

## अध्याय एक

### परिचय

#### १.१. अध्ययनको पृष्ठभूमि

विकास एक सकारात्मक परिवर्तनको प्रक्रिया हो । व्यक्ति, समाज, गाउँ, शहर, देश, विश्व सबै परिवर्तनशील छन् । हिजोको आज र आजको भोलि परिवर्तन भइरहन्छ । मानिस आफ्नो जीवनलाई सुविधाभोगी र आरामदायी बनाउनका लागि विभिन्न किसिमका स्रोत र साधनको प्रयोग गरिरहेका हुन्छन् । त्यसैले ती सबै कुराहरूको सजिलै परिपूर्ति गर्नको लागि विकासका पूर्वाधारहरूको निर्माण भएको हुनु पर्दछ । दिगो विकासका लागि पहिलो पूर्वाधार सडक हो । सडक भौतिक पूर्वाधारको एक अभिन्न अङ्ग मात्र नभई यसले समाजका अन्य विविध पक्षहरूको विकासमा समेत महत्वपूर्ण भूमिका खेल्छ । कृषि, उद्योग, वाणिज्य, शिक्षा र स्वास्थ्यजस्ता कुनै पनि सामाजिक तथा उत्पादनमूलक क्षेत्रको विकासमा यातायात क्षेत्रको विकासले प्रत्यक्ष प्रभाव पार्दछ ।

नेपाल गाउँ नै गाउँले भरिएको देश हो । नेपालका ८५% मानिसहरू ग्रामीण क्षेत्रमा नै बसोवास गर्दछन् । (वि.सं. २०५८ सालको जनगणना (प्रतिवेदन) मा उल्लेख भएअनुसार नेपालको कुल क्षेत्रफल १,४७,१८१ वर्ग कि.मी मध्ये तराई १७%, पहाड ६८% र हिमाल १५% भूभाग प्रदेशहरूले ओगटेका छन् (भट्टराई २०६७) । यस क्षेत्रफलमा कुलमध्ये ८३% भूभाग पहाडी इलाकामा नै पर्दछ ।

सडक इतिहासलाई हेर्दा नेपालमा वि.सं. २००७ साल पूर्व ५ कि.मी कालोपत्रे सडक, ३ कि.मी खण्डास्मित, २८८ कि.मी कच्ची सडक थियो । प्रथम योजनाकाल पूर्व (२००७-२०१३ वि.सं.) सम्मको अवधिमा कालोपत्रे सडक १३७ कि.मी., खण्डास्मित १२२ कि.मी र कच्ची सडकको ३६५ कि.मी गरी जम्मा ६२४ कि.मी सडक निर्माण भएको थियो । आर्थिक वर्ष २०६३-

०६४ मा कालोपत्रे सडक ५,३६० कि.मी., खण्डास्मित ४,८५४ कि.मी. कच्ची ७,६२६ कि.मी. गरी जम्मा १७,७८२ कि.मी. सडक निर्माण भएको थियो । जसमा आर्थिक वर्ष २०१२-१३ बाट आर्थिक वर्ष २०६३-०६४ सालसम्म कालोपत्रे सडक ३९ गुणभन्दा बढी प्रगति भएको थियो र अन्य खण्डास्मित र कच्ची चक्रेटो सडकमा पनि उल्लेख्य प्रगति रह्यो (रा.यो. आ. २०६५) ।

नेपालको योजनाबद्ध विकासको प्रारम्भिककालदेखि नै यातायात क्षेत्रको विकासलाई उच्चतम प्राथमिकता दिइएको थियो । विशेष गरी पहाडी क्षेत्रमा सडक बाटो निर्माण गर्दा अत्यधिक खर्च हुने र निर्माण समय धेरै लाग्ने हुँदा जनतामा प्रतिफल ज्यादै नै ढिलो पुग्ने तथा लगानीको अनुपातमा प्रतिफल हासिल नहुने स्थिति पनि देखा परिरहेका छन् । दुर्गम र विकट पहाडी बस्ती र पहाडको भूक्षय तथा भूस्खलनको समस्याले गर्दा स्रोत परिचालन पूर्वाधार र दुर्गम पहाडी क्षेत्रको जनताका जीवनस्तर उकास्न एउटा चुनौतीको रूपमा खडा भएको छ । अझ खाद्यान्न अभावबाट ग्रस्त भैरहने र सडक नपुगेका दुर्गम पहाडी क्षेत्रका जनताहरू आफूलाई अति अन्याय भएको महसूस गर्दा हुन् ।

पहिलो योजनादेखि नै नेपाल सरकारले विकासमा अन्य पूर्वाधारजस्तै 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 तथ्याङ्कले देखाउँछ (डोर, १९९८) । अन्तर्राष्ट्रिय संस्थाहरू जस्तै आर.आर, एस.डि.पी., जि.टि.जेड, विश्व बैंक, ए.डी.बी., यु.एन.डि.पी. डेनिडा, आइ.एल.ओ आदिले नेपाल सरकारको सहकार्यमा तथा एकल रूपमा ग्रामीण, पहाडी, शहरी क्षेत्रमा सडक विकास र स्तरीकरणका लागि कार्यहरू गरिरहेका छन् । आर्थिक वर्ष २०६७/०६८ मा यातायातमा २८, अर्ब २७ करोड रकम सरकारले विनियोजन गरेको थियो भने आ.व. २०६८/०६९ का लागि यातायात क्षेत्रमा ३७ अर्ब १६ करोड रकम सरकारले विनियोजित गरेको थियो । यस बजेटबाट ठूला-ठूला सडक आयोजना प्राथमिकतामा परेकाले यस क्षेत्रमा झण्डै १० अर्ब बढी बजेट विनियोजन भएको हो (२०६८/०६९ को बजेट प्रतिवेदन) ।

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 गरीबी निवारण नीति स्थानीय स्रोत परिचालनबाट हुनसक्छ। खर्च र रोजगारीको फाइदा अगाडि र पछाडि परेका समूहको सम्बन्ध गरीबहरूको पनि आर्थिक विकासमा सहभागिताद्वारा सामाजिक प्रजातन्त्रको प्रयोग तथा श्रममा आधारित प्रविधि बढी महत्त्वपूर्ण हुन्छ (एन.आइ.आइ.एस. १९९९)।

ग्रामीण सडक विकासका क्षेत्रमा केही सफल अनुभवहरू पनि छन्। “हेल्भेटास” को सहयोगद्वारा एस.डि.सी.ले स्थानीय सडक सुधारको कार्यक्रम जिल्ला विकास समिति पाल्पासँगको सहकार्यमा श्रममा आधारित प्रविधिको कार्यान्वयन गरेको छ। यू.एस. डलर ५० लाख ४० हजार रकमको ९०% ज्याला अर्धदक्ष श्रमिकमा गएको थियो। यसैगरी (धादिङ लगानीको सडक धादिङ जिल्ला विकास परियोजनाद्वारा) र बेनीघाटदेखि आरुघाट सडक (गोरखा विकास परियोजनाद्वारा) जि.टि. जेडबाट वित्तीय सहयोग गरेको सफल ‘हरित सडक’ हुन्। उपर्युक्त उदाहरणबाट पाठ सिक्दै अन्तराष्ट्रिय श्रम संगठन आइ.एल.ओ.ले यु.एन.डि.पी.को आर्थिक सहयोगमा बाढी प्रभावित १० ओटा जिल्लामा निर्माण गरिएको १४२ कि.मि. सडकमा बाढीग्रस्त ठाउँका जनताको पुनर्वास र पुनर्निर्माण कार्यको कार्यान्वयन गर्‍यो। सडक वातावरण सुहाउँदो श्रममा आधारित प्रविधिका साथै गोरुबाट तान्ने स्थानीय उपकरण प्रयोग गरी सडकको सुधार गरिएको थियो। यू.एन.डि.पी. र वर्ल्ड बैंकले आर्थिक सहयोग गरी निर्माण गरेको गहन श्रममा आधारित दृष्टिकोणको उपर्युक्त प्रविधिको अर्को परियोजना निर्माण परियोजना हो। यस्ता योजना परियोजनाहरू नेपालका विभिन्न क्षेत्र र स्थानमा कार्यान्वयन हुँदै आएका छन् र तिनले ग्रामीण क्षेत्रका जनताहरूको समग्र जीवन निर्वाहमा तात्त्विक परिवर्तन गराउँदै आएका छन्।

यसरी ग्रामीण क्षेत्रमा मोटरवाटो निर्माण हुने क्रममा वि.सं. २०५६ सालमा नौडाँडा कार्कीनेटा सडक निर्माण सम्पन्न भयो। यस सडकको निर्माणका लागि विभिन्न सङ्घ संस्था, स्थानीय व्यक्तिहरू, प्रभावित गा.वि.स., जि.वि.स., नेपाल सरकार, जनश्रमदान आदि सबैको सहयोग, जनसहभागिता र सहकार्यमा २७ कि.मि. सडक निर्माण सम्पन्न भई गाडीहरू गुडन थाले। यस सडकमा वि.सं. २०५४ सालदेखि २०६५ सालसम्म हिउँदको समयमा मात्र यातायातका साधनहरू गुड्न सकेका थिए भने २०६६ सालदेखि सेतीखोलामा पुल निर्माण नभए सम्म वर्षायाममा खोला वारीपारी गर्दै पोखरा सेतीखोला, सेतीखोला कार्कीनेटा हुँदै लुङ्खु

देउराली, सिरुवारी, कार्कीनेटा, कुशमासम्म सेवा प्रदान गरेका थिए । यसरी नै २०६७ सालमा सेती दोभानको सेती खोलामा पक्की पुल निर्माण भएपश्चात् वि.सं. २०६८ सालबाट पोखरा, कार्कीनेटा, लुङ्खु देउराली, पोखरा कार्कीनेटा हुँदै पर्यटकीय क्षेत्र सिरुवारी, पोखरा कार्कीनेटा हुँदै थापाठाना शंकरपोखरी, कार्कीनेटा कुशमामा सवारी साधनहरू सञ्चालनमा छन् । सुरुमा धवलागिरी अञ्चलको मूलद्वारको रूपमा परिचित कार्कीनेटामा सडक यातायात सञ्चालन भएपश्चात् यस क्षेत्रमा सामाजिक, आर्थिक, सांस्कृतिक, शैक्षिक, वातावरणीय, मनोवैज्ञानिक, राजनैतिक आदि जस्ता विभिन्न परिवर्तनहरू देखा पर्न थाले । सडकको प्रभाव सबै ठाउँमा एकै किसिमको नपरी विभिन्न किसिमको प्रभाव पर्छ । यसै कार्कीनेटा गा.वि.स.मा सडकले पारेको प्रभाव थाहा पाउन आवश्यक भएकाले अध्ययन गरिएको छ ।

## १.२. समस्याको कथन

नेपाल एक चार वर्ण छत्तिस जातको साभा फुलबारीको रूपमा चिनिएको छ । हाम्रो देश नेपाल बहुभाषिक, बहुजातीय, बहुसांस्कृतिक, बहुधार्मिक एवं स्वतन्त्र राज्य हो । यहाँ अति धनी मानिसदेखि लिएर अति विपन्नसम्मका मानिसहरू रहेका छन् । नेपाल एक ग्रामीण पहाडी भूपरिवेष्टित मुलुक हो । विगतको इतिहास हेर्दा वि.सं. २००७ सालअगाडि जहानियाँ राणा शासन कायम रह्यो । जसबाट विकास उनीहरूमा नै केन्द्रविन्दु बन्न पुग्यो । वि.सं. २००७ सालमा नेपालमा प्रजातन्त्रको प्राप्तिपछि विकास केन्द्रीकृत र एकात्मक भयो । यस समयमा विकास शहर केन्द्रित, ठूलाबडा बोलवालाको मातहतमा रहन गयो र यो समयावधि पनि लामो नै रहन गयो । यस समयमा विभिन्न अन्तर्राष्ट्रिय संस्थाहरूले खण्डस्मित सडक, ट्रयाक खोल्ने जस्ता केही काम गर्न थाले । जब वि.सं. २०५१ सालमा 'आफ्नो गाउँ आफै बनाऊँ' भन्ने नीति अनुरूप गा.वि.स., गा.वि.स.मा बजेटको विनियोजन गरियो । यसबाट ग्रामीण क्षेत्रमा विकासको लहर बढ्न थाल्यो र गा.वि.स.मा पनि बजेटको दर बढ्न थाल्यो । मानिहरूको सहभागितामा आधारित कामहरू हुन थाले । विकासमा जनताको अपनत्व हुन थाल्यो र प्राथमिकताको आधारमा बजेट खर्च गर्न थाले । यसै सिलसिलामा विकासको पहिला आधारशिलाका रूपमा सडक यातायात नै पहिलो प्राथमिकतामा पार्यो र नौडाँडा कार्कीनेटा सडक निर्माण सम्पन्न भयो ।

पोखरा, नौडाँडा, कार्कीनेटा, लुङ्खुदेउराली, सिरुवारी, शंकरपोखरी, कुशमा निर्माण भएको सडकले कार्कीनेटा क्षेत्रमा विभिन्न किसिमका परिवर्तनहरू ल्याएको छ । सामाजिक, आर्थिक, शैक्षिक, राजनैतिक, सांस्कृतिक, परम्परागत मूल्य मान्यता पेशा, निर्माण आदि विभिन्न क्षेत्रमा मानिसमा व्यापक परिवर्तन आएको छ । मानिसहरूको आवतजावतमा निकै कठिनाइ परेको थियो । सामान ढुवानीका लागि खच्चड तथा मानिसको पिठ्युँमा बोक्नु पर्दथ्यो, जसबाट बढी खर्चिलो र असुविधाजनक थियो । मानिसहरू पोखरा, सदरमुकाम कुशमा, स्याङ्जा, नौडाँडा, लुङ्खु जानको लागि लामो समय वा ४-५ घण्टा हिडेपछिमात्र यातायातको साधन सम्म पुग्न सकिन्थ्यो । यस सडक निर्माण पछि यी यावत समस्याहरू हट्न गई कार्कीनेटामा विभिन्न परिवर्तनहरू देखा पर्न थाले, मानिसहरू पैदलयात्राको सट्टामा बसमा यात्रा गर्न थाले । पिठ्युमा भारी बोक्नुको सट्टामा ट्रक, बस तथा ट्याक्टरमा ल्याउन थाले, जसबाट सामानहरू सस्तो र सुलभ हुन थाल्यो ।

नौडाँडा-कार्कीनेटा सडक निर्माण भएबाट त्यहाँका जनतामा आएको गतिशीलता, गैरकृषि क्षेत्रतर्फको आकर्षण, बजारमुखी उत्पादन, विभिन्न सङ्घ संस्थाहरूको स्थापना, विकासका पूर्वाधारहरूको व्यापक निर्माण आदि पनि सडकले पारेको प्रभावलाई सजिलै आँकलन गर्न सकिन्छ भने यसबारे गरिने अध्ययन अनुसन्धानले त्यहाँको वास्तविकतालाई प्रकाशमा ल्याउनेमात्र नभई समाजशास्त्र तथा मानवशास्त्रमा योगदान पुग्ने देखिन्छ ।

यस प्रकारको अध्ययन विरलैमात्र भएकाले पनि ग्रामीण समुदायलाई विकास प्रक्रियामा संलग्न गराउन नसकिएको, उनीहरूको मूल्य-मान्यता संस्कृति अनुभव र भोगाइलाई बेवास्ता गरी सञ्चालित कार्यक्रम सफल नभएका उदाहरणहरू हामीमा प्रशस्तै छन् । त्यसैले पनि कार्कीनेटा गा.वि.स.मा रहेको सडकको प्रभाव त्यहाँका जनतामा कसरी परेको छ ? उनीहरूको आफ्नै समस्यालाई कसरी अनुभव गरेका छन् ? समस्या समाधानको बाटो के देखिरहेका छन् आदि बुझ्न यो समाज शास्त्रीय अध्ययन अति नै आवश्यक हुन्छ । समाजशास्त्र विषयमात्रै त्यस्तो विषय हो, जसले मानव व्यवहार, सांस्कृतिक दृष्टिकोण आदि सम्पूर्ण क्रियाकलापको गहिरो अध्ययन गर्दछ ।

सडकले ल्याएको परिवर्तनको प्रभावको अध्ययन समाजशास्त्र तथा मानवशास्त्रीय

ज्ञानमा योगदान पुग्ने आशा गर्न सकिन्छ । यस अध्ययनबाट कार्कीनेटा खण्डमा सडक निर्माण, सुधार, संरक्षण, रणनीतिक योजना तर्जुमा र कार्यान्वयनमा ठूलो योगदान पुग्ने देखिन्छ । यस सडक खण्डमा समस्याहरू निम्नअनुसार अगाडि सारिएको छ । मुख्यतः यो अध्ययन निम्न अनुसन्धान प्रेरित प्रश्नहरूको उत्तरहरू प्राप्त गर्नेमा केन्द्रित रहेको छ ।

- )] अध्ययन क्षेत्रमा पेशा परिवर्तनको अवस्था कस्तो छ ?
- )] अध्ययन क्षेत्रमा रोजगारीको अवसर केके छन् ?
- )] अध्ययन क्षेत्रका मानिसहरूमा आर्थिक क्षेत्रमा प्रभाव कस्तो छ ?
- )] अध्ययन क्षेत्रमा वर्तमानमा देखा परेका पेशागत परिवर्तनहरू कस्ता क्षेत्रमा देखा परेका छन् ?
- )] परम्परागत मान्यतामा परिवर्तनको अवस्था कस्तो छ ?
- )] परम्परागत कृषि प्रणाली र आधुनिक कृषि प्रणालीमा के भिन्नता छ ?
- )] कृषि क्षेत्रमा विविधीकरणको अवस्था कस्तो छ ?
- )] शिक्षामा कुन गतिमा परिवर्तन भएको छ ?
- )] विद्यालयको भौतिक अवस्था कस्तो छ ?
- )] अध्ययन क्षेत्रका विद्यार्थीहरूको शैक्षिक संस्थामा सहभागिता कस्तो छ ?

### १.३. अध्ययनको उद्देश्य

यस अध्ययनको मूल उद्देश्य मोटरबाटोको पहुँचले कार्कीनेटा क्षेत्रमा ल्याएको सामाजिक, सांस्कृतिक, शैक्षिक, आर्थिक, निर्माण र पेशागत परिवर्तनको विश्लेषण गर्ने रहेको छ, भने यसका विशिष्ट उद्देश्यहरू निम्न छन् ।

- )] ग्रामीण सडकले अध्ययन क्षेत्रमा ल्याएको पेशागत परिवर्तनको विश्लेषण गर्ने,
- )] यस सडकका कारणले कृषिको विविधीकरणमा आएको परिवर्तनको विश्लेषण गर्ने,
- )] यस सडकका कारणले शिक्षामा पारेको परिवर्तनको विश्लेषण गर्ने ।

## १.४. शब्दावलीको परिभाषा

पेशागत परिवर्तन: भइरहेको पेशा छोडी नयाँ पेशामा संलग्न हुनु ।

कृषिमा विविधीकरण: कृषिका विभिन्न क्षेत्रमा संलग्न भै कार्य गर्नु ।

## १.५ अध्ययनको महत्व

ग्रामीण विकासका लागि सबैभन्दा पहिलो र आधार स्तम्भ नै सडक यातायात मुख्य मानिन्छ । विकासको पहिलो मूलद्वार भनेको नै सडक यातायात हो । यस पछि मात्र विकासका अन्य पूर्वाधारको बाटो खुल्ला हुन्छ । यही ग्रामीण सडक समाजशास्त्रीय तथा मानवशास्त्रीय दृष्टिकोणबाट मर्मत, विकास र विस्तार गर्न सके ग्रामीण जनताको जीवनस्तर माथि उठ्छ, गरीबी घट्छ । ग्रामीण जनताको विभिन्न क्षेत्रमा पहुँचमा वृद्धि हुन्छ ।

नौडाँडा कार्कीनेटा सडकले कार्कीनेटामा थुप्रै प्रभावहरू पारेको छ । यस क्षेत्रमा सडक विकाससँगै कृषिमा आधुनिकीकरण, पेशागत परिवर्तन, कृषिमा विविधीकरण, शैक्षिक अवस्थामा परिवर्तन भएको छ । स्थानीय स्रोत र साधनको परिचालनबाट घरेलु उद्योगको विकास भएको छ । रोजगारीको अवसरमा वृद्धि, गाउँमा मा.वि., उच्च मा.वि., क्याम्पसको स्थापनाबाट शैक्षिक पहुँचमा वृद्धि भएको बजार विस्तार भएको गाउँमा प्राकृतिक स्रोतको सदुपयोगमा वृद्धि, कृषिमा विविधीकरण, आधुनिकता, पक्की घरहरूको निर्माण, पर्यटन उद्योगमा विकास पुगेको ऐतिहासिक ठाउँको प्रचार प्रसार र संरक्षण भएको प्रशासनिक क्षेत्रमा सुधार भएको, अन्य विकासका पूर्वाधारहरू निर्माणमा सहयोग पुगेको, घर जग्गाको भाउ बढेको आदि रहेका छन् । यसै गरी सडक प्रत्येक वडावडा टोलबस्तीसम्म पुऱ्याउँदा खेतीयोग्य भूमिको नष्ट भएको, भरियाहरूको जीवन कष्टकर भएको, परम्परागत सांस्कृतिक भवनहरू, घरहरू लोप भएका त केही लोप हुने अवस्थामा पुगेका, मठमन्दिर, गौचरण, सार्वजनिक ठाउँका मिचाइ, जंगलको फाँडानी, गधा खच्चड आदिको माध्यमबाट गरिने ढुवानी सीमित पारिएको यस सडकबाट केही समूहले फाइदा प्राप्त गरेका छन् भने केहीले समस्या भैलु परेको छ । उत्पादित औद्योगिक सामग्री तथा कृषि उत्पादनलाई बजार सम्म पुऱ्याउन कृषिमा आधुनिकीकरण गरी व्यावसायिक खेतीतर्फ उन्मुख गराएको छ ।

यस अध्ययनमा समग्र कार्कीनेटा गा.वि.स.को वडा नं. १ देखि ९ सम्मका समग्र ठाउँको कृषिमा विविधीकरण, पेशागत परिवर्तन, शिक्षामा भएको परिवर्तनको अध्ययन गर्ने जमर्को गरिएको छ । यसबाट कार्कीनेटा गा.वि.स.को पेशागत परिवर्तन, कृषिमा विविधीकरण, शिक्षामा भएको परिवर्तनका क्षेत्रमा ग्रामीण सडकको प्रभावबारे समाजशास्त्रीय तथा मानवशास्त्रीय विधिबाट उजागर गरी समाजशास्त्र तथा मानवशास्त्रका क्षेत्रलाई फराकिलो पार्नुका साथै ग्रामीण सडकको यथार्थ चित्रण भै ग्रामीण विकासको सन्दर्भमा थप सामाग्री थप्ने र अनुसन्धानकर्ता एवं नीति निर्मातालाई सहयोग पुग्ने अपेक्षा गरिएको छ ।

## १.६. अध्ययनको सीमा

प्रस्तावित शोधकार्य पृथ्वीनारायण क्याम्पस, पोखरा, समाजशास्त्र/मानवशास्त्र विभागको स्नातकोत्तर तहको शैक्षिक आवश्यकता पूरा गर्ने अभिप्रायले सम्पादन गर्नु भएकाले यो अध्ययन सम्पूर्ण क्षेत्रमा औपचारिक तथा प्रभावकारी नहुन सक्छ । यो निश्चित समय, स्रोत र बजेटमा आधारित भै गरिएको हुन्छ । त्यसैले कुनै पनि विषयवस्तुको अध्ययन गर्ने क्रममा सीमा निर्धारण गर्नुपर्ने अपरिहार्य देखिन्छ । सीमा पूर्व निर्धारण गर्नुको प्रमुख कारण समग्रमा सम्पूर्ण पक्षको अध्ययन गर्न नसक्नुको साथै समय र आर्थिक तत्त्वको खाँचो तथा निश्चित उद्देश्यमा पुग्नको लागि नै हो । यस अध्ययन क्षेत्रभित्र नेपालको सम्पूर्ण ग्रामीण सडकको प्रभावको बारेमा अध्ययन गर्न नसके तापनि कार्कीनेटा गा.वि.स.को सम्पूर्ण क्षेत्रभित्र बसोबास गर्ने मानिसको पेशागत परिवर्तन, कृषिमा विविधीकरण, शिक्षामा भएका परिवर्तनको मात्र विश्लेषण गरिएको छ भने यस बाहेकको वातावरणीय क्षेत्रमा पर्ने प्रभावलगायत अन्य प्रभावको अध्ययन गरिएको छैन । यसमा सडकले पारेको प्रभाव अध्ययन गरिएको हुनाले समग्र नेपालको ग्रामीण भागमा बसोबास गर्ने समुदायका लागि सामान्यीकरण गर्न सक्छ नै भन्ने नभए तापनि केही हदसम्म सहयोगी बन्ने छ भन्ने आशा राखिएको छ ।



## अध्याय दुई

### सम्बन्धित पूर्व साहित्यको पुनरावलोकन

#### २.१. सडकको ऐतिहासिक पृष्ठभूमि र नामकरण

सडक १च्यबम०, चढनु १चम्मभ० बाट विकास भएको त्यसपछि चढ्यो र अन्तिममा च्यबम मा नामकरण भयो शुरुमा राइड १चम्मभ० भन्ने शब्द रहनुमा साइकल र पाङ्गा मात्र प्रयोग हुनाले भएको हो (वीगनल एट अल १९८८) ।

सडकको इतिहास खोतल्दा इ.सं.को थालनी हुनुभन्दा ३००० वर्षपूर्व पुगनुपछि जति बेला सामरियामा पाङ्गाको प्रयोग सुरु भएको थियो । २६०० वि.सि.मा चीनमा पाङ्गाको विकास भएको र २५०० वि.सि.मा ब्रिटेनमा पनि अनुकरण भएको पाइन्छ । यसरी नै ५०,००० माइल सडक १भिखभभिम भवचतज नचवखभभिम कगचावअभ बलम उबखभम च्यबम० बनाउनमा मानव इतिहासको प्रथम चरणमा प्रख्यात मानिन्छ (वीगनल एट अल, १९८८) ।

नेपालमा मोटर चल्ने सडक इतिहासलाई हेर्दा नेपालमा वि.सं. २००६ साल पूर्व ५ कि.मि. कालो पत्रे सडक, ३ कि.मि. खण्डास्मिथ २८८ कि.मि. कच्ची सडक थियो प्रथम योजनाकाल पूर्व (२००६-२०१३ वि.सं.) सम्मको अवधिमा गरी जम्मा १७,७८२ कि.मि. सडक निर्माण भएको थियो । (रा.यो.आ. २०६५) ।

आर्थिक वर्ष २०६७-०६८ मा यातायातमा २८ अर्ब २६ करोड रकम विनियोजन गरेको थियो भने आर्थिक वर्ष २०६८-०६९ मा यातायात क्षेत्रमा ३७ अर्ब १६ करोड रकम सरकारले विनियोजन गरेको थियो (वि.सं. २०६८/०६९ आ.व. बजेट प्रतिवेदन) ।

#### २.१.१ अध्ययनको सैद्धान्तिक ढाँचा

सडक आफैमा विकास होइन, बरु यो विकासको उत्प्रेरक हो तर मेरा लागि सडक निर्माण विकासको उत्प्रेरकमात्र नभई सबै खाले विकासको पूर्वाधार हो (टि.एस.पापोला १९८१) । विकासका हरेक गतिविधि सञ्चालन गर्न सडकले बढुवा दिन्छ । सडक निर्माणलाई आधुनिकीकरण सिद्धान्त, विश्वव्यवस्थाको सिद्धान्त, परनिर्भरताको सिद्धान्त, आधुनिक सिद्धान्तको आलोचना सिद्धान्त, प्रतीकात्मक अन्तरक्रिया सिद्धान्त र जनताकेन्द्रित सिद्धान्तको रूपमा वर्णन गर्न सकिन्छ ।

आधुनिकीकरणको यो सिद्धान्त मूलतः आधुनिकीकरण अवधारणा अन्तरगत रहेर गरिएको छ । आधुनिकीकरणको सिद्धान्तलाई (एलेक्स, इङ्गलेस १९७४) र (स्पेन्सर १९८५) ले यसरी परिभाषित गर्दछन् । यो एउटा सामाजिक मनोवैज्ञानिक प्रक्रिया हो, जसले अनुभव गर्न खुल्लापन ल्याउने प्रवृत्ति परिवर्तनको लागि तयार हुने अवधिको लागि सचेत हुने, दीर्घकालीन योजनाको लागि उन्मुखीकरण हुने सामाजिकीकरणको बढी महत्त्व दिन उत्पादन र उद्यमी प्राविधिक सिप र ज्ञानमा महत्त्व राख्ने प्रकृति हो । सडक निर्माणको बारेमा एलेक्सको मान्यतालाई उद्धरण गर्नुको कारण सडकले परम्परागत समाजलाई विकसित समाजसँग जोड्छ । विकासको अन्तरक्रियाले आधुनिक समाजको कार्यशैली र सांस्कृतिक लक्षण परम्परागत समाजमा सर्दछन् (स्पेन्सर १९८५), रोस्टोभले “विकास परम्परागत समाजबाट आम जनसमुदायले सामाजिक उपलब्धि उपभोग गरिरहेको समाज” पनि सडक निर्माण पछि हुने क्रियाकलाप हो, त्यसैले आधुनिकीकरण विकास सिद्धान्तको मान्यताअनुसार सडक निर्माण एउटा परिवर्तन र वृद्धिको प्रक्रिया हो ।

सडक निर्माणले सडक आसपासका क्षेत्रहरूमा आधुनिकीकरण ल्याएको पाउन सकिन्छ । अध्ययन क्षेत्रभरि विद्युत् आपूर्ति हुनु सामूहिक बचत, सहकारी संस्था, प्रत्येक घरघरमा मिटरसहितको खानेपानी धारा, केवल टेलिभिजन, पक्की घरहरूको निर्माण, पत्रपत्रिकाको साथै अन्य विद्युतीय उपकरणहरूको बढ्दो प्रयोग भएको पाइन्छ ।

## २.१.२. सामाजिक परिवर्तन

मानिसको सोचाइ र कार्य प्रणालीको तरिकामा रूपान्तरण आउनु नै सामाजिक परिवर्तन हो (एम.पि. जोनसन) प्राचीन कालको समाज समय अन्तरालमा प्रारम्भको घुमन्ते समाजदेखि वर्तमानको आधुनिक समाजमा आउँदा सामाजिक जीवनका हरेक पलमा परिष्कार तथा परिमार्जन भए । समाज विकास प्रक्रियामा कुनै संस्थाहरू, नाता, सम्बन्ध, प्रचलन नियम कानूनहरू, कार्यप्रणाली, निर्माण, व्यवहार तथा अन्तर सम्बन्धमा विकास हुँदै परिवर्तन र परिष्कारबाट वर्तमान समाज औद्योगिकतर्फ बदलिँदै छ । मानिसको सिङ्गो जीवन पद्धतिको तरिका नै संस्कृति हो । खास गरी सामाजिक मूल्य, मान्यता, परम्परा संस्कार, भाषा, कला, संस्कृति, भेषभूषा प्रविधि, उत्पादको तरिका कानून, नैतिक पक्ष, सोचाइ दृष्टिकोण आदिमा आउने परिवर्तनलाई सांस्कृतिक परिवर्तन भनिन्छ । समाज र संस्कृति छुट्याउन नसकिने नियमहरू हुन् जुन एक अर्कामा अन्तरसम्बन्धित भै दुवैमा आपसी प्रभाव पर्दछ ।

यो अध्ययन मूलतः आधुनिकीकरण अवधारणा अन्तरगत रहेर गरिएको छ । निर्माण भएको नौडाँडा, कार्कीनेटा ग्रामीण सडकमा आधुनिक समाजका विकसित रूपहरू देख्न सकिन्छ । यस विकासबाट यस क्षेत्रका मानिसहरूमा रोजगारीका असरहरू प्राप्त हुनु, कृषिमा विविधीकरण अपनाउनु, शिक्षाको क्षेत्रमा परिवर्तन भएको देखिन्छ । परम्परागत पेशा छोडी अन्य आधुनिक पेशा अवलम्बन गरेको पाइन्छ । यसै गरी परम्परागत लवाइखवाइ, जीविकोपार्जन, कृषि प्रणालीमा पनि परिवर्तन भई आधुनिकतातर्फ अग्रसर भएको पाइन्छ । जस्तै उन्नत मल बीउको प्रयोग, रासायनिक मलको प्रयोग विद्यालयको भौतिक तथा शैक्षिक अवस्थामा परिवर्तन ल्याई आधुनिकताको प्रभाव पारेको देखिन्छ, यसै गरी सामाजिक तथा सांस्कृतिक परिवर्तनका सिद्धान्तहरू, उद्विकासवादी, प्रविधियुक्त सिद्धान्त, सांस्कृतिक आदानप्रदानको सिद्धान्त, आर्थिक सिद्धान्तसमेतको प्रयोग गरिएको छ ।

२.१.३. ग्रामीण तथा स्थानीय सडकको वर्गीकरण

**अ. सेवा सञ्चालनको आधारमा**

क. बाह्रै महिना सञ्चालन गर्न सकिने सडक

ख. हिउँदमा मात्रै सञ्चालन हुने सडक

## आ. सडकको सतहको आधारमा

क. कालो पत्रे

ख. ग्राभेल

ग. धुले

## इ. महत्त्वका आधारमा

क. जिल्ला स्तरीय सडक

ख. ग्रामीण स्तरीय सडक

ग. कृषि सडक

घ. शहरी सडक

ड. घोरेटो बाटो

च. गोरेटो बाटो

छ. रोपवे

स्रोत: कृषि तथा स्थानीय स्तरका सडक कार्यान्वयन निर्देशिका, २०६५)

नेपाल ग्रामीण सडक मापदण्ड, २०५५)

## २.२. सम्बन्धित पूर्वसाहित्य पुनरावलोकन

सडकमा आधारित डोकार कन्सल्टेन्सी ग्रुपबाट तयार पारिएको सडकमा आधारित मूल्याङ्कन कार्यक्रम (१९९५) ले समुद्रपार विकास प्रशासनको कार्यक्रमहरू विभिन्न सडक परियोजनाबाट ल्याइएका तथा सञ्चालन गरिएका पाँचओटा सडकको अध्ययन गरेको थियो । जसमा १. जोगवेनी - वसन्तपुर सडक, २. चाराली - इलाम सडक, ३. नौबीसे - मलेखु

मुग्लिङ सडक, ४. लामोसाँघु - जिरी सडक, ५. धादिङ - स्थानीय सडकहरू छन् ।

सडक विस्तार कार्यक्रम, विभिन्न सडक परियोजनाले अनुभव गरेअनुसार ज्यादै प्रभावकारी मर्मत संभार र संरक्षण भएको देखिन्छ । जसमा सडकहरूको ढलाउ गल्लीहरू वन र चरणभूमि स्थायी रूप लिइसकेका साथै त्यस क्षेत्रको सामाजिक वातावरण र आर्थिक लाभ पनि प्राप्त भएका देखिएको छ । विशेष गरी धरान-वसन्तपुर सडकमा वायोइन्जिनियरिङ क्रियाकलापका साथै सिभिल इन्जिनियरिङले बाँध जाली निर्माणलाई स्वीकार गरेका छन् । यसका अलवा उनीहरूको प्रतिवेदनमा अरूसँगै विशेष गरी नौबीसे मुग्लिङ सडक खण्डमा ( ढाल्ने र वाल्ने) विभिन्न चेपाङ र मगरहरूले सडक निर्माणको सामाजिक आर्थिक पक्षमा कृषिकार्यको लागि ढाल्ने र वाल्ने मुद्दा सडक विस्तारको मुख्य बाधाको रूपमा देखाएको छ । यस प्रतिवेदनमा सडक विस्तार कार्यक्रमको लागत प्रभावकारिता र दिगो सडक आसपास दायाँबायाँको संरक्षणको कुरा पनि उठाइएको छ । लागत घटाउनको लागि स्थानीय जनता, सामाग्री र प्रविधि प्रयोग गर्नुपर्छ र सामाजिक, सांस्कृतिक, प्राविधिक द्वन्द्वलाई न्युनीकरण गर्दै सबैका सहमति उपयोग गर्नुपर्दछ (सुनुवार श्रेष्ठ, १९९५) ।

नेपालका पहाडी गाउँ तथा ग्रामीण क्षेत्रहरूमा बाह्रैमासे चल्ने सडक बनाउन अत्यन्तै महँगो पर्छ र प्राविधिक रूपमा पनि ती काम अत्यन्तै गाह्रो र कष्टप्रद छन् (स्काफनर, १९८७) ।

निः सन्देश सडक पुगेपछि विचार पुग्छ । चेतना पुग्छ अनि सडकका माध्यमबाट विचार र चेतना पुगेपछि योजनाहरू पुग्दछन् । कार्यक्रमहरू पुग्दछन् र क्रमैसँग स्थानीय स्रोत र साधनले स्थान पाउँदछन् । तिनको महत्त्व बढ्छ र यस्ता वस्तुहरूको समुचित प्रयोगपछि विकासले एउटा रूप पाउँछ अनि गति लिन्छ । त्यसैले सिमीकोट हिस्सा सडकले हुम्लालको विकासमा निः सन्देश उल्लेखनीय भूमिका खेल्छ । सडक बनेपछि जिल्लाको प्रमुख आयस्रोत मानिँदै आएको अमूल्य जडीबुटी सागसब्जी, ओखर, फलफूल जस्ता उत्पादनले अन्तराष्ट्रिय बजारसम्म पुऱ्याउनुका साथै कर्णाली र सदूर पश्चिमका केही जिल्लाहरूसमेत यस सडकबाट लाभान्वित हुने सम्भावना रहने देखिन्छ (पाठक, २०५९) ।

ग्रामीण सडक निर्माण र सडक निर्माणको लागि भविष्यको नीतिलाई सुभाब दिन “पहुँच सुधार र दिगो विकास” ले विद्यमान नीतिहरू र संस्थागत संरचनाको परीक्षण गर्ने

उद्देश्य राखेको थियो । मुख्यतया: लगानी योजना १९९६ र नेपाल कृषिमुखी योजना १९९५ को प्रतिवेदनलाई आधार गरी यस अध्ययनले निकालेको निष्कर्ष ग्रामीण समुदायलाई अलग्गिनबाट सडक निर्माणले सकारात्मक परिवर्तन बनाएको कृषि उत्पादनको बजार, शैक्षिक केन्द्र आदिमा सहज पहुँच पुऱ्याएको देखाएको छ । (पौडेल, १९९८)

नेपाल इन क्राइसिसले परनिर्भरता र आधुनिकीकरणको उपागमको ढाँचा अन्तरगत रहेर पश्चिम र सुदूर पश्चिमको सडकको प्रभावलाई विश्लेषण गरेका छन् । यातायात क्षेत्रको विकास शीर्षकअन्तरगत सडक निर्माणलाई लिएर लेखकले भरिया व्यवसायको मुद्दा र अन्य परम्परागत यातायातका साधन, सिद्धार्थ राजमार्गको सञ्जालले ध्वस्त पारेको कुरा लेखेका छन् । लेखकले सडकको नकारात्मक प्रभावलाई मात्र नदेखाई केही सकारात्मक पक्षहरू जस्तै पहाडका सामानको मूल्य केही घटेको घ्यू कालो दाल जस्ता वस्तुहरू निर्यात बढेको देखाइएको छ ( ब्लकी, एट, अल १९८०) ।

सामाजिक, सांस्कृतिक र अन्य प्रभावका सम्बन्धमा यस प्रतिवेदनमा परियोजनाद्वारा निर्मित सडकले महिलालाई घरायसी प्रयोजनका वस्तुहरू जस्तै: मालसामान गह्रौँ भारीहरू कृषि जन्य 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 (ए.डि.वी. २००६) ।

सडक निर्माणको प्रभाव सम्बन्धमा शोधकर्ताले सडक निर्माणपश्चात् 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 दूधको सट्टा डेरी दूध, कृषि कार्यको लागि पर्मको सट्टा ज्याला मजदुरी, आपसी विश्वासको लेनदेनभन्दा बैंक कारोबारमा वृद्धि आदि उल्लेख्य गरेका छन् । सडक परियोजनामा परेका जग्गाहरूलाई भूमि ऐन १९९० भन्दा पहिला क्षतिपूर्ति दिने प्रावधान नभएको कारण दर्शाई सडकको गुणस्तर वृद्धि तथा सम्भारले नै जग्गादातालाई अप्रत्यक्ष रूपमा फाइदा पुग्ने कुरा देखाएको थियो । सडक छेउछाउको क्षेत्रमा बाध्यतावश मानिसहरूको विस्थापन हुने प्रक्रिया बढेको र जग्गा स्वामित्वमा परिवर्तन हुनपुगेको कुरा पनि उल्लेख्य गरेका छन् । सडक निर्माणले सडक

आसपासको जंगल नाश भई भौतिक वातावरणमा ह्रास आएको र ह्रास आउनका कारणहरूमा गोरुसिङ्गेमा अत्यधिक मात्रामा घरनिर्माण व्यवसाय चलेको र मुख्य केन्द्रहरूमा धेरै जनसङ्ख्याको लागि इन्धन दाउराको आवश्यकता पूरा गर्नमा अवैधानिक आपूर्तिलाई देखाएका छन्। धूले सडकको कारणले धूलाको प्रदूषणको मात्रा बढी भएको सडकको भौगोलिक विशेषतासमेत उक्त सडकको प्रदूषण वारेमा बनाइएको छ (कोइराला १९९९)।

सुनौली-पोखरा राजमार्गको पोखरा उपत्यकाको क्षेत्रीय कृषि उत्पादनको प्रतिवेदनमा उल्लेख भएअनुसार प्रथम पटक सन् १९६८ मा सडकको शुरुवात भयो। स्थानीय समुदायलाई खास गरी गहुँ र तोरी उत्पादनमा लाभ पुऱ्याएको थियो, तर पनि सडक निर्माणले मकै उत्पादनलाई खास फाइदा पुऱ्याएको थिएन। प्रतिवेदनमा स्पष्ट उल्लेख्य नभए पनि प्रतिवेदनले घरायसी र सामुदायिक तहमा परनिर्भरताको परिस्थिति सृजना भएको आशय दिन्छ किनकी देशको पूर्वी भागका निर्यातमा स्थानीय समुदाय तथा घरहरू भर पर्नु परेको उल्लेख्य भएको थियो (मार्क सि डब्लु १९७०)।

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

समुद्र पार विकास अन्तरगत न्यू एराले सडकको छिमेकीको वैयक्तिक अध्ययनमा सडकप्रति जनताको धारणा अध्ययन गरेको थियो। यस अध्ययनअनुसार जबसम्म सडक विभागले किनारामा वृक्षरोपण र संरक्षणको अवस्था र उपलब्धि धरान हिले सडकमा कस्तो छ भनेर थाहा पाउने अध्ययन गरेको थियो। यस अध्ययनअनुसार जबसम्म सडक विभागले

स्थानीय जनताको छनौटमा परेका विरुवा, 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 सकारात्मक रूपमा प्रभावित भएको ठान्दछन् र सडक परियोजनालाई जग्गा प्रदान गर्ने जनताहरू नकारात्मक रूपमा प्रभावित भएको देखिन्छ । उक्त अध्ययनको निचोडमा सडक निर्माणलाई दिगो बनाउन सडक, सडक आसपासका छिमेकीहरूलाई रूख छान्न र प्रयोग गर्न उनीहरूको सहमति र सहकार्यको लागि राष्ट्रिय नीति बनाउनु पर्ने बताएको छ (न्यू एरा, १९९६) ।

सडक निर्माण पूर्व र सडक निर्माणपश्चात्का सडकलित तथ्याङ्कलाई तुलना गर्दै टि.एस. पापोला र आ.सि. सिन्हाले सडक यातायात र आर्थिक विकासमा कृषि क्रियाकलाप फलामको काम गर्ने बुन्ने डोरी बनाउने जस्ता क्रियाकलापहरू सडक निर्माणपछि बन्द हुँदै गएका पाइएका 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 पाइएको थियो (टि.एस., सिन्हा १९८१) ।

गोरुसिङ्गे सन्धिखर्क सडकको स्तर वृद्धिका लागि भौतिक अध्ययन अन्तर्राष्ट्रिय कोरिया कन्सल्टेन्सीले गरेको थियो । यहाँ सफा मौसममा सडक सञ्चालनमा थियो । कन्सल्टेन्टहरू सवारी साधनको चाप वृद्धि र पहुँचमा सडक आसपासका वासिन्दाहरूलाई नकारात्मक प्रभाव पारेको कुरा लेखेका छन् । किनकी सडक व्यापारिक प्रयोजनका लागि प्रयोग गरिएको थिएन । कन्सल्टेन्टहरूले अन्य सहायक असरहरूमा उपत्यकाभित्र सस्ता तयारी सामानहरूको प्रवेशले परम्परागत घरेलु हस्तकलाको व्यापार बाहिर बसाइसराइ गर्ने उच्च दरले क्रमशः ह्रास हुँदै गएको उल्लेख्य गरेका छन् । यसै गरी यस अध्ययनमा सडक सीमामा अत्यधिक वन फडानी भएको पाइएको छ । उनीहरूको प्रतिवेदनमा सरकारी कर्मचारीहरूको लागि सदरमुकाम, कार्यालयहरू केही व्यवसायहरूको स्थापना चिया पसल आदिमा केही सकारात्मक प्रभावहरू



उल्लेख्य गरेको छ । अध्ययनको आर्थिक पक्षमा जिल्ला र राष्ट्रिय तहका तथ्याङ्कहरूलाई विश्लेषण गर्दै गोरूसिङ्गे सन्धिखर्क सडकको उच्च सम्भावना रहेको देखाएको छ (अन्तर्राष्ट्रिय कोरिया कन्सल्टेन्सी १९८७) ।

# अध्याय तीन

## अनुसन्धान विधि

### ३.१. अध्ययन क्षेत्र

ग्रामीण सडकले कार्कीनेटामा पारेको प्रभावका अध्ययन क्षेत्र पश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्रअन्तरगत धवलागिरी अञ्चल, पर्वत जिल्ला धवलागिरीको मूलद्वार भनेर चिनिने समग्र कार्कीनेटा गा.वि.स.लाई लिएको छ ।

अध्ययन क्षेत्र वा कार्कीनेटा गा.वि.स.को पूर्वमा स्याङ्जा जिल्लाको बिचारी चौतारा र चिलाउनेबास गा.वि.स., पश्चिममा र दक्षिणमा थापाठाना गा.वि.स. उत्तरमा खौला लाँकुरी गा.वि.स. पर्दछन् । राजनैतिक विभाजनका दृष्टिले यो गा.वि.स. निर्वाचन क्षेत्र नं. २ मा पर्दछ । समाजशास्त्र तथा मानवशास्त्रमा ग्रामीण इलाकामा विकासको महत्त्वपूर्ण पूर्वाधार सडकले पारेको प्रभाव अध्ययन एवं विश्लेषण कम भएको पाइएकाले ऐतिहासिक महत्त्व बोकेको क्षेत्र कार्कीनेटामा ग्रामीण सडक यातायातले पारेको प्रभाव विषयवस्तुलाई आफुले शोधको रूपमा लिई कार्य गर्न इच्छुक भएकाले नै उक्त क्षेत्रलाई अध्ययन क्षेत्रको रूपमा लिइएको छ ।

### ३.२. अनुसन्धान क्षेत्र छनौटको औचित्य

कार्कीनेटा गा.वि.स.मा विगत १५ वर्ष पहिला मानिसहरूले जुन दुःख कष्ट बेहोर्नु परिरहेको थियो र अहिले सडक यातायातको प्रभावले विभिन्न क्षेत्रमा सुविधा उपभोग गर्न पाएका छन् । यस विकासबाट मानिसका समाजिक, आर्थिक, राजनैतिक, शैक्षिक, वातावरणीय, मनोवैज्ञानिक आदि क्षेत्रमा प्रभाव पर्दछ । जुन कुराको सूक्ष्म विश्लेषण एवं अध्ययन भएको थिएन यस अध्ययन एवं विश्लेषणबाट त्यस क्षेत्रको ग्रामीण विकासमा थप टेवा पुग्ने आशा गर्न सकिन्छ ।

धवलागिरी अञ्चलको मूलद्वारबाट चिनिने अध्ययन क्षेत्र कार्कीनेटा गा.वि.स. नौडाँडा

कार्कीनेटा सडक २७ कि.मी. लामो छ । यो सडक खण्ड पृथ्वी राजमार्ग बस व्यवसायी समिति अन्तरगत चलने कच्ची बाटामध्ये सबभन्दा लामो, गुणस्तरीय एवं व्यस्त सडकको रूपमा पृथ्वी राजमार्ग बस सञ्चालक समिति, पोखरा रहेर पनि ओभ्केलमा परेकाले यस भित्रका सत्यतथ्य कुरा खोतल्ने प्रयास गरिएको छ । यस अध्ययनबाट कार्कीनेटा गा.वि.स.लाई केही हदसम्म भए पनि चिनाउने जमर्को गरिएको छ । अनुसन्धानबाट त्यस क्षेत्रको विस्तृत अध्ययन गरी सडकको बारेमा जानकारी लिइएको छ ।

अनुसन्धानकर्ताले उक्त ठाउँ छान्नुका कारणहरू

- धवलागिरीको मूलद्वारको रूपमा रहेर पनि सत्यतथ्य विवरण/जानकारी बाहिर नआएकाले ।
- अध्ययन क्षेत्रमा सडक यातायातको प्रभाव जनमानसमा पुऱ्याउनको लागि
- पेशागत परिवर्तन, कृषिमा विविधीकरण, शिक्षामा आएको परिवर्तनको प्रभाव पत्ता लगाउनका लागि ।

त्यसैकारण यस गा.वि.स.लाई नमूना छनौटको रूपमा लिइएको छ।

### ३.३ अनुसन्धान ढाँचा

यस अध्ययनको मुख्य जोड कार्कीनेटा गा.वि.स.मा सडकले पारेको प्रभावको बारेमा कृषि, पेशा, शिक्षाको परिवर्तनमा पारेको प्रभावको खोजी गर्नु रहेको छ । त्यसैले यो अध्ययन अन्वेषणात्मक र वर्णनात्मक दुवै ढाँचामा रहेको छ । अध्ययनको विषयवस्तुसम्बन्धी आवश्यक जानकारीलाई व्याख्या गर्दै तिनको विशेषता पहिचान गर्ने र उक्त विशेषतालाई विवरणात्मक रूपमा प्रस्तुत गरिएको छ ।

### ३.४. तथ्याङ्कको स्रोत एवं प्रकृति

यस अनुसन्धानमा वास्तविक तथ्याङ्क प्राप्त गर्न गुणात्मक र सङ्ख्यात्मक माध्यम प्रयोग गर्दै त्यहाँका वासिन्दाहरूसँग गहिरो सम्बन्ध र विश्वासको वातावरण कायम गरी

तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ । विषयवस्तुको प्रकृतिअनुसार तथ्याङ्क संकलन २ प्रकारबाट गरिएको छ ।

### ३.४.१. प्राथमिक स्रोत

अध्ययन क्षेत्रमा नै पुगेर प्रश्नावली, अन्तरवार्ता, अवलोकन, समूह केन्द्रित छलफल आदिको माध्यमबाट गरिएको छ । प्राथमिक स्रोतबाट सङ्कलन गरिएको तथ्याङ्कलाई नमूनाको रूपमा फरक फरक विधि प्रयोग गरी तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ ।

### ३.४.२. द्वितीय स्रोत

यसमा सम्बन्धित गा.वि.स. कार्यालय, जि.वि.स. कार्यालय, सडक विभाग, गा.वि.स. भित्रका विद्यालयहरू, स्थानीय स्तरका संघ संस्था लेख, रचना, पत्रपत्रिका, पुस्तक, अप्रकाशित शोध आदिबाट तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ ।

### ३.५. नमूना छनौट

समग्र कार्कीनेटा गा.वि.स. भित्रका १ देखि ९ वटै वडाहरूलाई अध्ययन क्षेत्रको रूपमा लिइएको छ । जसमा जम्माजम्मी ४३५ घर धुरीका ३२०० जनसङ्ख्यालाई लिइएको छ । नमूना छनौटका विभिन्न विधिहरूमध्ये सम्भावनायुक्त नमूना छनौट र सम्भावनारहित नमूना छनौट विधि अवलम्बन गरिएको छ । सम्भावनायुक्त नमूना छनौट अन्तरगत समानुपातिक स्तरीकृत नमूना छनौटबाट वडा नं. १ देखि ९ वडाहरूबाट पर्ने गरी ४३५ घरका १०० घर मूलीलाई नमूनाका रूपमा छनौट गरिएको छ । असमानुपातिक स्तरीकृत नमूना छनौट अन्तरगत ६ जनालाई लिएको छ र सम्भावनारहित नमूना छनौट अन्तरगतको उद्देश्यपूर्ण नमूना छनौट विधि अवलम्बन गरिएको छ ।

### ३.६. तथ्याङ्क सङ्कलन विधि

सत्यतथ्यको नजिक नपुगी प्राप्त गरिएका तथ्याङ्कले पूर्णता प्राप्त नगर्ने भएकाले यस अध्ययनलाई व्यवस्थित बनाउने कोशिस गरिएको छ । जसका लागि निम्न विधि प्रयोग गरिएको

छ ।

### ३.६.१. अन्तरवार्ता अनुसूची

नमूना छनोटमा परेका १०० जना घरमूलिबाट प्राप्त गर्न खोजेको जानकारीलाई प्रश्न बनाएर उत्तर प्राप्त गरिएको छ । यसरी प्राप्त गुणात्मक तथ्याङ्कलाई वर्णन गरिएको छ भने सङ्ख्यात्मक तथ्याङ्कलाई तुलना र तालिकीरण गरिएको छ । यसमा प्रयोग गरिने प्रश्नहरू बन्द र खुला दुवै प्रकृतिका रहेका छन् ।

### ३.६.२. मुख्य सूचनादाता अन्तरवार्ता

गा.वि.स. भित्रका नमूना छनोटमा परेका शिक्षक, कर्मचारी, बुद्धिजीवी, व्यापारी मध्येबाट ६ जनालाई मुख्य सूचनादाता रूपमा लिइएको छ । त्यस्ता व्यक्तिलाई गुणात्मक तथ्याङ्क संकलन गर्न स्रोतकर्ताका रूपमा असंरचित प्रश्न प्रयोगकर्ता माफ राखी अन्तरवार्ता लिइएको छ ।

### ३.६.३. अवलोकन

अनुसन्धानकर्ताद्वारा अध्ययन क्षेत्रमा गई पटक पटक अवलोकन गरी तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएको छ । कतिपय अवस्थामा अनुसन्धानकर्ताले त्यस्ता पक्षहरूको सामना गर्नुपर्ने हुँदा विश्वसनीयतामा सन्देह रहने डरले प्रत्यक्ष अवलोकनमा सहभागी भई यो विधि अवलम्बन गरिएको छ ।

### ३.६.४. समूहकेन्द्रित छलफल

कार्कीनेटा बसपार्क, ढुङ्गेठाँटीमा मानिसहरू जमघट हुने चिया पसल र चौतारामुनिको चौतारीमा समूह केन्द्रित छलफल सञ्चालन गरिएको छ ।

### ३.७. तथ्याङ्कको विश्लेषण एवं प्रस्तुतीकरण

शोधकार्यमा प्रस्तुत गर्नुपर्ने तथ्याङ्कलाई दुई किसिमले प्रस्तुत गरिएको छ, जसमा गुणात्मक र सङ्ख्यात्मक रहेका छन् । अधिकांश गुणात्मक तथ्याङ्कहरू वर्णनात्मक रहेका छन्

भने सङ्ख्यात्मक तथ्याङ्कहरू आवश्यकताअनुसार क्रमबद्ध गरी टेबल, ग्राफ, वृत्तचित्र, स्तम्भचित्र, तालिका, प्रतिशतमा देखाइएको छ ।

## अध्याय चार

### अध्ययन क्षेत्रको परिचय

#### ४.१. अध्ययन क्षेत्रको स्थिति/अध्ययन क्षेत्र

ग्रामीण सडकले कार्कीनेटामा पारेको प्रभावको अध्ययन क्षेत्र पश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्रको धवलागिरी अञ्चल पर्वत जिल्लाको ५५ गा.वि.स. मध्ये छुट्टै अस्तित्व र विशेषता बोकेको गा.वि.स. हो। उत्तरमा मोतीभैँ चम्किने हिमालहरू देखिने र दक्षिण पूर्वमा रहेको प्रसिद्ध धार्मिक स्थान डहरे देउरालीको मन्दिर र पृष्ठभूमि बोकेको अन्धाअन्धीको काखमा रहेको छ। प्रशासनिक विभाजनका हिसाबले अध्ययनक्षेत्रको पूर्वमा स्याङ्जा जिल्लाको विचारी चौतारा र चिलाउनेबास गा.वि.स. पश्चिम र दक्षिणमा थापाठाना गा.वि.स. उत्तरमा खौला लाँकुरी गा.वि.स. पर्दछ।

अध्ययन क्षेत्र समुद्र सतहदेखि ११०० मिटरदेखि २२४० मिटरसम्मको उचाइमा जम्मा ७९५.३३ हेक्टर क्षेत्रफलमा फैलिएर रहेको छ। राजनैतिक विभाजनका हिसाबले यो गा.वि.स. पर्वत जिल्लाको निर्वाचन क्षेत्र नं. २ मा रहेको छ। इलाका नं. ६ मा रहेको यस गा.वि.स.मा ९ वटा वडामा २९ वटा बस्तीहरू रहेका छन्। यस गा.वि.स.को मुख्य पेशा कृषि हो भने कृषिबाहेक स्वदेशमा जागिरे, वैदेशिक रोजगार, व्यापार, व्यवसाय तथा ज्याला मजदूरी गरेर यहाँका मानिसहरूले जीविकोपार्जन गरेका छन्। यस गा.वि.स.को सबै वडाहरूमा सडक पुगेको छ। यस गा.वि.स.भित्र १ क्याम्पस, १ उच्च मा.वि., १ मा.वि., १ नि.मा.वि., ३ वटा प्रा.वि., १ वटा बोर्डिङ स्कूल छन् भने सरकारी कार्यालयअन्तर्गत गा.वि.स. कार्यालय, उपस्वास्थ्य चौकी, इलाका हुलाक कार्यालय, इलाका प्रहरी चौकी रहेका छन्।

#### ४.२ गा.वि.स. र वडाहरूको स्थिति

ग्रामीण सडकले कार्कीनेटामा पारेको प्रभावको अध्ययन क्षेत्र पश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्र अन्तर्गत धवलागिरी अञ्चल पर्वत जिल्लाको धवलागिरीको मूलद्वारका रूपमा रहेको कार्कीनेटा गा.वि.स. मा ४३५ घरधुरीका ३२०० जनसङ्ख्या रहेको छ। अध्ययन क्षेत्रमा पोखरादेखि कार्कीनेटासम्मको सडक दूरी ५२ कि.मि. रहेको छ भने कार्कीनेटा कुश्माको सडकको दूरी २१ कि.मि. रहेको छ।

वि.सं. २०५५ सालमा निर्माण सम्पन्न भई सञ्चालनमा रहेको ग्रामीण सडकले कार्कीनेटाको ९ वटै वडाहरूलाई छोएको छ। साथै गा.वि.स. भरिमा सडकको कुल लम्बाइ १४ कि.मि. रहेको छ। यो सडक कार्कीनेटा बजारमा आएपछि धेरै ठाउँहरूमा सडक विस्तार कार्य भएको हो। त्यसैले कार्कीनेटा सडक नाकाका रूपमा रहेको छ। तलको तालिकामा कार्कीनेटाको सडक, घरधुरी र जनसङ्ख्या देखाइएको छ।

#### तालिका नं. ४.१

##### अध्ययन क्षेत्रका वडाहरूमा सडक र आवादी स्थिति

वडा नं.	सडकको प्रतिशत	घरधुरी	जनसङ्ख्या
१	७%	३१	१८१
२	१२%	२९	२३९
३	६%	३२	२००
४	८%	५३	२९२
५	१५%	६२	५२३
६	२५%	६८	४७३
७	८%	४७	४३२
८	९%	५३	३९८
९	१०%	६७	४६२
जम्मा	१००%	४३५	३२००

स्रोत: गा.वि.स. प्रोफाइल २०६८

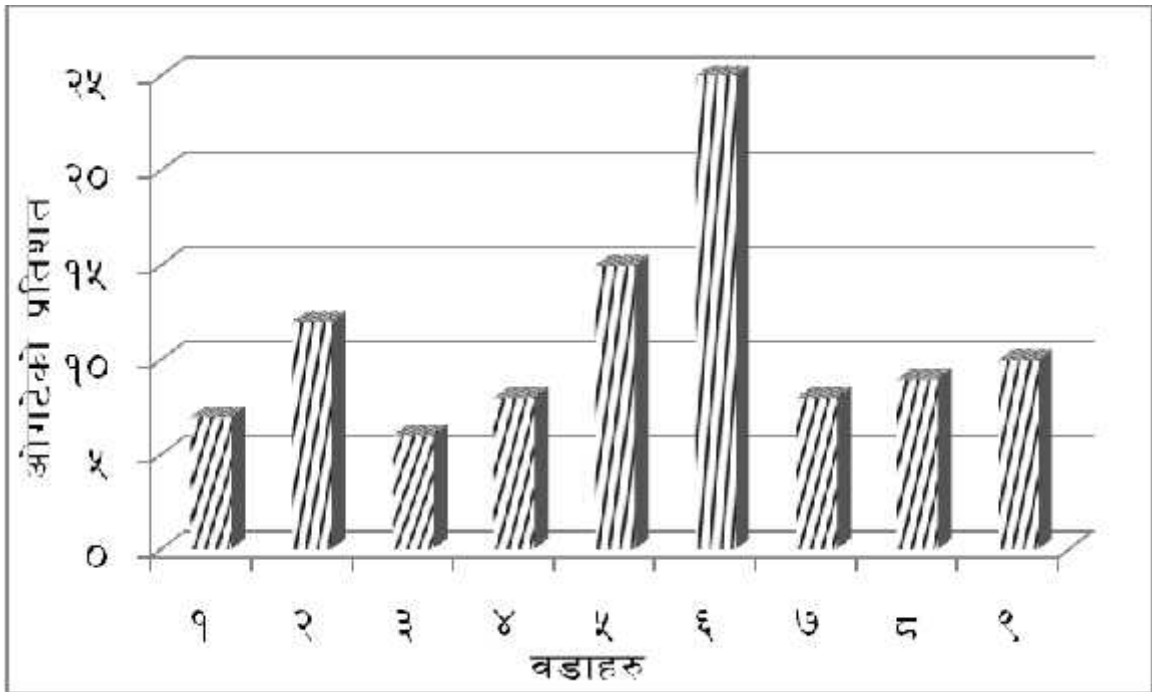
उपर्युक्त तालिकाले ग्रामीण सडकको लामो दूरी वडा नं. ६ मा परेको देखाएको छ।



यसपछि क्रमशः वडा नं. ५, २, ९, ८, ७, ४, १, ३ ले ओगटेको छ । कुल सडकको लम्बाइ १४ कि.मि.लाई आधार मानेर उक्त प्रतिशत निर्धारण गरिएको छ । सडकले सबैभन्दा बढी लाभान्वित बासिन्दा वडा नं. ५ र ४ रहेका छन् । पछि क्रमशः ६, ९, ७, ८ भएको देखिन्छ भने अन्य वडाहरूमा थोरै सङ्ख्यामा लाभान्वित भएको देखिन्छ ।

उक्त सडकको अवस्थालाई प्रष्ट्याउन तल प्रतिशतको आधारमा स्तम्भ चित्र प्रस्तुत गरिएको छ ।

स्तम्भ चित्र नं. ४.१



अध्ययन क्षेत्रमा मुख्य गरी जाति, जनजाति र दलित समुदायका यी वडाहरूमा बाहुन, क्षत्री, नेवार, कामी, दमाई, सार्की, गुरुड र अन्य रहेका छन् जसको विस्तृत विवरण तलको तालिकामा देखाइएको छ ।

तालिका नं. ४.२

सडक क्षेत्रका बासिन्दाहरूको जातीय जनसङ्ख्या वितरण

वडा नं.	जाति	जनजाति	दलित	जम्मा
१	१८१	(	(	१८१
२	२१५	(	२४	२३९
३	२००	(	(	२००
४	२६५	१४	१३	२९२
५	३५२	१५०	२१	५२३
६	४०१	(	७२	४७३
७	२४६	३२	१५४	४३२
८	३४८	२०	३०	३९८
९	(	(	४६२	४६२
जम्मा	२२०८	२१६	७७६	३२००

स्रोत: गा.वि.स. अभिलेख २०६८

उपर्युक्त तालिका हेर्दा अध्ययन क्षेत्रमा जातिहरूको अत्यधिक बहुल्यता अर्थात् कुल जनसङ्ख्या ३२०० मा २२०८ रहेको देखिन्छ। त्यसपछि दलित जाति र थोरै सङ्ख्यामा जनजातिहरू रहेको देखिन्छ। अध्ययन क्षेत्रको वडा नं. १ मा सबै जाति र वडा नं. ९ मा सबै जनसङ्ख्या दलित रहेको देखिन्छ।

अध्ययन क्षेत्रको उक्त जातिगत जनसङ्ख्या विवरणलाई प्रष्ट्याउनको लागि तलको वृत्तचित्र देखाउन सकिन्छ।

चार्ट नं. ४.१

उपर्युक्त चित्रबाट के प्रष्ट हुन सकिन्छ भने अध्ययन क्षेत्रमा जातिहरूको अत्यधिक बाहुल्य अर्थात् दुई तिहाई भन्दा बढी जनसङ्ख्या रहेको वा ओगटेको देखिन्छ। जातिपछि दलितको र त्यसपछि जनजातिको छ। त्यसैले के भन्न सकिन्छ भने जनजातिहरूको उपस्थिति न्यून रूपमा रहेको देखिन्छ।

#### ४.३ अध्ययन क्षेत्रमा सामाजिक विकासको स्थिति

नेपालका जिल्लाहरू र विकास क्षेत्रहरूको सामाजिक विकासको स्थिति पत्ता लगाउन विभिन्न अध्ययन गरिएका छन् (गुरुङ्ग, २००२)। केही अपवादलाई छोडेर यी अध्ययनहरूले ग्रामीण क्षेत्रको अविकसित प्रकृतिलाई औल्याएका छन्। एउटा पछिल्लो महत्त्वपूर्ण सामाजिक क्षेत्रको अध्ययन इसिमोड (२००२) ले गरेको थियो। यसले नेपालका ७५ जिल्लाहरूमा ३९ वटा विकास सूचकका आधारमा वर्गीकरण गरेको थियो जस अनुसार:

१. गरीबी र अभाव

२. सामाजिक, आर्थिक र पूर्वाधार विकास

३. महिलाहरूको सशक्तीकरण

४. राष्ट्रिय प्राकृतिक स्रोतको बाँडफाँड, वितरण र व्यवस्थापन

यसैगरी मानव विकास प्रतिवेदन (यु.एन.डि.पि. १९९८) ले मानव विकास सूचाङ्कको

आधारमा जिल्लाहरूको समूहको विभाजन गरेको छ र विभिन्न निष्कर्षमा पुगेको छ मानव विकास सूचाङ्कमा मुख्य तीन पक्षको मापन गरिन्छ ।

१. जीवन प्रत्याशा (स्वास्थ्यसँग सम्बन्धी क्षमता)
२. शिक्षा (ज्ञान र सूचनासँग सम्बन्धित क्षमता)
३. आमदानी (जीविकाको विशेष तह प्राप्त गर्ने क्षमता)

अध्ययन क्षेत्रका सम्पूर्ण वडाहरूमध्ये वडा नं. २, ६ मा १-१ वटा प्रा.वि., वडा नं. ८ मा नि.मा.वि. वडा नं. ५ मा १ प्रा.वि., १ मा.वि., १ उच्च मा.वि. र १ क्याम्पस रहेका छन् भने वडा नं. ४ मा निजी स्तरबाट सञ्चालित प्रा.वि. स्तरको १ बोर्डिङ स्कूल रहेको छ । यस गा.वि.स.मा एउटा उपस्वास्थ्य चौकी, सञ्चारसँग सम्बन्धित इलाका हुलाक कार्यालय मोवाइल फोनअन्तर्गत सि.डि.एम.ए., यु.टि.एल., एन.सेल, स्काई, स्मार्ट आदिजस्ता सञ्चारका साधनहरूको सुविधा रहेको पाइन्छ । इलाका प्रहरी चौकी, कार्कीनेटा रेन्जपोष्ट आदि रहेका छन् । यस गा.वि.स.को मुख्य जीवन निर्वाहको माध्यम भनेको कृषि हो भने सरकारी जागिर, व्यापार व्यवसाय साथै स्वदेश तथा वैदेशिक रोजगारीमा संलग्नता रहेको पाइन्छ । उक्त सूचकहरूलाई दृष्टिगत गर्दा यहाँको मानव विकास सूचाङ्क कहींकतै उल्लेख नभए पनि समग्र जिल्लाले प्रतिनिधित्व गर्ने अड्क भन्दा राम्रो रहेको पाइन्छ ।

#### ४.४. सडक आसपास क्षेत्रको पर्यावरणीय अवस्था

अध्ययन क्षेत्रमा सडक आसपास क्षेत्रको पर्यावरणलाई दुई वर्गमा विभाजन गर्न सकिन्छ ।

- क. भौतिक पर्यावरण
- ख. सामाजिक पर्यावरण

भौतिक पर्यावरण हावापानी, वर्षा र जमिन स्वरूपको स्थायित्वले सडक प्रभावमा महत्त्वपूर्ण भूमिका खेल्छ भने सामाजिक पर्यावरणले सडक निर्माण भूमिको उपयोग, नाला

व्यवस्थापन, वन व्यवस्थापनमा प्रभाव पार्दछ ।

हावापानीको हिसाबले अध्ययन क्षेत्रलाई मुख्य दुई भागमा विभाजन भएको पाइन्छ ।

क. समशीतोष्ण (न्यानो)

ख. शीतोष्ण (चिसो)

दुवै प्रकारको हावापानीमा औसत तापक्रम असार साउनमा  $20^{\circ}$ - $33^{\circ}$  सेल्सियस र पुस माघमा  $9^{\circ}$ - $20^{\circ}$  सेल्सियस तापक्रम हुन्छ । यस क्षेत्रमा ग्रीष्म याममा मनसुनी वर्षा हुन्छ भने हिउँदमा पश्चिमी वायुले फाटफुट वर्षा गराउँदछ । यस क्षेत्रको औसत वार्षिक वर्षा २०० सेमि हुन्छ । यहाँको जङ्गल समशीतोष्ण पतझर किसिमको छ । जंगलले भूमिको एक तिहाइभन्दा बढी भू-भाग ओगटेको छ । वनजङ्गल, उपयोग, काठ, दाउरा, घाँस, स्याउला आदिमा हुन्छ । जमिनको स्वरूप भिरालो छ । वर्षायाममा भलपानीको कारणले साना-ठूला पहिरो जाने गर्दछन् ।

#### ४.५. सडकक्षेत्रको अर्थतन्त्र

कार्कीनेटा गा.वि.स.को सडक क्षेत्रको अर्थतन्त्र राष्ट्रिय जस्तै कृषिमा आधारित अर्थतन्त्र छ । देशको नै २०% भन्दा कम भूभागमा खेतीयोग्य जमिन भएजस्तै यहाँ पनि थोरै जग्गा खेतीयोग्य छ । पशुपालन पनि उत्पादनको दोस्रो महत्त्वपूर्ण क्रियाकलाप हो । फलफूल खेतीमा सुन्तला खेती यहाँको मुख्य खेती हो । उत्पादन र आमदानीको आधारमा सडक क्षेत्रको वडा नं. २, ४, ५, ७ को स्थिति तुलनात्मक रूपमा राम्रो देखिन्छ भने त्यसपछि क्रमशः १, ३, ६, ८ पर्दछन् । भूमिको स्वामित्वको आधार सडक क्षेत्रका वासिन्दाहरूमध्ये ब्राह्मण, क्षत्रीको स्वामित्व बढी भएको जनजाति तथा दलितको स्वामित्वको स्थिति न्यून देखिन्छ ।

#### ४.६. जनसाङ्ख्यिक प्रक्रिया

खण्ड ४.२ मा उल्लेख गरेअनुसार कार्कीनेटा गा.वि.स.को जम्मा जनसङ्ख्या ३२०० र जम्मा घरधुरी ४३५ रहेको छ । जसमध्ये मुख्य जाति, जनजाति र दलितहरूमा बाहुन, क्षेत्र,

गुरुड, नेवार, कामी, सार्की, घर्ती र दमै रहेका छन् । धेरै घरहरू संयुक्त परिवारबाट क्रमशः एकात्मक परिवारतर्फ परिवर्तन हुँदै गएको छ । केही घर परिवार गाउँदेखि पोखरा, काठमाडौं, चितवन आदि स्थानमा बसाइसराइ गरेको पाइन्छ । मानिसहरूले ती ठाउँहरूमा बसाइ सार्नुको उद्देश्य विशेष गरी बाल बच्चाको पढाइको निम्ति, जागिर, व्यापार तथा रोजगारीको निम्ति भएको पाइन्छ ।

#### ४.७. अध्ययन क्षेत्रको जनसाङ्ख्यिक विशेषता

अध्ययन क्षेत्रको जनसङ्ख्या विशेषता निम्नअनुसार तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

#### तालिका नं. ४.३

#### सडकबाट प्रभावित क्षेत्रको जातिय विवरण

जाति	सङ्ख्या	प्रतिशत
ब्राह्मण	१८३६	५७।३७%
क्षत्री	१८८	५।८७%
नेवार	३१७	९।७८%
कामी	६०६	१८।९३%
दमाई	१३३	४।१५%
घर्ती	१७४	५।४८%
सार्की	३०	०।९३%
गुरुड	९	०।२८%
अन्य	७	०।२१%
जम्मा	३२००	१००%

स्रोत: गा.वि.स. अभिलेख

प्रस्तुत तालिकाबाट के स्पष्ट हुन सकिन्छ भने अध्ययन क्षेत्र बहुजातीय समाज हो ।

अध्ययनक्षेत्रमा आधाभन्दा बढी बाहुनको बस्ती रहेको देखिन्छ । दोस्रो बाहुल्यता भएको जातिमा कामी जाति रहेको छ भने नेवार र घर्ती समुदायको बाहुल्यता पनि कम रहेको र सार्की, गुरुड तथा अन्य जातिको जनसङ्ख्या नगन्य मात्रामा रहेको देखिन्छ ।

अध्ययन क्षेत्रको वडागत जातिगत विवरण

अध्ययन क्षेत्र समग्र कार्कीनेटा गा.वि.स. भएकाले त्यस क्षेत्रको सम्पूर्ण वडाहरूको जातिगत विवरण निम्न तालिकाबाट देखाइएको छ ।

तालिका नं. ४.४

जातिगत विवरण

जाति	वडाहरू									जम्मा
	१	२	३	४	५	६	७	८	९	
बाहुन	१८१	१९९	१५५	२६५	२८०	२३१	२०९	३१६	(	१८३६
क्षत्री	(	१६	४५	(	७०	२०	१५	२२	(	१८८
नेवार	(	(	(	१४	१५०	(	३२	२१	(	२१७
कामी	(	(	(	(	(	(	११४	३०	४६२	६०६
दमाई	(	(	(	(	२१	७२	४०	(	(	१३३
सार्की	(	२४	(	६	(	(	(	(	(	३०
गुरुड	(	(	(	(	(	(	(	९	(	९
घर्ती	(	(	(	(	२	१५०	२२	(	(	१७४
अन्य	(	(	(	७	(	(	(	(	(	७
जम्मा	१८१	२३९	२००	२९२	५२३	४७३	४३२	३९८	४६२	३२००

स्रोत: गा.वि.स. अभिलेख

उक्त माथिको तालिकाबाट के देखिन्छ भने वडा नं. ९ बाहेक सबै वडाहरूमा ब्राह्मण जातिको बाहुल्यता रहेको पाइन्छ । वडा नं. १ मा सबै जनसङ्ख्या ब्राह्मण नै भएको देखिन्छ,

भने वडा नं. ९मा सबै जनसङ्ख्या कामी जातिको रहेको देखिन्छ । सार्की जाति वडा नं. २ मा २४ जना मात्र रहेको देखिन्छ भने गुरुङ जाति वडा नं. ८ मा मात्रै ९ जना रहेको देखिन्छ । अन्य सबै वडाहरूमा मिश्रित जातिको जनसङ्ख्या रहेको उक्त तालिका माफर्त देखिन्छ ।



## अध्याय पाँच

### उत्तरदाताको जनसाङ्ख्यिक विशेषता

#### ५.१. उत्तरदाताको जनसाङ्ख्यिक विशेषता

विभिन्न जनसाङ्ख्यिक विशेषताहरूले मानिसहरूको बुझाइ र जानकारीहरूलाई प्रभाव पारेको हुन्छ। उमेर, लिङ्ग, भाषा, जात, पेशा, शिक्षा, धर्म, वैवाहिक स्थितिजस्ता विशेषताले सडकको प्रभावलाई हेर्ने दृष्टिकोणलाई स्पष्ट प्रभाव पार्छ। त्यसैले सडकले पारेको प्रभावलाई व्याख्या गर्न उक्त विशेषताहरूलाई उल्लेख गरिएको छ। यस अन्तरगत लिङ्गको र उमेरको, जातको, पेशाको, शिक्षा आदिको आधारमा उत्तरदाताको विवरण प्रस्तुत गरिएको छ।

अध्ययन क्षेत्रमा १०० घरका घरमूलीलाई उत्तरदाताको रूपमा राखिएको छ। जसमा सबै जातजातिका ७४ पुरुष र २६ महिला सहभागीका रूपमा रहेका छन्। शिक्षाको आधारमा निरक्षर उत्तरदाता १३, आधारभूत तह उत्तीर्ण ५२, विद्यालय शिक्षा २५ र उच्च शिक्षा १० जना रहेका छन्। उमेर समूहका आधारमा २० वर्ष सम्मका ९ जना, ३१ देखि ६० वर्षसम्मका ६९ जना र ६१ वर्ष माथिका २२ जना उत्तरदाताहरू रहेका छन्। अध्ययन क्षेत्रमा विभिन्न पेशा अवलम्बन गर्ने उत्तर दाताहरूमा कृषिमा ६५%, नोकरीमा १९%, वैदेशिक रोजगारीमा ८%, व्यापारमा ६% र विद्यार्थी २% रहेको पाइयो। उक्त कुराहरूलाई विस्तृत रूपमा तल तालिका, वृत्तचित्र, स्तम्भ चित्र प्रतिशत आदिमा प्रस्तुत गरिएको छ।

#### ५.१.१. लिङ्ग, उमेरका आधारमा उत्तरदाताको जनसाङ्ख्या विवरण

लिङ्ग र उमेर मूलभूत जनसाङ्ख्यिक विशेषताहरू हुन्। नौडाँडा कार्कीनेटा ग्रामीण सडकको प्रभावलाई व्याख्या गर्ने यस अध्ययनमा छनौट भएका उत्तरदाताहरूको उमेर पनि भिन्नतामूलक छ भने उत्तरदाताहरू महिला र पुरुष दुवै छनौटमा परेका छन्। निम्न तालिकाबाट उक्त उत्तरदाताको लिङ्ग र उमेरको आधारमा विवरण प्रस्तुत गरिएको छ।

तालिका नं. ५.१

लिङ्ग र उमेरका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

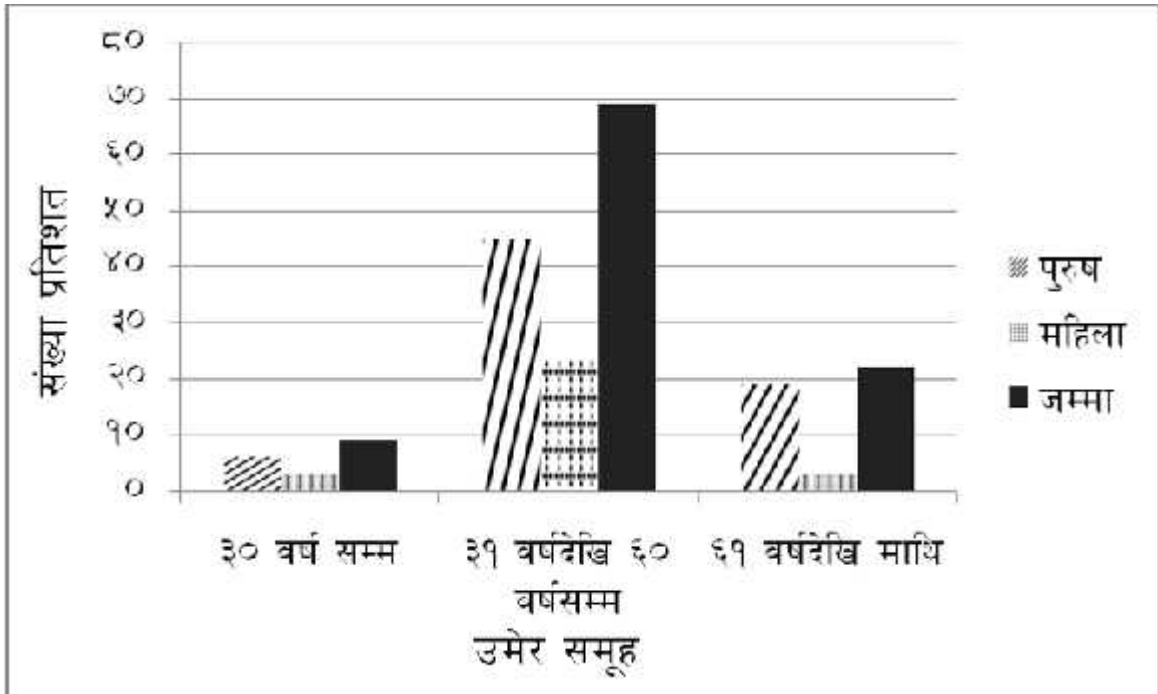
उमेर समूह	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		सङ्ख्या	प्रतिशत
	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत		
३० वर्ष सम्म	६	६%	३	३%	९	९%
३१ वर्षदेखि ६० वर्षसम्म	४५	४५%	२४	२४%	६९	६९%
६१ वर्षदेखि माथि	१९	१९%	३	३%	२२	२२%
जम्मा	६०	६०%	३०	३०%	१००	१००%

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

माथिको तालिकाअनुसार अध्ययनमा सामेल भएका उत्तरदाताहरूमा पुरुषको सङ्ख्या महिलाको तुलनामा अत्यधिक छ। अध्ययनका लागि उत्तरदाताका रूपमा घरमुलीको छनौट गरिएको र नेपालको सामाजिक परम्परा घरमूली पुरुष हुने भएकाले यसो भएको हो भने घरमूली घरभन्दा बाहिर भएको कारणले महिलाहरू घरमूलीका रूपमा अध्ययनको छनोटमा परेका हुन्। यसैगरी उक्त तालिकाअनुसार ३१ वर्षदेखि ६० वर्षसम्मको उमेर समूहमा महिला र पुरुष दुवै उत्तरदाताको सङ्ख्या सर्वाधिक देखिन्छ। विवाह गर्नासाथ परिवारबाट छोराहरू छुट्टाभिन्न भैहाल्ने नेपाली सामाजिक परम्पराले गर्दा यस उमेर समूहमा उत्तरदाताको सङ्ख्या अत्यधिक देखिन्छ। विवाह भएको केही समयपछि छोराछोरीको जन्म हुने, भाइहरूको विवाह भएपछि जेठानी देवरानीबीच भगडा सुरु भएपछि मात्र दाजुभाइ छुट्टिने परम्पराले गर्दा ३१-६० वर्ष समूहका घरमुलीको ठूलो सङ्ख्या रहेको हो।

लिङ्ग र उमेरका आधारमा उत्तरदाताको सहभागितालाई प्रष्ट्याउनको लागि निम्न बहुगुणी स्तम्भ चित्रमा देखाउन सकिन्छ।

स्तम्भ चित्र नं. ५.१



माथिको तालिकामा दायाँतर्फ उमेर समूह र बायाँतर्फ वा ठाडामा सहभागीहरूको सङ्ख्या प्रतिशतमा देखाइएको छ । जसमा सबभन्दा थोरै उत्तरदाता ३० वर्षमुनिका रहेका छन् भने अत्यधिक उत्तरदाता ३९ देखि ६० वर्ष उमेर समूहका रहेको विवरण स्तम्भ चित्रद्वारा देख्न सकिन्छ ।

#### ५.१.२. जातीय संरचना

अध्ययन क्षेत्र बहुजातीय मानिसहरू बसोवास गरेको क्षेत्र हो । यस क्षेत्रमा ब्राह्मण जाति बढी भए तापनि जाति, जनजाति, दलित साथै अन्य जातिहरूको समेत बसोवास रहेको पाइन्छ । त्यसैले जाति र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण तलको तालिकामा देखाइएको छ ।

तालिका नं. ५.२

## जाति र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

जात	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला		सङ्ख्या	प्रतिशत
	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत		
ब्राह्मण	४०	४०	१७	१७	५७	५७
क्षत्री	५	५	१	१	६	६
नेवार	५	५	२	२	७	७
कामी	१५	१५	४	४	१९	१९
दमाई	३	३	१	१	४	४
घर्ती	४	४	१	१	५	५
सार्की	१	१	१	१	२	२
गुरुङ	१	१	१	१	२	२
जम्मा	७४	७४	२६	२६	१००	१००%

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

माथिको तालिकाअनुसार अध्ययनमा समावेश भएका उत्तरदाताहरूमा अत्यधिक सङ्ख्या ब्राह्मण समुदायका रहेको त्यसपछि क्रमशः कामी, नेवार, क्षत्री, घर्ती एवम् दर्जीको रहेको छ । ब्राह्मणको सङ्ख्या अत्यधिक हुनुमा त्यस क्षेत्रमा बसोवास गर्ने अत्यधिक सङ्ख्या ब्राह्मण भएकाले नै हो । त्यसै गरी कामीमा महिलाको सङ्ख्या न्यून छ, यसका मूल कारण यो जातिमा महिलाहरूको अवस्था न्यून रहेको छ भने अन्य जातिमा पनि महिलाको सहभागिता कमी रहेको देखिन्छ किनभने अधिकांश घरमूली हाम्रो परम्पराअनुसार पुरुष नै हुने भएकाले हो । तालिकामा सार्की र गुरुङ जातिमा महिला उत्तरदाता रहेका छैनन् किनभने त्यस क्षेत्रमा सोही जातिको जनसङ्ख्या नगन्य भएको र घरमूली पुरुष भएकाले नै हो ।

### ५.१.३. अध्ययन क्षेत्रको शैक्षिक स्थिति

वि.सं. २०५६ सालमा नौडाँडा कार्कीनेटा मोटरबाटो निर्माण सम्पन्न भएपछि अध्ययन क्षेत्रमा थुप्रै परिवर्तनहरू देखा परेको पाइन्छ। गाउँमा विभिन्न प्रा.वि., प्रारम्भिक विद्यालयहरू, नि.मा.वि., मा.वि., उच्च मा.वि., क्याम्पस तथा निजी स्तरबाट सञ्चालित बोर्डिङ स्कूलहरू स्थापना भएबाट गाउँमा शिक्षाको प्रभाव सकारात्मक रूपमा पर्दै आएको छ। अध्ययनमा उत्तरदाताहरूको केकस्तो शैक्षिक अवस्था छ भनी गरिएको विस्तृत विवरण निम्नानुसार रहेको छ।

### तालिका नं. ५.३

#### शिक्षा र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

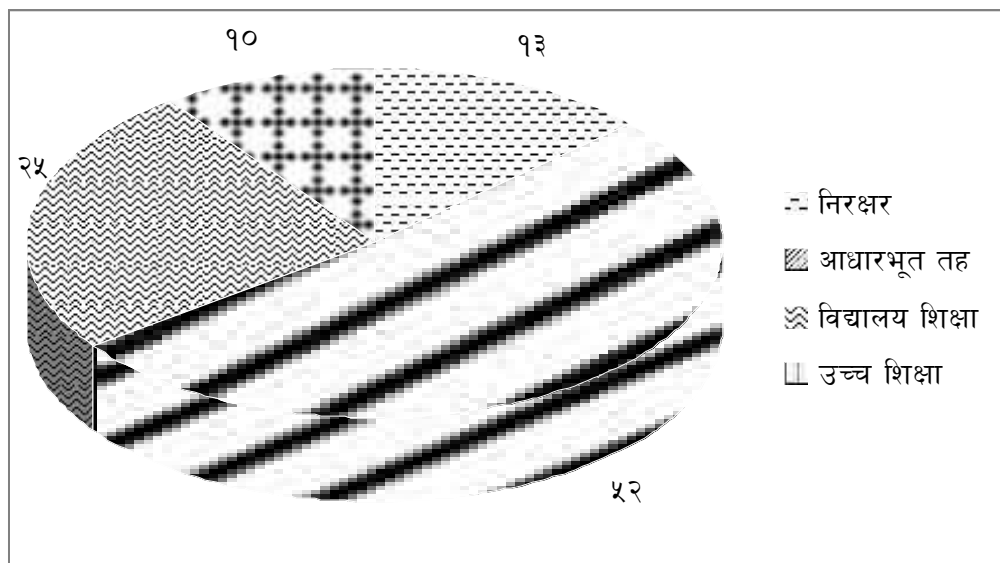
शिक्षा	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला			
	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत
निरक्षर	७	९।४६	६	२३।१	१३	१३
आधारभूत तह कक्षा १-८	४०	५४।०५	१२	४६।१२	५२	५२
विद्यालय शिक्षा कक्षा ९-१२	२०	२७।०३	५	१९।२३	२५	२५
उच्च शिक्षा	७	९।४६	३	११।५४	१०	१०
जम्मा	७४	१००	२६	१००	१००	१००%

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

शिक्षा र लिङ्गका आधारमा देखाइएको उत्तरदाताको विवरणलाई निम्न वृत्तचित्रबाट अझ बढी प्रष्ट पार्न सकिन्छ।

### चार्ट नं. ५.१

## शिक्षा र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण



उक्त तालिका र चार्टबाट के देखिन्छ भने अध्ययन क्षेत्रमा संलग्न उत्तरदाताहरूका अत्यधिक मात्रामा आधारभूत तहको शैक्षिक अवस्था भएको पाइयो । यसो हुनुमा मोटरबाटो निर्माण पूर्व गाउँमा विद्यालय शिक्षा, उच्च शिक्षाको अवसर नहुनु तथा परम्परागत सोचमा परिवर्तन हुन नसक्नु नै हो । निरक्षरको अवस्था उच्च उमेर तहमा देखिएको छ यो हुनुमा पहिला विद्यालय पढ्ने वातावरण अनुकूल हुन नसक्नु नै हो । उच्च शिक्षा हासिल गर्ने जम्मा १०% देखिन्छ, यस्तो हुनुमा घरका अन्य सदस्यहरूले उच्च शिक्षा हासिल गरेका र उत्तरदाता अधिकांश घरमूली नै रहेकाले उनीहरूको शैक्षिक स्थिति कमजोर भएकाले यस्तो देखिएको हो । वर्तमान समयमा मोटरबाटोको प्रभावले शैक्षिक अवस्था राम्रो हुने देखिन्छ । उक्त तालिकाबाट निरक्षरता ६० वर्ष भन्दा बढी उमेर समूहमा भएको पाइयो ।

### ५.१.४. पेशा र लिङ्गको आधारमा उत्तरदाताको विवरण

अध्ययन क्षेत्रको मुख्य पेशा कृषिको रूपमा रहेको छ भने अन्य पेशाहरू नोकरी, वैदेशिक रोजगार, व्यापार, विद्यार्थी आदि रहेको पाइन्छ । अध्ययन क्षेत्रमा संलग्न उत्तरदाताहरूको पेशागत विवरण निम्न तालिकाबाट देखाउन सकिन्छ ।

तालिका नं. ५.४

## पेशा र लिङ्गको आधारमा उत्तरदाताको विवरण

पेशा	लिङ्ग				जम्मा	
	पुरुष		महिला			
	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत
कृषि	४४	५९।४६	२१	८०।७७	६५	६५
नोकरी (जागिर)	१५	२०।३६	४	१५।३९	१९	१९
वैदेशिक रोजगार	८	१०।८१	८	८	८	८
व्यापार	५	६।७६	१	३।८४	६	६
विद्यार्थी	२	२।७१	८	८	२	२
जम्मा	७४	१००	२६	१००	१००	१००%

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

माथिको तालिकालाई हेर्दा विभिन्न जात जातिका मानिसहरूले विभिन्न पेशा अवलम्बन गरेको पाइन्छ। तालिकाबाट के देखिन्छ भने अध्ययन क्षेत्रमा अत्यधिक सङ्ख्या कृषि पेशामा संलग्न रहेको पाइन्छ। जसमा पुरुष ५९.४६% र महिला ८०.७७% रहेको पाइन्छ। पुरुषहरू बढी शिक्षा हासिल गरी अन्य क्षेत्रमा काम गर्ने भएकाले यस्तो अवस्था रहेको देखिन्छ। पुरुषहरूको बढी प्रतिशत अन्य पेशा, जागिर, व्यापार, वैदेशिक रोजगारमा संलग्न रहेको देखिन्छ। अध्ययन क्षेत्रमा कृषिबाहेक अन्य पेशामा महिलाभन्दा पुरुषहरूको अत्यधिक बढी बाहुल्य रहेको देखिन्छ। तालिकामा वैदेशिक रोजगारमा जाने उत्तरदाता पुरुषमात्रै रहेको देखिन्छ भने महिलाको सङ्ख्या शून्य छ। उत्तरदाता विद्यार्थी २ जना रहेका छन् जसमा १ जनाको पिता वैदेशिक रोजगारमा गएको र अर्को १ जनाको पिताको मृत्यु भएकोले हो जसले गर्दा घर व्यवहार आफै गरी घरमूलीका रूपमा रहेकाले हो।

## अध्याय छ

# ग्रामीण सडकले ल्याएको पेशागत परिवर्तन, कृषिमा विविधीकरण तथा शिक्षामा भएको परिवर्तन

### ६.१. ग्रामीण सडकले ल्याएको पेशागत परिवर्तन

नेपालको अर्थतन्त्रको मुख्य मेरुदण्ड नै कृषि हो । नेपालमा दुई तिहाईभन्दा बढी जनता कृषिमा संलग्न रहेको तथ्याङ्कले देखाउँछ । नेपाल एक गाउँ नै गाउँले भरिएको देश हो । नेपालमा अधिकांश भाग ग्रामीण क्षेत्रले नै ओगटेको छ, त्यसैले ग्रामीण क्षेत्रको मुख्य पेशा कृषि नै रहेको छ । त्यसै गरी अध्ययन क्षेत्रको मुख्य पेशा पनि कृषि नै हो । अध्ययन क्षेत्रका मानिसहरूले सडक निर्माण पूर्ण परम्परागत खेती प्रणाली अवलम्बन गर्दै आएका थिए भने सडक निर्माणपछि क्रमशः खेती प्रणालीमा आधुनिकतातर्फ अग्रसर भएको पाइन्छ । कृषि सामाग्री, मल, बीउ, विषादीको प्रयोग बढेको पाइन्छ । त्यसै गरी सडक निर्माणपूर्व कृषिवाहेक अन्य पेशा, व्यापार, जागिर, वैदेशिक रोजगारीमा मानिसको संलग्नता न्यून रहेको र सडक निर्माणपश्चात् यी पेशामा संलग्नहरूको सङ्ख्यामा अत्यधिक वृद्धि भएको पाइयो । सडकको कारणले गर्दा गाउँमा अन्य पूर्वाधारहरूको विकास भई उद्योगधन्दा बन्द व्यापार, स-साना विकास आयोजनाहरू सञ्चालन भई मानिसहरूले परम्परागत पेशा परिवर्तन गरी अन्य पेशातर्फ आकर्षित भएको पाइन्छ । सडकका कारणले अन्य शहरहरूसँग सीधा सम्पर्क भई धेरै अवसरहरू प्राप्त गरेको पाइयो । शुरुमा कृषि कार्यमा संलग्न मानिसहरूले धेरै समय बेरोजगार बस्नु परेको र वर्तमानमा व्यावसायिक कृषि गरिने, विभिन्न सूचनाहरू प्राप्त गरी रोजगारीमा वृद्धि भएको देखिन्छ ।

रोजगारीको लागि छिमेकी राष्ट्र भारतमा जानेको सङ्ख्यामा कटौती आई समुद्र पारका देशहरू जस्तै अरब, कोरिया, जापान, इजरायल, अमेरिका तथा अन्य युरोपी राष्ट्रहरूमा जाने क्रम बढेको पाइन्छ । सरकारी सेवामा पनि पहिला थोरै सङ्ख्यामा भएकोमा अहिले निजामती



सेवा, शिक्षक, सेना प्रहरी तथा अन्य उच्च पदस्थ कर्मचारीहरू पनि भएको र यसतर्फ अभूत आकर्षण बढ्दै गएको पाइन्छ। यसरी परम्परागत रूपमा अँगाल्दै आएको पेशामा क्रमशः आएको परिवर्तन हुँदै पाइन्छ भने अर्कोतर्फ अन्य रोजगारका अवसरहरू वृद्धि भई पेशा परिवर्तन गर्न पुगेका उदाहरण पनि अध्ययनले देखाउँछ।

परम्परागत पेशाको स्थिति, पेशामा भएको परिवर्तनको स्थिति, पेशा गर्ने तरिकाको स्थिति, परिवारका अन्य सदस्यहरूको रोजगारीको अवस्था आदिलाई विस्तृत रूपमा तल तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ।

### तालिका नं. ६.१

#### ६.१.१ जातिगत आधारमा रोजगारीको अवस्था

पेशा तथा रोजगारी	जात																जम्मा	
	ब्राह्मण		क्षत्री		नेवार		कामी		दमाई		घर्ती		सार्की		गुरुड		सं.	%
	सं.	%	सं.	%	सं.	%	सं.	%	सं.	%	सं.	%	सं.	%	सं.	%		
पूर्ण रोजगार	१७	२९.८२	२	३३.३३	२	२८.५७	१	५.२६	१	२५	२	४०	-	-	-	-	२५	२५
अर्ध रोजगार	३०	५२.६३	२	३३.३३	३	४२.८६	१३	६८.४२	२	५०	२	४०	१	१००	१	१००	५४	५४
बेरोजगार	१०	१७.५५	२	३३.३४	२	२८.५७	५	२६.३२	१	२५	१	२०	-	-	-	-	२१	२१
जम्मा	५७	१००	६	१००	७	१००	१९	१००	४	१००	५	१००	१	१००	१	१००	१००	१००

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

उक्त तालिकाअनुसार अध्ययन गरिएका परिवारमा अर्धरोजगारको सङ्ख्या अत्यधिक वा ५४% रहेको छ भने पूर्ण रोजगार २५% र बेरोजगार २१% रहेको देखिन्छ। कृषि पेशा नै जीवनयापनको प्रमुख माध्यम भएकाले खेतीपाती गर्ने र बाली थन्क्याउने काममा व्यस्त रहे तापनि अन्य समयमा त्यसै खाली बस्नुपर्ने भएकाले अर्धरोजगारको सङ्ख्या अत्यधिक देखिन्छ। बढी जग्गा हुने धेरै पशुपालन गर्ने र नोकरी गर्ने तथा वैदेशिक रोजगार गर्नेहरू पूर्ण रोजगार भए पनि यी अवसरबाट वञ्चित रहने विशेष गरी विपन्न वर्गहरू बेरोजगार अवस्थामा पाइन्छ। जातीय आधारमा बाहुन, क्षेत्री, नेवारको रोजगारीको अवस्था सामग्रीमा राम्रो देखिन्छ भने

कामी, दमाई, सार्की, घर्तीको रोजगारीको अवस्था पूर्ण रोजगार कम भई अर्धरोजगार र बेरोजगारको अवस्था देखिन्छ ।

### ६.२.२ जातीय आधारमा पेशागत विवरण

अध्ययन क्षेत्रमा भएका उत्तरदाताहरूको जातीय आधारमा विभिन्न पेशा अवलम्बन गरेको पाइन्छ जसलाई निम्नानुसार प्रस्तुत गरिन्छ ।

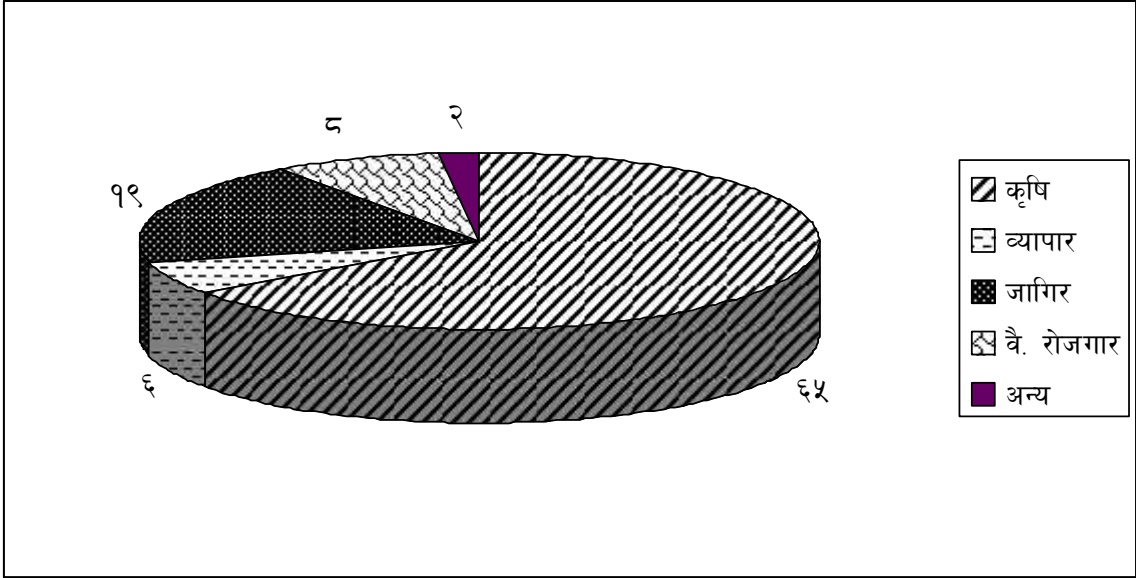
#### तालिका नं. ६.२

#### जातीय आधारमा पेशागत विवरण

जात	पेशा										जम्मा	
	कृषि		व्यापार		जागिर		वै. रोजगार		अन्य			
	सं.	%	सं.	%	सं.	%	सं.	%	सं.	%	सं.	%
ब्राह्मण	३७	६४.९१	२	३.५	१५	२६.३४	२	३.५	१	१.७५	५७	१००
क्षत्री	३	५०	-	-	२	३३.३३	१	१६.६७	-	-	६	१००
नेवार	२	२८.५७	३	४२.८५	१	१४.२९	१	१४.२९	-	-	७	१००
कामी	१७	८९.४७	-	-	-	-	२	१०.५३	-	-	१९	१००
दमाई	२	५०	१	२५	-	-	१	२५	-	-	४	१००
घर्ती	२	४०	-	-	१	२०	१	२०	१	२०	५	१००
सार्की	१	१००	-	-	-	-	-	-	-	-	१	१००
गुरुङ	१	१००	-	-	-	-	-	-	-	-	१	१००
जम्मा	६५	६५	६	६	१९	१९	८	८	२	२	१००	१००

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

चाई नं. ६.१



अध्ययन क्षेत्रमा अध्ययन गरिएका १०० जना उत्तरदातामध्ये अत्यधिक उत्तरदाता ब्राह्मण जातिका देखिन्छ, जसमा संलग्न ५७ जनामध्ये ३७ जना अर्थात् ६४.९१% कृषि पेशामा संलग्न रहेको देखिन्छ। त्यसपछि जागीर २६.३४%, व्यापार ३.५%, वैदेशिक रोजगार पनि ३.५% र अन्यमा ९.७५% पेशामा रहेको देखिन्छ। यहाँको परम्परागत पेशा कृषि भएकाले अधिकांश मानिसले कृषि पेशामा अपनाएको पाइन्छ। सडक निर्माणपश्चात् कृषि पेशाका अलावा अन्य पेशामा मानिसहरूको आकर्षण बढेको पाइन्छ। कृषिपछि वर्तमानमा दोस्रो पेशाका रूपमा जागीर अनि वैदेशिक व्यापार रहेको तथ्य तालिका तथा वृत्त चित्रद्वारा देखाइएको छ। नमूनाका रूपमा रहेका नेवार जातिहरूको व्यापारमा सहभागिता बढी रहेको देखिन्छ। अध्ययनमा संलग्न कामी जातिमा १७ जनाको मुख्य पेशा कृषि र २ जनाको वैदेशिक रोजगारी भएको पाइयो। अध्ययनमा संलग्न सार्की र गुरुङ जातिका मानिसहरूको मुख्य पेशा कृषि र उनका परिवारका सदस्यहरू अन्य पेशामा संलग्नता रहेको देखिन्छ। अध्ययन कार्यमा संलग्न २ जनालाई विद्यार्थी भएकाले अन्य पेशा अन्तर्गत राखिएको छ।

उल्लिखित तालिकामा देखाइएका घर्ती, कामी, दमाई, सार्की आदिले अवलम्बन गरेको पेशामा अधिकांश सङ्ख्या कृषि देखिन्छ, तथापि उनीहरूको प्रशस्त जग्गा जमिन छैन तर पनि अरूको जग्गा भाडामा वा अधियाँ तथा ठेकको रूपमा कमाउने गरेको पाइयो। आफ्नो सीमित

जग्गामा गाई, भैंसी, कुखुरा, बंगुर आदि पाल्ने गरेको पाइयो भने दमाई जातका १ जनाले आफ्नै कपडा सिलाई उद्योग सञ्चालन गरी कार्कीनेटा बजारमा बसेको पाइयो ।

### ६.१.३. अध्ययन क्षेत्रमा पेशा परिवर्तनको स्थिति

अध्ययन क्षेत्रमा परम्परागतरूपमा नै अवलम्बन गर्दै आएको पेशामा ग्रामीण सडकले कसरी प्रभाव पारेको छ ? पेशा परिवर्तनको अवस्था कस्तो छ ? भनी गरिएको अध्ययनबाट प्राप्त जातिगत रूपमा प्राप्त तथ्याङ्क निम्नानुसार प्रस्तुत गरिएको छ ।

### तालिका नं. ६.३

जातिगत रूपमा पेशा परिवर्तनको अवस्था निम्न तालिकामा देखाइएको छ ।

जात	परम्परागत पेशा अवलम्बन गरेको		परम्परागत पेशा अवलम्बन नगरेको		जम्मा	
	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत
ब्राह्मण	३०	३५।०९	३७	६४।९१	५७	१००
क्षत्री	३	३३।३३	४	६६।६७	६	१००
नेवार	३	४३।८६	४	५७।१४	७	१००
कामी	५	३६।३३	१४	७३।६८	१९	१००
दमाई	१	३५	३	७५	४	१००
घर्ती	३	४०	३	६०	५	१००
सार्की	१	१००	१	१	१	१००
गुरुङ	१	१	१	१००	१	१००
जम्मा	३४	३४	६६	६६	१००	१००

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

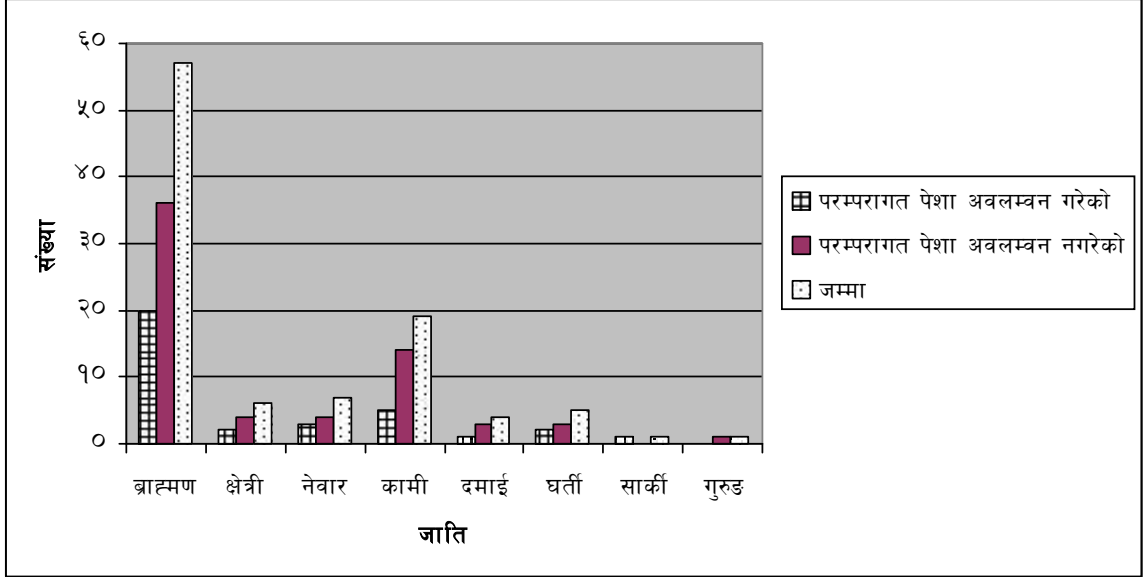
उक्त तालिकामा अध्ययनमा संलग्न १०० परिवारहरूमध्ये ३४ जना अर्थात् ३४% ले मात्र परम्परागत पेशा गरेको पाइयो । यसमा पनि परम्परागत तरिकाबाट गर्ने क्रियाकलापहरू परिमार्जन गरेको पाइयो । अध्ययनमा संलग्न १०० जनामध्ये ६६ जना अर्थात् ६६% उत्तरदाताहरूले परम्परागत पेशा छाडी अन्य पेशामा संलग्न रहेको पाइयो । सबै जातका उत्तरदाताहरूमा सडक निर्माणपश्चात् पेशा परिवर्तनको अवस्था उच्च दरमा रहेको छ । ब्राह्मण जातका उत्तरदाताहरूमा परम्परागत पेशा अवलम्बन गर्नेको सङ्ख्या ३५.०९% पाइयो भने पेशा परिवर्तन गर्नेका सङ्ख्या ६४.९१% ले पाइयो । बाबुबाजेले गर्दै आएको परम्परागत खेती प्रणाली, कर्मकाण्डी कार्य, घरबाहिर गएर काम गर्न हुन्न भन्ने सोचाइमा परिवर्तन गर्दै व्यावसायिक कृषि कार्य, गैह्र कृषि क्षेत्रमा जागिर, वैदेशिक रोजगार आदिको क्षेत्रमा पेशा अवलम्बन गरेको पाइन्छ । नेवार जातका मानिसहरूले व्यापार र कृषि कार्य गर्दै आएका सडक निर्माणपछि वैदेशिक रोजगार, नेपाली सेना, प्रहरी निजामती सेवा, भारतीय सैनिकका क्षेत्रमा गएर समेत पेशा परिवर्तन गरेको देखिन्छ ।

अध्ययनमा संलग्न कामी जातिले ५ जनाले बाहेक बाँकी १४ जनाले परम्परागत पेशा अवलम्बन नगरेको पाइयो । उनीहरूले हल बस्ने, हतियार, भाडा वर्तन अन्नमा बनाउने आदि परम्परा छाडी यस्ता कार्यहरू व्यावसायिक रूपमा गर्ने र ज्यालादारीमा वा नगदमा काम गर्ने गरेको देखिन्छ । यसका अलावा वैदेशिक रोजगार जागिरका क्षेत्रमा पेशा अवलम्बन गरेको देखिन्छ । त्यस्तै दमाई जातिको पेशामा परिवर्तन आई लुगा कपडा अन्न बालीमा सिलाउने गरेकोमा नगद पैसामा व्यावसायिक रूपमा गर्न थालेको देखिन्छ । सार्की जातिले भने पुरानै पेशा अवलम्बन गरेको र परिवारका अन्य सदस्यहरूले पेशा परिवर्तन गरेको देखिन्छ । त्यस्तै गुरुङ जातिको १ जनाले परम्परागत कृषि पेशा परिवर्तन गरी व्यापार गरेको देखिन्छ । जसमा परिवारका अन्य सदस्यहरू अन्य पेशामा संलग्न रहेको देखिन्छ ।

जातिगत रूपमा पेशा परिवर्तनको अवस्थालाई थप प्रष्ट्याउनको निम्ति निम्न स्तम्भ चित्रबाट सकिन्छ -

स्तम्भ चित्र नं. ६.१

जातिगत रूपमा पेशा परिवर्तनको अवस्था



उक्त स्तम्भ चित्रबाट ब्राह्मण जातिमा परम्परागत पेशा परिवर्तनको सङ्ख्या दुई तिहाइले बढी रहेको स्तम्भ चित्रबाट देखिन्छ। त्यसै गरी क्षेत्री, नेवार, कामी, दमाई र घर्तीमा पनि पेशा परिवर्तनको स्तर बढ्दो क्रममा रहेको देखिन्छ भने सार्की जातिमा परम्परागत पेशा नै अवलम्बन गरिराखेको देखिन्छ तर गुरुड जातिमा भने परम्परागत पेशा नगरी नयाँ पेशा अवलम्बन गरेको चित्रद्वारा देखिन्छ।

६.१.४. जातिगत आधारमा परम्परागत पेशाको तरिकामा आएको परिवर्तनको विवरण

तालिका नं. ६.४

जात	परम्परागत पेशाको तरिकामा परिवर्तन भएको		परम्परागत पेशाको तरिकामा परिवर्तन नभएको		जम्मा	
	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत
ब्राह्मण	१२	६६।६७	८	३३।३३	२०	१००
क्षत्री	२	१००	(	(	२	१००
नेवार	२	६६।६७	१	३३।३३	३	१००
कामी	३	६०	२	४०	५	१००
दमाई	१	१००	(	(	१	१००
घर्ती	२	१००	(	(	२	१००
सार्की	१	१००	(	(	१	१००
गुरुङ	(	(	(	(	(	(
जम्मा	२३	६७।६५	११	३३।३५	३४	१००

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

उपरोक्त तालिकामा विभिन्न जातिका मानिसहरू परम्परागत पेशा नै अवलम्बन गरे पनि सडक निर्माणपछि सो पेशा गर्ने तरिकामा परिवर्तन गरेको देखिन्छ। तालिका नं. ६.३ मा ३४ जनाले परम्परागत पेशा अवलम्बन गरेकामा २३ जनाले उही पेशा अपनाए पनि पेशा गर्ने तरिकामा परिवर्तन गरेको देखिन्छ। उक्त तालिकामा गुरुङ जातिको एक जना उत्तरदाताले नयाँ पेशा अवलम्बन गरेकाले शून्यमा देखिएको हो। ब्राह्मण जातिले आफ्नो पेशा गर्ने तरिकामा ६६.६७% ले परिवर्तन गरेका छन् भने ३३.३३% परम्परागत पेशा नै अवलम्बन गरेको पाइन्छ। आधुनिक बीउबिजन नयाँ प्रविधि, कार्यमा फरकपन सञ्चालनमा अगाडि, यातायातको सुविधाले गर्दा अन्य सबै जातिले काम गर्ने तरिकामा परिवर्तनको गरेको देखिन्छ। कामी तथा दमाई जातिले अन्नमा हलो जोत्ने हतियार अरचाप्ने, भाँडा बनाउने काम, लुगा सिउने काम अन्न

बालीको रूपमा लिनथे भने अहिले त्यही काम नगद ज्यालामा गर्छन् । यो पेशा गर्ने तरिकामा भएको परिवर्तन हो ।

## ६.२. सडकका कारणले कृषिको विविधिकरणमा आएको परिवर्तन

नेपाल गरीब र कृषिप्रधान मुलुक हो । देशमा उद्योगधन्दा कलकारखानाको अभाव र प्राकृतिक सम्पदाको सही प्रयोग तथा परिचालन हुन नसक्नाले यहाँको अर्थतन्त्र पूर्णतया: कृषिमा आधारित छ । कुल जनसङ्ख्याको लगभग ६७% जनसङ्ख्या कृषिमा संलग्न रहेको पाइन्छ । स्थलगत सर्वेक्षणबाट प्राप्त तथ्याङ्कलाई विश्लेषण गर्दा कुल १०० जना उत्तरदातामध्ये ६५ जना कृषिमा संलग्न रहेको देखाउँछ । अन्य पेशा अवलम्बन गर्नेमध्ये पनि धेरै थोरै कृषि पेशामा पनि संलग्न रहेको पाइन्छ । उनीहरूले मुख्यतः अन्नवाली लगाउँछन् त्यसपछि क्रमशः पशुपालन, तरकारी खेती, फलफूल खेती आदि गर्छन् । एकै किसिमको कृषि कार्य मात्र नगरी विभिन्न किसिमका कृषि कार्य गर्दछन् । खेती गर्ने तरिकामा पनि क्रमशः परिवर्तन गर्दै गरेको पाइन्छ । परम्परागत खेती प्रणाली अवलम्बन नगरीकन आधुनिक तथा व्यावसायिक कृषि कार्य गरेको पाइन्छ । जमिनको तयारी गर्ने तरिका, विऊ विजनको छनौटमा, कृषि औजारमा, कृषि मलको तयारी र प्रयोगमा परिवर्तन आएको पाइन्छ । यसरी खेती गर्ने तरिकामा भएको परिवर्तनले अधिकांशलाई कृषि उत्पादनमा वृद्धि भएको पाइन्छ भने व्यावसायिक कृषि उत्पादन तथा बचत भएको उत्पादनलाई कार्कीनेटा बजार तथा अन्य क्षेत्रहरूमा बिक्री गरी पैसा आर्जन गर्ने गरेको पाइन्छ । उत्पादित फलफूल, खसी, बोका, तरकारीहरू गाउँमै तथा कुशमा बजार तथा पोखरासम्म बिक्री गर्ने गरेको पाइन्छ ।

कृषि कार्य गर्ने ६५ उत्तरदातामध्ये प्रत्यक्ष अप्रत्यक्षरूपमा सबैलाई सहयोग पुऱ्याएको तथ्याङ्कले देखाउँछ । 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 भित्र्याउन, कृषि विशेषज्ञहरूलाई भिकाउन साथै कृषिमा व्यावसायिकता ल्याउन जस्ता क्षेत्रमा 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 कृषिमा विविधीकरण वृद्धिमा भएको उत्पादनलाई बिक्री गर्ने स्थान, सडकले कृषि कार्यमा पुऱ्याएको सहयोग र सहयोगका क्षेत्रहरूलाई विस्तृत रूपमा निम्न तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

माथि उल्लेखित भएको तालिका नं. ६.२ अनुसार अध्ययन क्षेत्रका ६५ घरपरिवारहरू प्रत्यक्ष कृषि पेशा गर्दछन् भने थोरै मात्र भए पनि अन्य परिवारहरू कृषि कार्य गर्दछन् । अध्ययनमा संलग्न ६५ परिवारलाई नै आधार मानी उनीहरूले गर्ने कृषि कार्यको प्रकार निम्नानुसार तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

६.२.१. कृषकहरूले सञ्चालन गरेका कृषिबालीहरूको विवरण

तालिका नं. ६.५

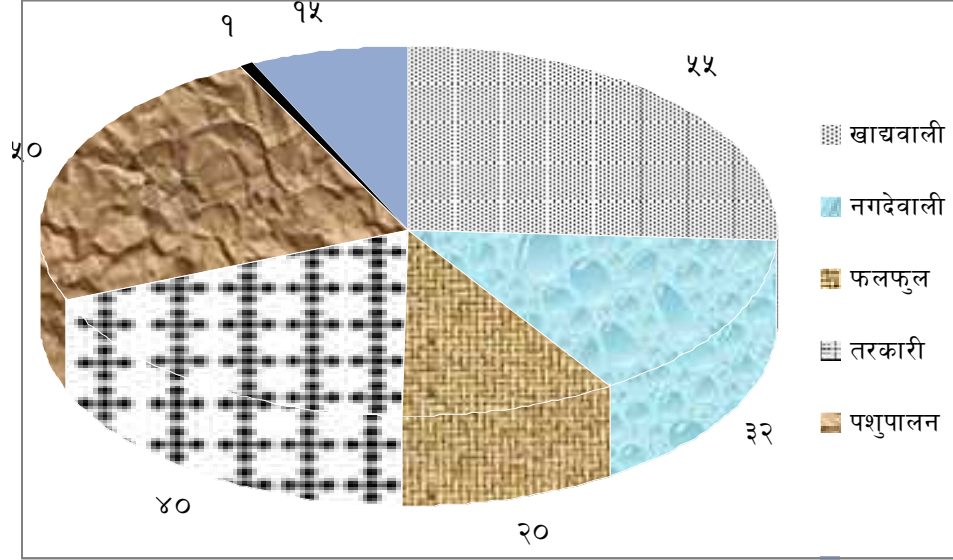
कृषिको प्रकार	सङ्ख्या	प्रतिशत
खाद्य बाली	५५	२५।८२
नगदे बाली	३२	१५।०३
फलफूल	२०	९।३९
तरकारी	८०	१८।६८
पशुपालन	५०	२३।८६
मत्स्यपालन	१	०।४६
पंछीपालन	१५	६।०८
जम्मा	२१३	१००

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

नोट: सर्वेक्षण कार्यमा ६५ घरधुरी मात्र कृषि कार्यमा संलग्न भए पनि एउटै घरपरिवारमा विभिन्न प्रकारका कृषि कार्यमा संलग्न भएकाले जम्मा सङ्ख्या २१३ देखिन आएको छ ।

उक्त तालिकालाई प्रष्टयाउनको लागि निम्न वृत्त चित्रमा देखाइएको छ ।

चार्ट नं. ६.२



उपरोक्त तालिका र वृत्त चित्रबाट के देखिन्छ भने अध्ययन क्षेत्रको मुख्य वाली खान्छवाली हो जुन ६५ जनामा ४५ जनाले गर्दछन् । त्यसपछिको दोस्रो महत्त्वपूर्ण कृषि कार्य पशुपालन हो जुन ६५ जनामा २० जनाले गरेको पाइन्छ । अन्न वाली र पशुपालन कार्यलाई स्थायित्व प्रदान गर्नको लागि यी दुई एक अर्काको परिपूरकका रूपमा रहेको पाइन्छ । विशेष गरी यस क्षेत्रको खान्छवालीहरूमा धान, मकै, कोदो, गहुँ आदि पर्दछन् । यसरी उत्पादनबाट बढी भएको अन्न बिक्री गरिनुका साथै पशुपंक्षीहरूलाई खुवाउने कार्य गरिन्छ । यहाँका पशुपंक्षीहरूमा विशेष गरी भैंसी, गाई, गोरु, राँगा, बाखा कुखुरा परेवा आदि रहेका छन् । अध्ययन क्षेत्रमा उत्पादित पशुपंक्षीबाट दूध, दही, घ्यू, मासु, मलको लागि प्रयोग गरिन्छ । यो उत्पादन आफूले उपभोग गर्नुका अतिरिक्त सोही क्षेत्रमा, छिमेकी गाउँमा तथा सदरमुकाम कुश्मा र पोखरासम्म पुऱ्याई बिक्री वितरण गर्ने गरेको पाइन्छ । यस क्षेत्रको नगदेवालीको रूपमा अदुवा, कफी, उखु, बेसारजस्ता रहेका छन् । कफीको प्रशोधनमा लागि अध्ययन क्षेत्रमा एउटा पल्पीङ्ग सेन्टर समेत स्थापना भएको देखिन्छ । यहाँको फलफूल खेतीमा सुन्तला, केरा, नास्पाति, कागती, अम्वा आदि रहेका छन् । यस क्षेत्रमा उत्पादित फलफूल कार्कीनेटा बजारमा तथा ट्रक तथा बसको माध्यमबाट पोखरासम्म पुऱ्याएर बिक्री गरिन्छ भने केही व्यापारीले घरमै

आएर खरिद गरेर लैजाने गरेको पाइन्छ । तरकारी खेतीका रूपमा हरिया सागसब्जी, काउली, बन्दा,मुला,गोलभेडा, गाजर, इस्कुस, फर्सी आदि रहेको पाइन्छ । यसरी उत्पादित तरकारी सोही क्षेत्रमा तथा छिमेकी गाउँका अतिरिक्त शहर बजारमा समेत लैजाने गरेको पाइन्छ । अध्ययन क्षेत्रमा एक जना कृषकले मत्स्यपालन व्यवसाय सञ्चालन गरी उत्पादित माछा सोही क्षेत्रमा वा गा.वि.स.मा नै बिक्री गरी आयआर्जन गरेको पाइयो । त्यसै पंछीपालनामा कुखुरा व्यवसाय गरी बस्ने १५ जना कृषक रहेका छन् । उनीहरूले उत्पादित कुखुरा थोक तथा खुद्रा मूल्यमा सोही क्षेत्र तथा अन्य क्षेत्रमा बिक्री वितरण पाइन्छ ।

अध्ययन क्षेत्रका बासिन्दाहरूले शुरुमा जीवन धान्नका लागि परम्परागत कृषि पेशा अवलम्बन गर्दै आएका थिए भने वर्तमानमा देखापरेको आधुनिकीकरण र जनसङ्ख्या वृद्धिको चापलाई थाप्नका लागि आधुनिक खेती प्रणाली गरी कृषिमा विविधीकरण गर्न थालेको पाइयो । यसरी सडकको कारण जातिगत रूपमा कृषि प्रणालीमा पारेको प्रभावलाई निम्न तालिकाद्वारा देखाइएको छ ।

६.२.२ जातीय आधारमा कृषि पेशा अवलम्बन गर्नेको विवरण

तालिका नं. ६.६

जाति	परम्परागत कृषि कार्य गर्ने		आधुनिक कृषि कार्य गर्ने		जम्मा	
	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत
ब्राह्मण	१०	२७.०२	२७	७२.९८	३७	१००
क्षत्री	१	३३.३३	२	६६.६७	३	१००
नेवार	-	-	२	१००	२	१००
कामी	१०	५८.८२	७	४१.१८	१७	१००
दमाई	१	५०	१	५०	२	१००
घर्ती	-	-	२	१००	२	१००
सार्की	-	-	१	१००	१	१००
गुरुड	-	-	१	१००	१	१००
जम्मा	२२	३३.८५	४३	६६.१५	६५	१००

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

माथिको तालिकाको आधारमा अध्ययन क्षेत्रमा कृषिमा संलग्न ६५% मानिसहरूमध्ये दुई तिहाइ अर्थात् ६६.१५% मानिसले परम्परागत कृषि कार्य छाडी आधुनिक कृषि कार्य गरेको पाइन्छ भने परम्परागत कृषि कार्य अवलम्बन गर्नेमा एक तिहाइ अर्थात् ३३.८५% संलग्नता रहेको पाइन्छ। अध्ययन क्षेत्रमा उत्तरदाताका रूपमा रहेका ३७ जना ब्राह्मण कृषकहरूमध्ये २७ जनाले आधुनिक कृषि कार्य गरेको पाइन्छ। नेवार जातिमा सबै घरपरिवार आधुनिक कृषि कार्यतर्फ उन्मुख भएको पाइन्छ भने कामी जातिमा जनचेतनाको अभाव, परम्परागत सोचका कारण आधुनिक कृषि कार्यतर्फ भन्दा परम्परागत कृषि कार्यमा नै बढी रहेको पाइयो। समग्रमा भन्दा अध्ययन क्षेत्रमा सडक निर्माणपछि धेरै जनसङ्ख्या कृषिमा विविधीकरण तथा आधुनिकीकरणतर्फ उन्मुख भएको पाइन्छ।

धेरै पहिलादेखि नै कृषि कार्य गर्दै जीवनयापन गरिरहेका यहाँका बासिन्दाहरूमा

जनसङ्ख्या वृद्धिको चापलाई थाम्न परम्परागत तरिकामा नै सीमित छन् भनी गरिएको अध्ययनमा संलग्न ६५ जना कृषकमध्ये २२ जना अर्थात् ३३.८५% ले परम्परागत कृषि कार्य अवलम्बन गरेका तथा ४३ जना अर्थात् ६६.१५% ले आधुनिक कृषि कार्य तरिका अवलम्बन गरेको पाइयो । सडक निर्माणपश्चात् आधुनिक तरिकाहरू अवलम्बन गरी उत्पादन वृद्धि गर्ने अवसर प्राप्त गरेको तथ्य अध्ययनले देखाउँछ भने उनीहरूले के कस्तो आधुनिक तरिकाहरू अपनाएका छन् भनी गरेको अध्ययनमा निम्नानुसार तथ्याङ्क प्राप्त भएको छ जुन निम्न तालिकाद्वारा देखाइन्छ ।

६.२.३ खेती गर्ने तरिकामा भएको परिवर्तनको विवरण

तालिका नं. ६.७

विवरण	सङ्ख्या	प्रतिशत
जमिन तयारी	२५	१५.४४
बीउ विजन छनोट	३४	२०.९९
कृषि औजार	३३	२०.३७
कृषि मलको प्रयोग	४०	२४.६९
विषादीको प्रयोग	३०	१८.५१
जम्मा	१६२	१००

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

नोट - अध्ययन कार्यमा संलग्न ४३ जना परिवारले मात्र आधुनिक कृषि कार्य गरे तापनि एउटै परिवारले एकभन्दा बढी तरिकाहरू अवलम्बन गरेकाले जम्मा जोड ४३ नभई १६२ पुगेको हो ।

माथि तालिकामा उल्लेख गरेअनुसार खेती गर्ने तरिकामा परिवर्तनको विवरणमा सबभन्दा बढी कृषि मलको प्रयोग २४.६९%, बीउविजनको छानोटमा २०.९९%, कृषि औजारको प्रयोगमा २०.३७%, विषादीको प्रयोगमा १८.५१% र जमिनको तयारीमा १५.४४% ले परिवर्तन गरेको देखिन्छ । यसरी परिवर्तन हुनुको मुख्य कारण बालीनालीमा कीराहरू लाग्नु, गाईभैसीको

मलमूत्र पर्याप्त नहुनु, रासायनिक मलको प्रयोग वृद्धि भएको र पुराना औजारको प्रयोगले काममा ढिला र गाह्रो हुनाले सजिलो बनाइदिएको र पहिलेको उत्पादनले खान नपुगेपछि आधुनिक औजारको साथै उन्नत मल बीउको प्रयोग गर्न थालिएको अध्ययनबाट जानकारी प्राप्त भएको छ । अन्नबाली, फलफूल र तरकारीमा कीराहरू लागी उत्पादनमा ह्रास आउने गरेको कीटनाशक औषधीको प्रयोग बढ्न गएको, काठे हलोको सट्टा कहींकहीं फलामे हलो र फाँट बेसीहरूमा कताकति ट्याक्टरको समेत प्रयोग गर्न थालिएको पाइन्छ । स्थानीय जातका विउविजनबाट कम उत्पादन हुने हुनाले जिल्ला कृषि विकास कार्यालयका प्राविधिकहरूको सिफारिसमा उन्नत जातका बीउ तथा बिरुवाहरू लगाउने तथा कृषि विशेषज्ञको आवश्यक सल्लाह लिने काम पनि हुन्छन् । त्यस्तै गाई, भैँसी, कुखुरामा पनि उन्नत जातका पाल्न थालिएको छ । यसरी सडक निर्माण कार्यले खेतिपातीका लागि सहज वातावरण सृजना भएको पाइन्छ ।

यसरी खेती गर्ने तरिकामा परिवर्तन ल्याउन प्रत्यक्ष प्रभाव पार्न सफल सडकले उत्पादन वृद्धि गर्न सहयोग पुग्न सक्थ्यो वा सकेन ? उत्पादन वृद्धि भएको भए त्यसको वृद्धि कसरी भइरहेको छ ? यदि उत्पादनमा भएको वृद्धिलाई बिक्री गरिन्छ भने कुन क्षेत्रमा लगेर बिक्री गरिन्छ ? आदि जानकारी लिन खेती गर्ने तरिकामा परिवर्तन गर्ने जम्मा ४३ जनाको विस्तृत विवरण तल प्रस्तुत गरिएको छ ।

६.२.४ खेती गर्ने तरिकामा भएको परिवर्तनले उत्पादनमा वृद्धि भए/नभएको अवस्था

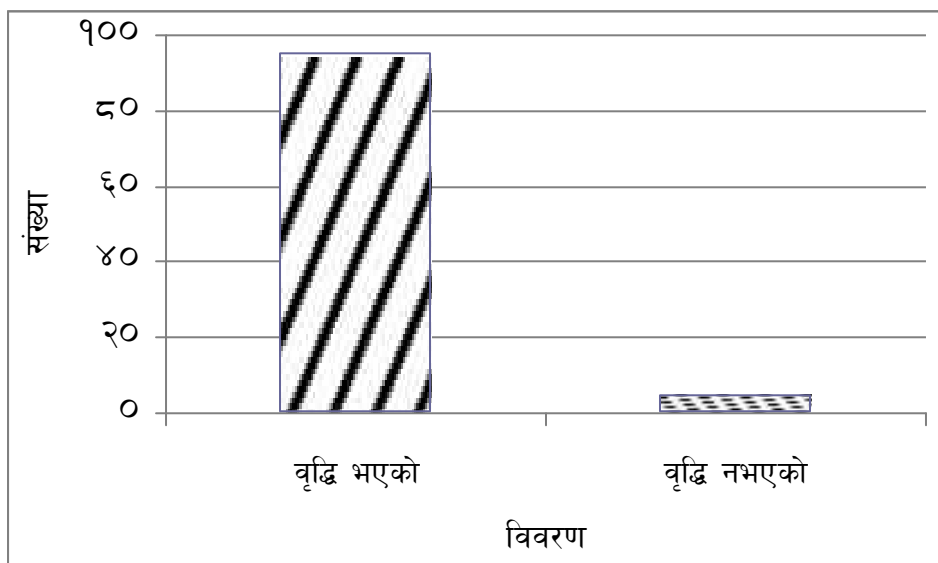
तालिका नं. ६.८

विवरण	सङ्ख्या	प्रतिशत
वृद्धि भएको	४१	९५।३५
वृद्धि नभएको	२	४।६५
जम्मा	४३	१००

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

यसलाई प्रष्ट्याउनको लागि तलको स्तम्भ चित्रमा देखाइन्छ ।

स्तम्भ चित्र नं. ६.२



उक्त स्तम्भ चित्र र तालिकाको आधारमा आधुनिक कृषि कार्य अवलम्बन गर्ने ४३ जना मध्ये ४१ जना वा ९५.३५% ले आधुनिक कृषि कार्य अवलम्बन गरेबाट उत्पादनमा वृद्धि भएको देखिन्छ भने सोहीअनुरूप खेती गरे पनि २ जना अर्थात् ४.६५% को उत्पादन कार्यमा वृद्धि नभएको देखाउँछ । यसरी बहुसंख्यकको उत्पादनमा वृद्धि भएकाले अन्य कृषकहरू पनि आधुनिक कृषि कार्य अवलम्बनतर्फ उन्मुख हुने देखिन्छ । आधुनिक कृषि कार्यले गर्दा मानिसहरूले आफ्नो उत्पादन आफूले उपभोग गर्ने भन्दा बढी भई गाउँमै छिमेकी गाउँमा तथा पोखरा, कुश्मासम्म बिक्री वितरण गरी आर्थिक लाभ लिने गरेको देखिन्छ ।

अध्ययन क्षेत्रमा संलग्न अध्ययन गरिएका परिवारहरूलाई सडकले विभिन्न अवस्थामा सहयोग पुऱ्याएको छ । कुनै न कुनै रूपमा कृषि कार्य गर्दा सहयोग पुऱ्याएको सडकले खास गरी कुन कुन क्षेत्रमा कति मात्रामा सहयोग पगेको छ भनी गरिएको अध्ययनमा निम्नानुसार जानकारी प्राप्त गरिएको छ ।

६.३.५. सडकले कृषिलाई सहयोग पुऱ्याएका क्षेत्रहरूको विवरण

तालिका नं. ६.९

विवरण	सङ्ख्या	प्रतिशत
उत्पादन बजारमा पुऱ्याउन	५०	१९।५३
मल बीउ, विषादी औजार आदि भिकाउन	६०	२३।८८
बाली भित्र्याउन	३०	११।७२
विशेषज्ञ भिकाउन	५६	२१।८८
कृषिमा व्यावसायिकता ल्याउन	८०	१५।६२
बाली लगाउन	२०	७।८१
जम्मा	२५६	१००

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

नोट: एउटै उत्तरदाताबाट एकभन्दा बढी क्षेत्रमा सडकले कृषि कार्यमा सहयोग पुऱ्याएको उत्तर आएकाले जम्मा ६५ हुनुपर्नेमा सो भन्दा बढी २५६ हुन पुगेको हो ।

उक्त तालिकाअनुसार कृषि कार्य गर्ने यस ठाउँका बासिन्दालाई सडकले प्रत्यक्ष रूपमा फाइदा पुऱ्याएको देखिन्छ । सबैभन्दा बढी जिल्ला सदरमुकाम तथा पोखराबाट मल, बीउ, विषादी औजार आदि भिकाउन २३.४४% लाई सहयोग पुऱ्याएको देखिन्छ भने विशेषज्ञ भिकाउन लागि २१.८८% सहयोग पुगेको उत्पादन गरिएका सामाग्री बजारमा पुऱ्याउनको लागि १९.५३%, कृषिमा व्यावसायिकता ल्याउन १५.६२%, बाली भित्र्याउन ११.७२% र बाली लगाउन ७.८१% लाई सहयोग पुऱ्याएको देखिन्छ ।

यसरी प्रत्यक्ष रूपमा सडकले कृषिलाई सहयोग पुऱ्याएको छ भने अप्रत्यक्ष रूपमा पुगेका सहयोगहरू प्रशस्तै देख्न पाइन्छ । जमिनको स्वरूप, क्षमताअनुसार कृषि उपजमा वृद्धि गर्न, कृषिमा व्यावसायिकता ल्याई रोजगार प्रवर्द्धन गर्न उपयुक्त फलफूल र तरकारी खेती गर्न साथै पशुपालन गर्न सडकको स्तर वृद्धि हुँदै जाँदा र सम्बन्धित विज्ञहरूको सम्पर्कले भविष्यमा राम्रो सम्भावनाको ढोका यस सडकले खोलेको छ भन्ने कुरामा दुई मत छैन भन्न सकिन्छ ।



## ६.३. ग्रामीण सडकले शिक्षामा पारेको परिवर्तन

### ६.३.१. सडकले शिक्षामा पारेको प्रभाव

मानवले आफूले आफ्नो जीवनलाई उज्यालोतर्फ लैजान अधिकार र कर्तव्यप्रति सजग बन्न, जीवनोपयोगी मार्ग अवलम्बन गर्न शिक्षाको आवश्यक हुन्छ। मानव विकास सूचाङ्कको एउटा प्रमुख अङ्ग मानिसको साक्षरता नेपालमा ५३% (रा.ज.ग. २०५८) छ। पर्वत जिल्लाको अधिकांश ग्रामीण क्षेत्रमा अबै पनि सो प्रतिशत भन्दा कम रहेको छ। अध्ययन क्षेत्रमा अध्ययन गरिएका १०० जना उत्तरदाता मध्ये १३ जनामा निरक्षरता देखिन्छ, भने ८६ जना साक्षरता रहेको देखिन्छ। जसबाट नेपालको साक्षरता प्रतिशत भन्दा अध्ययन क्षेत्र अगाडि भएको पाउन सकिन्छ। सडक यातायातको प्रभावले गर्दा गाउँमा विभिन्न शैक्षिक संस्थाहरू स्थापना भई साक्षरता कक्षा सञ्चालन आदिको माध्यमबाट साक्षरताको सङ्ख्यामा वृद्धि भएको पाइन्छ।

अध्ययन क्षेत्रको शैक्षिक स्थितिलाई हेर्दा १०० जना उत्तरदातामध्ये १३ जना निरक्षर, ५२ जना कक्षा ८ भन्दा तल अर्थात् आधारभूत तह अध्ययन गर्ने, २५ जना विद्यालय शिक्षा अर्थात् कक्षा ९ देखि कक्षा १२ सम्मका र १० जनाले उच्च शिक्षा हासिल गरेका पाइयो। अनुसन्धानमा सबैभन्दा बढी आधारभूत तह ५२% ले रहेको पाइयो जुन तथ्याङ्कमा सबभन्दा बढी हो। अनुसन्धान क्षेत्रमा रहेका मानिसहरूका परिवारमा विद्यालय जाने उमेर समूहमध्ये विद्यालय नै नजाने परिवार देखिदैनन् परिवारमा विद्यालय जाने उमेरका बालबालिका घरमै रहेर विद्यालय नगएको अवस्था देखा परेन।

अध्ययन क्षेत्रमा २०५६ सालमा नौडाँडा कार्कीनेटा सडक निर्माण भएपछि थुप्रै शैक्षिक परिवर्तनहरू देखा परेको पाइन्छ। गाउँमा ३ वटा प्राथमिक विद्यालय, १ वटा निम्न माध्यमिक विद्यालय, १ माध्यमिक विद्यालय, १ उच्च माध्यमिक विद्यालय, १ क्याम्पस र १ प्रा.वि. निजी स्तरबाट सञ्चालनमा रहेको पाइन्छ, जुन विवरणलाई तलको तालिकामा देखाइएको छ।

६.३.२. अध्ययन क्षेत्रका विद्यालयको विवरण

तालिका नं. ६.१०

विद्यालय	सङ्ख्या	कैफियत
प्रा.वि.	४	१ बोर्डिङ सहित
नि.मा.वि.	१	
मा.वि.	१	
उ.मा.वि.	१	
क्याम्पस	१	
जम्मा	८	

स्रोत: स्थलगत सर्वेक्षण २०६९

माथि उल्लेखित तालिकाअनुसार अध्ययन क्षेत्रमा सबैभन्दा बढी प्रा.वि. र अरू सबै तहहरू १-१ ओटा रहेको देखिन्छ। अध्ययन क्षेत्रमा सडक यातायातका कारण स्थापना भएपछि उच्च मा.वि. र क्याम्पस यस क्षेत्रको गहनाको रूपमा स्थापित हुन पुगेको छ। छिमेकी दुई गा.वि.समा उच्च मा.वि. नहुनु, यस क्षेत्रमा सडक यातायात तथा अन्य थुप्रै पूर्वाधार विकासका कारणले यस गा.वि.स.मा उच्च मा.वि. अध्ययन गर्न आउने गर्दछन्। त्यसै गरी उच्च शिक्षा हासिल गर्नको लागि पोखरा, काठमाडौं, बागलुङलगायतका ठाउँहरूमा जानुपर्ने बाध्यताको अन्त्य भई अध्ययन क्षेत्रमा पर्वत छिमेकी जिल्ला स्याङ्जाका केही छिमेकी गा.वि.स.का विद्यार्थीहरू अध्ययन गर्न आउँछन् र यातायातको उपयोग गरी घरबाटै क्याम्पस आउने जाने गर्दछन्। त्यसैले अध्ययन क्षेत्र सडकको प्रभावले गर्दा शैक्षिक केन्द्रको रूपमा रहेको छ भन्न सकिन्छ।

ग्रामीण सडक निर्माणले दैनिक वातावरणमा पारेका सकारात्मक प्रभावहरूमा शिक्षकको उपलब्धता, शैक्षिक निकायसँगको सहज सम्बन्ध, शिक्षण संस्थाहरूको सहज अनुगमन, शैक्षिक सामग्रीको सहज उपलब्धता, आवश्यक जनशक्ति गाउँमा नै उत्पादन आदि लगायतका कुराहरू छन् भने नकारात्मक प्रभावहरूमा विद्यालय वा क्याम्पस पढ्ने छोराछोरीको खर्च वृद्धि, पहिरनमा विकृति, छोराछोरीलाई नियन्त्रणमा राख्न गाह्रो पर्ने आदि रहेका छन्।

अध्ययनमा संलग्न उत्तरदाताहरूमध्ये घरपरिवारका सदस्यहरू विद्यालय, क्याम्पसमा अध्ययनरत कति छन् ? कुन ठाउँमा पढ्छन् ? भन्ने विवरण तलको तालिकाबाट देखाएको छ ।

६.३.३. स्थान र विद्यालयको किसिमका आधारमा पढ्ने विद्यार्थीहरूको विवरण

तालिका नं. ६.११

पढ्ने स्थान	सरकारी विद्यालय		निजी विद्यालय		क्याम्पस		जम्मा	
	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत	सङ्ख्या	प्रतिशत
गाउँ	१११	७९।२९	१२	८।५७	१७	१२।१४	१४०	१००
पोखरा	१	८।३३	३	२५	८	६६।६७	१२	१००
काठमाडौँ	१	१२।५	२	२५	५	६२।५	८	१००
अन्य	८	८	३	६०	२	४०	५	१००
जम्मा	११३	६८।४८	२०	१२।१३	३२	१९।३९	१६५	१००

स्रोत: स्थलगत प्रतिवेदन २०६९

नोट: अध्ययन क्षेत्रमा अध्ययन गरिएका घर परिवारको सदस्यहरूको पढ्ने सदस्यको तथ्याङ्क सङ्कलन गरिएकाले जम्मा सङ्ख्या १६५ पुगेको छ ।

माथिको तथ्याङ्कअनुसार अध्ययन कार्यमा संलग्न १०० परिवारका १६५ सदस्यहरू मध्ये सबैभन्दा बढी गाउँमा नै अध्ययन गरेको देखिन्छ । जसमा विद्यालय तहमा सबभन्दा बढी १११ जना अर्थात् ७९.२९% रहेको पाइयो भने निजी विद्यालयमा १२ जना अर्थात् ८.५७% रहेको र क्याम्पस स्तरमा १७ जना अर्थात् १२.१४% रहेको देखिन्छ । गाउँमा क्याम्पस स्थापना भए पछि अन्य ठाउँहरूमा सो तहको अध्ययन गर्न जाने सङ्ख्यामा न्यूनता रहेको देखिन्छ । विद्यालय तहको पढाइको लागि अन्य ठाउँमा जानेको सङ्ख्या पनि क्रमशः घट्दै गएको पाइन्छ । गाउँ भन्दा अन्य ठाउँ पोखरा, काठमाडौँ तथा अन्य ठाउँमा क्याम्पस स्तरको पढाइको लागि जानेको सङ्ख्या अरूको तुलनामा बढी छ किनभने सो तहमा गाउँमा नभएको विषय अध्ययन गर्न, प्राविधिक विषय पढ्न तथा स्नातकोत्तर (डिग्री) तहको शिक्षा आर्जन गर्नका लागि जाने गरेको पाइन्छ ।

यसरी गाउँमा पढ्ने अधिकांश विद्यार्थीहरू घरका कार्यहरू पनि गर्नुपर्ने र थोरै आर्थिक व्यय हुने भएकाले गाउँमा नै पढ्नेको सङ्ख्यामा बढी भएको पाइन्छ भने केही मात्रामा खर्च बढी भए पनि स्तरीय पढाइको लागि अन्य क्षेत्रमा पढ्न जाने गरेको पाइन्छ भने स्नातकोत्तर तह तथा गाउँमा उपलब्ध नरहेका विषयहरू पढ्न अन्य ठाउँहरूमा जानुपर्ने बाध्यात्मक अवस्था छ । सरकारी विद्यालयमा विद्यार्थीको सङ्ख्या बढी हुनु नै कमजोर आर्थिक अवस्थालाई जनाउँछ । ग्रामीण सडकको प्रभावले एकातिर विद्यालयमा अध्ययन गर्नेको सङ्ख्या यतिसम्म पुग्नु र अर्कातिर अन्य क्षेत्रमा गई निजी विद्यालय तथा क्याम्पस पढ्न पाउने अवसर सिर्जना गर्नुलाई लिन सकिन्छ ।

### ६.३.४ विद्यालयको अवस्थामा आएको परिवर्तन

अध्ययन क्षेत्रभित्रका ४ वटा प्रा.वि., १ वटा नि.मा.वि., १ वटा मा.वि. र १ उमा.वि. र १ वटा क्याम्पस गरी ८ ओटा विद्यालयहरूमा सडक निर्माणपूर्व र सडकनिर्माण पछिको भौतिक तथा शैक्षिक अवस्थामा देखा परेको परिवर्तनलाई निम्न अनुसार विश्लेषण गरिएको छ ।

#### ६.३.४.१. भवनको अवस्था

##### सडक निर्माण पूर्व

अध्ययन क्षेत्रका विद्यालयहरूमा सडक निर्माण हुनुभन्दा पूर्व भवनहरू साँघुरा, अँध्यारा, कच्ची, खर तथा स्याउलाले छाना छाएको र कहीं कहीं जस्ताको प्रयोग गरी छाना छाइएको अवस्था भएको पाइयो । भित्ताहरू ढुङ्गा, माटोको, बाँसको भ्याडसमेतको प्रयोग गरी निर्माण गरिएको पाइयो । विद्यालयको ग्राउण्ड साँघुरो तथा अव्यवस्थित रहेको, विद्यालयमा शौचालयहरू नभएको त कहीं कहीं भए पनि कच्ची, दुर्गन्धित, अव्यवस्थित तथा दयनीय अवस्थामा रहेको विवरण उत्तर दाताहरूबाट पाइयो ।

##### सडक निर्माणपछि

अध्ययन क्षेत्रका विद्यालयहरूमा सडक निर्माणपछि विद्यालयका कोठाहरूको निर्माणमा

भुई ढलान भएको भित्ताहरू सिमेन्टेड गरिएको, केही भवनहरू आधुनिक निर्माण सामाग्री रड, गिटी, बालुवा, सिमेन्टको प्रयोग गरिएको छ। सबै विद्यालयको छानामा जस्तापाता प्रयोग गरिएको, सबै विद्यालयमा खानेपानीको व्यवस्था भएको, शौचालयहरू पक्की र व्यवस्थित रहेको, खेलमैदान डोजरको प्रयोग गरी फराकिलो तथा समथर बनाइएको, कोठाहरू फराकिलो, उज्याला, प्रकाशको पर्याप्त व्यवस्था भएको, प्रकाश छिर्ने जस्तापाता छानामा राखिएको भ्याल तथा ढोकाहरू व्यवस्थित प्रकाश छिर्ने खालको निर्माण भएको पाइयो।

#### ६.३.४.२. फर्निचरको अवस्था

##### सडक निर्माणपूर्व

अध्ययन क्षेत्रका विद्यालयहरूमा सडक निर्माण हुनुभन्दा पूर्व यथेष्ट मात्रामा फर्निचर नभएको, निर्माण तथा ल्याउन कठिनाइ रहेको, डेक्स, बेन्चको सट्टा सुकुल, गुन्द्री, धूलो भई तथा खुल्ला चौरमा बस्नु पर्ने बाध्यता रहेको, राम्रो कालोपाटीको व्यवस्था नभएको जसले गर्दा यथेष्ट फर्निचरको सुलभता नहुँदा पठनपाठन कार्यमा कठिनाइ भएको र शैक्षिक स्तर कमजोर भई गुणस्तरीयता प्रदान गर्न नसकिएको पाइयो।

##### सडक निर्माणपछि

अध्ययन क्षेत्रका विद्यालयहरूमा सडक निर्माण पछि यातायातको सुविधाले गर्दा विद्यार्थीहरूलाई आवश्यकताअनुसार र विद्यार्थीको उमेर स्तर र तह अनुसारका फर्निचर निर्माण तथा खरिद र ढुवानी गरी ल्याउन सहजता भएको छ। सिमेन्टको कालोपाटी तथा ह्वाइट बोर्डसमेतको प्रयोग गरिएको पाइयो, जसले गर्दा शैक्षिक गुणस्तर अभिवृद्धिमा सहयोग पुगेको पाइन्छ।

#### ६.३.४.३. शैक्षिक सामाग्री

##### सडक निर्माणपूर्व

अध्ययन क्षेत्रका विद्यालयहरूमा सडक निर्माण हुनुभन्दा पूर्व विद्यालयमा पाठ्यपुस्तकको समयमै खरिद गर्न नसकिएको बेलामा विद्यार्थीहरूलाई वितरण गर्न गाह्रो भएको, ल्याउँदा पनि

ढुवानी महङ्गो तथा अफुयारो भएको, विज्ञानका सामाग्री, खेलकुद तथा अन्य शैक्षिक सामाग्री ल्याउन कठिनाइ तथा ल्याउन नसकिएको पाइयो । यसरी शैक्षिक गुणस्तर कायम गर्न यातायातको कारणले बाधा पुऱ्याएको पाइयो ।

### सडक निर्माण पछि

अध्ययन क्षेत्रका विद्यालयहरूमा सडक निर्माण भएपछि विद्यालयहरूमा शैक्षिक सत्र शुरु हुनुभन्दा अगाडि नै पाठ्यपुस्तक उपलब्ध हुने गरेको, पाठ्यपुस्तक छपाइ गर्ने पब्लिकेशनका प्रतिनिधीहरूले विद्यालय विद्यालयमा पुस्तकहरू प्रतिस्पर्धात्मक तरिकाले पुऱ्याउन गरिएको, समयमा नै विद्यार्थीलाई आवश्यक पर्ने शैक्षिक सामाग्री समयमा नै वितरण गरिएको, सामाग्री ल्याउँदा ढुवानी सस्तो र सुलभ भएको, विद्यार्थीलाई आवश्यक पर्ने विज्ञानका सामाग्री खेलकुदका सामाग्री तथा अन्य आवश्यक शैक्षिक सामाग्रीको सहज रूपमा उपलब्ध गरिएको कारणले शैक्षिक गुणस्तर अभिवृद्धि गर्नमा सहयोग पुगेको पाइयो ।

यसरी अध्ययन क्षेत्रमा सडक यातायातको कारणले गर्दा विद्यालयको अवस्थामा व्यापक परिवर्तन आएको पाइन्छ, जसले गर्दा गुणस्तरीय शिक्षा प्रदान गर्न सजिलो भएको छ । सडक निर्माण पूर्व जुन कठिनाइहरू थिए ती सबैको अन्त्य भई विद्यालयहरू भौतिक पूर्वाधारमा शैक्षिक सामाग्रीको पर्याप्तता भएको विद्यालयमा सम्बन्धित निकायबाट अनुगमन तथा निरीक्षण गर्न सजिलो भएको, शैक्षिक गुणस्तर अभिवृद्धि गर्ने खालका गोष्ठी तथा सेमिनार हुने गरेको, बेलाबेलामा पुनर्ताजकी तालिम, आवश्यकताअनुसार दक्ष शिक्षकको सहज रूपमा उपलब्धता हुने जस्ता सबै परिवर्तनहरू सडकको प्रभावको कारण भएको पाइयो ।

## अध्याय सात

### सारांश, निष्कर्ष तथा सुझाव

#### ७.१ सारांश

सडकनिर्माण र यसले पार्ने सकारात्मक नकारात्मक प्रभावहरूको सम्बन्धमा सम्बन्धित रहेर मानव तथा समाजका हितमा तर्क प्रस्तुत गर्न समाजशास्त्री तथा मानवशास्त्रीहरू विज्ञ हुन्छन्। दिगो विकासका लागि पहिलो पूर्वाधार सडक यातायात नै हो। त्यसैले नौडाँडा कार्कीनेटा ग्रामीण सडकको प्रभावको अध्ययनमा स्थलगत सर्वेक्षणबाट देखाएका तथ्यहरूलाई लिएको छ। अध्ययनको प्रमुख उद्देश्य मानवको आर्थिक र शैक्षिक प्रभावका तथ्यहरूलाई उजागर गर्नु रहेको थियो। अध्ययनको समग्र अवधारणाको आधारमा सडकको प्रभावलाई ग्रामीण सडकका स्थानीय बासिन्दामा आधुनिक र जनताकेन्द्रित सिद्धान्तलाई विशेष जोड दिइएको छ।

पोखरादेखि बागलुङसम्मको भूमी शेरचन राजमार्ग निर्माण हुनुभन्दा पहिला धवलागिरी अञ्चलको मूलद्वारको रूपमा परिचित पर्वत क्षेत्र नं. २ मा पर्ने कार्कीनेटा गा.वि.स. स्याङ्जाको नौडाँडादेखि कार्कीनेटासम्म सडकको लम्बाइ २७ कि.मी रहेको छ। कार्कीनेटा गा.वि.स. ७९५.३३ हेक्टर क्षेत्रफलमा फैलिएको छ। यस गा.वि.स.मा ४३५ घरधुरीका ३२०० जनसङ्ख्या बसोबास गर्दछन्। यस गा.वि.स.मा ४ वटा प्रा.वि., १ नि.मा.वि., १ मा.वि. १ उच्च मा.वि. र १ क्याम्पस तथा निजीस्तरबाट सञ्चालनमा रहेको प्रा.वि. स्तरको बोर्डिङ रहेका छन्। नौडाँडा कार्कीनेटा सडक खण्ड अन्तर्गत १४ कि.मी. सडकको लम्बाइ रहेको छ। यसरी २०५६ सालमा निर्माण सम्पन्न भई सञ्चालनमा रहेको ग्रामीण सडकले त्यस क्षेत्रकमा थुप्रै परिवर्तनहरू देखा परेका छन्। सडक निर्माणपश्चात् अध्ययन क्षेत्रमा सामाजिक, आर्थिक, शैक्षिक, सांस्कृतिक वातावरणीय मनोवैज्ञानिक, राजनैतिक आदिजस्ता विभिन्न परिवर्तनहरू देखा परेको छ, जसको विश्लेषण नभएकाले सडकले त्यस क्षेत्रमा पारेको सकारात्मक तथा नकारात्मक प्रभावहरूलाई

विश्लेषण गरी सत्य तथ्य कुरा बाहिर ल्याएर त्यस क्षेत्रको विकासमा केही हदसम्म सहयोग पुग्ने आशाका साथ समग्र कार्कीनेटा गा.वि.सका. वडा नं. १ देखि ९ सम्म परेको कृषिको विविधीकरण, पेशागत परिवर्तन, शिक्षमा परेको परिवर्तनको विश्लेषण गरिएको छ। यस्ता अध्ययन समाजशास्त्रीय तथा मानवशास्त्रीय विधिद्वारा उजागर गरी ग्रामीण सडकको यथार्थ चित्रमा स्थापित भई ग्रामीण विकासका सन्दर्भमा थप सामाग्री थप्ने र अनुसन्धानकर्ता एवं नीति निर्मातालाई सहयोग पुऱ्याउने काम गर्न सकिन्छ।

अध्याय एकमा परिचय राखिएको छ। जसमा यस अध्ययनको पृष्ठभूमि, समस्याको कथन छ, भने अनुसन्धान गर्नुको मुख्य उद्देश्य मोटरवाटाको प्रभावले कार्कीनेटा गा.वि.स.मा पारेको परिवर्तनलाई समावेश गरिएको छ। त्यसैगरी यहाँ प्रयोग भएको शब्दावलीको परिभाषा, अध्ययनको महत्त्व उल्लेख गरी अन्त्यमा यसको सीमा निर्धारण गरिएको छ।

अध्याय दुईमा सडकसँग सम्बन्धित सडकको ऐतिहासिक पृष्ठभूमि र नामकरणका सन्दर्भमा चर्चा गरिएको छ। यो अध्ययन मूलतः आधुनिकीकरणको सिद्धान्तको अवधारणा अन्तरगत रहेर गरिएको छ। सडकको कारण परम्परागत तरिका वा चालचलन व्यवहारमा परिवर्तन भई सामाजिक परिवर्तनका क्षेत्रमा पारेको प्रभावको विश्लेषण गरिएको छ। सडकको मापदण्डको आधारमा ग्रामीण तथा स्थानीय सडकको वर्गीकरण गरिएको छ। यस अनुसन्धानसँग सम्बन्धित रही गरिएका अध्ययन, अनुसन्धान, लेख रचना, प्रकाशित कृति, अप्रकाशित शोध, सामाग्री, विभिन्न मुखपत्र, परियोजना आदिले गरेका अध्ययन अनुसन्धानलाई साहित्य समीक्षाको रूपमा उल्लेख गरिएको छ। यसैगरी अध्याय तीनमा ऐतिहासिक महत्त्व बोकेर पनि अध्ययन क्षेत्रमा सडक निर्माणपछि भएको परिवर्तनको वास्तविक सत्यतथ्य बाहिर आउन नसकेकाले सत्यतथ्य बाहिर ल्याई त्यस क्षेत्रको विकासमा केही सहयोग होस् भन्ने अभिप्रायले यो अध्ययन गरिएको हो। प्राथमिक र द्वितीय स्रोतको माध्यमबाट अन्वेषणात्मक र वर्णनात्मक दुवै ढाँचामा रहेर अध्ययन गरिएको छ।

अध्ययन क्षेत्रमा नमुनामा परेका उत्तरदाताहरूबाट अन्तरवार्ता, अन्तरवार्ता अनुसूची, मुख्य सूचना दाताको अन्तरवार्ता, अवलोकन समूहकेन्द्रित छलफललाई तथ्याङ्क सङ्कलन विधिको रूपमा प्रयोग गरिएको छ। यसरी प्राप्त विवरणलाई तथ्याङ्कका आधारमा



गुणात्मकलाई वर्णनात्मक र सङ्ख्यात्मकलाई त्यसको आवश्यकताअनुसार क्रमबद्ध गरी तालिका, ग्राफ, वृत्तचित्र, स्तम्भ चित्र, प्रतिशत आदिमा देखाई विश्लेषण गरिएको छ ।

यसरी अध्याय चारमा अध्ययन क्षेत्रका अवस्थिति गा.वि.स. र वडाहरूमा सडकले ओगटेको क्षेत्र, घरधुरी, जनसङ्ख्या, जातिगत अवधारणा, जनसङ्ख्या विवरण, अध्ययन क्षेत्रको समाजिक विकासको स्थिति, पर्यावरणीय अवस्था, सडक क्षेत्रको अर्थतन्त्र, जनसांख्यिक प्रक्रिया, जनसाङ्ख्यिक विशेषता, वडागत जातीय विवरण आदि समावेश गरिएको छ । अध्याय पाँचमा उत्तरदाताहरूको जनसाङ्ख्यिक विशेषता जस्तै, लिङ्ग र उमेरका आधारमा, जातीय संरचना अध्ययन क्षेत्रको शैक्षिक स्थिति,पेशा र लिङ्गका आधारमा उत्तरदाताको विवरण समावेश गरिएको छ । यसरी प्राप्त विवरणलाई आवश्यकताअनुसार तालिका, प्रतिशत, ग्राफ, स्तम्भचित्र, वृत्तचित्रहरूमा विश्लेषण गरी प्रष्ट्याइएको छ ।

अध्याय छमा सडकले अध्ययन क्षेत्रमा पारेको पेशागत परिवर्तन, कृषिमा विविधीकरण तथा शिक्षामा पारेको परिवर्तनको विश्लेषण गरिएको छ । ग्रामीण सडकले पारेको पेशागत परिवर्तनका सन्दर्भमा त्यस क्षेत्रमा जातीय आधारमा रोजगारीको अवस्था जातीय आधारमा पेशागत विवरण, अध्ययन क्षेत्रमा पेशा परिवर्तनको स्थिति, जातिगत आधारमा पेशामा आएको परिवर्तनको विवरणको अवस्थाको विश्लेषण गरिएको छ । त्यसै गरी सडकको कारणले कृषिको विविधीकरणमा आएको परिवर्तनको सन्दर्भमा कृषकहरूले सञ्चालन गरेको कृषिबालीहरूको विवरण, जातीय आधारमा परम्परागत र आधुनिक कृषि पेशा अवलम्बन गर्नेको विवरण, खेती गर्ने तरिकाको परिवर्तनको विवरण, खेती गर्ने तरिकामा भएको परिवर्तनले उत्पादनमा वृद्धि भएको वा नभएको अवस्था तथा सडकले कृषिलाई सहयोग पुऱ्याएका क्षेत्रहरूको विवरण र ग्रामीण सडकले शिक्षामा पारेको परिवर्तनका सन्दर्भमा, सडकले शिक्षामा पारेको प्रभाव अध्ययन क्षेत्रका विद्यालयको विवरण, स्थान र विद्यालयको किसिमको आधारमा पढ्ने विद्यार्थीहरूको विवरण, विद्यालयको अवस्थामा आएको परिवर्तन जसमा सडक निर्माण पूर्व र सडक निर्माण पछिको अवस्थालाई विश्लेषण गरिएको छ ।

माथि उल्लिखित विवरण प्रष्ट पार्नको लागि शोधकर्ता अध्ययन क्षेत्रमा नै गएर प्राप्त गरेका विवरणलाई आवश्यकता अनुसार तालिका,ग्राफ, वृत्तचित्र, प्रतिशत, स्तम्भ चित्र बनाई

विश्लेषण एवं तुलना गरिएको छ भने गुणात्मक तथ्याङ्कलाई वर्णानात्मक रूपमा उल्लेख गरिएको छ ।

## ७.२. निष्कर्ष

आधुनिकीकरणको सैद्धान्तिक अवधारणाअनुसार स्थलगत सर्वेक्षणबाट प्राप्त कार्कीनेटा गा.वि.स.को ग्रामीण सडकले सकारात्मक तथा नकारात्मक दुवै प्रकारका प्रभावहरूको बारेमा जानकारी दिएको छ । अध्ययनको उपलब्धिलाई विश्लेषण गर्दा सडकले विकासका नयाँ क्रियाकलापहरू सडक आसपासको क्षेत्रमा जन्माएको कुरा मान्न सकिन्छ ।

सडकको प्रभावको कारणले अध्ययन क्षेत्रका व्यक्तिहरूका पेशामा समयसापेक्ष परिवर्तनतर्फ उन्मुख भएको पाइयो । परम्परागत पेशा अपनाउनेहरूले पनि पेशा गर्ने तरिकामा परिवर्तन गर्दै व्यावसायिकतातर्फ उन्मुख भएको पाइयो । मानिसहरूमा परम्परागत पेशा छाडी वैदेशिक रोजगार, सेना, प्रहरी, निजामती सेवा, व्यापार, शिक्षक जस्ता क्षेत्रमा आकर्षण बढेको छ । कृषिलाई व्यावसायिकतर्फ उन्मुख गराई कृषिमा खाद्य बालीभन्दा नगदे बाली तरकारी खेती, फलफूल, पशुपालन, मत्स्यपालन जस्ता उत्पादनतर्फ आकर्षित भएको पाइयो । खेती गर्दा जमिनको तयारी, बीउविजन छनौट, कृषि औजार, कृषि मलको प्रयोग, कीटनाशक विषादीजस्ता चिजहरूको प्रयोग कृषकहरूले बढाउँदै लगेको पाइयो । धेरै कृषि बाली लगाई कृषिमा विविधीकरण गरी उत्पादित वस्तु बजारमा बिक्री वितरण गरी आर्थिक उन्नति भई किसानहरूको जीवनस्तरमा सुधार भएको पाइयो । सडकको प्रभावले अध्ययन क्षेत्रका विद्यालयहरूको भौतिक संरचना उपयुक्त रूपमा निर्माण भएको, शैक्षिक सामग्रीको पर्याप्तता तथा शैक्षिक सामग्री समयमै उपलब्ध भई शैक्षिक गुणस्तरमा अभिवृद्धि भएको पाइयो । अध्ययन क्षेत्रमा सडकको प्रभावले सो क्षेत्र शैक्षिक केन्द्रका रूपमा स्थापना हुन पुगेको छ । सडकको प्रभावको कारणले अध्ययन क्षेत्रमा विकासका अन्य पूर्वाधारहरू जस्तै: स्वास्थ्य, खानेपानी, विद्युत्, सञ्चार जस्ता सबै सेवाहरूको उपलब्ध भई गाउँ शहरको रूपमा उन्मुख भएको पाइन्छ ।

## ७.३ सुभावहरू

शोधपत्रको प्राप्त तथ्याङ्कको सङ्कलन, व्याख्या, विश्लेषण र अध्ययन गर्ने क्रममा संलग्न प्रधानाध्यापक, शिक्षक, कर्मचारी, व्यापारी, बुद्धिजीवी, गा.वि.स. सचिव, राजनैतिक नेताका साथै अन्य उत्तरदाताहरूसमेतबाट समस्या समाधानका लागि दिइएका सुझावहरूलाई मध्यनजर गरी समस्याहरू समाधानार्थ निम्न सुझावहरू प्रस्तुत गरिएको छ ।

- सरकारले अध्ययन क्षेत्रको सडकका लागि उपयुक्त नीति निर्माण गरी सडकको स्तरोन्नति गर्नुपर्ने ।
- सडकको मर्मत सम्भारको लागि आवश्यक बजेटको केन्द्रीय तहबाट विनियोजन गरिनुपर्ने ।
- सडक दिगोपनका लागि स्थानीय स्तरमा योजना बनाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्नुपर्ने ।
- कृषकहरूलाई आफ्ना उत्पादित वस्तुहरू सहजरूपमा व्यापारिक केन्द्रमा पठाउने वातावरण मिलाउनुपर्ने ।
- बाढैमासे सडक सञ्चालन गर्नको लागि जुगले खोला, फूलवारी खोला तथा अन्य ठाडो खोलाहरूमा पक्की पुलहरूको निर्माण गरी सडकमा नाली काटिनुपर्ने ।
- अध्ययन क्षेत्रमा भई रहेको शैक्षिक अवस्थालाई स्तरोन्नति गरी व्यावसायिक तथा प्राविधिक शिक्षाको स्थापनामा जोड दिई बाह्य विद्यार्थीहरूलाई सो क्षेत्रमा आई सहज रूपमा आवतजावत बसोवास गर्ने वातावरण सृजना गरी आर्थिक लाभतर्फ उन्मुख गराउनुपर्ने देखिन्छ ।
- ग्रामीण सडकको रेखदेख संरक्षण र मर्मत स्थानीय वासिन्दाको अनुगमनमा गर्ने व्यवस्था मिलाउनुपर्ने ।
- यस क्षेत्रमा रहेका अमूल्य जडीबुटी, वनपैदावार आदि सङ्कलन गरी त्यसबाट आर्थिक लाभ प्राप्त गर्नेतर्फ उन्मुख गराउनुपर्ने देखिन्छ ।

## सन्दर्भसूची

अर्स स्काफनर, इसिमोड (१९८७), *रोज कन्सट्रक्सन इन द नेपाल*, हिमालय: द एक्सप्रियन्स फ्रम द लामोसाँगु-जिरी रोड प्रोजेक्ट ।

आचार्य, बलराम (२०६३), *विकास र सामाजिक सांस्कृतिक परिवर्तनप्रतिको अवधारणा*, काठमाडौं: नेशनल बुक्स सेन्टर ।

आर.एम.डि.पी. (१९९८), *प्रोजेक्ट इन्सेप्सन रिपोर्ट रोड मेनेजमेन्ट एण्ड डेभलपमेन्ट प्रोजेक्ट*, डिपार्टमेन्ट अफ रोड, काठमाडौं, नेपाल ।

ए.डि.वी. (२००६), *कमप्लिशन रिपोर्ट नेपाल; रुरल इन्फ्रास्ट्रक्चर डेभलपमेन्ट प्रोजेक्ट (२० मे २००७) ।*

ए.डि.वी. (२००६), *रुरल डेभलपमेन्ट प्रिन्सिपल एण्ड मेनेजमेन्ट ।*

*कृषि तथा स्थानीय स्तरका सडक कार्यान्वयन निर्देशिका (२०६३)*, काठमाडौं ।

कान्तिपुर राष्ट्रिय दैनिक २०६८/०३/३२ को आर्थिक वर्ष (२०६८/०६९) को बजेट प्रतिवेदन ।

कोइराला, हरिप्रसाद (१९९९) “*एन एसेस्मेन्ट अफ द इम्प्याक्ट अफ रोड कन्सट्रक्सन अन गोरुसिङ्गे-सन्धिखर्क*” अप्रकाशित शोधपत्र: समाजशास्त्र/मानवशास्त्र विभाग पाटन बहुमुखी क्याम्पस ललितपुर ।

गा.वि.स.को कार्यालय (२०६७), *गाविसको वस्तुगत विवरण*, कार्कीनेता, पर्वत ।

गुरुड, एस.वि. (२००२), *रुरल डेभलपमेन्ट एप्रोच इन नेपाल*, काठमाडौं: देवा प्रकाशन ।

गुरुड, हर्क (१९९८), *सोसियल डेमोग्राफी एण्ड एक्सप्रेसन*, न्यू एरा, काठमाडौं, नेपाल ।

गौतम, टीकाराम (२०६०), *सामाजिक अनुसन्धान पद्धति*, काठमाडौं: विद्यार्थी पुस्तक भण्डार ।

जी.टी.जेड (१९९८), रेपिड एसेस्मेन्ट अन द इम्पाक्ट अफ क्यास अर्निङ्गबाट लेवर्स इङ्गेज्ड इन द लोकल रोड प्रोगाम अण्डर गोरखा डेभलपमेन्ट प्रोजेक्ट, जि.टी.जेड, नेपाल ।

डोर (१९९८), क्लाशिफिकेशन अफ रोड्स मिनिष्ट्री वायो इन्जिनियरिङ कम्पोनेन्ट, रोड नाइवर्स केस स्टडी, न्यू एरा काठमाडौं: नेपाल ।

डोर (१९९८), स्टडी अफ इन्भाइरमेन्टल एसेस्मेन्ट इन द नेपाल, रोड सेक्टर डिपार्टमेन्ट अफ रोड, नेपाल ।

न्यू एरा (१९९६), रोड मेन्टेनेन्स प्रोजेक्ट वायो इन्जिनियरिङ कम्पोनेन्ट, सेड नाइवर्स केस स्टडी, न्यू एरा काठमाडौं, नेपाल ।

नेपाल, पशुपति (२०६४), नेपालको ग्रामीण अर्थशास्त्र, काठमाडौं: पैरवी प्रकाशन ।

नेपाल, रोड स्टाटिस्टिक्स (२००६) ।

पपोला, टी.एस. एण्ड सिन्हा, आर सी (१९८१), रोड ट्रान्सपोर्ट एण्ड इकोनोमिक डेभलपमेन्ट, जिरी इन्स्टिच्यूट अफ डेभलपमेन्ट स्टडिज, लखनउ, इण्डिया ।

पाठक, दिलभूषण (२०५९), “सिमकोट-हिस्सा सडकमा हुम्लाबासिको जनसहभागिता” अप्रकाशित शोधपत्र, समाजशास्त्र/मानवशास्त्र विभाग, त्रिचन्द्र क्याम्पस, काठमाडौं ।

पौडेल, दुर्गाप्रसाद (१९९८), एक्सेस इम्प्रोभमेन्ट एण्ड सस्टेनेबल डेभलपमेन्ट, रुरल रोड डेभलपमेन्ट इन नेपाल, इसमोड, काठमाडौं ।

पृथ्वीराजमार्ग बस सञ्चालक समिति (२०६७), वार्षिक बुलेटिन, पोखरा ।

ब्लेकी एट अल (२००१), नेपाल इन क्राइसिस, दिल्ली अक्सफोर्ड विश्व विद्यालय प्रेस ।

भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालय (२०५५), नेपाल ग्रामीण सडक मापदण्ड, काठमाडौं ।

भट्टराई, ज्ञानेश्वर (२०६७), वृहत् ज्ञानकोष, काठमाडौं: आशिष बुक्स हाउस ।

मिश्र, चैतन्य (१९७८), डेभलपमेन्ट ओरियन्ट टेक्नोलोजी, लण्डन पब्लिकेशन ।

यू.एन.डि.पी. (१९९८), *हुम्यान डेभलपमेन्ट रिपोर्ट*, नेपाल साउथ एसियन सेन्टर, काठमाडौं, नेपाल ।

राष्ट्रिय योजना आयोग (२०६५), *त्रिवर्षीय अन्तरिम योजना*, काठमाडौं ।

राष्ट्रिय योजना आयोग (२०६५), *छैटौं योजनादेखि दशौं योजनासम्म*, काठमाडौं ।

राष्ट्रिय योजना आयोग, *दशौं पञ्चवर्षीय योजना* (वि.सं. २०५९-२०६४), काठमाडौं नेपाल ।

वर्ल्ड बैंक (२००२), *इन्फ्रास्ट्रक्चर फर कम्युनिटी डेभलपमेन्ट*, एसियन प्रोडक्टिमिटी, अर्गनाइजेशन, जापान ।

शर्मा, निलमकुमार देवनारायण सुतियार (२०६६), *नेपालको अर्थशास्त्र र तथ्यांकशास्त्र*, काठमाडौं, पैरवी प्रकाशन ।

## अनुसूची १

### प्रश्नावली

ग्रामीण सडकले कार्कीनेटामा पारेको प्रभाव

एक समाजशास्त्रीय अध्ययन

घरधुरी सर्वेक्षण प्रश्नावली : उत्तर दाताको लागि

- १) क) नाम .....
- ख) ठेगाना .....
- ग) लिंग : महिला  प'रुष
- २) वैवाहिक स्थिति : क) विवाहित  ख)अविवाहित
- ३) विवाह गर्दाको उमेर :.....वर्ष
- ४) परिवारको संरचना
- क) एकात्मक  ख)संयुक्त
- ग) बृहत
- ५) सन्तानको सङ्ख्या : क) छोरा  ख) छोरी  ग)जम्मा
- ६) जात ..... धर्म.....
- ७) के सन्तानहरूको विवाह भयो ? क) भयो ख) भएन
- ८) भएको भए कति कति उमेरमा भएको थियो ?
- क) विवाह भएका छोराको उमेर

अ).... वर्ष आ) .....वर्ष इ) .....वर्ष ई).....वर्ष उ) ..... वर्ष

ख) विवाह भएका छोरीका उमेर

अ)... .वर्ष आ).....वर्ष इ).....वर्ष ई).....वर्ष उ).....वर्ष

९) कस्तो विवाह भएको थियो ?

क) मागी विवाह

ख) प्रेम विवाह

ग) सजातीय विवाह

घ) अन्तरजातीय

ड) अन्य

१०) तपाईंको पेशा क'न हो ?

क) कृषि

ख) व्यापार

ग) जागिर

घ) वैदेशिक रोजगार

ड) उद्योग

११) शिक्षा

क) निरक्षर

ख) साक्षर

ग) माध्यमिक तह

घ) उच्च शिक्षा

ड) अनुसन्धान तह

१२) सन्तानको पेशा

क).....

ख).....

ग).....

घ)..... घ).....



१३) सन्तानको शिक्षा

क).....

ख).....

ग).....

घ).....

क) पेशासम्बन्धी विवरण

१) रोजगारीको अवस्था

अ) पूर्ण रोजगार

आ) अर्ध रोजगार

इ) बेरोजगारी

२) क) के परम्परागत पेशा नै अपनाउँदै आउनुभएको छ ?

अ) छ

आ) छैन

ख) छैन भने किन परिवर्तन गर्नुभएको ?

.....

ग) छ भने त्यसमा कुनै परिवर्तन आएको छ ?

अ) छ

आ) छैन

घ) छ भने के केमा परिवर्तन आएको छ ?

.....

३) क) तपाईंले अपनाउँदै आएको पेशा छाडी अर्कै पेशा किन रोज्नुभयो ?

अ) सहजता भएकाले

आ) आम्दानी बढी हुने भएकाले

इ) पुरानो पेशाबाट गुजरा नचलेकाले

ई) समाजमा इज्जत बढेकाले

उ) अन्य

ख) के तपाईको परिवारका अन्य सदस्यहरू पनि रोजगार छन् ?

अ) छन्

आ) छैनन्

ग) छन् भने के के मा रोजगार छन् ?

अ).....आ) .....इ).....ई) .....

४) क) तपाईको वर्तमान पेशाबाट घर खर्चमात्र चल्छ वा बचत पनि हुन्छ ?

अ) घर खर्चमात्र चल्छ

आ) बचत ह'न्छ

इ) घरखर्च नै चल्दैन

ई) अन्य

ख) बचत ह'ने भए बचतलाई के मा लगानी गर्नुभएको छ ?

उत्तर : .....

५) तपाईको परिवारका सदस्यहरूको पेशा के हो ?

क्र. सं.	पेशाको किसिम	प'रुष		महिला	
		विवाहित	अविवाहित	विवाहित	अविवाहित
१	कृषि				
२	नोकरी				
३	व्यापार				
४	अध्ययन				
५	उद्योग				
६	अन्य				

ख) कृषिमा विविधीकरण

१. क) के तपाई कृषिमा संलग्न हुनुहुन्छ ?

अ) छु

आ) छैन

ख) तपाईले कृषि पेशा किन रोज्नु भयो ?

अ) परम्परागत पेशा हुनाले

आ) कृषिमा रुचि हुनाले

इ) बढी आमदानी हुनाले

ई) अन्य

ग) कृषिमा संलग्न हुनुहुन्छ भने तलका मध्ये कुन-कुन कृषि कार्य गर्नुहुन्छ ?

अ) फलफूल खेती

आ) अन्नबाली

इ) तरकारी खेती

ई) पशुपालन

उ) अन्य

२.क) कृषिकार्यमा किन तपाईले परम्परागत पेशा छाडी नयाँ पेशामा संलग्न हुनुभयो ?

अ) गुजरा नचलेकाले

आ) नया प्रविधि भित्रिएकाले

इ) बढी आमदानी हुने भएकाले

ई) अन्य

ख) के खेती गर्ने तरिकामा पनि परिवर्तन गर्नुभएको छ ?

अ) छ

आ) छैन

ग) छ भने के के कुरामा परिवर्तन गर्नुभएको छ ?

अ) जमिनको तयारीमा

आ) बीउबिजन छनौटमा

इ) कृषि औजारमा

ई) विषादीको प्रयोगमा

उ) कृषिमलको प्रयोगमा

ए) अन्य

घ) खेती गर्ने तरिकाको परिवर्तनले के उत्पादनमा वृद्धि भएको छ ?

अ) छ

आ) छैन

ङ) छ भने बढेको उत्पादन के गर्नुहुन्छ ?

अ) आफैँ उपभोग गर्छु

आ) बिक्री गर्छु

ड) बिक्री गर्ने भए कहाँ गर्नुहुन्छ ?

अ) गाउँमा

आ) सदरमुकाममा

इ) पोखरामा

ई) अन्य

३.क) तपाईँको कृषिलाई सडकले सहयोग पुऱ्याएको छ ?

अ) छ

आ) छैन

ख) छ भने के के कुरामा सहयोग पुऱ्याएको छ ?

अ) उत्पादन बजारमा पुऱ्याउन

आ) मल बीउ विषादि, औजार आदि

ल्याउन

इ) कृषिमा व्यावसायिकता ल्याउन

ऊ) अन्य

ग) १) तपाईँको परिवारबाट विद्यालय/क्याम्पस तथा उच्च शिक्षा अध्ययन गर्दछन् ?

अ. छन्

आ) छैनन्

२) गाउँकैँ सरकारी विद्यालयमा पढ्ने कति जना छन् ?  जना

३) गाउँकैँ निजी स्कूलमा पढ्ने कति जना छन् ?  जना

४) गाउँमैँ उच्च मा.वि. पढ्ने कति छन् ?  जना

५) गाउँभन्दा बाहिर अन्य ठाउँमा पढ्नेको सङ्ख्या कति छ ?

क) पोखरामा  जना

ख) काठमाडौँमा  जना

ग) अन्यमा  जना

६) सडक निर्माणले तपाईँको परिवारका सदस्यको शिक्षामा प्रभाव पारेको छ ?

छ

छैन

७) सडकका कारणले विद्यालय/क्याम्पसमा आवतजावत गर्न सजिलो भएको छ ?

छ

छैन

८) विहान बेलुका घरको काम गरी पढाउन सजिलो भएको छ ?

छ

छैन

९) .....

१०) .....

११) .....

१२) सडकले गाउँको शैक्षिक वातावरणमा कस्तो प्रभाव पारेको छ ?

सकारात्मक	नकारात्मक
१) विषयशिक्षकको उपलब्धता <input type="checkbox"/>	१) स्कूल/क्याम्पसमा जाने छोराछोरीको खर्च वृद्धि <input type="checkbox"/>
२) शैक्षिक निकायसँगको सहज सम्बन्ध <input type="checkbox"/>	२) पहिरनमा विकृति
३) सहज अनुगमन <input type="checkbox"/>	३) स्कूल/क्याम्पस पढ्ने छोराछोरीलाई नियन्त्रण राख्न गाह्रो हुनु
४) विद्यालय भवनको निर्माण सामग्रीको उपलब्धता <input type="checkbox"/>	४) .....
५) .....	५) .....
६) .....	६) .....

घ. विविध

१) सडक निर्माण पूर्व तपाईंले मुख्य कुन पेशा अवलम्बन गर्नुहुन्थ्यो ?

क) कृषि

ख) व्यापार

ग) जागिर

घ) अन्य

२) उक्त पेशा अपनाउँदा तपाईंको रोजगारीको अवस्था कस्तो थियो ?

क) पूर्ण रोजगार

ख) अर्ध रोजगार

३) उक्त पेशाबाट हुने आम्दानीले तपाईंको आधारभूत आवश्यकताको कुन हदसम्म पूरा हुन सकेको थियो ?

क) न्यून

ख) मध्यम

ग) पूर्ण

४) अहिले सडक निर्माणपछि तपाईंको परिवारको सदस्यमा निम्न कुराहरूमा कस्तो परिवर्तन भयो ?

अ) पेशा

क) परिवर्तन भएको

आ) परिवर्तन नभएको

आ) रोजगारी

क) परिवर्तन भएको

ख) परिवर्तन नभएको

इ) आम्दानी

क) वृद्धि भएको

ख) यथावत रहेको

ग) घटेका

इ) आधारभूत आवश्यकता

क) पूरा भएको

ख) यथावत रहेको

ग) घटेको

५) सडक निर्माणपूर्व तपाईं कृषि पेशामा संलग्न हुनुहुँदा कस्तो प्रकृतिको अपनाउनु भएको थियो ?

क) गुजरामुखी

ख) व्यावसायिक

६) त्यस बेलाको मल बीउ र औजार कस्ता थिए ?

अ) मल

क) घरेलु

ख) रासायनिक

आ) बीउ

क) स्थानीय

ख) उन्नत

इ) औजार

क) परम्परागत

ख) आधुनिक

७) सडक निर्माणपछि निम्न कुराहरूमा कस्तो परिवर्तन भयो ?

क्रस.	विषय	न्यून	मध्यम	उच्च
१	कृषिमा व्यावसायीकरण			
२	रासायनिक मलको प्रयोग			
३	विषादीको प्रयोग			
४	उन्नत बीउका प्रयोग			
५	आधुनिक औजारको प्रयोग			

## अनुसूची २

मुख्य सूचनादाताको लागि अन्तर्वार्ता प्रश्नावली

नाम :

ठेगाना :

पद /पेशा :

उमेर :

लिङ्ग :

१. क) कार्कीनेटा गा. वि. स. मा कुन पेशामा कति संलग्न छन् ?

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



ख) माथि उल्लिखित पेशाहरू अवलम्बन गर्ने मानिसहरूमा सडक निर्माणपछि भएको परिवर्तनको अवस्था कस्तो छ ?

क्र.सं.	पेशाको किसिम	अति न्यून	न्यून	मध्यम	उच्च	अति उच्च
		०-१०%	१०-३०%	३०-५०%	५०-६०%	६०% भन्दा माथि
१	कृषि					
२	ज्यालादारी					
३	व्यापारी					
४	सरकारी जागीर					
५	वैदेशिक रोजगार					
६	अन्य					

२.क यो समुदायमा परम्परागत कृषिअन्तर्गत तलका मध्ये कुन-कुन खेती गरिन्छ ?

अ) अन्न बाली

आ) तरकारी खेती

इ) फलफूल खेती

ई) पशुपालन

उ) अन्य

ख) परम्परागत कृषि प्रणालीमा के सडक निर्माणपछि परिवर्तन आएको छ ?

अ) आएको छ

आ) आएको छैन

ग) परिवर्तन आएको छ भने के के मा भएको छ ?

अ) गुजरामुखीवाट व्यावसायिक तर्फ

आ) बीउबिजनको छनौटमा

इ) मलको प्रयोगमा

ई) कृषि औजारको प्रयोगमा

उ) विषादि प्रयोगमा

ऊ) अन्य

घ) ग्रामीण सडकले स्थानीय समुदायको कृषि पेशामा कस्तो योगदान पुऱ्याएको छ ?

उत्तर.....  
.....  
.....  
.....

३.क) गाउँमा शैक्षिक गुणस्तर वृद्धिको अवस्था कस्तो छ ?

अ) बढ्दो क्रममा छ

आ) घट्दो क्रममा छ

ख) बढ्दो क्रममा भएको भए कहिलेदेखि बढ्न सुरु गर्‍यो ?

उत्तर.....सालदेखि

ग) परिवर्तित शैक्षिक गतिविधिले कस्तो सहयोग पुऱ्याएको छ ?

अ) सकारात्मक

आ) नकारात्मक

घ) तपाईंको विचारमा शिक्षामा आएको परिवर्तनबाट समाजमा कस्तो परिवर्तनको अवस्था देखापरेको छ ?

उत्तर.....  
.....  
.....

४) तपाईंको विचारमा सडकले ग्रामीण समुदायको जीवनस्तर सुधार गर्न के-के कुरामा मद्दत पुऱ्याएको छ ?

उत्तर.....  
.....

.....  
५) तपाईंले सडकलाई समग्रमा कसरी लिनुभएको छ ?

उत्तर.....  
.....  
.....

६) सडकसम्बन्धी अरु केही विचार भए सुभाबको रूपमा उल्लेख गर्नुहोस् ।

उत्तर.....  
.....  
.....

धन्यवाद

## अनुसूची ३

### समूह केन्द्रित छलफलका लागि प्रश्नहरू

१) सहभागीको परिचय

क) नामथर :

ख) पेशा :

ग) ठेगाना :

घ) उमेर :

२) नौडाडा कार्कीनेटा ग्रामीण सडकबाट तपाईंले के-के भएको अनुभव गर्नुभएको छ ?

उत्तर : .....

३) यस सडकबाट बेफाइदाहरू भएको भए बुँदागत रूपमा बताउनुहोस् ।

उत्तर.....

.....

.....

४) यस सडकले घरायसी आर्थिक अवस्थामा पारेको प्रभावबारे केही बताउनुहुन्छ कि ?

उत्तर.....

.....

.....

५) नौडाडा कार्कीनेटा सडकको स्तरबारे के भन्नुहुन्छ ? यसलाई सुधार गर्न तपाईं के-के सुझाव राख्न चाहनुहुन्छ ?

उत्तर.....  
.....  
.....

६) समग्रमा भन्नुपर्दा नौडाडा कार्कीनेटा ग्रामीण सडकको बारेमा तपाईंको के विचार छ ?

उत्तर.....  
.....  
.....

७) यस सडकको बारेमा भन्न छुटेको केही छ कि ?

उत्तर.....  
.....  
.....

धन्यवाद !

समाप्त

मुख्य सूचनादाताको विवरण

क्र. सं.	नाम/थर	ठेगाना	लिङ्ग	उमेर	धर्म	शैक्षिक योग्यता	पद/हैसियत
१.	पदमपाणि शर्मा	कार्कीनेटा-७	पु	२९	हिन्दू	स्नातकोत्तर	जिल्ला नेता
२.	तिलकान्त शर्मा	कार्कीनेटा-७	पु	४५	हिन्दू	स्नातक	गा.वि.स.सचिव
३.	बाबुराम शर्मा	कार्कीनेटा-३	पु	५०	हिन्दू	प्रमाणपत्र	नि. गा.वि.स. अध्यक्ष
४.	दीर्घनारायण शर्मा	कार्कीनेटा-८	पु	५२	हिन्दू	प्रमाणपत्र	व्यापारी
५.	चन्द्रप्रसाद पौडेल	पञ्चमुल-२, स्याङ्जा	पु	६०	हिन्दू	शास्त्री	उ.मा.वि. प्रधानाध्यापक
६.	शिवप्रसाद शर्मा	कार्कीनेटा-४	पु	४४	हिन्दू	प्रमाणपत्र	बुद्धिजीवी

समूह केन्द्रित छलफलमा सहभागीहरू

क्र.सं.	नामथर	ठेगाना	पेशा
१	बद्रीनाथ शर्मा	कार्कीनेटा-१	कर्मचारी
२	बलीभद्र पाध्या	कार्कीनेटा-१	कृषि
३	यामकला शर्मा	कार्कीनेटा-१	कृषि
४	केदारनाथ उपाध्याय	कार्कीनेटा-२	भू.पू. मा.वि. प्र.अ.
५	देउरूपा पाध्या	कार्कीनेटा-२	कृषक
६	रामचन्द्र कुँवर	कार्कीनेटा-२	व्यापारी
७	ढाकाराम शर्मा	कार्कीनेटा-३	व्यापारी
८	देउबहादुर खत्री	कार्कीनेटा-३	कृषि
९	योति शर्मा	कार्कीनेटा-३	कृषि
१०	धीरज शर्मा	कार्कीनेटा-४	शिक्षक
११	काशीराम शर्मा	कार्कीनेटा-४	व्यापारी
१२	घनप्रसाद शर्मा	कार्कीनेटा-४	कृषक
१३	देवेन्द्र भण्डारी	पाखापानी-६, पर्वत	ड्राइभर
१४	अर्जुन पौडेल	लड्खु-२, पर्वत	बस व्यवसायी
१५	विष्णु अधिकारी	लड्खु-२, पर्वत	बस व्यवसायी
१६	मोहनलाल श्रेष्ठ	कार्कीनेटा-५	व्यापारी
१७	नारायण पौडेल	कार्कीनेटा-४	व्यापारी
१८	जुना क्षेत्री	कार्कीनेटा-५	कृषक
१९	विनोद पौडेल	कार्कीनेटा-५	कर्मचारी
२०	कुलबहादुर दर्जी	कार्कीनेटा-६	व्यापारी
२१	हर्कबहादुर जि.टी.	कार्कीनेटा-६	कृषक
२२	बोलनाथ पाध्या	कार्कीनेटा-७	कृषक
२३	भक्तबहादुर वि.क.	कार्कीनेटा-७	भू.पू.भारतीय सैनिक

२४	मन बहादुर वि.क.	कार्कीनेटा-७	सिकर्मी
२५	एकबहादुर श्रेष्ठ	कार्कीनेटा-७	यातायात व्यावसायी
२६	शेखर शर्मा	कार्कीनेटा-७	विद्यार्थी
२७	चिन्तामणि शर्मा	कार्कीनेटा-८	कृषक
२८	विष्णु प्र. उपाध्याय	कार्कीनेटा-८	नि.गा.वि.स.उपाध्यक्ष
२९	प्रेमनारायण शर्मा	कार्कीनेटा-८	कृषक/शिक्षक
३०	मनबहादुर वि.क.	कार्कीनेटा-९	कृषक
३१	दुर्गादेवी विक	कार्कीनेटा-९	कृषक
३२	छविीलाल वि.क.	कार्कीनेटा-९	कृषक
३३	लक्ष्मण वि.क.	कार्कीनेटा-९	कृषक