्परागत समाजदेखि आधुनिक समाजसम्मको चरणबद्ध विकासलाई प्रस्ताव गरेका छन् ।

आधुनिकीकरण विकासको तेस्रो सिद्धान्त हो जुन क्रममा पहिलो उद्विकासवादी सिद्धान्त जसलाई हेगल, कम्टे, एच् स्पेन्सर र दुर्खिमद्वारा प्रतिपादन गरिएको छ र दोस्रो संरचनागत प्रकार्यवादी सिद्धान्त जसलाई नव उद्विकासवादी सिद्धान्त पनि भनिन्छ, जुन टि.पार्सन र आर.के.मर्टनले प्रतिपादन तथा विकास गरेका छन् ।

उपरोक्त वाक्यहरूको प्रसङ्ग, लिई सामाजिक, आर्थिक स्वरूपलाई ग्रामीण सडकले स्थानिय समुदायलाई आधुनिकीकरण गर्न योगदान पुऱ्याएको हुन्छ । जव परम्परागत समाजहरू आधुनिक बन्नको लागि शुरु गर्छन तिनीहरू आधुनिक समाजको लागि संस्कृति र संस्थाहरू प्रकार्यरत हुन्छन् । उदाहरणको लागि लैङ्गिक समानता, महिला र बालबालिकाको उच्च हैसियत, एकल परिवार, काममा लगनशीलता, विज्ञानलाई आदर गर्ने, पैसालाई उत्पादनमूलक क्षेत्रमा लगानी गर्ने आदि लक्षणहरू समाजमा देखापर्छन् । अध्याय ५.१ ले आधुनिकीकरणका सूचकमध्ये एकल परिवारको अभ्यास गरेमा परिवारहरू, महिला र बालबालिकाको हैसियत वृद्धि, शिक्षा र स्वास्थ्यसम्बन्धी चेतना वृद्धि र विवाह गर्ने उमेर १६-२४ वर्षपछि मात्र गर्ने प्रवृत्तिको अभ्यास कृस्ती गा.वि.स. मा देखिन्छ ।

समाजपरक परिवर्तन विभिन्न व्यक्तिहरूको व्यक्तिगत परिवर्तनको फलस्वरूप हुन्छ । जुन व्यक्ति आधुनिक दृष्टिकोण र वानी व्यहोरा प्राप्त गर्छन् । कृस्ती ग्रामीण सडकको आसपास क्षेत्रका बासिन्दाहरूको पोखरालगायतका अन्य क्षेत्रमा आवतजावत् बढ्ने, पेसा रोजगारीलगायत अन्य कामको सिलासिलामा शहर तथा बजार केन्द्रित हुनाले सांस्कृतिक आदानप्रदानमा वृद्धि हुन गयो । लामो समयसम्म अवलम्बन गर्दै आएको संस्कृतिमा ह्रास आयो र नयाँ संस्कृति प्रतिस्थापित हुँदै गएको पाइन्छ । विरामीको उपचारको लागि भारफुक गर्ने, धामी भाँक्री राख्ने प्रथाको सट्टा औषधीमूलो तथा अस्पतालमा उपचार गर्ने संस्कृति विकास हुँदै गयो । उपचार गर्दा भारफुक र धामी भाँक्रीभन्दा औषधीमा विश्वास बढ्न गयो । आधुनिकतामा विश्वास राख्ने मानिसहरू भाग्यमा भन्दा कार्यमा र आफैँ निर्णय गर्न वा आफैँमा निर्भर हुन्छ भन्ने मान्यता राख्छन् । जुन कुरा सडक प्रभावित क्षेत्रमा प्रष्ट देख्न सकिन्छ । एलेक्स इन्केल्स र डेभिड स्मिथले गरेको ६ ओटा विकासोन्मुख राष्ट्रको अनुसन्धानबाट शिक्षा एउटा शक्तिशाली माध्यमको रूपमा रहन्छ जसले प्रत्येक वर्ष पुरुष मजदुरहरूको जीवनशैली र दृष्टिकोण फरक पार्दै सामाजिकीकरण गरेको हुन्छ । उद्योग कलकारखानाका काम

गर्ने श्रमिकहरू गैर उद्योग अथवा किसानहरूभन्दा बढी आधुनिक देखिन्छन् । सञ्चार माध्यममा संलग्नता र खुल्लाले पनि आधुनिकीकरणमा वृद्धि हुन्छ । कृस्ती गा.वि.स. मा कुनै त्यस्ता उद्योगहरू स्थापना नभएता पनि त्यहाँ विभिन्न उद्योगका संभावनाहरू रहेका छन् । जस्तै वडा नं. २ मा गरिने सुन्तला खेती र यसको उत्पादनसँग सम्बन्धी जुस उद्योग, संकलन केन्द्रको संभावना देखिन्छ । त्यस्तै कृस्ती गा.वि.स. मा रहेका सालघारी साथै सिमानामा रहेका सुरौदी खोला, फुस्रोखोला र अन्य स-साना खहरेबाट लघुजलविद्युत आयोजनाहरू सञ्चालन हुनसक्ने देखिन्छ । जुन कुरा मुख्य सूचनादातामार्फत् जानकारी प्राप्त भएको थियो । टेलिफोन सेवा सीमित मात्रामा भए पनि मोबाइल फोन प्रायः घरहरूमा प्रयोगमा देखिन्छ । ग्रामीण विद्युतीकरण प्रायः सबै वडाहरूमा छ । ग्यास, सिलिण्डर, राइसकुकरको प्रयोग, गोवरग्यास प्लान्टहरू पनि धेरै परिवारमा हुनुले दाउराको प्रयोग कम हुने र सिमेन्टेड पक्की घरको निर्माणले काठहरूको प्रयोग घट्ने गर्दा जंगलको विनाश कम छ ।

### ७.२.२ ग्रामीण सडकद्वारा सिर्जित परनिर्भरता

परनिर्भरताको सिद्धान्तले सामाजिक परिवर्तन कसरी हुन्छ भनेर सुझाव दिँदैन र कसरी विकास अगाडि बढ्नुपर्छ त्यसबारे पनि स्पष्ट गर्दैन जुन आधुनिकीकरणका सिद्धान्तकारहरूले गर्दछन् । यो आधुनिकीकरण दृष्टान्तको आलोचनाको रूपमा आएको हो । यसको धरातल मार्क्सवादी परम्परामा छ र यसले विकासको समाजवादी धारको वकालत गर्दछ । केही लेखक जस्तै (मेट्टा स्पेन्सर, १९८५) ले परनिर्भरताको सिद्धान्तलाई विश्व व्यवस्थात्मक सिद्धान्तसँग मिल्दोजुल्दो रूपमा विचार राखेका छन् । यसैले उनले आन्तरिक नियन्त्रणबाट प्राकृतिक स्रोत साधनको परिचालन गरी विकास गर्नुपर्ने कुरालाई सुझाव गर्छन् । परनिर्भरताको सिद्धान्तका सिद्धान्तकारहरू फ्रेन्क, अमिन, वारन र विश्व व्यवस्था सिद्धान्तका सिद्धान्तकार वालेरस्टाइनले विकसित र अविकसित राष्ट्रहरूबीचको खाडललाई व्याख्या गर्न रुचाउँछन् । उनीहरूको विश्लेषणमा विश्वका संपूर्ण राष्ट्रहरूलाई शहरी केन्द्रक्षेत्र र ग्रामीण पृष्ठ क्षेत्रसँग तुलना गर्दछन् । प्रत्येक शहरी केन्द्रक्षेत्र औद्योगिक कच्चा पदार्थ तथा जनशक्तिको लागि ग्रामीण पृष्ठ क्षेत्रमा निर्भर रहन्छन् भने ग्रामीण पृष्ठ क्षेत्र तयारी मालसामान तथा विलासिताका वस्तुहरूको लागि शहरी केन्द्रमा परनिर्भर हुन्छन् । पृष्ठ क्षेत्रले सस्तो मूल्यमा कमसल

प्रविधिका वस्तु, तथा कच्चा पदार्थहरू शहरमा निर्यात गर्छन् र शहरबाट उच्चस्तरको प्रविधिबाट निर्मित महँगा वस्तुहरू खरिद गर्छन् र आफ्ना आवश्यकताहरू परिपूर्ति गर्छन् । पोखरा मुख्य शहरीकेन्द्र र कृस्ती ग्रामीण सडक क्षेत्र पृष्ठ क्षेत्रको रूपमा एकातिर विकास भएको छ भने ग्रामीण सडक छेउ केन्द्र र सडकदेखि धेरै पर रहेका ठाउँहरू पृष्ठ क्षेत्रको रूपमा रहेका छन् । कृस्ती गा.वि.स. बाट दाउरा, फलफूल, तरकारी, कफी, दुध आदि पदार्थ पोखरामा बिक्री गरिन्छ भने पोखराबाट नुन, तेल, चिनी, लत्ता कपडा, चामल, चाउचाउ, चिउरा, विस्कट, औषधीहरू, सिमेन्ट, जस्तापाता आदि सामानहरू आयात गरिन्छ । यस क्रममा गाउँको घरेलु खवाइपियाइको संस्कृतिमा ह्रास आई तयारी छिटो खाना चाउचाउ, विस्कट आदिको संस्कृति बढेको, दही महीको सट्टा कोक फेन्टाजस्ता पेय पदार्थको प्रयोग बढेको जस्ता अन्य सांस्कृतिक आदानप्रदान भएको पाइन्छ । सामान ढुवानी र आवतजावतमा सवारी साधनमाथि परनिर्भर बन्न पुगेको देखिन्छ ।

प्राकृतिक स्रोत साधनको परिचालन र व्यवस्थापन गर्ने परम्परागत संस्कृतिहरू जस्तै ढुङ्गा माटोबाट घर कटेरा बनाउने काठदाउरा प्रयोग गर्ने आदि चलनको सट्टा सिमेन्टेड घर बनाउने र निर्माण सामग्री पोखराबाट आयात गर्दा महँगो हुनाले खर्च धान्न कठिन भई सडक निर्माणपछि मानिसहरू आफ्नो जग्गा बेचबिखन गर्ने सम्भावना बढेर गएको देखिन्छ । अर्कोतिर सवारीसाधनको भाडा तिर्न नसक्नेहरू पनि पैदलभन्दा सवारी साधनमा निर्भर हुनाले र अन्य कारणले वृद्धि भएको खर्चले गर्दा ऋण लिन बाध्य भई कतिपय सुकुम्वासी बन्नेजस्ता समस्याहरू पनि सिर्जना हुने सम्भावना देखिन्छ । यसरी शहर र पृष्ठ क्षेत्रको खाडल अझ फराकिलो हुँदै जाने कुराहरूलाई पनि यस तथ्यले पुष्टि गर्दछ । भरियाहरूको संख्या घट्दै गएको र वर्षादको समयमा मात्र सडक सुचारू हुन नसक्नाले उनीहरू पुनः आफ्नो व्यवसायमा लाग्न सक्दछन् भने बाँकी समय उनीहरू बेरोजगार बन्दछन् ।

### ७.२.३ कृस्ती ग्रामीण सडकको प्रभाव र जनता केन्द्रित सिद्धान्त

१९५० को दशकदेखि शुरु भएको आर्थिक विकास एवं आधुनिकीकरणको सिद्धान्त एवं अवधारणाले देशका हरेक समुदाय, वर्ग, जाति, भाषा, सांस्कृति, लिङ्ग र क्षेत्रको आशयलाई बुझेर विकासको कार्यक्रम सञ्चालन गर्न सकेनन् । विकासका कार्यहरूमा

जनसहभागितालाई जोड दिएनन्, धनी र गरिवको सीमा फराकिलो बन्दै गएको सन्दर्भमा जनतालाई विकासको अग्रस्थानमा राख्नुपर्छ । अन्तिम स्थानमा रहेकालाई प्राथमिकता दिनुपर्दछ, जनताका भावना सुन्नु पर्दछ (चेम्बर, १९८६) । जनतालाई अग्रस्थानमा राख्नुपर्छ (क्यामेना, १९८५) भन्ने अवधारणाहरू १९८० को दशकदेखि आयो । कृस्ती ग्रामीण सडकको आवश्यकताको महशुस यहाँका बासिन्दाले गरिरहेकै अवस्थामा गरिवी निवारण गर्ने उद्देश्यले सञ्चालित योजनाहरू नेपाल सरकारले ल्यायो । त्यसैले जनसहभागितामा कृस्ती ग्रामीण सडकको निर्माण भयो ।

विकासका योजना तथा आयोजनामा बाहिरिया विकास कार्यकर्ता वा सहज एवं समन्वयकर्ताको हावी भएमा त्यस्तो आयोजनाले जनताको भावना समेट्न सक्दैन, त्यसैले ग्रामीण क्षेत्रमा विकासका आयोजना तथा योजना कार्यक्रम तर्जुमा सञ्चालन गर्ने जिम्मा ग्रामीण जनतामा हुनुपर्दछ । विकासबाट टाढा भएका सुविधाविहीन पिछडिएका उत्पीडित जनताले नै आयोजना वा विकासका कार्यक्रम तर्जुमा गर्ने सञ्चालन गर्ने निर्णय गर्ने र प्रतिफल पनि समान ढङ्गले वितरण गर्नुपर्दछ, भन्ने मान्यता जनता केन्द्रित विकास सिद्धान्तले राख्दछ । कृस्ती ग्रामीण सडक निर्माणको सुरुवात सडक विभागले गरे पनि स्थानीय बासिन्दाको सक्रिय सहभागितामा भएको पाइन्छ । केही समयपश्चात् उक्त सडक निर्माणको बाँकी कार्य र मर्मत संभारको लागि स्थानीय उपभोक्ता समिति गठन गरी हस्तान्तरण गरेबाट जनता केन्द्रित सिद्धान्तअनुरूप यो सञ्चालन भएको मान्न सकिन्छ । अहिलेसम्मको सडक व्यवस्थापन मर्मत, संभार र संरक्षण स्थानीय तहबाटै भएको देखिन्छ ।

सडक निर्माणमा स्थानीय समुदायको सक्रिय सहभागिताले पार्ने नकारात्मक असरलाई न्यूनीकरण गर्नका साथै सडकलाई दिगो र स्थायी बनाउन सहयोग मिल्दछ । सडकप्रतिको स्थानीय समुदायको दृष्टिकोण अत्यन्तै सकारात्मक रहेको मुख्य सूचनादाता एवं अन्य अनौपचारिक छलफलले स्पष्ट गर्दछ ।

## अध्याय आठ

### निष्कर्ष, उपलब्धि र सुभाव

#### ८.१ निष्कर्ष

मानवशास्त्रीहरू सडक निर्माण र यसले पार्ने नकारात्मक प्रभावहरूसँग सम्बन्धित भई जनताको पक्षमा वकालत गर्न तालिम प्राप्त हुन्छन् । त्यस्तै कृस्ती ग्रामीण सडकको प्रभावको अध्ययनमा स्थलगत सर्वेक्षणबाट तथ्यांकले देखाएका तथ्यहरूलाई लिइएको छ । अध्ययनको प्रमुख उद्देश्य कृस्ती ग्रामीण सडकको सामाजिक मानवशास्त्रीयका साथै आर्थिक र वातावरणीय प्रभावका तथ्यहरूलाई उजागर गर्नु थियो । अध्ययनको समग्र अवधारणाको आधारमा प्रभावलाई ग्रामीण सडक क्षेत्रका स्थानीय बासिन्दामा आधुनिकीकरण, परनिर्भरता र जनता केन्द्रित सिद्धान्तलाई प्राथमिकता दिइएको थियो तापनि आधुनिकीकरण र परनिर्भरता सिद्धान्तलाई विशेष जोड दिइएको छ । विभागमा संलग्न गरिएको प्रस्तावनाले माग गरे-वमोजिमको साहित्य पुनरावलोकन गर्दा शतप्रतिशत अध्ययनमा सुहाउँदो थिएन तापनि केही साहित्य हदैसम्म के अध्ययन गर्न खोजिएको छ त्यससँग सान्दर्भिक थिए ।

**अध्ययन विधि :** जानकारी संकलन गर्न, अन्तर्वार्ता तालिका, समूह केन्द्रित छलफल, रुजु सूची आदि तयार गरिएको थियो । अन्तर्वार्ता प्रश्नावली वन्द र खुला दुवै प्रकृतिका संलग्न थिए । अन्तर्वार्ता र समूह छलफल तालिका १ मा आधारित भएर सञ्चालन गरिएको थियो । फुस्रेखोलादेखि भविष्य निर्माण मा.वि. सम्मको ७ कि.मि. सडकभरी गहन अवलोकन र जनसाधारणसँग सोधपुछ तथा छलफल गरिएको थियो । संकलित तथ्यांकहरूलाई तालिकीकरण गरी अन्त्यमा विश्लेषण गरिएको छ ।

**अध्ययन क्षेत्रको अवस्थिति :** कृस्ती ग्रामीण सडक पोखरा १७ को फुस्रेखोलादेखि भविष्य निर्माण मा.वि. सम्म पुगेको छ । यसले कृस्ती गा.वि.स. को क्रमशः वडा नं. ३, २, ७ र १ लाई छोएर गएको छ । यसको कुल लम्बाई ७ कि.मि. छ । गा.वि.स. को कुल घरधुरी १२५४ जसमध्ये वडा नं. ३ मा १९०, २ मा १८५, ७ मा १८९ र १ मा ९५ रहेका छन् । कृस्ती गा.वि.स. को क्षेत्रफल २५.९१ वर्ग कि.मि. छ । २०६३ मार्ग मसान्तसम्मको १८ वर्षमाथिको उमेर भएको जनसंख्या ५६४९ छ । यसमध्ये वडा नं. १, २, ३ र ७ मा मात्र २८४६ छ । सडक फुस्रेखोलादेखि

नै उकालो हुँदै वयली प्रा.वि. सम्म पुग्छ त्यसपछि करिव समतलमा अगाडि वढ्छ । सडक वसोवास क्षेत्र, आवादी क्षेत्र र जङ्गल भएर गएको छ । सडक भएको क्षेत्रको सामाजिक र आर्थिक अवस्था राष्ट्रिय औषतभन्दा न्यून देखिन्छ । सडक आसपास क्षेत्रमा सामाजिक आर्थिक सुविधाहरूमा एउटा मा.वि., एउटा स्वास्थ्य चौकी र केही प्रा.वि. हरू छन् । वडा नं. २, ३ र ७ मा विद्युतको सुविधा पनि उपलब्ध छ भने दूरसञ्चारका केही लाइन र मोवाइल फोनको सुविधा पनि छ । बैंक सुविधा तथा उल्लेखनीय सहकारी संस्थाहरू छैनन् तर विभिन्न आमा समूह तथा अन्य समूहहरूमा प्रारम्भिक अवस्थामा सहकारीको अवधारणाहरू शुरु भएको देखिन्छ । सानोतिनो बजार केन्द्रको रूपमा फुसेखोला, वयली, दोपहरे र नाच्नेचौर विकसित हुन खोजेको देखिन्छ ।

**ग्रामीण सडकको प्रभाव :** यो सडक आश्विनदेखि ज्येष्ठसम्म सञ्चालनमा रहन्छ र धुले सडकको रूपमा रहेको छ । वर्षायाममा फुसेखोलाको कारण र सडकको स्थिति नराम्रो हुनाले सञ्चालनमा आउन सक्दैन । त्यसैले यहाँका जनताहरू बाटोको तत्काल ग्रावेल, पिच गरी स्तर वृद्धि गरी वर्षेभर सेवा प्राप्त गर्न चाहन्छन् । त्यसैगरी फुसे खोलामा पक्की पुलको लागि पनि जोडदार माग राख्दछन् । यो परिस्थितिलाई माथि उल्लेख गरेअनुसार सडकले सिर्जना गरेको परनिर्भरताको अवस्थामा लिन सकिन्छ ।

सडक निर्माणपश्चात् सडक क्षेत्रमा विभिन्न गतिविधिहरूमा परिवर्तन भएको पाइन्छ । जसमा कृषिकार्यको अभ्यास, भूमि स्वामित्वको ढाँचा, केही दैनिक क्रियाकलापहरू पर्दछन् । त्यस्तै केही संस्कृतिहरू पनि संक्रमण अवस्थामा छन् जस्तै संयुक्त परिवारको विरुद्धमा एकल परिवार, दाउराको विकल्पमा गोबरग्यास प्लान्ट वा मट्टितेल वा सिलिण्डर ग्यास, मट्टितेल वत्तीको विरुद्धमा विजुली वत्ती, घरेलु दुध, घ्यूको सट्टा डेरी दुध घ्यू, पर्म प्रथा र आपसी सरसहयोगको सट्टा नगद कारोवार तथा ज्यालादारी प्रथा आदि ।

केही सम्पन्न परिवारलाई सडकले अझ राम्रो आर्थिक जीवनयापन गर्न सहयोग पुगेको छ भने केही सीमाङ्कृत दलित तथा विपन्न वर्गका मानिसको परम्परागत पेसा जस्तै भारी बोक्ने जस्ता रोजगारी खराब अवस्थामा सडकले पुऱ्याएको देखिन्छ ।

सडक निर्माणमा परेको व्यक्तिको जग्गालाई सडक विभागले कुनै पनि किसिमको क्षतिपूर्ति नगरेको र १९९० को भूमि ऐनमा यसको व्यवस्था नभएकोले यसलाई सडक निर्माणबाट हुने अन्य फाइदाले अप्रत्यक्ष रूपमा पूरा गर्छ भनी समस्या समापन गरेको पाइन्छ । त्यस्तै स्थानीय जनताहरूसँगै छलफल गरी सडक निर्माण गरिएको थियो ।

सडक निर्माणले यस क्षेत्रमा विस्थापितको संख्या नभएता पनि जग्गा स्वामित्वको स्वरूपको ढाँचामा परिवर्तन आएको छ । सडकको नजिक रहेको जग्गाको मूल्यांकन गर्दा जग्गाको प्रति रोपनी क्रय-विक्रय दरमा वृद्धि भएको र सोहीअनुरूप जग्गाको संरचना तयार गरिन लागेको छ भने टाढाको जग्गाको मूल्यांकन कम भएको र जग्गाले जमिन ओगटेको कारणले पहिलेको स्वामित्वमा कमी हुन गएको छ । यो सडकले कसैलाई सम्पन्न बनाउन भरथेग गरेको छ भने थोरै जग्गा भएकाको जग्गा बाटोले ओगटिएकोले जग्गा काम नलाग्ने वा बीचबाट चिरेकोले उत्पादनमा असजिलो समेत गराएको छ ।

सडक हालसम्म कच्ची धुले भएकोले धुलो प्रदुषण अत्यधिक छ । वर्षायाममा हिलो र सुख्खा याममा धुलो उडेर बाटो वरपरको बालीनालीलाई र रुखबिरुवाहरूलाई नै नकारात्मक प्रभाव पारेको छ तैपनि समग्रमा यो सडक कृस्ती गा.वि.स. लाई मुख्य रक्त सञ्चालन नली कै रूपमा रहेको छ । ग्रामीण जनताले यसका नकारात्मक प्रभावलाई नजर अन्दाज गर्दै सडकलाई भावनात्मक र वस्तुगत दुवै रूपले सकारात्मक मूल्यांकन गर्दछन्

सडकले निश्चय पनि प्रभाव क्षेत्रमा आधुनिकीकरण ल्याउन सहयोग पुऱ्याउँछ । विकासका विभिन्न गतिविधीहरू जस्तै वजार केन्द्रहरूको स्थापना शहरी क्षेत्रका मानिसहरूको आवतजावत बढ्ने शहरी क्षेत्रका सेवा, सुविधा, फेशन, खान-पान आदिको सहज प्रवेश, आन्तरिक पर्यटनमा जानेहरूको वृद्धि, वनभोज, मनोरञ्जन वा रोमाञ्चकारी भ्रमणकर्ताहरूको पनि प्रवेश, इत्यादिले गाउँलाई शहरसँग र आधुनिक संसारसँग परिचित हुने अवसर प्रदान गर्दछ । जसको परिणाम ग्रामीण जनताहरूलाई आधुनिक मूल्य मान्यतासँग परिचित हुँदै समाजमा आधुनिक मूल्य र मान्यता अपनाउने सहज वातावरण तयार गर्न सहयोग पुऱ्याएको छ । सहकारी र समूह वचतका प्रारम्भिक चरणहरूको विकासले सडकद्वारा ल्याइएको आधुनिकीकरणको लक्षण जनाउँछ । आधुनिकीकरणको सवैभन्दा राम्रो उदाहरण कृस्ती गा.वि.स. मा जनतालाई पोखराजस्तो शहरसम्म पुग्ने पहुँच वृद्धि गरेकोले टेलिभिजन, विभिन्न पत्रपत्रिकाको प्रभाव र विभिन्न सांस्कृतिक व्यक्तित्वहरूबीचको सम्पर्कले आधुनिकीकरणलाई सहयोग गर्ने कुरा प्रष्टै छ ।

समयको मागअनुसार समयले स्वप्रेरित भएर हुने विकासले भन्दा सडकको कारणले बाहिरबाट प्रभावित भएर गरिने विकासका क्रियाकलापले मानिसलाई नयाँ संयन्त्रको खोजी गर्न बाध्य बनाउँछ । यसले परिवर्तन पनि छिटो ल्याउँछ । विकासका कार्यक्रम पश्चात्को



प्रभावलाई समायोजन गर्न तनावको स्थिति जुन सांस्कृतिक अन्तराल र संक्रमणको कारण हुन्छ । कहिलेकाहीं स्थानीय स्तरमा नियन्त्रण गर्न नसकिने पनि हुन्छ ।

आधुनिकीकरणसँगै जोडिएको परनिर्भरताको स्थिति सडकले ल्याउँछ, जसलाई स्थानीय मानिसको आधारभूत आवश्यकताका वस्तुहरू जस्तै नुन, तेल, रासायनिक मल, अनाज र अन्य वस्तुहरूको निर्भरता । सवारी साधनको भाडा वृद्धि सिमान्तकृत तथा विपन्न परिवारको लागि उपयुक्त नहुन सक्छ । यसले स्थानीय जनतालाई ऋणको भार थप्न सक्छ । उनीहरूको सवारी साधनमा परनिर्भरता बढ्छ र पैदल हिँड्न छाड्छन् ।

सडकको आयु वृद्धि गर्न तथा स्थायित्व ल्याउन यसलाई प्रभावकारी बनाउन सरोकारवालाको योजना तर्जुमादेखि निर्माण र मर्मत संभारमा सहभागिताको आवश्यकता हुन्छ । कृस्ती ग्रामीण सडक निर्माणको सुरुवातमा यसतर्फ चासो नराखिए तापनि केही समयपछि नै स्थानीय जनताको सहभागिता जुटाउन उपभोक्ता समिति गठन गरेर यसको मर्मत संभार तथा स्तर वृद्धिको लागि विभिन्न प्रयासहरू भएको र प्रत्येक वर्ष यसको लागि योजना छनोट गर्ने, केन्द्रमा माग गर्ने आदि कार्यहरू पनि हुन्छन् । यसले गर्दा यहाँका बासिन्दाहरूको बाटोप्रतिको सकारात्मक दृष्टिकोण भएको पाइन्छ । जनता केन्द्रित सिद्धान्तको व्यवहारिक प्रयोग यस सडकमा पाइन्छ ।

सडक स्थानीय बासिन्दा र उनको जीवनस्तरलाई उठाउन सहयोग पुऱ्याउने सामाजिक विकासको एउटा आधारभूत शीर्षक हो तापनि सडक सामाजिक विकासको पर्याय भने होइन । यो सडकले पनि प्रत्यक्ष रूपमा र तत्कालीन अवस्थामा हेर्ने हो भने कृस्ती बासीहरूलाई धेरै सहयोग पुऱ्याएको छ र पनि दीर्घकालीन रूपमा हेर्ने हो भने यो सडकले गाउँलाई परमुखापेक्षी बन्न सहयोग पुऱ्याएको छ भन्न सकिन्छ । सडकले कृस्तीलाई पोखरासँग यति नजिक ल्याइदिएको छ कि अब ग्रामीण बासिन्दाहरू तराइको गोलभेंडा, चामल, दाल, तेलसमेत गाउँमा ल्याउन थालेका छन् । घर-गाउँमा आफूलाई आवश्यक पर्ने पहिले आफैले उत्पादन गर्ने उपभोग्य वस्तु उत्पादन गर्न अरुचि देखाउन थालेका छन् । गाउँमा भएको कोदो, घैया, मकैको सट्टा पोखराको चामल, आटा आदि भित्र्याउन थालेका छन् । नगद खर्च गर्ने बानी बढेको छ । खेती गर्ने जग्गाहरू पनि क्रमशः बाँफो छोड्न थालेका छन् ।

## ८.२ उपलब्धि

अनुसन्धानको सैद्धान्तिक अवधारणाले स्थलगत सर्वेक्षणको दिएको प्राथमिकता अनुसार कृस्ती गा.वि.स. को ग्रामीण सडकले दुवै प्रकारको सकारात्मक तथा नकारात्मक प्रभावको बारेमा बोल्दछ । अध्ययनको उपलब्धिलाई विश्लेषण गर्दा सडकले विकासका नयाँ क्रियाकलापहरू सडक आसपास क्षेत्रमा जन्माएको कुरा मान्न सकिन्छ । परिणामस्वरूप आधुनिकीकरण र परनिर्भरताको स्थिति देख्न सकिन्छ । एलेक्स इन्केल्सले ६ ओटा विकासोन्मुख राष्ट्रहरूमा गरिएको अध्ययन १९७० को मूल्याङ्कन निष्कर्षमा आधुनिकीकरण सूचनाहरूको समूहमा साथै होसेलिजको चलहरूको ढाँचा जस्तै एकल परिवारको अभ्यास, कृषि प्रणालीमा गहन र व्यवसायिक वस्तु उत्पादनतिर स्थानान्तरण हुने प्रवृत्ति, विलासितता र तयारी सामानहरूको प्रयोग, समूहको महत्वप्रतिको सचेतना, विशिष्टता र उपलब्धिमूलक उन्मुखीकरण, आफ्नो लागि मात्र भन्दा पनि बढी उत्पादित क्षेत्रतर्फ आकर्षण, विकसित शहरी समाजको सांस्कृतिक गुणहरू ग्रहण गर्नुजस्तै शिक्षित समाजप्रतिको दृष्टिकोण, व्यापारिक समुदाय, स्वास्थ्य सचेतना आदि । त्यही समयमा कृस्ती गा.वि.स. को सडक प्रभावित क्षेत्रमा परनिर्भरता पनि विद्यमान हुन्छ । गा.वि.स. देखि पोखरासम्म गई दैनिक ज्यालादारी गर्न सक्ने, सडकले आवतजावतमा समय बचत हुनाले कर्मचारी तथा विद्यार्थीलाई घरमै बसी कार्यालय तथा विद्यालय, क्याम्पस जान-आउन सक्ने स्थिति सिर्जना भएको छ । सडक क्षेत्रमा चिया पसल तथा अन्य किराना पसलहरूको संख्या वृद्धि भएको छ साथै बस तथा जीप व्यवसायीको सुरुवात भएको र ट्याक्टर पनि राख्ने चलन आएको छ । ग्रामीण समुदायकै सहभागितामा बाटो उपभोक्ता समिति गठन भएको छ र अन्य शाखा बाटाहरू पनि निर्माण गर्ने कार्यहरू हाल पनि निरन्तर भएको छ । सबै सडकहरूको एकीकृत रूपमा गुणस्तर वृद्धि दिगो विकासका क्रियाकलापका लागि विशेष योजनाहरू ल्याई जनताहरूलाई सुसूचित पार्न र अधिकतम फाइदा दिलाउन विभिन्न विषयका विशेषज्ञसहितको टोलीका साथै आर्थिक अनुदानको प्रतिक्षामा यो सडक रहेको प्रतित हुन्छ ।

### ८.३ सुभावहरू

सडक निर्माणका केही नकारात्मक पक्षहरू कृस्ती ग्रामीण सडकमा देख्न सकिन्छ । सडक निर्माणमा जग्गा योगदान गर्ने सडक छेउ अव्यवस्थित हुँदा गर्ने सामूहिक व्यवस्थापनतर्फको कुनै क्षतिपूर्तिको नीति भएको देखिदैन तापनि यो मुद्दा उठेको छैन । सडककै लागि भनी गा.वि.स. बाट नाममात्रको अनुदान रकम विनियोजन भएको पाइन्छ जसले आवश्यक

मात्रामा सडकको संरक्षण हुन सक्दैन । धुलोको असर सडकभरि देख्न सकिन्छ । सफा मौसम सडकबाट बाह्रै महिना चलन सक्ने सडकमा रुपान्तरण गर्न आवश्यक भएको छ ।

सडकको दिगो विकासका लागि क्षतिपूर्ति र छेउछाउमा हुने अव्यवस्थित संरचनालाई व्यवस्थित गर्न स्थानीय जनसमुदायको सहभागितामा योजना निर्माण र कार्यान्वयन गर्ने नीति निर्माण गर्न आवश्यक छ ।

सडकको स्तर वृद्धि गर्न चौडाई वृद्धि गर्नुपर्ने, ग्रावेल र पिच गर्नुका साथै व्यवस्थित नालाहरू तयार गर्नुपर्ने देखिन्छ । यसको लागि जनसहभागिता जुटाउन कामको लागि खाद्यान्न जस्ता कार्यक्रमहरू प्रभावकारी मानिन्छ ।

धुलो प्रदूषणको मात्रा न्यून गर्न सडकको स्तर वृद्धि गरी नाला निर्माणले सहयोग पुऱ्याउँछ भने सडक छेउछाउको संरचना व्यवस्थित गरी सवै मौसममा चलन सक्ने सडक बन्न पुग्छ ।

सफा मौसमबाट सवै मौसममा रुपान्तर गर्न फुस्रेखोलामा एउटा पक्की पुल निर्माण गर्नुपर्ने र पहाडी भागका खोल्साहरूमा पनि केही साना पुलहरू तत्कालै निर्माण गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

परम्परागत पेसा तथा खेती प्रणालीबाट जीवन धान्न धौ-धौ पर्ने यस क्षेत्रका बासिन्दाहरू सडक मर्मत र संभार गर्न लाग्ने आर्थिक व्ययभार वहन गर्नु एकातिर असमर्थ देखिन्छन् भने बाटो निर्माणपूर्व भरिया पेसा गर्नेको लागि बाटो निर्माणपश्चात् वैकल्पिक व्यवसायको व्यवस्था हुन सकेको छैन । त्यसैले यसको समाधानको लागि पनि उचित उपाय अपनाउन आवश्यक छ ।

### द.३.१ सडक निर्माणको नकारात्मक प्रभावको न्यूनीकरणका नापहरू

अध्ययनको उद्देश्यमै सम्बन्धित हुँदा (अध्याय १.५ मा विस्तृत गरिएको) दुवै सामाजिक/आर्थिक तथा वायोइन्जिनियरिङ्ग पक्षमा सडक निर्माणका नकारात्मक प्रभावका न्यूनीकरणका नापहरूमा आवश्यक विचार गरिएका (१) विद्यमान सडकले उत्पादन गर्ने प्रभाव अर्थात् निर्माणपश्चात् पर्ने प्रभाव र (२) सडकको स्तर वृद्धि गर्दा हुने प्रभाव छन् । भइरहेको सडकको प्रभावले हुने जङ्गल फाँडानी, निजी र समुदायको अचल सम्पत्तिको नोक्सान, निर्माणपूर्व गर्ने गरेको व्यवसायमा घट्ने मात्राले स्थानीय घरधुरीलाई गुजारामा असर पार्दछ । सवै व्यवसाय गर्नेलाई नराम्रो असर पार्छ भन्ने होइन कतिले सडककै कारणले आफ्नो व्यवसायमा वृद्धि तथा विस्तार

गर्ने अवसर प्राप्त गर्छन् जस्तै सवारी साधन रोकिने स्टेशनहरूमा । अर्को नराम्रो प्रभाव भरियाको पेसा गर्नेलाई हुन्छ भने सडकले उत्पन्न गर्ने परनिर्भरता र परिवर्तित परिस्थितिमा समायोजन हुने क्षमताको अभावको मुद्दा हो । आवाद जग्गालाई सडकमा रुपान्तर गर्दाको क्षतिपूर्ति र सडकको प्रस्तावित स्तर वृद्धिमा हुन सक्ने जंगल फाँडानीका नराम्रा प्रभाव कृस्ती ग्रामीण सडकमा हुन सक्छन् । यसै सम्बन्धमा अध्याय ८.१ मा आवश्यक न्यूनीकरणका नापहरू उल्लेख गरिसकिएको छ भने अन्य बाँकी तल प्रस्तुत गरिएको छ :

- सडकको दीगो विकासका लागि स्थानीय समुदायको सडक निर्माण, मर्मत संभार र संरक्षणका सबै प्रक्रियाहरूमा सहभागितालाई प्रोत्साहन गर्ने नीति निर्माण र कार्यान्वयन गर्न अति नै आवश्यक छ ।
- आवश्यकता हेरी पुनःवृक्षारोपण र भलपानीको व्यवस्थापन र पानीका स्रोत संरक्षण आदिको लागि वातावरणीय व्यवस्थापन कार्य योजना तयार गर्नुपर्छ ।
- सडकबाट आघात पुगेका अति गरिव समुदाय तथा भरियाहरूको पुर्नस्थापनाका आकर्षक कार्ययोजनाहरू कार्यान्वयन गर्नुपर्छ ।
- आर्थिक विकासका सचेतनाका विभिन्न कार्यक्रमहरू तथा अन्य लोकप्रिय क्रियाकलापहरू लागू गरिनुपर्छ ।
- सडक निर्माणले विनाश भएका सिचाँइका कुलाहरू निर्माण गरिनुपर्छ ।
- सडकको प्रभावकारितामा वृद्धि गर्न फुस्रेखोलामा पक्की पुल र अन्य सा-साना पुल निर्माण गर्नुपर्छ ।
- सडकको स्तर वृद्धिले स्थानीय समुदायको अचल सम्पत्तिमा हुने नोक्सानीको मात्रा मापन र क्षतिपूर्ति दिने आधारहरू तयार गर्नुपर्दछ ।

## सन्दर्भग्रन्थ सूची

१. अधिकारी, श्यामप्रसाद (१९८२), *रुल डेभलपमेन्ट इन नेपाल प्रोब्लेम एण्ड पर्सपेक्टिभ*, काठमाडौं; साभा प्रकाशन ।
२. अग्रवाल, गोविन्द आर (१९८६), *डिसेन्ट्रलाइजेशन फर रुल डेभलपमेन्ट इन नेपाल*, सेडा त्रि.वि.वि. कीर्तिपुर ।
३. आर.एम.डि.पि. (१९९८), *प्रोजेक्ट इन्सेप्सन रिपोर्ट, रोड मेन्टेनेन्स एण्ड डेभलपमेन्ट प्रोजेक्ट*, डिपार्टमेन्ट अफ रोड, काठमाडौं, नेपाल ।
४. आर.एम.डि.पि. (१९९९), *रिसेट्लमेन्ट एक्सन प्लान; फाइनल रिपोर्ट, रोडमेन्टेनेन्स एण्ड डेभलपमेन्ट प्रोजेक्ट*, डिपार्टमेन्ट अफ रोड, काठमाडौं, नेपाल ।
५. एजेन्सी फर इन्टरनेशनल डेभलपमेन्ट (१९८२), *प्रोजेक्ट इम्पाक्ट इभालुएशन रिपोर्ट नं. २५ केन्या रुल रोड्स*, ए.आइ.डी., यू.एस.ए. ।
६. ए.डि.बी. (२००६), *कम्प्लिशन रिपोर्ट नेपाल; रुल इन्फ्रास्ट्रक्चर डेभलपमेन्ट प्रोजेक्ट (२० मई २००७)*, <http://www.dolidar.gov.np/index.htm>).
७. एण्डर, गार्नेपिटर (१९८०), *द डेभलपमेन्ट अफ रोड ट्रान्सपोर्टेशन इन नेपाल एण्ड इट्स रिलेशन टु एग्रिकल्चरल डेभलपमेन्ट*, पि.एच.डी. थेसिस, कर्नेल युनिभर्सिटी, लण्डन, इङ्लेण्ड ।
८. एल्के राप (१९९४), *ट्राफिक सर्भे अन टु फेयर वेदर रोड इन धादिङ्ग, डिस्ट्रिक्ट, भिमढुङ्गा-लामिडाँडा-रोड एण्ड धादिङ्ग बैसी-सल्यानटार-सिन्के रोड*, इम्पाक्ट मोनिटरी युनिट (आइ.एम.यू.), काठमाडौं ।
९. एस.डि.सि. (१९९०), *इम्पाक्ट अफ लामिडाँडा जिरी सडक एण्ड इन्टिग्रेटेड हिल डेभलपमेन्ट प्रोग्राम अन द ट्रान्सपोर्ट एण्ड फूड सेक्टर इन नेपाल*, सेडा, नेपाल ।
१०. कोइराला, विद्यानाथ (१९९६), *स्कूलिङ्ग एण्ड द दलित अफ नेपाल; ए केस अफ बुडकोट दलित कम्युनिटी* (पि.एच.डी. थेसिस) युनिभर्सिटी अफ अल्बर्टा, डिपार्टमेन्ट अफ एजुकेशनल पोलिसि स्टडिज ।

११. कोइराला, हरिप्रसाद (१९९९); *एन एसेसमेण्ट अफ द इम्पाक्ट अफ रोड कन्स्ट्रक्सन अन् गोरुसिङ्गे-सन्धिखर्क*, अप्रकाशित शोधपत्र एम.ए. मानवशास्त्र पाटन बहुमुखी क्याम्पस, ललितपुर ।
१२. गुरुङ्ग, एस.वि. (१९९६), *रुरल डेभलपमेण्ट एप्रोच इन नेपाल*, काठमाडौं देवा प्रकाशन ।
१३. गुरुङ्ग, हर्क (१९९८), *सोसियल डेमोग्राफी एण्ड एक्सप्रेसन*, न्यू एरा, काठमाडौं, नेपाल ।
१४. चेम्बर, रवर्ट (१९८६), *पुटिङ्ग द लास्ट फर्स्ट इन्टरमेडियट टेक्नोलोजी*, लण्डन पब्लिकेशन ।
१५. जी.टि.जेड. (१९९८), *रेपिड एसेस्मेन्ट अन द इम्पाक्ट अफ क्यास अर्निङ्ग वाइ लेवर्स इङ्गेज्ड इन द लोकल रोड प्रोग्राम अण्डर गोरखा डेभलपमेण्ट प्रोजेक्ट*, जी.टि.जेड., नेपाल ।
१६. भवाली, दामोदर (२००४), *रुरल अर्वाइन इन्टरयाक्शसन अ जोग्राफिकल पर्सपोक्टिभ*, पिएच.डी. थेसिस ।
१७. डङ्गोगल, धुवमान (१९९६), *द स्टडी अन सोसियो इकोनोमिक इम्पाक्ट अफ द डुम्रे बेसिसहर रोड प्रोजेक्ट*, अप्रकाशित एम.ए. थेसिस अर्थशास्त्र त्रि.वि.वि. कीर्तिपुर ।
१८. डोर (१९९८), *स्टडी अफ इन्भाइरनमेण्टल एसेस्मेन्ट इन द नेपाल रोड सेक्टर*, डिपार्टमेण्ट अफ रोड, नेपाल ।
१९. डोर (१९९८), *क्लासिफिकेशन अफ रोड्स*, मिनिस्ट्री अफ वर्क एण्ड ट्रान्सपोर्ट, डोर नेपाल ।
२०. नेपाल रोड स्ट्याटिस्टिक्स (२००६) ।
२१. न्यू एरा (१९९६), *रोड मेन्टेनेन्स प्रोजेक्ट वायो इन्जिनियरिङ्ग कम्पोनेन्ट, रोड नाइवर्स केस स्टडी*, न्यू एरा काठमाडौं, नेपाल ।
२२. पपोला, टि.एस. एण्ड सिन्हा, आर.सी. (१९८९), *रोड ट्रान्सपोर्ट एण्ड इकोनोमिक डेभलोपमेण्ट*, जिरि इन्स्टिच्यूट अफ डेभलपमेण्ट स्टडिज, लखनउ, इण्डिया ।
२३. पौडेल, दुर्गाप्रसाद (१९९८), *एक्सेस इम्प्रोभमेण्ट एण्ड सस्टेनेबल डेभलपमेण्ट*, रुरल रोड डेभलपमेण्ट इन नेपाल, इसिमोड काठमाडौं ।
२४. विस्ट, डोरवहादुर (१९९९), *फेटालिज्म एण्ड अण्डरडेभलपमेण्ट*, लङ्गमेन ।
२५. ब्लेकी एट अल (२००९), *नेपाल इन क्राइसिस*, डिब्लि अक्सफोर्ड विश्व विद्यालय प्रेस ।
२६. मिश्र, चैतन्य (१९७८), *डेभलपमेण्ट ओरियण्ट टेक्नोलोजी*, लण्डन पब्लिकेशन ।

२७. यु.एन.डि.पि. (१९९८), *हुम्यान डेभलपमेण्ट रिपोर्ट*, नेपाल साउथ एसियन सेन्टर, काठमाडौं, नेपाल ।
२८. राष्ट्रिय योजना आयोग, दशौं पञ्चवर्षीय योजना (वि.सं. २०५९-२०६४), काठमाडौं, नेपाल ।
२९. वर्ल्ड बैंक (२००२), *इन्फ्रास्ट्रक्चर फर कम्युनिटि डेभलपमेण्ट*, एसियन प्रोडक्टिभिटी अर्गनाइजेशन, जापान ।
३०. सिंह, कार्थर (१९२६), *रुरल डेभलपमेण्ट प्रिन्सिपल पोलिसि एण्ड मेनेजमेण्ट* ।

## मुख्य सूचनादाताको विवरण

क्र. सं.	नाम/थर	ठेगाना	लिंग	उमेर	जात	धर्म	शैक्षिक योग्यता	पद/हैसियत	कैफियत
१	बुद्धिबहादुर कार्की	कृस्ती- ४, रामदी	पुरुष	४९	क्षेत्री	हिन्दु	एस.एल.सी.	गा.वि.स. सचिव	
२	पूर्णबहादुर थापा	कृस्ती- ५	पुरुष	५७	क्षेत्री	हिन्दु	साक्षर	निवर्तमान गा.वि.स. अध्यक्ष	
३	मित्रलाल सुवेदी	कृस्ती- २, हरविट	पुरुष	७०	ब्राह्मण	हिन्दु	साक्षर	निवर्तमान गा.वि.स. उपाध्यक्ष	
४	खडानन्द भण्डारी	कृस्ती- २, रातामाटा	पुरुष	५४	ब्राह्मण	हिन्दु	स्नातक	मा.वि. प्रधानाध्यापक	
५	भूपिन्द्रराज रेग्मी	कृस्ती- ३	पुरुष	४७	ब्राह्मण	हिन्दु	एस.एल.सी.	अध्यक्ष, बाटो उपभोक्ता समिति	
६	रणबहादुर कार्की	कृस्ती- १	पुरुष	६५	क्षेत्री	हिन्दु	साक्षर	समाजसेवी	
७	लक्ष्मी प्रसाद सुवेदी	कृस्ती- ३, वएली	पुरुष	२९	ब्राह्मण	हिन्दु	स्नातक	राजनीतिज्ञ उपभोक्ता	
८	चन्द्रकान्त सुवेदी	कृस्ती- २, दोपहरे	पुरुष	५४	ब्राह्मण	हिन्दु	स्नातकोत्तर	बुद्धिजीवी तथा समाजसेवी	

## समूह केन्द्रित छलफलका सहभागीहरू

क्र.सं.	नाम/थर	ठेगाना	पेशा
१	श्री इन्द्रकुमार कुँवर	कृस्ती- ५, कास्की	कृषि
२	श्री कुलबहादुर कुँवर	कृस्ती- ५, कास्की	कृषि
३	श्री कृष्ण रानाभाट	कृस्ती- १, कास्की	विद्यार्थी
४	श्री गुप्तबहादुर कुँवर	कृस्ती- ५, कास्की	नोकरी
५	श्री पवित्र कुँवर	कृस्ती- ५, कास्की	कृषि
६	श्री कृष्णबहादुर पाण्डे	सिन्धुपाल्चोक	बस चालक
७	श्री गीता के.सी.	धनगढी (माइत स्याङ्गजा टक्सार)	कृषि
८	श्री युवराज सुवेदी	कृस्ती- ३, कास्की	शिक्षक
९	श्री गोपीचन्द्र भण्डारी	कृस्ती- ३, कास्की	कृषि
१०	श्री राधादेवी पोखेल	कृस्ती- ३, कास्की	कृषि
११	श्री हुमनाथ पोखेल	कृस्ती- ३, कास्की	कृषि
१२	श्री मित्रलाल सुवेदी	कृस्ती- २, कास्की	कृषि



१३	श्री अर्जुनबहादुर थापा	कृस्ती- १, कास्की	व्यापार
१४	श्री हरिमाया श्रेष्ठ	कृस्ती- २, कास्की	व्यापार
१५	श्री तीलबहादुर परियार	कृस्ती- ३, कास्की	कृषि

### समूह केन्द्रित छलफलका विषय तथा प्रश्नहरू

१. सहभागीको परिचय (क) नाम थर :- (ख) पेसा :-  
(ग) ठेगाना :-
२. पोखरा-कृस्ती ग्रामीण सडकबाट तपाईंले के-के फाइदा भएको अनुभव गर्नुभएको छ ?
३. यो सडकका वेफाइदा पनि भएका छन् की ? बुँदागत रुपमा वताउनुहोस् ।
४. यो सडकको घरायसी आर्थिक प्रभावको बारेमा केही वताउनुहुन्छ की ?
५. बाटोको स्तरबारे के भन्नुहुन्छ ? यसलाई सुधार गर्न तपाईं के-के सुझाव राख्न चाहनुहुन्छ ?
६. समग्रमा पोखरा-कृस्ती ग्रामीण सडकको बारेमा तपाईं कस्तो विचार राख्नुहुन्छ ?
७. यो सडकको बारेमा भन्न छुटेको केही छ की ?