

Els residents de Humla estan alleujats amb un servei d'autobús directe a Katmandú

La iniciativa marca un canvi significatiu per a Humla, un districte que durant molt de temps depèn del transport aeri i dels maleters per a la connectivitat, però mantenir un horari regular continua



sent un repte. Hilsa Yatayat ha posat en marxa recentment el primer servei d'autobús directe de Humla a Katmandú. Foto d'arxiu de la publicació.

marcador
Tripti Shahi

Publicat el: 4 de gener de 2026

Actualitzat a: 4 de gener de 2026 07:12

Birendranagar

Sabita Pariyar, de Humla, un districte muntanyós de la província de Karnali, va arribar divendres a Birendranagar, a Surkhet, amb una sensació d'alleujament que mai havia experimentat abans mentre viatjava fora del seu districte. Anava cap a Katmandú, però per primera vegada va pujar a un autobús cap a la capital nacional directament des de prop de casa seva, a Simkot.

Amb la posada en marxa fa uns dies d'un servei d'autobús directe Humla-Katmandú, els residents del districte més nord-occidental ara viatgen a Katmandú sense els transbords esgotadors i cars que abans definien els viatges de llarga distància.

«Finalment em vaig sentir relaxat viatjant en un sol autobús. Abans, havíem de canviar de vehicle diverses vegades i pagar tarifes molt cares. Ara, aquestes molèsties ja són cosa del passat», va dir Pariyar amb un sospir d'alleujament.

El servei directe d'autobús ha estat llançat per Humla Hilsa Transportation Pvt Ltd. Segons Pariyar, la introducció del servei també ha fet baixar les tarifes a causa de la creixent competència. "Abans pagava gairebé el doble. Aquesta vegada, vaig comprar el meu bitllet a Katmandú per 6.500 rupies", va dir, i va afegir que després que un operador prengués la iniciativa, altres empreses de transport també van començar a operar autobusos en la ruta.

Durant dècades, Humla va ser un dels districtes més aïllats del país, desconnectat de les xarxes viàries nacionals. Els autobusos grans no podien circular perquè el corredor de Karnali, concebut com una carretera estratègica nord-sud que unís la frontera xinesa a Hilsa amb les planes del sud, continuava incomplet.

Simkot, la seu del districte de Humla, finalment es va connectar a la xarxa nacional de carreteres el juliol de 2025. El somni de fa temps es va fer realitat amb la construcció d'un pont Bailey sobre el riu Chuwakhola al districte 5 del municipi rural de Kharpunath, que enllaça efectivament Simkot a través del corredor de Karnali.

Segons l'Oficina de Policia de Trànsit del Districte de Humla, el servei directe d'autobús es va inaugurar formalment el 17 de desembre de 2025. L'oficina ha fixat la tarifa oficial a Katmandú en 7.500 rupies.

No obstant això, el cap de la policia de trànsit Rajesh Chaudhary va dir que mantenir un horari regular continua sent un repte a causa de les difícils condicions de la carretera. "A causa del terreny i de les condicions de la carretera, els autobusos no sempre poden funcionar amb un horari fix", va dir Chaudhary. "Abans, els autobusos tornaven de Sarkeghad. Ara arriben a la seu del districte i fins i tot surten directament cap a Katmandú".

Per a la gent del lloc, l'impacte ha estat immediat. Anga Raj Pariyar, del municipi rural de Chankheli 3, va dir que viatjar s'ha tornat significativament més fàcil i barat. "Abans, Mahindra Boleros cobrava el que volien. Ara, podem arribar a Surkhet des de Simkot per unes 5.000 rupies i des de Sarkeghad per 2.500 rupies", va dir.

Recordant el seu primer viatge des de Humla, Anga Raj va dir que una vegada va caminar durant tres dies per arribar a Thirpu, al districte de Kalikot, abans de trobar un vehicle per anar a Surkhet. "Només arribar a Surkhet costava més de 7.000 rupies en bitllets", va dir.

Durant l'últim any, a mesura que l'accés per carretera va millorar gradualment, la tarifa a Surkhet va baixar a entre 3.000 i 4.000 rupies, depenent de la disponibilitat. "A mesura que augmentava el nombre de vehicles, la competència va fer baixar els preus", va dir Anga Raj, i va assenyalar que el funcionament d'autobusos ha reduït el domini dels vehicles més petits. Segons Anga Raj, el flux de passatgers és més intens a les rutes de baixada. "Més gent viatja des de Humla que no pas torna. Hi van per escapar del fred, buscar atenció mèdica o continuar viatjant a l'Índia per treballar. És per això que els autobusos solen estar plens de passatgers", va afegir.

Bishal Rokaya, un operador de Humla Hilsa Transportation, va dir que la seva empresa va començar el servei de Katmandú fa unes tres setmanes. "Vam ser els primers a iniciar el servei directe de Humla a Katmandú. Després d'això, també va començar a operar un altre servei d'autobús des de Simkot", va dir Rokaya. Segons ell, els autobusos actualment cobren al voltant de 5.000 rupies de Simkot a Surkhet, 5.500 rupies a Nepalgunj i 7.500 rupies a Katmandú.

Malgrat la finalització de trams clau del Corredor de Karnali, els desplaçaments continuen sent difícils a causa de les esllavissades, les vies estretes i la manca d'asfalt en molts trams. Tot i això, la posada en marxa de serveis directes d'autobús marca un canvi significatiu per a Humla, un districte que durant molt de temps depèn del transport aeri i dels maleters per a la connectivitat.

El somni tan esperat dels residents de Humla de pujar a un autobús directe a Katmandú s'ha complert després de gairebé tres dècades. La carretera, que comença a Khulalu, al districte de Kalikot, travessa Bajura i enllaça amb Humla, formant una part clau del Corredor de Karnali.

Els esforços per construir una carretera cap a Humla van començar el 1997 després que un brot viral relacionat amb la fam matés gairebé 50 residents. Per abordar l'escassetat crònica d'aliments, el Comitè de Desenvolupament del Districte d'aleshores va proposar una connexió per carretera amb la Xina. La construcció de la carretera Simkot-Hilsa va començar l'any 2000 utilitzant recursos interns.

<https://kathmandupost.com/karnali-province/2026/01/04/humla-residents-relieved-with-direct-bus-service-to-kathmandu>