

## ४.६ कर्णाली राजमार्ग, सडक दुर्घटना र मानवीय क्षति

### परिचय

कमजोर धरातल, नाममात्रको ट्याक, मर्मत सम्भारमा ढिलासुस्ती, कमसल खालका सवारी साधन तथा अदक्ष चालक लगायतका कारणले कर्णाली राजमार्ग निर्माण भएयता हरेक वर्ष १ सय जना जतिले ज्यान गुमाउनु परेको तथ्याङ्क छ। कर्णाली क्षेत्रमा विकास पुऱ्याउने भनिएको यो राजमार्गलाई 'मृत्यु मार्ग' नाम पनि दिने गरिन्छ (विष्ट, २०८०)। कर्णाली प्रदेशको राजधानी सुर्खेतबाट दैलेख र कालीकोट हुँदै कर्णाली नदीको किनारै किनार जुम्लासम्म पुग्ने मोटर बाटोलाई कर्णाली राजमार्ग अथवा सुर्खेत-जुम्ला सडकखण्ड भनिन्छ। यसको लम्बाई २ सय ३२ किलोमिटर रहेको छ। हिलाम्य र साँघुरो यो राजमार्गमा यात्रुले सधैँसो सास्ती खेप्नुपरेको छ। कालोपत्रेसमेत गरिएको यो सडकको पाँच वर्षमै करिब ९५ प्रतिशत भागको कालोपत्र उष्किएको छ।

कर्णाली राजमार्गको रेखाङ्कन (सर्भे) वि.स. २०४२ सालमा गरिएको थियो। यसको निर्माण कार्य २०४८ सालमा सुरु भयो। २ करोड रुपियाँ बजेट विनियोजन गरी थालिएको निर्माण कार्य २०५६ सालमा विश्व बैंकले सहयोग गरेपछि तीव्र भयो। यसै समयमा भएको सशस्त्र द्वन्द्वका कारण सडक निर्माणमा अवरोध आयो। सडक निर्माणको जिम्मा नेपाली सेनालाई दिइयो र उसले ट्याक खन्ने काम सुरु गर्‍यो। प्रधानमन्त्री गिरिजाप्रसाद कोइरालाले ०४८ सालमा शिलान्यास गरेको कर्णाली राजमार्गको निर्माण सशस्त्र द्वन्द्व र बजेट अभावको समस्या भोग्दै १५ वर्षपछि २०६३ साल चैत महिनामा सम्पन्न भयो (खत्री, २०८०)।

कर्णाली प्रदेशमा सवारी दुर्घटनाबाट भएको जनधनको क्षति दिनानुदिन बढ्दै गएको, यसबाट राज्यलाई पनि सवारी दुर्घटनाको कारण उपचार, अनुसन्धान, बीमा, क्षतिपूर्ति लगायतका विभिन्न आर्थिक पक्षमा र अनुत्पादक दायित्वमा वृद्धि भएको भन्दै कर्णाली प्रदेशका १० ओटै जिल्ला प्रशासन कार्यालय, कर्णाली प्रदेश सरकारलगायत विभिन्न सरोकारवाला सरकारी निकायलाई विपक्षी बनाइ इन्सेक कर्णाली

प्रदेश कार्यालयको पहलमा निषेधाज्ञा/परमादेश मुद्दा ०८० वैशाख २५ गते उच्च अदालत, सुर्खेतमा दायर भएको छ (रावत, २०८०)।

उच्च अदालत, सुर्खेतका कामु मुख्य न्यायाधीश माधवप्रसाद पोखरेलको इजलासले ०८० वैशाख २७ गते विपक्षीका नाममा गरेको आदेशमा यसमा के कसो भएको हो ? निवेदकको माग बमोजिमको आदेश किन जारी हुनु पर्ने होइन ? आदेश जारी हुन नपर्ने कुनै कारण, आधार र प्रमाण भए यो सूचना प्राप्त भएको मितिले बाटोको म्यादबाहेक १५ दिनभित्र विपक्षीहरू जिल्ला प्रशासन कार्यालय, जिल्ला प्रहरी कार्यालय र जिल्ला ट्राफिक कार्यालय तथा कार्यालय प्रमुखहरूलाई उच्च सरकारी वकिल कार्यालयमार्फत र अन्य विपक्षीहरूलाई मुख्य न्यायाधीवक्ताको कार्यालय सुर्खेतमार्फत लिखित जवाफ पेश गर्न भनिएको छ। मुद्दा अदालतमा विचाराधीन छ।

कर्णाली राजमार्गमा ६ अरब रुपियाँ खर्च भएको छ। ट्याक खोलेपछि आर्थिक वर्ष २०६४/६५ मा नेपाली सेनाले कर्णाली राजमार्गको जिम्मेवारी सरकारलाई हस्तान्तरण गरेको थियो, त्यसपछि विश्व बैंकको सहयोगमा सुर्खेत-जुम्ला सडकमा कालोपत्रे गरिएको थियो। कालीकोट-जुम्ला सडक खण्डमा नेपाली सेनाले गरेको खर्च बाहेक विश्व बैंकको सहयोगअन्तर्गत दुईपटकमा २०६७/६८ मा करिब २९ करोड विनियोजन गरिएको थियो। त्यसैगरी, आव ०६८/६९ मा सुर्खेत-खिड्गीज्युलासम्म १३ करोड र खिड्गीज्युलादेखि जुम्लासम्म ८२ करोड रुपियाँ विनियोजन भयो। जुन विभिन्न कारणले सबै खर्च भएन फेरि आ.व.०६९/७० मा सुर्खेतदेखि खिड्गीज्युलासम्म १ करोड ८२ लाख र खिड्गीज्युलादेखि जुम्लासम्म २१ करोड रुपियाँ विनियोजन गरिएको थियो र आव ०७०/७१ मा सुर्खेत-खिड्गीज्युलासम्मकालागि १८ करोड र खिड्गीज्युला-जुम्लासम्म ८७ करोड रुपियाँ विनियोजन गरेको थियो। सबै गरेर २०४८/४९ देखि २०६३/६४ सम्म यो बाटोमा १ अर्ब १५ करोड रुपियाँ सडक निर्माणका लागि खर्च भइसकेको छ।

### बाटोको अवस्था, दुर्घटना र जीवनको क्षति

नेपाल प्रहरी राजमार्ग सुरक्षा तथा ट्राफिक व्यवस्थापन कार्यालय, सुर्खेतको तथ्याङ्कअनुसार प्रदेशमा हरेक वर्ष सडक दुर्घटनामा ज्यान गुमाउने सङ्ख्यामा वृद्धि भइरहेको छ। तर, सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणमा कुनै निकायले गम्भीर पहल गरेका छैनन्। कर्णाली राजमार्ग अन्तर्गत दैलेख र कालीकोट खण्डमा विभिन्न स्थानमा साँघुरा मोडहरू छन् जसले दुर्घटनाको जोखिम बढाएका छन्। एक मोडबाट अर्को मोडमा गाडी देख्न सकिदैन। साँघुरा र अप्ठ्यारा सडक, क्षमताभन्दा धेरै यात्रु, पुराना गाडी र ट्राफिक नियमको बेवास्ता कै कारण दुर्घटना बढेका हुन्।

कर्णाली राजमार्गको सुर्खेत, कालीकोट र जुम्ला खण्डका दर्जनौं ठाउँहरूमा पहिरो खस्ने समस्या छ। कतिपय स्थानमा राजमार्ग जस्तै छैनन्। ६ पाङ्ग्रे गाडी नअट्ने सडकमा १० पाङ्ग्रे गाडी पनि गुड्छन्। सडक पूरै खाल्डाखुल्डी र हिलाम्मे छ। कति ठाउँमा गाडी फस्दा निकाल्न दिनभर नै लाग्छ। कर्णाली राजमार्गको दही खोलादेखि जुम्लासम्म ४३ ठाउँमा बसेनि पहिरो गइरहन्छ। कालीकोट र दैलेखको सिमाना दही खोलादेखि जुम्लासम्म दहिखोला, गगने खोला, काले खोला, एसमोड, जिते बजार, शेरीघाट, मेयर खोला, सुनार खोला, ताडी, गल्ली, सिम्लेगाड, मोल्फा, पिली, शेराबाडा, बाली, राचुली, भिक्म, राराली लगायतका ४३ ठाउँहरूमा पहिरो जाने समस्या रहेको छ। साँघुरो र अप्ठ्यारो भीर भएको ठाउँमा गाडी आवतजाउव गर्न समस्या हुन्छ, अर्कोपट्टिबाट गाडी आयो भने त ब्याक गर्नुपर्छ। सडकमै कुनै गाडी विग्रियो भने त अरू गाडी समेत त्यतै बास बस्नुपर्छ (शाही, २०८०)।

### सडक दुर्घटना तथ्याङ्कमा

कर्णाली राजमार्गमा भइरहने दुर्घटनाको विषय यहाँका नागरिक, प्रदेश र यहाँका स्थानीय सरकारको मात्रै चासोको कुरा होइन। देशभरि नै सडक मार्ग सुरक्षा कुनै ठुलो दुर्घटना भएपछि केही दिन चर्चाको विषय बन्ने तर पछि त्यसै सेलाउने गरेको छ। सैयौं मान्छेको ज्यान लिने यहाँको सडकका न कुनै सुधारको कार्ययोजना छ न त स-साना मर्मत-सम्भारका काम नै समयमा कार्यान्वयन हुन्छ।

२०७० पछिका नौ आर्थिक वर्षमा मात्रै कर्णालीमा १ हजार ८ सय २१ सडक दुर्घटना भएका छन्। जसमा ९ सय ९१ को मृत्यु भएको छ। यस्ता

दुर्घटनामा परी १ हजार ५ सय २७ जना गम्भीर घाइते भएका छन् (साह, २०८०)।

कर्णाली राजमार्ग प्रयोगको सुरुताका एउटा बस दैलेखको किटु भीरको चट्टानमा ठोक्किएर कर्णाली नदीमा खसेको थियो। त्यो दुर्घटनामा ४१ जनाले ज्यान गुमाएका थिए। त्यस्तै, अर्को दुर्घटना ०६८ असोज २७ गते भएको थियो। त्यसदिन दशैं बिदामा घर फर्किएका विद्यार्थी चढेको भे १ ख ३१६७ नम्बरको बस मुगुको छायाँनाथ रारा नपा-७ पिनाटपने खोलामा खस्दा ३३ जनाको मृत्यु भएको थियो। नेपालगञ्जदेखि सुर्खेत हुँदै मुगुको सदरमुकाम गमगढी हिँडेको बस भिरालो कच्ची बाटोबाट दुई सय मिटर तल खस्दा २४ जनाको घटनास्थलमै र अरुको उपचारका क्रममा निधन भएको थियो। त्यसको दुई महिनापछि नै २०६८ मङ्सिरमा कालीकोटको सेराबाडा बित्तामोडमा बस दुर्घटना हुँदा २८ जनाले ज्यान गुमाएका थिए। त्यसवर्ष जुम्लाको गाडगडेनीमा १३, दैलेखको खिड्कीमा १४ र सुर्खेतको कल्याणमा १५ जनाको पनि दुर्घटनामा मृत्यु भएको थियो (विष्ट, २०८०)।

ट्राफिक प्रहरीका अनुसार यी दुर्घटनाका कारण साँघुरो सडक, आवश्यक सङ्केत चिन्हहरू नहुनु, गाडीको क्षमता र यात्रुको सङ्ख्यामा सन्तुलन नहुनु थिए। यस्तै, २०७१ सालमा जुम्लाको रारालिहीमा बस दुर्घटना हुँदा नाबालकसहित १८ जनाको ज्यान गयो। त्यो बस सडक भन्दा २ सय मिटर तल तिला नदीमा खसेको थियो। यी घटना कर्णाली राजमार्गमा

**तालिका ४.६.१ सडक दुर्घटनाबाट क्षति**

आ.ब	मृत्यु	गम्भीर घाइते	सवारी दुर्घटना सङ्ख्या
२०७१/७२	१३९	१७२	१३९
२०७२/७३	५६	६५	७६
२०७३/७४	११७	१५३	१०१
२०७४/७५	९१	१२०	८८
२०७५/७६	११९	१५०	१४६
२०७६/७७	९७	१३१	२३६
२०७७/७८	९८	१६९	२९१
२०७८/७९	१८०	३६२	४०३
२०७९/८०	९४	२०५	३४१
<b>जम्मा</b>	<b>९९१</b>	<b>१५२७</b>	<b>१८२१</b>

(स्रोत : ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, सुर्खेत, २०७१-०८०)

भएका केही 'ठूला' दुर्घटनाहरू मध्ये हुन् अन्य दुर्घटना त सयौं छन्।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ ले प्रबन्ध गरेकै कतिपय प्रावधानको कार्यान्वयन तथा पालना समेत भएको छैन। लामो बाटोमा चल्ने सार्वजनिक सवारीमा कम्तीमा दुई जना चालक अनिवार्य राखी प्रत्येक ६ घण्टामा पालो फेर्नुपर्ने व्यवस्था अपवाद बाहेक कागजमा मात्र सीमित छ। यसो हुनुमा काम गराउने अख्तियार पाएकाहरूले काम नगरेको प्रष्ट छ, तर यस्ता अधिकृतलाई जवाफदेही बनाउन यस क्षेत्रमा काम गर्ने संस्थाहरूको चासो यो सडकको समस्या पर्न सकेको छैन। देशमा भएका सीमित ट्राफिक प्रहरीलाई शहरमै सवारी व्यवस्थापन गर्न हम्मै छ।

कमजोर पूर्वधार र जोखिमयुक्त सडकले व्यक्तिको मानव अधिकार उपभोगमा प्रत्यक्ष असर पार्छ। कुनै व्यक्ति विरामी हुँदा समयमा अस्पताल पुग्न नसक्नु, कुनै अपराध वा मानव अधिकार उल्लङ्घनका घटना हुन लागेको थाहा पाए पनि समयमा प्रहरी घटनास्थल पुग्न नसक्नु, प्राकृतिक प्रकोपका समयमा उद्धार गर्न नसक्दा व्यक्तिले राज्यबाट आधारभूत मानव अधिकारको उपभोग गर्नबाट वञ्चित रहनु केही उदाहरण हुन्। राज्यले नागरिकको अधिकारको सम्मान, संरक्षण गर्ने र परिपूति गर्ने दायित्व हुन्छ भने नागरिकले ती अधिकार उपभोग गर्न पाउनुपर्छ।

### दुर्घटनाका मानवीय र अन्य कारण

कर्णाली राजमार्ग अन्तर्गत दैलेख र कालीकोट खण्डका विभिन्न स्थानमा साँघुरा मोडहरू छन्। राजमार्गको एक मोडबाट अर्को मोडमा आएको गाडी देख्न सकिँदैन। कर्णालीका धेरै सडकमा ट्राफिक सङ्केत पनि छैन। साँघुरा र अप्ठ्यारा सडक, क्षमताभन्दा बढी यात्रु, पुराना गाडी, ट्राफिक नियमको बेवास्ता लगायतका कारण यो सडकमा दुर्घटना बढिरहेका छन्। दुर्घटनाको केही कारण मानवीय पनि छन्। जस्तै, पहाडको घुमाउरो सडकमा चालकले हर्न नबजाउँदा, मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाउँदा, लामो यात्रामा एउटै चालकले गाडी चलाउँदा, क्षमता भन्दा बढी यात्रु राख्दा, पुराना गाडी चलाउँदा, समय समयमा गाडीको मर्मत नगर्दा तथा सवारी साधन अनुमति पत्र नलिइ चलाउँदा दुर्घटना हुने गरेको पाइन्छ।

कालीकोटको पाँखा गाविस हाल खाँडाचक्र नगरपालिका-८ को विर्तामोड भन्ने स्थानमा २०६९

भदौ २५ गते राति ११ बजे ना.४ ख ६८७७ न.को बस दुर्घटना भयो। सो दुर्घटनामा २८ जनाको मृत्यु र ११ जना घाइते भएका थिए। नेपाल सरकारले ०६९ भदौ २६ गते गठन गरेको छानविन समितिको प्रतिवेदनमा प्रतिवेदनमा दुर्घटनाको प्रमुख कारण साँघुरो पहाडी कच्ची सडक, कठिन भौगोलिक अवस्था, यातायात सवारी साधनहरूको अपर्याप्तताको कारण एउटै सवारी साधनमा धेरै यात्रुले यात्रा गर्नुपर्ने अवस्था, दुईजना चालक राख्नुपर्ने व्यवस्थालाई अनिवार्य बनाउन नसकिनु, सडकलाई फराकिलो बनाइ स्तरोन्नति गरी कालोपत्रे गर्ने कार्य चुनौतीपूर्ण हुनु, चालकले मादकपदार्थ खाए-नखाएको सम्बन्धमा ब्रेथलाइजरको प्रयोगबाट प्रभावकारी रूपमा चेकजाँच हुन नसक्नु, ट्राफिक प्रहरीको सानो सङ्ख्या र यात्रुवाहक गाडीलाई मालवाहक गाडीका रूपमा समेत प्रयोग गरिनु उल्लेख छ (छानविन प्रतिवेदन, २०६९)।

सडक साँघुरो हुँदा दुर्घटना हुन्छ भन्ने छैन। 'चालक नै तालिम प्राप्त छैनन्, मोडमा हर्न बजाउँदैनन्, त्यसैले मुख्य कारण चालकको लापरवाही हो'। 'साँघुरो छ भने त भन्नु होसियारी पूर्वक चलाउनु पर्ने हुन्छ' (घिमिरे, २०८०)।

ठेकेदारको लापरवाहीका कारण सडक कालोपत्रे र मर्मत-सम्भार नभएपछि कर्णालीका यात्रुहरू निकै समस्यामा परेका छन्। स्थानीयका अनुसार 'यात्रुका लागि काल छुँदैछ, सडक छेउ बस्नेलाई सुख छैन, दुर्घटना त कति हुन्छन् भनि साध्य छैन, राजमार्ग नाम दिएर सरकारले भन्नु काल निम्त्याएको छ।' सरकारले यसको प्रभावकारी अनुगमन नगर्दा ठेकेदारले कालोपत्रे नगरी छाडेका छन्। ०६९ भदौ २५ गते मान्माबाट जुम्ला जाँदै गरेको बस दुर्घटनामा पाँचजनाले ज्यान गुमाए। यसकारण यो राजमार्ग वरदान होइन कि अभिसाप भएको छ। 'सरकार जुम्लासम्म गाडी पुऱ्याएर बहादुरी गरेको बखान गर्छ, यहाँ मान्छे दैनिकजसो अकालमा मृत्युको मुखमा पुग्छन्' (मल्ल, २०८०)।

कर्णाली प्रदेश सरकारले कर्णालीका सडकको सुधारका कामहरू क्रमशः गर्दैछ (जिसी, २०८०)। 'जुन-जुन स्थानमा जे जे गर्नुपर्ने हो त्यसका लागि प्रदेश सरकारले सम्बन्धित सडक आयोजना वा डिभिजन सडक कार्यालयहरूलाई निर्देशन दिएको छ।' कर्णाली प्रदेश प्रहरी कार्यालयले सडक दुर्घटना न्यूनीकरण र सडक पूर्वाधार सुधारका लागि 'सुरक्षित कर्णाली विशेष अभियान' सुरु गरेको छ।

कर्णालीका सबै राजमार्गको अवस्था र तत्काल गर्नुपर्ने सुधारका विवरण सङ्कलन गरी प्रदेश सरकार र सडक डिभिजनलाई उपलब्ध गराइएको छ (ढकाल, २०८०)।

बढी जोखिमपूर्ण स्थान पहिचान गरी केही दिनभित्रै विभागले टेन्डर आह्वानका लागि सडक डिभिजन कार्यालय जुम्लाले प्रकृया अगाडि बढाएको छ। जोखिम युक्त क्षेत्रमा ९० सेमि अग्लो स्टिल बार लगाउँदा साना सवारी साधनको दुर्घटना नियन्त्रण गर्नसहयोग पुग्छ (विष्ट, २०८०)।

दैलेखको खिडकीज्यूलादेखि कालीकोटको नागमसम्म अत्यधिक दुर्घटना हुने स्थानको रूपमा लिने गरिएको छ। अहिलेसम्मका दुर्घटनाहरूमध्ये ठूला दुर्घटना यसै खण्डमा भएको पाइन्छ। कर्णाली राजमार्गमा दिनहुँ दुर्घटना हुन थालेपछि सडक विभागले

दैलेख तल्लो डुंगेश्वरदेखि कालीकोटसम्मको करिब २६ किमि सडकमा स्टिलको बार राख्ने भएको छ।

#### निष्कर्ष

दुर्घटनाको पछाडि प्रायः चालकलाई कारण देखाइ सहज रूपमा उम्किन खोज्ने र अन्य कारणबारे गहिरो विश्लेषण हुन नसक्दा समय-समयमा हुने यस्ता दुर्घटनामा कमी आउन नसकेको देखिन्छ। हाल भइरहेको यातायात सम्बन्धी कानुनी, संस्थागत एवम् सङ्गठनात्मक संरचनाभित्र रहेका सम्बन्धित निकाय, अधिकारी, प्रहरी प्रशासन, यातायात व्यवसायी समितिहरू एवम् अन्य आम सरोकारवालाहरू बीचको समन्वयात्मक एवम् समझदारीपूर्ण भूमिकालाई प्रभावकारी बनाउन सकियो भने यस्ता दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न सकिन्छ।

#### सन्दर्भ सामग्री

खत्री, यज्ञ (२०८० वैशाख ८), कर्णालीमा सडक छैनन्, मृत्यु रेखा मात्रै छन्, अनलाइन खबर।

<https://www.onlinekhabar.com/2023/04/1295465>

घिमिरे, शिरबहादुर (२०८० मङ्सिर), कुराकानीका आधारमा, प्रमुख, सुर्खेत-जुम्ला (कर्णाली राजमार्ग) आयोजना, सुर्खेत।

छानबिन समितिको प्रतिवेदन (२०६९), २०६९ भदौ २५ गते बस कालीकोट बस दुर्घटना सम्बन्धमा पूर्वाधार विकास तथा यातायात मन्त्रालयद्वारा ०६९ भदौ २६ गते गठित समिति, छानबिन समितिको प्रतिवेदन।

जिसी, २०८०, मङ्सिर) प्रवक्ता, आन्तरिक मामिला तथा कानून मन्त्री तथा कर्णाली प्रदेश सरकार।

ढकाल, भीमप्रसाद (२०८०, पुस), कुराकानीमा आधारित, प्रदेश प्रहरी प्रमुख (डीआईजी)।

मल्ल, चन्द्रजङ्ग (२०८० मङ्सिर), कुराकानीका आधारमा, स्थानीय खाडाचक्र नपा-२, कालिकोट।

रावत, प्रभाकुमारी (२०८० वैशाख २५), सवारी दुर्घटनाको रोकथाम तथा न्यूनीकरण लगायतको मागगर्दै उच्च अदालतमा रिट, इन्सेक अनलाइन।

<https://inseconline.org/np/news/%E0%A4%B8%E0%A4%B5%E0%A4%BE%E0%A4%B0%E0%A5%80-%E0%A4%A6%E0%A5%81%E0%A4%B0%E0%A5%8D%E0%A4%98%E0%A4%9F%E0%A4%A8%E0%A4%BE%E0%A4%95%E0%A5%8B-%E0%A4%B0%E0%A5%8B%E0%A4%95%E0%A4%A5%E0%A4%BE%E0%A4%AE/>

विष्ट, ललित (२०८० जेठ ७), मृत्यु मार्ग वन्दै कर्णालीको बाटो, नागरिक न्युज।

<https://nagariknews.nagariknetwork.com/social-affairs/1179601-1684634098.html>

विष्ट, दिपेन्द्र (२०८० मङ्सिर), प्रमुख, सडक डिभिजन कार्यालय, जुम्ला।

साह, रामप्रकाश (२०८० मङ्सिर), कुराकानीमा आधारित, प्रमुख, नेपाल प्रहरी, राजगर्मा सुरक्षा तथा ट्राफिक कार्यालय, सुर्खेत।

शाही, नवीन (२०८० मङ्सिर), कुराकानीमा आधारित, सवारी चालक, सुर्खेत-जुम्ला सडक खण्ड।