

# सडक पुग्दैमा कर्णालीको विकास हुन्छ?

तुलसी 'श्रवण'

शुक्रबार १०, असार २०७३

Published online: <http://baahrakhari.com/np>

Explanatory Note:

सडक पुग्दैमा कर्णालीको विकास हुन्छ?' (Does a Road Network Develop the Karnali by Default?) is an op-ed piece published on an online media platform, '<http://np.baahrakhari.com/>'. This piece briefly introduces the research objective of 'Infrastructures of Democracy' project. It analyzes the changing political-economic relations and development dynamics of the Karnali and the class inequality that may entrench in Karnali even after road connections. It takes empirical data from field visits to Jumla and Mugu during June, 2016. This article argues that development of Karnali depends on how the state and local people exploit the development opportunities opened up due to road networks. This perspective also alerts readers to the possibility of neoliberal capital taking advantage of easy access and connectivity of road network in Karnali.

यित्तिकैमा चालकले थपे - 'बाँचकै लागि ज्यान जोखिममा राखेर ट्रक चलाउने हामी गरिबको पिडा कसले बुझ्छ र दाइ! लगानी गर्नेलाई पनि जोखिम नभएको त हैन तर उनीहरू त हुनेखाने हुन् व्यवसाय गर्छन् नाफा कमाउँछन्, छोराछोरी सुखैत, नेपालगन्ज र काठमाडौं राख्छन्। उनको भनाइ अत्यन्त मार्मिक थियो जसले हाम्रो प्रचुर सम्भावनामा पनि विकल्पहीन निरीहताको सन्देश बोकेको थियो।

नेपाली राजनीतिको समयरेखामा २०६२/६३ सालको जनआन्दोलनसँगै प्राप्त उपलब्धिलाई 'नयाँ नेपाल' निर्माणको राजनीतिक प्रस्थान विन्दुका रूपमा हेर्ने हो भने नेपाली राज्य अहिले एक दशक लामो र कठिन राजनीतिक संक्रमणबाट गुज्रिरहेको देखिन्छ । केन्द्रीकृत शाही शासन प्रणालीको अन्त्यसँगै नयाँ नेपाल निर्माणको अभियान सुरु भएको, अब राजनीतिक अधिकार प्राप्तिमा लागि भावी पुस्ताले लड्नु नपर्ने गरी लोकतन्त्र (प्रजातन्त्रको रूपान्तरित स्वरूप) को स्थापना भएको र सम्पूर्ण राज्य शक्ति आर्थिक रूपान्तरण एवं विकासमा केन्द्रित हुने राजनीतिक नेतृत्वको उद्घोषसँगै समुन्नत नेपालको काल्पनिक दृश्य चित्रले जनतामा उल्लास भरेको थियो । आजको यस आलेखको उद्देश्य शताब्दीऔं लामो राजसंस्था र एक दशक लामो माओवादी सशस्त्र संघर्षको अन्त्यसँगै नेपालमा भएको राजनीतिक परिवर्तनले स्थानीय स्तरमा सिर्जना गरेको लोकतान्त्रिक बहस र दैनिक जीवनमा गरिने सामाजिक तथा राजनीतिक अभ्यासबाट गाउँ तहदेखि नै कस्तो राजनीतिक संस्कृतिको निर्माण, पुनर्निर्माण र विकास भइरहेको छ ? कस्तो परिवर्तनहरू देखिएका छन् र ती परिवर्तन कसरी संस्थागत हुँदैछन् भन्ने विषयले हाम्रो भावी राजनीति कस्तो होला भन्ने विश्लेषण गर्नु हो ।

राष्ट्रिय स्तरका छापामा नयाँ नेपाल र लोकतान्त्रिक गणतन्त्रका बहस दिनहुँजस्तै प्रकाशित हुन्छन् । नेपाल किन बनेन भन्ने बहस नेपालभित्रै र बाहिर पनि विगत केही समयदेखि चलिरहेकै छ । तर, स्थानीय स्तरबाट विकसित राजनीतिक संस्कार र संस्कृतिको प्रादुर्भावले राष्ट्रिय राजनीतिमा कसरी प्रभाव

पर्न सक्छ र राष्ट्रिय स्तरमा स्थापित सामाजिक राजनीतिक परिवर्तनका विषयलाई स्थानीय तहसम्म कसरी विस्तारित एवं लागु गर्न सकिन्छ भन्ने बहस अहिले पनि सशक्तरूपमा उठ्नसकेको छैन ।

नेपालमा लोकतान्त्रिक गणतन्त्र स्थापनापछिको सन्दर्भ र राज्यका स्रोत साधनको विकेन्द्रीकरणले सिर्जना गरेका अवसरले समाजमा रहेको असमान सामाजिक तथा राजनीतिक सम्बन्धलाई परिवर्तन गर्न सक्छन् तर कतिपय अवस्थामा ती वर्गीय, क्षेत्रीय, लिङ्गीय, जातीयआदि असमान सम्बन्ध अझ गहिरिएर पनि जान्छन् । समाजमा सदियौँदेखि स्थापित ती सम्बन्धहरू कसरी परिवर्तित, पुनः परिभाषित भएका छन् अथवा अझ गहिरिएर जाँदैछन् भन्ने अध्ययनको सिलसिलामा म भर्खरमात्र कर्णालीका जुम्ला र मुगु जिल्लाको अध्ययन भ्रमणमा गएको थिएँ । उक्त अध्ययन स्थानीय सडक निर्माण प्रक्रियालाई केन्द्रितगरी स्थानीय शासन प्रक्रिया, योजना निर्माण र सर्वसाधारण जनताको दैनिक जनजीविकाका क्रियाकलाप, समाजमा रहेको शक्तिसम्बन्ध र जननिर्वाचित स्थानीय सरकार नहुँदा लोकतान्त्रिक अभ्यास एवं स्थानीय शासन प्रक्रियाबीचका अन्तरसम्बन्ध कसरी स्थापित र परिवर्तित हुँदैछन् भन्ने विश्लेषणमा केन्द्रित हुनेछ । तर, यो आलेख भने मैले ग्रामीण क्षेत्रमा विभिन्न समयमा गरेका यात्रा अनुभव र यसपटकको अध्ययन भ्रमणको अवसरमा प्राप्त सूचना र तथ्यका आधारमा भर्खरमात्र सडक संजालले छोएको कर्णाली क्षेत्रमा सडक र भौगोलिक संयोजकता, जीवनको सहजता, सडकको अर्थराजनीति तथा वर्गीय एवं सामाजिकसांस्कृतिक अन्तरसम्बन्ध र अन्तर्क्रियालाई विश्लेषण गरी तयार पारेको छु ।

आफैँ मोटरमा यात्रा गर्ने त के नातिका पालामा समेत मोटर बाटो बन्ला भनेर कल्पनासमेत नगरेका नागरिकलाई आफ्नै ठाउँमा 'टीटी' र 'टुटु' गर्दै मोटर आउँदा र मोटरमा चढेर यात्रा गर्न पाउँदाको आनन्दानुभूति शब्दमा व्याख्या गर्न सकिने कुरा होइन । कर्णाली राजमार्गले खोलेको विकासको सम्भावना, यातायातको सुगमता (विगतको तुलनामा) र सहज दैनिकीले कर्णालीवासीको मुहार उज्यालिएको छ । एक जना वृद्धका शब्दमा 'कर्णालीमा विकास आएको छ' । जुम्लाबाट सिंजा गोठीज्युलासम्मको यात्रापछि जीपका ड्राइभर स्थानीय व्यक्तिसँग भएको सल्लाहबमोजिम भोलिपल्ट बिहानै गोठीज्युलाबाट जीपमा मुगुको गमगडी जान पाइने आशामा म पनि कम्ती रोमांचित बनेको थिइन । झन्डै तीन वर्षअघि दुईपटकसम्म आफ्नै पैतालाले नापेको त्यस बाटामा मोटर चढेर जान पाइने भयो भन्ने खुसीले दङ्ग हुँदै मिठो कल्पनामा डुबेको थिएँ । 'जे भने पनि यात्रुको संख्या नपुगेसम्म ती जीप यहाँबाट चल्दैनन् क्यारे' भन्ने स्थानीय साथीहरूको तथ्यपूर्ण भनाइले भने मुटु अलि छिटै ढुकढुक गथर्यो । एक मनमा त्यहाँबाट हिंडेर गमगडी जानै नसकिने पनि त होइन परे हिंडेर नै जाँउला भन्ने पनि थियो । तर यसपटक मलाई मोटरमा नै जान मन लागिरहेको थियो । तसर्थ अगिल्लो दिनको सल्लाहबमोजिम म बिहानको ६ बजे नै तल गाउँबाट माथि गोठीज्युला पुगिसकेको थिएँ । ड्राइभरसँग कुरा गर्दा जीप ८ बजेतिर छुट्ने कुरा गरे । मसँग पर्खनुको विकल्प थिएन । बिहानको ८ बजेसम्ममा यात्रु जम्मा ५ जना भयो र न्यूनतम यात्रु संख्या (१०/१२ जना) नपुगेपछि चालकले कि त 'रिजर्व' गर्नुपर्ने नत्र दिँसो २ बजेतिर मात्र जाने कुरा गरे । अब भने यात्रु संख्या नपुगे २ बजे पनि उनी जाँदैनन् भन्नेमा शंका रहेन । झन्डै ५/६ घण्टामा हिंडेर पुगिने ठाउँमा एक दिन बास बसेर भए पनि मोटरमा जान पर्खिरहेका साथीहरूलाई देख्दाबिस्तारै मानिसहरू सुविधाभोगी भएको आभास भयो । सायद, भर्खर उपभोग गर्न पाएको मोटर यात्राबाट उनीहरू

विगतका कठिन दिन बिसन चाहन्थे । यस्तै कुरा मनमा सोच्यै गर्दा पारीबाट एउटा 'स्वराज' (मालवाहक ट्रक) आउँदै गरेको देखियो । स्थानीयले सुझाए - 'कि त प्रहरीलाई अनुरोध गरेर पठाइदिन भन्नुस् हैन भने अलि पर गएर बाटोमा बस्नुस्, स्थानीय बस तथा जीप समितिले 'स्वराज'लाई यात्रु चढाउन दिँदैनन् र यहाँ (बजार)बाट ट्रकले पनि मान्छे चढाउँदैनन्' ।

मैले प्रहरीलाई अनुरोध गर्ने निधो गरें । त्यसका लागि मलाई स्थानीय दिदीले पनि सहयोग गर्नुभयो । तर अन्य ४ जना साथीहरू अगाडि बाटोमा गएर पर्खने निर्णय गरे । किन अगाडि गएका होलान् भन्ने लाग्यो । त्यस बेलासम्म 'स्वराज' ट्रक आइपुग्यो । ट्रकको पछाडि कोही छ कि भनेर प्रहरीले निरीक्षण (सुरक्षाका दृष्टिले र कानुनी व्यवस्थाका कारण प्रहरीले ट्रकको पछाडि यात्रा गर्न नदिने रहेछन्) गरे । अनि मलाई गमगडीसम्म लगिदिन अनुरोध गरेपछि चालकले पनि मलाई उनी छेउकै 'सीट'मा बसाए । प्रहरीले चालकलाई नम्रतापूर्वक अनुरोध गरेको देख्दा मनमा खुसी लाग्यो । र मनमनै सोचें - 'मुस्कानसहितको प्रहरी सेवा' र लोकतान्त्रिक आचरणले उनीहरूको दैनिक व्यवहारमा साँच्चिकै परिवर्तन गरेछ क्यारे । मैले प्रहरी र ट्रकका चालक दुवैलाई धन्यवाद दिएँ । अनि हाम्रो ट्रक अगाडि बढ्यो । अलि अगाडी बढेपछि अघि बजारमा रहेका अन्य ४ जना साथीहरूले ट्रक रोक्न संकेत गरे । चालकले ट्रक रोकेर ठाउँ नै छैन कसरी जाने खै भन्दै थिए तर पनि उनीहरू ट्रकको पछाडि चढिहाले । ट्रकले डिजेलका ड्रम बोकेको रहेछ । तिनै ड्रममा शरीर आड लगाउँदै पछाडिबाट उनीहरूले भने- 'गुरु जाउँ जाउँ' । वास्तवमा चालक र उनका सहयोगी पनि यात्रुहरू पाउँदा खुसी नै थिए । कुराकानी गर्दै जाँदा थाहा भयो - उनीहरू त ट्रकको अगाडि अटिँदैन र प्रहरीले उसले देख्ने गरी पछाडि बस्न पनि दिँदैन भन्ने थाहा पाएरै चलाखीपूर्ण तरिकाले बाटोमा आएर बसेका रहेछन् । फेरी सोचें - बाध्य भएपछि आफ्नै सुरक्षाका लागि बनाइएका कानुनी प्रावधान पनि जनताले सहजै अस्वीकार गर्दा रहेछन् । त्यो अवस्थामा आफूलाई राखेर हेर्दा मैले पनि त्यस्तै गर्थे र सायद निम्नवर्गीय स्थानीय जनताले गर्ने सामान्य दिनचर्या नै हो त्यो । मानिसले आफूसँग अर्को विकल्प नदेखेपछि कठोर कानुनी व्यवस्थालाई समेत बेकम्मा बनाइदिनेरहेछन् भन्ने पनि लाग्यो । मेरो आफ्नै अनुभवमा पनि प्रहरीले चेकजाँच गर्ने स्थानमा यात्रुहरू झरेर हिँड्ने र अलि पर पुगेपछि पुनः चढ्ने चलन नभएको पहाडी ग्रामीण सडक नेपालमा कतै छ जस्तो लाग्दैन । त्यसैले त होला एउटा ३०/३२ सिटको बस दुर्घटनामा पर्दा मृतक र घाइतेको संख्या ७०/८० भन्दा बढी हुने घटना पनि हामीलाई सामान्य नै लाग्ने । अगाडि बस्ने अवसर प्राप्त नगरेको भए म पनि प्रचलित कानुनलाई सहजै उल्लङ्घन गरी तिनै ड्रमको सहारा लिने थिएँ ।

ट्रकले आफ्नो गति समात्‍यो । चालक भाइलाई हेरें - भर्खर १७/१८ जस्ता देखिने उनको ड्राइभिङ सहज नै लागेको थियो । तर सहयोगी भाइले 'स्वराज'को 'ब्रेक' राम्रोसँग नलाग्नु सक्ने भन्दै गति कम गर्न आग्रह गरेपछि मैले चालकको अनुहार हेरें । चालकले मैमाथि व्यङ्ग्य कस्टै सहयोगीलाई भने- सरहरूलाई नतर्सा है डराएर फेरि यहीं झर्नुहोला' । यति भनेर उनी मन्द मुस्कानमा हाँसे । ट्रक आफ्नै गतिमा थियो । साँघुरो बाटोमा विपरीत दिशाबाट आएका अन्य सवारी साधनलाई 'साइड' दिन ट्रकलाई पटकपटक 'ब्याक' गर्दै र अघि बढ्दै गरेको हाम्रो यात्रालाई प्राकृतिक दृश्यावलोकनले रमाइलो पारेको थियो । आहा ! कति सुन्दर दृश्य, भाइ एकै छिन है म फोटो खिच्छु भन्दा मसँगै बस्नु भएका दाइले भन्नुभयो - 'तपाईंहरू

बाहिरबाट एक दिन आउनेलाई यो कति रमाइलो छ, तपाईंजस्तै बाहिरबाट आउने योजनाकारहरू पनि यसै भन्छन् तर तपाईंहरूलाई 'आहा' लाग्ने यिनै दृश्य नै कर्णाली जनताका 'दुःख' हुन् भन्ने कसले बुझेको छ र' । मनमनै सोचें - सरकार तथा स्थानीय सरोकारवालाले उचित नीति तथा कार्यक्रम तर्जुमा र लागु गर्न नसकेर नै हो कि विकासको प्रचुर सम्भावनाका स्रोत पनि कर्णालीवासीका लागि 'दुःख' बनेर बसिरहेका ।

यत्तिकैमा चालक भाइले थपे - 'बाँचनकै लागि ज्यान जोखिममा राखेर ट्रक चलाउने हामी गरिबको पीडा कसले बुझ्छ र दाइ ! लगानी गर्नेलाई पनि जोखिम नभएको त हैन तर उनीहरू त हुनेखाने हुन् व्यवसाय गर्छन् नाफा कमाउँछन्, छोराछोरी सुखैत, नेपालगन्ज र काठमाडौं राख्छन् । केही गरी क्षति भयो भने पनि बिमाबाट पैसा पाउँछन् तर हाम्रो त ज्यानै जान्छ नि' । उनको भनाइ अत्यन्त मार्मिक थियो जसले हाम्रो प्रचुर सम्भावनामा पनि विकल्पहीन निरीहताको सन्देश बोकेको थियो । विगतको तुलनामा कर्णाली राजमार्ग धेरै राम्रो भएपनि अझै जोखिमपूर्ण रहेको कुरालाई लक्षित गर्दै सडकमा रहेको वर्गीय विभेद र सडक निर्माणमा हुने अनियमितताले गरिबलाई नै असर गर्छ भन्दै सडकमा हुने भ्रष्टाचारप्रति पनि उनले आक्रोश पोखे । यति भन्दै गर्दा उनले सडकले जनताको दैनिक जीवनमा परेका सकारात्मक प्रभाव (जस्तै सहज पहुँच र सुविधा, बजार विस्तार, वस्तु तथा सेवाको प्रवाह आदि) को पनि चर्चा गर्न पुगे । यसका लागि उनले नेपाली सेनाले कर्णाली राजमार्ग निर्माणमा गरेको योगदानको प्रशंसा गरे । नेपाली सेनाले गर्दा नै कर्णाली राजमार्ग बनेको हो र नेपाल सरकारले यो काम गर्ने सक्ने थिएन भन्ने उनको बुझाइमा नेपाल सरकार र नेपाली सेना छुट्टाछुट्टै हुन् भन्ने भान हुन्थ्यो । सडक त सेनाले बनाइदियो अब सरकारले कर्णालीमा विकासका काम गर्नुपर्ने तर्क गरेका उनलाई सरकारले गर्ला भन्ने चाहिँ कमैमात्र विश्वास रहेछ । यसले के संकेत गर्छ भने लोकतान्त्रिक सरकारप्रति सर्वसाधारण जनताको विश्वास कमजोर हुँदैछ र त्यसले लोकतान्त्रिक पद्धतिमा आधारित हाम्रो भावी राजनीतिक मार्गचित्र नै धमिलिनसक्ने जोखिमप्रति हामी आजैदेखि सजग जुन आवश्यक छ ।

देशमा लोकतान्त्रिक गणतन्त्र स्थापना भएपनि सरकारले निम्नवर्गीय समूह, गरिब र पछाडि परेका समुदायको उत्थानका लागि उनीहरूको दैनिक जीवनमा नै प्रभाव पार्ने गरी ठोस कार्यक्रम लागु गर्न नसक्दा राजनीतिक परिवर्तनको प्रतिफल उच्च सम्भ्रान्तवर्गीय समूहमा केन्द्रित हुनपुगेको र समाजमा रहेको वर्गीय र अन्य सामाजिक असमान शक्ति सम्बन्धमा परिवर्तन आउन नसकेको उनको बुझाइ छ । उपयुक्त कार्यक्रमहरूमार्फत विद्यमान अर्थसामाजिक असमान सम्बन्धमा हस्तक्षेप गर्न र सडक संजालको पहुँचले उजागर गरेको कर्णालीको विकासका अवसरलाई समुचितरूपमा उपयोग गर्न नसके हिजो सडकको पहुँच नभएर अविकसित रहेको कर्णाली क्षेत्र भोलि सडक संजालको सहज पहुँच भएको तर परनिर्भरता, सम्भ्रान्त वर्गको नियन्त्रण र अविकासको दुश्क्रमा परेको अविकसित कर्णाली हुने अनि हाल समाजमा रहेको वर्गीय विभेद र अन्य असमान सामाजिक सम्बन्धहरू अझै गहिरिएर जाने खतरनाक जोखिम पनि छ । तसर्थ सडक संजालले जोडिनु कर्णालीको विकासका लागि अनिवार्य सर्त त हो तर सम्पूर्णता होइन । भावी दिनमा कर्णालीको अर्थराजनीतिक एवं सामाजिक सम्बन्ध र विकास कस्तो हुन्छ भन्ने सडक संजालले उजागर गरेका विकासका सम्भावनालाई कर्णालीवासी जनता र अन्य सरोकारवालाले कसरी आत्मसात र उपयोग गर्छन् भन्नेमा धेरै हदसम्म निर्भर रहनेछ ।