जिल्ला प्रशासन कार्यालय मकवानपुर दर्ता नं. ११९/२०६९/०७० मकवानपुर जि. हुलाक कार्यालय दर्ता नं ०५/२०७६/०७७

www.saheekhabar.com

सहीखबर

साप्ताहिक

वर्ष- १४, अङ्क- ३८, २०८३ वैशाख १० गते विहीबार, 23Apr 2026, नेपाल सम्वत्-११४६ पृष्ठ-६, मूल्य रु. ५/-

‘डोजरे विकास’ विरूद्ध प्रदेश सरकार



विकल्प खोजिदैं

○सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर ।संघीयतासँगै स्थानीय क्षेत्रमा नेतृत्व गर्ने स्थानीय व्यक्ति नै आए । जसलाई स्थानीयले आफ्नो आवश्यकता बारे आवाज सुनाउन सहज भयो । स्थानीयले विकासभन्ने बित्तिकै बाटो नभएको स्थानमा खन्ने, भएकालाई फराकिलो र पक्कि बनाउने कामपहिलो रोजाइमा पर्‍यो । यस्ता विकासे कामको माग बढेसँगै बाटो बनाउने क्रममा वन विनाशदेखी खोलानदी, खहरेलगायत प्रकृति सम्पदाको दोहोन समेत बढ्यो । जसले बेमौसमी वर्षामा समेत ठुलोमात्रमा धनजनको क्षति समेत व्यहोर्नु पर्‍यो ।

अब यसको विकल्प बारे दबाब समेत सुरू भएको छ । स्थानीयहरूले समेत विकासको क्रममा डोजर नलागाउन माग गर्न थालेको अवस्थालाई मध्य नजरगर्दै बागमती प्रदेश सरकारले डोजरे विकासको साटो जैविक अनुकूलता र बायो इन्जिनियरिङमा आधारित दिगो विकास मोडल अघि सारेको छ ।

प्रदेशको भौतिक पूर्वाधार मन्त्रालयले सडक निर्माणको इस्टिमेटमै बायोइन्जिनियरिङ अनिवार्य गर्ने गरी जलवायु परिवर्तन अनुकूलताको विकास निर्देशिका तयार गरिरहेको छ । यो मोडलले पहिरो नियन्त्रण, हरित उद्यमशीलता र स्थानीय उत्पादनलाई बजारसँग जोड्दै सडक पूर्वाधारलाई दिगो बनाउने लक्ष्य राखेको छ ।

मध्य पहाडका भिरालो जमिन, खोंच र उच्च हिमाली भूबनोट भएको बागमती प्रदेशका लागि पूर्वाधार निर्माण सधैं चुनौतीपूर्ण रहँदै आएको छ ।

भौगोलिक अवस्थिति अनुकूलको विकास मोडल अपनाउन नसक्दा प्रदेश सरकारको लगानी वर्षौं पिच्छे खेर गइरहेको छ । करोडौं लगानीमा बनेका सडक जैविक अनुकूल नहुँदा सामान्य वर्षामै बगाउने तथा पहिरोले क्षति पुग्ने गरेको छ ।

प्रदेशको प्रमुख राजमार्गदेखि ग्रामीण सडकहरुमा अव्यवस्थित विकास मोडेलका कारण बर्सेनि प्रदेश सरकारले समस्या भोग्दै आएको छ ।

हालसम्मको ‘विकास मोडेल’ मुख्यत: इन्जिनियरिङ पक्ष, डोजरको प्रयोग र तुला कङ्क्रिटका पर्खालहरुमा मात्र केन्द्रित रहेको देखिन्छ। तर बर्खायामको एकै झरीले करोडौंका भौतिक संरचना बगाउने र सडकहरु अवरूद्ध हुने समस्याले वर्तमान लगानी र प्रविधिको दिगोपनमाथि प्रश्न उठाएको छ ।

भौगोलिक संवेदनशीलतालाई बुझ्दै बागमती प्रदेश सरकारले परम्परागत निर्माण शैलीको विकल्पमा ‘जैविक अनुकूलताको विकास मोडेल’ अघि सारेको छ ।

उक्त अवधारणाले भौतिक पूर्वाधार लाई केवल ढुंगा र सिमेन्टको संरचनासँगै वरपरको वातावरण, वनस्पति र जलवायुसँग तादात्म्य मिलाउने लक्ष्य राखेको छ । यसअघिको मोडेलमा डोजर लगाएर सडक खन्ने र पर्खाल लगाउने काममात्र भएको देखिन्छ, जसले भूक्षय र पहिरो निम्त्याएको प्रदेश सरकारको ठहर छ ।

प्रदेश सरकारले अघि सारेको जैविक मोडेलले ‘बायो इन्जिनियरिङ’ मार्फत बाँस, काँस र स्थानीय वनस्पतिको प्रयोग गरी पहिरो रोक्ने र सडकलाई ‘हरित बाटो’का रुपमा विकास गर्ने मार्गचित्र तय गरेको छ । प्रदेशको भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालयले पुल्चोक इन्जिनियरिङ क्याम्पससँग सम्झौता गरी उक्त विषयमा काम गरिरहेको हो ।

सडकको वरिपरि कृषि र वनमा आधारित उद्यमशीलता सिर्जना गरी गाउँको उत्पादनलाई बजारसँग जोड्ने गरी ‘इकोसिस्टम बेस्ड एडप्टेसन’ लाई आत्मसात् गरेको हो । सडकको इस्टिमेटमै ‘बायोइन्जिनियरिङ’ अनिवार्य गर्ने लक्ष्य लिएको प्रदेश सरकारका भौतिक पूर्वाधार विकासमन्त्री डा. दिनेशचन्द्र देवकोटाले बताए । “प्रदेशको सडक पूर्वाधारलाई अब ‘जैविक अनुकूलता’ र ‘ग्रीन रोड’ को अवधारणा अनुसार अगाडि बढाउने छ” मन्त्री देवकोटाले भने । हालको विकास निर्माणमा इन्जिनियरिङ र कन्स्ट्रक्सनको मात्रै प्रभुत्व हुँदा दिगो हुन नसकेको उनको भनाइ छ । हालको विकास मोडलले प्रदेशको ठुलो बजेट बालुवामा पानी हालेसरह भइरहेको उनले प्रस्ट पारे ।

मन्त्री देवकोटाका अनुसार, अहिलेको मुख्य समस्या भनेको इन्जिनियरिङ पार्टले पर्खाल लगाउने तर बर्खामा पानीले बगाउने प्रवृत्ति हो । यो अवस्था अन्त्यका लागि मन्त्रालयले ‘जलवायु परिवर्तन अनुकूलताको विकास निर्देशिका’ तयार पारिरहेको उनले बताए ।

अन्तिम चरणमा निर्देशिका

प्रदेश सरकारले तयार पारेको ‘जलवायु परिवर्तन अनुकूलताको विकास निर्देशिका’ अन्मित चरणमा पुगेको छ । डा. माधव कार्कीको नेतृत्वमा तयार भइरहेको उक्त निर्देशिका अन्तिम चरणमा पुगेको र क्याबिनेटबाट पास भएपछि कार्यान्वयनमा अघि बढ्ने मन्त्री देवकोटाले जानकारी दिए ।

सडकको इस्टिमेट र टेन्डर गर्दा नै बायोइन्जिनियरिङ र जैविक पक्ष अनिवार्य समावेश गर्नुपर्ने व्यवस्था गर्नेगरी सो निर्देशिका तयार गरिएको उनले बताए । उक्त विकास मोडलले हरित उद्यमशीलतासँगै बायो इन्जिनियरिङ र पहिरो नियन्त्रण र अन्तर मन्त्रालय समन्वयलाई केन्द्रित गरे छ ।

‘हाम्रा इन्जिनियरसँगै जैविक विविधताको ज्ञान छैन । वनका कर्मचारीसँग इन्जिनियरिङको ज्ञान छैन । अहिलेको आवश्यकता विकासमा जैविक विविधताको ज्ञान हो । त्यसैलाई जोड्ने गरी जैविक अनुकूलताको विकास मोडल तय गरिएको हो,’ मन्त्री देवकोटाले भने ।

यसले मन्त्रालयहरु बिच अन्तर समन्वय खडा गर्नुको साथै उत्पादनमैत्री सडक पूर्वाधार र दिगो विकाससँगै क्षति न्यूनीकरणमा सहयोग गर्ने मन्त्री देवकोटाको विश्वास छ । उनले भने, ‘जैविक अनुकूलताको विकासले सडकको वरिपरि कृषि, वन र पर्यटनमा आधारित उद्यमशीलता खडा गर्छ । जसले गर्दा सडक केवल चाउचाउ र मटीतेल बोक्ने माध्यममात्र नभई स्थानीय उत्पादन बजार पुर्‍याउने र ट्रकहरु रित्तै फर्किनु नपर्ने वातावरण निर्माण गर्नेछ ।’

ठुला र खर्चिला कङ्क्रिटका रिटेनिङ वाल र ब्रेस्ट वाल बनाएर पहिरोले बगाउनुभन्दा जैविक विविधिता अनुसारको विकास अवधारणामा जाँदा सरकारलाई सहज हुने मन्त्री देवकोटाले बताए । काँस लगाउने, रूख रोप्ने र पानीको उचित निकास व्यवस्थापन गर्दा सरकारको बजेट बचत हुनुका साथै विपद् जोखिमलाई पनि नियन्त्रण गर्छ ।

उक्त अवधारण अनुसार हाल मकवानपुरको सिरन्नेरीलगायतका क्षेत्रमा काम भइरहेको छ । मन्त्री देवकोटाका अनुसार प्रदेशको विकासलाई दिगो र जलवायुमैत्री बनाउने गरी काम भइरहेको छ । प्रदेश सरकारले आगामी आर्थिक वर्षको नीति कार्यक्रममा पनि उक्त विषयलाई प्राथमिकताका साथ अघि बढाउने तयारी गरेको छ ।

कानुन संशोधन गर्न केही समय लाग्ने हुँदा निर्देशिका तयार गरेर अघि बढेको र उक्त कार्यको दिगोपनका लागि विकास निर्माणका कानुनहरुलाई सोही बमोजिम परिमार्जनका लागि अघि बढाइने छ ।

इन्साइड ---- स्टोरी

यातायात व्यवसायमा महिला: चुनौती, सहभागिता र भविष्य



✍ सरिता दाहाल

पेज २ मा

यस कारण अलपत्र छ हेटौंडाको सडक



पेज ३ मा

गृहमन्त्री गुरूङले दिए राजीनामा



पेज ४ मा

बागमतीका १७ सय चालक कारवाहीमा

पेज ४ मा

केरामा बिचौलियाको बिगबिगी किसानलाई छैन उचित मुल्य



पेज ६ मा

प्रकाशक/सम्पादक :- सरिता दाहाल
मुख्य कार्यालय :- हेटौंडा-५ मकवानपुर
सम्पर्क :- ९८४५४६१३३३
इमेल :- saheekhabar333@gmail.com
कम्प्युटर सेटिङः *सहीखबर साप्ताहिक* डेक्स
हेटौंडा-५, मकवानपुर
छापाखाना :- श्रीया अपसेट प्रेस,हेटौंडा ५

सम्पादकीय

प्रेसमा आक्रमण

नेपाल सरकारले हालै लिएको निर्णयले नेपाली प्रेस जगतले फेरी आफूमाथि आक्रमणको आभाष गरेको छ । सरकारी विज्ञापन केवल सरकारी सञ्चार माध्यममार्फत मात्र प्रकाशन तथा प्रसारण गर्ने नीति सरकारले लिनु भनेको प्रेस स्वतन्त्रता र मिडिया क्षेत्रमा गम्भीर चिन्ताको विषय बनेको छ। लोकतन्त्रमा सञ्चार माध्यमलाई 'चौथो अंग' का रुपमा मानिन्छ, जसले सत्ता संरचनामाथि निगरानी राख्दै जनतालाई सूचित गर्ने महत्वपूर्ण जिम्मेवारी वहन गर्छ। तर यस्तो निर्णयले मिडियाको आर्थिक आधारलाई नै कमजोर बनाउने जोखिम सिर्जना गरेको छ।

नेपालमा अधिकांश निजी सञ्चार माध्यमहरु विज्ञापनमा निर्भर छन्, जसमा सरकारी विज्ञापनको महत्वपूर्ण हिस्सा रहँदै आएको छ। यदि राज्यले यस स्रोतलाई एकाधिकारजस्तो बनाउँदै केवल आफ्ना माध्यममा सीमित गर्छ भने निजी मिडियाहरु आर्थिक संकटमा पर्ने निश्चित छ। आर्थिक रुपमा कमजोर सञ्चार माध्यमले स्वतन्त्र, निष्पक्ष र खोजमूलक पत्रकारिता गर्न सक्ने क्षमता गुमाउन सक्छन्, जसको प्रत्यक्ष असर सूचना प्रवाह र जनचेतनामा पर्छ, र जनताको सुसुचित हुने हकको हनन् हुनजान्छ।

यस निर्णयले प्रतिस्पर्धात्मक वातावरणलाई पनि कमजोर बनाउँछ। सरकारी सञ्चार माध्यमलाई मात्र प्राथमिकता दिँदा निजी क्षेत्रमाथि अप्रत्यक्ष दबाब सिर्जना हुन्छ, जसले आलोचनात्मक पत्रकारितालाई निरूत्साहित गर्न सक्छ। दीर्घकालीन रुपमा यसले मिडियामा आत्मसेन्सर शिप बढाउने र विविध विचारको स्थान संकुचित गर्ने खतरा रहन्छ। यस्तो निर्णयले स्वरोजगार मुखि मिडिया भन्ने धरासायि हुन्छन् । यसले फेरी बौद्धिकता पलायनको अवस्थालाई नै बढावा दिन्छ । अतः सरकारको यो नीति पुनर्विचार गर्नुपर्छ। विज्ञापन वितरणमा पारदर्शिता, समावेशिता र समान अवसर सुनिश्चित गर्दै सबै सञ्चार माध्यमलाई निष्पक्ष पहुँच दिनु आवश्यक छ। स्वतन्त्र, विविध र सशक्त मिडिया बिना लोकतन्त्रको सार्थक अभ्यास संभव छैन। सर कारले निर्णयहरुमा यही आधारभूत मूल्यलाई प्राथमिकता दिनु अपरिहार्य छ। यसमा तुरून्तै पुर्न विचार गरियोस् ।

यातायात व्यवसायमा महिला: चुनौती, सहभागिता र भविष्य



सरिता दाहाल

जबसम्म आधा धर्ती ओगट्ने महिलाहरू सुरक्षित र ढुक्क भएर सडकमा निस्कन सक्दैनन्, तबसम्म यातायात क्षेत्रको पूर्ण विकास सम्भव छैन। महिला चालकहरूले समातेको स्टेयरिङले केवल गाडी मात्र होइन, समाजलाई पनि समानता र प्रगतिको दिशामा अगाडि बढाउँछ ।

यातायात विकासको मेरूदण्ड हो । जहाँ यातायातको सुविधा पुग्छ, विस्तारै अन्य विकासको लागि ढोका खुल्दछन् । विकासले जनजीविकालाइ सहज मात्रै बनाउँदैन परिष्कृत समेत गर्दै लैजान्छ । नेपालका यातायात क्षेत्रको इतिहास लामो छैन । यसमाथि महिला सहभागिताको इतिहास अझै छोटो छ ।

नेपालको परिपेच्छेमा भन्नुपदा यातायात क्षेत्र लामो समयदेखि 'पुरूषको मात्र कार्यक्षेत्र' मानिँदै आएको छ । "स्टेयरिङ" समात्नु भनेको पुरूषार्थको प्रतीक र जोखिमपूर्ण काम हो भन्ने सामाजिक बुझाइका कारण यो क्षेत्रमा महिलाको उपस्थिति न्यून रहँदै आयो। तर, पछिल्लो समयमा सामाजिक चेतना, आर्थिक आवश्यकता र प्रविधिको विकाससँगै यातायात व्यवसायमा महिलाहरुको सक्रियता बिस्तारै बढ्न थालेको छ।

यातायात व्यवसायमा महिलाको सवाललाई केवल रोजगारीको दृष्टिकोणले मात्र नभई सामाजिक समावेशीकरण, सुरक्षा र सशक्तीकरणको पाटोबाट पनि हेर्नु आवश्यक छ। नरायाणी संघमा आवद्ध ३ हजार ७६८ जना रहेकोमा महिलाको संङ्ख्या ३८३ जनामात्रै अर्थात १० प्रतिशतको हाराहारीमा रहेको देखिन्छ ।

परम्परागत रुपमा नेपाली समाजमा महिलालाई घरभित्रको काममा सीमित राखियो। सार्वजनिक यातायातमा महिलाको भूमिका केवल यात्रु मा मात्र सीमित थियो। नारायाणी संघमा ठुला सवारी धनिहरूको आवद्धता रहेको भएकोले पनि यसतर्फको संलग्नता कमी भएको हुनसक्ने आवद्ध महिलाहरू बताउँछन् । यस बाहेक साना सवारी टेक्पोलगायतको सवारी चालक महिलाहरूले नयाँ युगको थालनी यसअघि नै गरेका हुन् ।

आजको समयमा यातायात क्षेत्रमा महिलाको सहभागितालाई तीन मुख्य भागमा विभाजन गर्न सकिन्छ:

चालक तथा सहचालक : दयाक्सी, दयाम्पो, बस र पछिल्लो समयमा पठाओ/इनडूाइभर जस्ता राइड सेयरिङ एपमा महिलाहरुको संख्या उत्साहजनक रुपमा बढिरहेको छ।

व्यवस्थापन तथा लगानी: यातायात कम्पनीहरुको कार्यसमितिमा, बुकिङ काउन्टरमा र यातायात समितिको नेतृत्वमा महिलाहरु पुग्न थालेका छन्।

यात्रु सुरक्षा: महिला यात्रुहरुको सुरक्षाका लागि छुट्टै महिला बसु वा महिला सिटको व्यवस्थापन पनि यातायात व्यवसायकै एक महत्वपूर्ण पाटो हो।

यातायात व्यवसायमा महिलाका चुनौतीहरु

यातायात क्षेत्रमा महिलाहरुको यात्रा सहज छैन। उनीहरुले हरेक दिन अनेकौं बाधा र व्यवधानहरुको सामना गर्नुपर्छ । नियमित रूपमा यातायात व्यवसायिको रूपमा आफूलाइ उभ्याइरहन महिलाले परिवार र समाजसँगको संघर्ष त छदैछ, महिलाले आफैंलाई समेत मानसिक रूपमा तयार गर्नुपर्ने हुन्छ । फिल्डमा आइपर्न सक्न विशेष अवस्थामा आफूलाई दरिलो गरि उभ्याउन, हतोत्साही नहुन मानसिक तयारी आवश्यक छ । एकातिर महिलाको आर्थिक पहुँच सामाजिक दृष्टिकोण र रुढीवादी मानसिकता अझै शसक्त छैन, अर्को तिर यातायात आर्थिक जोखिम भएको पेशा मानिने भएकोले पनि महिलाको संलग्नता कम भएको हो । अझै पनि "महिलाले गाडी चलाउन सक्दैनन्" वा "महिलाले चलाएको गाडी सुरक्षित हुँदैन" भन्ने भ्रम छ। महिला चालकलाई सडकमा होच्याउने, जिस्काउने वा सानो गल्ती हुँदा पनि ठूलो इस्यु बनाउने प्रवृत्तिले उनीहरुको मनोबलमा चोट पुऱ्याउने गरिन्छ । यसले पनि उनीहरूलाई पेशामा टिकिरहन चुनौती छ ।

अर्को पाटो छ पूर्वाधारको । नेपालका सडक र बसपार्कहरु महिलामैत्री छैनन्। लामो दूरीको यातायातमा संलग्न महिला चालक वा कर्मचारीका लागि सुरक्षित विश्रामस्थल, छुट्टै शौचालय र सुरक्षित बासस्थानको अभाव छ। सार्वजनिक यातायातमा काम गर्ने महिलाहरुले पुरूष सहकर्मी, यात्रु वा सडकमा खटिने सुरक्षाकर्मीबाट समेत कहिलेकाहीं दुर्व्यवहार भोग्नु परेको चर्चा हामीबाट छिपेको छैन । कार्यस्थलमा हुने यौनजन्य हिंसा र अपमानजनक शब्दहरुको प्रयोग अर्को गम्भीर समस्या हो।

महिलाको लागि दोहोरो जिम्मेवारी पनि चुनौतीकै रूपमा रहेका छ । काम गर्ने महिलाहरुले घरको जिम्मेवारी र सडकको व्यस्त ड्युटी बीच सन्तुलन मिलाउन निकै कठिन हुन्छ। यातायातको काममा समयको निश्चितता नहुने भएकाले उनीहरुलाई बालबच्चाको हेरचाह र पारिवारिक दायित्व पूरा गर्न सकस पर्न गरेको गुनासाहरू पनि सुन्छन् ।

चुनौतीका बाबजुद यातायात क्षेत्रमा महिलाका लागि नयाँ सम्भावनाका ढोकाहरु खुलेका छन् । जहाँ चुनौती छ संभावका ढोकाहरू त्यहाँ पनि हुन्छन् । सफलतवाका चम्किाला ज्योतिहरू त्यहाँ पनि हुन्छन् । बस् निरन्तरतासँगै चुनौति सामना गर्ने धैर्यताको खाँचो छ । यातायात व्यवसायमा लागेका महिलाहरुले आफ्नो घर चलाउन र छोराछोरीलाई राम्रो शिक्षा दिन सफल भएका छन्। यसले उनीहरुलाई कसैको भर पर्नु पर्ने अवस्थाबाट मुक्त गरेको छ। कतिपय अवस्थामा महिला चालक भएको सवारी साधनमा महिला, बालबालिका र ज्येष्ठ नागरिकहरुले बढी सुरक्षित महसुस गर्छन्। यसले समाजमा सकारात्मक प्रभाव पारेको छ ।

फरक पाटोमा यो क्षेत्र महिला सशक्तीकरणको उदाहरण पनि हो । सार्वजनिक रुपमा ठूला सवारी साधन चलाउनु आफैंमा आत्मविश्वासको विषय हो। यसले अन्य महिलाहरुलाई पनि चुनौतीपूर्ण पेशामा लाग्न प्रेरणा दिएको छ।

नीति र कानुनको सवाल

नेपालको संविधान र श्रम ऐनले महिला र पुरूष बीच समान ज्याला र अवसरको कुरा गरे पनि यातायात क्षेत्रमा यसको कार्यान्वयन फितलो छ। समान ज्याला अझै पनि कतिपय ठाउँमा महिला चालक वा सह(चालकले पुरूष सरह पारिश्रमिक नपाएको गुनासो सुनिन्छ। आरक्षण र प्रोत्साहनमा चासो कम छ । लाइसेन्स लिने प्रक्रियामा महिलालाई केही छुट वा यातायात व्यवसायमा लगानी गर्दा सहुलियत दरमा ऋण दिने व्यवस्थालाई प्रभावकारी बनाउनुपर्ने देखिन्छ। कानूनी सुरक्षाको पाटो अन्तरगत नै कार्यस्थलमा हुने हिंसा विरूद्ध कडा कानुन र उजुरी सुन्ने संयन्त्रको आवश्यकता छ ।

महिलाको लागि निलो बसको व्यवस्था गर्ने संघीय सरकारको योजना सार्वजनिक भएको छ । यो तत्कालको लागि मात्रै केही उपयोगी हुन सक्छ । तर महिला सुरक्षा र कानूनी अधिकारको सवालमा यो दीगो समाधान भने पटक्कै हैन । यातायात व्यवसायलाई महिलामैत्री बनाउन राज्य,

बाँकी पेज ५ मा

सहीखबर

समाचार/विविध

www.saheekhabar.com

२०८३ वैशाख १० विहीबार,
जि.प्र.का.मकवानपुर दर्ता नं. ११९/२०६९/०७०

यस कारण अलपत्र छ हेटौंडाको सडक

○ सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर / खरिद नियममा सहमति जुट्न नसकेपछि दुई खण्डको सडक स्तरोन्नतिको काम रोकिएको छ।

एसियाली विकास बैंक (एडीबी)को आर्थिक सहयोगमा निर्माण गर्ने योजनाअनुसार नारायणगढ हेटौंडा र मुग्लिङ आँबुखैरेनी खण्डको स्तरोन्नति गरिनलागेको हो।

तर कम मूल्य (लो बिडिङ) प्रस्ताव गरेको आधारमै ठेक्का दिइने भएकाले दक्षिण एसियाली उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग (सासेक) करिडोरअन्तर्गत नेपालको सडक गुणस्तरीय नभएको कुरा उठेको छ। लगानीकर्ता एडीबीले नै खरिद नियम परिवर्तन गरेर अघि बढ्नुपर्ने बताएकोले काम अघि बढ्नसकेको छैन।

श्रीलंका, थाइल्यान्ड, भारतलगायत देशमा सासेक करिडोर अन्तर्गत राम्रो सडक निर्माण भएका छन्। तर नेपालमा सोहीअनुरूपको गुणस्तरीय सडक निर्माण नभएकाले खरिद नियम परिवर्तन गर्न एडीबीले जोडबल गरेको सडक विभागका एक अधिकारीले बताए।

एडीबीले खरिद प्रक्रियमा 'मेरिट प्वाइन्ट क्राइटेरिया' लागू गर्नुपर्ने अडान राख्दै आएको छ। यो व्यवस्था लागू भएमा कम आर्थिक प्रस्ताव गरेको आधारमा मात्र ठेक्का लाग्नेछैन। प्राविधिक र आर्थिक प्रस्तावका आधारमा सर्वोकृष्ट ठहरिने निर्माण व्यवसायीले काम पाउनेछन्।

मेरिट प्वाइन्ट क्राइटेरियाअनुसार प्राविधिक मूल्यांकन र आर्थिक मूल्यांकनको अंकभार समान ५०/५० प्रतिशत हुनुपर्नेमा एडीबीको जोड छ। एडीबीको प्रस्तावमा नेपाली पक्ष मने सहमत हुनसकेको छैन।

प्राविधिक मूल्यांकनबाट छनोट भएकामध्ये कम मूल्य प्रस्ताव गर्नेलाई ठेक्का दिइने प्रचलन नेपालमा छ। सार्वजनिक खरिद ऐन, २०६३ अनुसार प्राविधिक रूपमा सूचीकृत भएका बोलपत्रदातामध्ये न्यूनतम रकम कबोल गर्नेको बोलपत्र स्वीकृत गरिने व्यवस्था छ। सार्वजनिक खरिद ऐनको दफा ६७ को उपदफा (ख) मा नेपाल सरकार र दातृपक्षबीच भएको सम्झौताबमोजिम सो पक्षको खरिद निर्देशिका (प्रोक्योरमेन्ट गाइडलाइन्स) अनुरुप खरिद गर्न सकिने व्यवस्था छ।

आर्थिक रूपमा सम्पन्न र ठूलो राष्ट्र नभएकाले मेरिट प्वाइन्ट क्राइटेरियाअन्तर्गत रहेर ठेक्का लगाउँदा आर्थिक व्ययभार थपिने जोखिम हुन्छ।

'एउटा प्रावधानले पनि एक अर्बको फरक पर्न सक्छ। एक अर्बमा धेरै काम गर्न सकिन्छ। त्यसैले तत्काल मेरिट लागू नगरौं भन्ने हो', ती अधिकारीले भने।

सडक विभाग आयोजना निर्देशनालय (एडीबी)का आयोजना निर्देशक चुडाराज ढकाल पनि खरिद नियममा सहमति र डीपीआर (विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन) स्वीकृत नहुँदा ठेक्का लाग्न ढिलाइ भइरहेको बताउँछन्।

'खरिद नियमको विषयमा एडीबीसँग सम्वादमै छौं। डीपीआर स्वीकृतिका लागि विभागमा पेस गरेका छौं। एडीबीको सहमति र विभागको स्वीकृतिसँगै ठेक्का प्रक्रिया अघि बढ्नेछ', ढकालले भने।

यसका लागि अब करिब एक महिना समय लाग्ने उनको भनाइ छ।

नारायणगढ हेटौंडा र मुग्लिङ आँबुखैरेनी सडक स्तरोन्नति एडीबीको आर्थिक सहयोगमा अघि बढाउन खोजिएको हो। यी दुई सडक खण्ड स्तरोन्नति गर्न एडीबीले १६५ मिलियन ऋण र २० मिलियन अमेरिकी डलर अनुदान उपलब्ध गराउने भएको छ। यी दुई सडक खण्ड विस्तार गर्न एडीबीले ऋण र अनुदान गरी कुल २८५ मिलियन अमेरिकी डलर उपलब्ध गराउनेछ।

यो रकम नारायणगढ-हेटौंडा-पथलैया १०० किलोमिटर खण्ड



विस्तार गर्न अपुग हुने भएकाले सडक विभाग आयोजना निर्देशनालय (एडीबी)ले नारायणगढ-हेटौंडा र मुग्लिङ-आँबुखैरेनी सडक विस्तार मा प्रयोग गर्न लागेको हो। दक्षिण एसिया उपक्षेत्रीय आर्थिक सहयोग (सासेक) करिडोरका लागि एडीबीको सिलिङ ३०० मिलियन अमेरिकी डलर रहेको छ।

एडीबीको ऋण सहयोगमा पूर्व-पश्चिम राजमार्गसहित पृथ्वी राजमार्गका केही खण्ड पनि स्तरोन्नति भइरहेको छ। ती खण्ड स्तरोन्नतिका क्रममा एडीबीको करिब ६५ मिलियन अमेरिकी डलर ऋण उपयोग हुन सकेको छैन। उक्त रकम पनि एडीबीले उपलब्ध गराउने विश्वास सडक विभागको छ।

'एडीबीले उपलब्ध गराउने ऋण र अनुदान नारायणगढ-हेटौंडा-पथलैया सडक खण्ड विस्तारमा अपुग हुने देखियो। त्यसैले पहिलो चरणमा नारायणगढ-हेटौंडा खण्ड मात्र विस्तार गर्ने योजना छ। अर्को चरणमा हेटौंडा-पथलैया खण्ड विस्तार गर्नेछौं', ढकालले भने।

आँबुखैरेनी-पोखरा खण्ड विस्तारकै क्रममा निर्देशनालयले मुग्लिङ-आँबुखैरनी पनि विस्तार गर्ने योजना बनाएको थियो। तर भौगोलिक र संरचनागत जटिलताले गर्दा मुग्लिङ-आँबुखैरनी खण्डमा विस्तारमा जान सकेको थिएन। साथै यस खण्डमा मर्स्याङ्दी जलविद्युत परियोजनाअन्तर्गतको पावर स्टेसन छ। कडा चट्टान र पावर स्टेसनले गर्दा यस खण्डमा मर्स्याङ्दी नदीको दुवै किनार बाट सडक विस्तार गर्ने योजना बनाइएको थियो।

नदीको दायाँ किनारतर्फ पृथ्वी राजमार्ग भए पनि बायाँ किनारातर्फ सडक थिएन। नयाँ रेखांकन कायम गरेर सडक बनाउनुपर्ने अवस्था थियो। रेखांकन नभएको स्थानमा सडक विस्तार गर्न मन्त्रिपरिषद्बाट स्वीकृति लिनुपर्ने हुन्छ। अहिले बायाँ किनार तर्फ सडक विस्तार गर्न मन्त्रिपरिषद्ले स्वीकृति प्रदान गरिसकेको छ। वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन र मन्त्रिपरिषद्बाट रेखांकन स्वीकृत गर्न प्रक्रियागत ढिलाइ हुँदा यो खण्ड अघि बढ्नसकेको थिएन।

मुग्लिङ-पोखरा सडक करिब ९० किलोमिटर लामो छ। यस सडकअन्तर्गत पर्ने आँबुखैरेनी-जामुने ४१.४५ किलोमिटर र जामुन्ने-पोखरा ३८.८८ किलोमिटर खण्डमा विस्तारको काम भइरहेको छ। अब मुग्लिङ-आँबुखैरेनी ८.२५० किलोमिटर पनि विस्तार प्रक्रियामा अघि बढ्नेछ।

मुग्लिङ-आँबुखैरेनीको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (डीपीआर) स्वीकृत भएपछि ठेक्का प्रक्रिया अघि बढाउने ढकाल बताउँछन्। डीपीआर सडक विभागमा स्वीकृति हुने प्रक्रियामा छ। गत मंसिरमै आयोजना कार्यालयले सडक स्तरोन्नति हुने क्षेत्रमा नयाँ संरचना नबनाउन सार्वजनिक सूचना निकालेर अनुरोध गरिसकेको छ।

नदीको दुवै किनारलाई सडक मार्गसँग जोड्न डिजाइन एन्ड बिल्ड मोडलमा दुई पुल निर्माण गरिनेछ। मुग्लिङ बजारमुनि र मर्स्याङ्दी जलविद्युत् आयोजनाको पावर हाउस कदनासाथ पुल निर्माण गरिनेछ। पावरहाउसबाट करिब चार सय मिटरको दूरीबाट दुवै किनारका सडक जोडिनेछन्। यसरी सडक बन्दा करिब ५ किलोमिटर सडक नदीको दुवै किनारमा बन्नेछ।

नारायणगढ-हेटौंडा खण्ड चितवनको भरतपुरको गोन्द्राङबाट हेटौंडको राप्ती पुलसम्म ७० किलोमिटर सडक स्तरोन्नति गरिनेछ। यस खण्डअन्तर्गत चितवनको टिकौली जंगलमा दुई किलोमिटर लामो भायडक्ट बनाइनेछ। टिकौली जंगल क्षेत्र 'बरण्डाभार करिडोर' क्षेत्र भएकाले भायडक्ट बनाउन लागिएको हो। यो नेपालको एकमात्र दक्षिणतर्फको चुरे श्रृंखला र उत्तरतर्फको महाभारत श्रृंखला जोड्ने जैविक करिडोर हो। बरण्डाभार क्षेत्रले चितवन राष्ट्रिय निकुञ्जसँगै जोडिएर भारतको वाल्मीकि टाइगर रिजर्भसम्मको फैलावटलाई कायम राखेको छ।

तीव्र गतिमा सवारी गुड्दा वनयजन्तुले सडक काट्दा दुर्घटनाको जोखिम हुन्छ। सवारीसाधन र वन्यजन्तुबीचको टकराव रोक्न पनि यस क्षेत्रमा भायडक्ट प्रस्ताव गरिएको हो। सवारीसाधन भायडक्ट माथिबाट गुड्छन् भने वन्यजन्तु मुनिबाट सडक पार गर्छन्।

दुई किलोमिटर लामो भायडक्टमा ६७ वटा पिल्लर बनाउने योजना छ। ३० मिटरको दूरीमा पिल्लर ठडिनेछन्। ती पिल्लरको बीचबाट विना अवरोध वन्यजन्तुले सहज रूपमा सडक पार गर्न सक्ने बताइएको छ। भायडक्ट बनाउन मात्र करिब ४ देखि ६ अर्ब रूपैयाँ लाग्ने अनुमान छ। नारायणगढ-हेटौंडा र मुग्लिङ-आँबुखैरेनी सडक विस्तार गर्न करिब ६० अर्ब रूपैयाँ लाग्ने अनुमान छ। यो खण्डको ठेक्का व्यवस्थापनपछि हेटौंडा-पथलैया खण्डको विस्तार प्रक्रिया अघि बढाउने योजना छ।

- सुख्खायाम तथा पतझरको समयमा डढेलो लाग्न सक्छ,
- डढेलोले मानिस, वन्यजन्तु र पर्यावरणमा गम्भीर असर पार्न सक्छ, डढेलोबाट जोगिन,
- जथाभावीरूपमा वन तथा जंगल क्षेत्रमा आगो नबालौं,
- सुक्खा घाँस पातजस्ता ज्वलनशील वस्तु सुरक्षितरूपमा व्यवस्थापन गरौं,
- चुरोट, बिडी, आगोका झिल्का भएका वस्तु जथाभावी नफालौं,
- डढेलोविरुद्द समुदायस्तरमा सचेतना फैलाऔं,
- डढेलो देखिएमा तत्काल सम्बन्धित निकायमा जानकारी गराऔं, वन जोगाउ र वातावरण संरक्षणमा योगदान दिऔं ।

डिभिजन वन कार्यालय मकवानपुर, हेटौंडा ।

गृहमन्त्री गुरुङले दिए राजीनामा



○ सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर । गृहमन्त्री सुधन गुरूङले राजीनामा दिएका छन् । पछिल्लो समय लगानीका विषयमा विवाद उत्पन्न भइरहेका बेला उनको राजीनामा आएको हो ।

गृहमन्त्री गुरूङले सामाजिक सञ्जालबाट राजीनामा दिएको घोषणा गरेका हुन् ।

उनले लेखेका छन्, 'मसँग सम्बन्धित विषयमा निष्पक्ष छानबिन होस् र पदमा रहँदा 'कन्फ्लिक्ट अफ इन्द्रेस्ट' नदेखियोस् र त्यसमा कुनै असर नपरोस् भन्ने उद्देश्यले मैले आजकै मितिदेखि लागू हुने गरी गृहमन्त्री पदबाट राजीनामा दिएको छु।'

सम्पत्ति शुद्धीकरणसम्बन्धी कसुरको अनुसन्धानमा तानिएका व्यवसायी दीपक भट्टसँग व्यावसायिक साझेदारी रहेको विवरण सार्वजनिक भएपछि गृहमन्त्री गुरूङमाथि पनि प्रश्न उठेको थियो ।

शुद्ध पानी उपभोग गर्न सरोकारवालाको सहकार्य अनिवार्य

मकवानपुर । दिगो विकास लक्ष्य ६ मा सबैका लागि सुरक्षित र व्यवस्थित पानी तथा सर सफाइको पहुँच सुनिश्चित गर्ने लक्ष्य रहेको भएपनि मकवानपुरको हेटौंडामा यो अझै चुनौतिपूर्ण छ ।

खानेपानी तथा सरसफाइको क्षेत्रमा देखिएका समस्याको समाधान गर्न उपभोक्ता र उपभोक्ता समितिको सहकार्य स्थानीय सरकार र खानेपानी बोर्डसँग अनिवार्य भएको बताइएको छ । शुद्ध पानी उपभोग अधिकार सुनिश्चित गर्न सरोकारवालाको सहकार्य अनिवार्य भएको बताइएको हो ।

मकवानपुरको हेटौंडामा राडो नेपालले आयोजना गरेको खानेपानी तथा सरसफाइको सुधार, मार्ग र अवसरहरू विषयक अन्तक्रिया कार्यक्रममा सहभागीहरूले यस्तो बताएका हुन् ।

आफूहरूले उपभोग गर्दै आएको पानीको शुद्धताको लागि सरोकारवालाहरुले चासो राख्नु नै सुधारको प्रयास सुरू भएको राडो नेपालका अध्यक्ष कृष्ण घिताललले बताए ।

उच्चस्तरीय प्रतिबद्धता अनुसार काम हुन नसकेपछि यसका चुनौति थपिदो रहेको हो । एकातिर स्थानीय सरकारको जिम्मेवारी र कार्यान्वियनबीचको तालमेल छैन, अर्कोतिर हाल पूर्वाधार विस्तार, पुराना भौतिक संरचनाहरूमा सुधार आवश्यक भएको उपभोक्ता समितिका प्रतिनिधिहरूले उल्लेख गरेका छन् ।

प्रविधिको युगसँगै अघि बढ्न पुराना संरचना बाधक छन् खानेपानी बोर्डका अध्यक्ष प्रताप विष्टले भने । "मर्मतसम्भार, प्राविधिक क्षमता, अनुगमन, पुराना संरचनाको अपग्रेडमा विशेष चुनौति छ" अध्यक्ष विष्टले भने ।

वडा तथा टोलहरूमा वितरण गरिएको पानीको उपभोक्ता समितिहरू पानीको शुद्धता जाँचसँगै उत्तर दायित्व बहान गर्दै खानेपानी सरसफाइ तथा स्वच्छता ऐन अनुसार पानी वितरणमा जिम्मेवार बन्नु पर्ने विष्टले बताए ।

कार्यक्रममा राडो नेपालका अध्यक्ष डा. कृष्ण घिताललले शासन र संस्थागत अवरोधहरुको कारण पनि स्वच्छ पानी वितरण तथा सरसफाइमा चुनौति रहेको बताए । नेपाल सरकारले अन्तर्राष्ट्रिय स्तर मा गरेको प्रतिबद्धता, राष्ट्रिय योजनासँग र स्थानीय यथार्थ सन्तुलित नभएको अध्यक्ष घिताललले बताए ।

हेटौंडाको सन्दर्भमा नगरपालिका वास समन्वय समितिको निष्क्रियता सबैभन्दा बढी समस्याको रूपमा देखिएको छ । समितिको नियमित बैठक अभाव र कार्यकारी अधिकार समेत नहुँदा समितिहरु रणनीतिकमा केन्द्रीत नभएको पाइएको छ ।

समुदायद्वारा सञ्चालित खानेपानी तथा सरसफाइ उपभोक्ता समिति र नगरपालिका वास शाखा बोर्डको भूमिकाबीच समेत उचित समन्वयन नहुदा प्रगतिउन्मुख कार्य भएको छैन । जसको कारण पानीको बिलिङ, राजस्व चुहावटमा समेत प्रयोगकर्तामा अविश्वास भएपछि उपभोक्ताहरूले प्रश्न गर्ने गरेका छन् ।

हेटौंडा उपमहानगरपालिकामित्रै दिसाजन्य लेदो व्यवस्थापनमा समेत चुनौती हुने गरेकोले सरसफाइ र स्वच्छता संकट रहेको घिताललले बताए । शौचालय निर्माणबाट माथि उठेर जग्गा सुरक्षित गरी प्रभावकारी प्रशोधन केन्द्रहरु निर्माण गर्नु पर्ने उनले बताए । हेटौंडामा चिकित्सा र औद्योगिक जोखिमयुक्त फोहोरका लागि औपचारिक विसर्जन तथा प्रशोधन प्रोटोकलको अभाव भएकोले विशिष्ट फोहोर व्यवस्थापनमै चुनौति रहेको घिताललले बताए ।

सरसफाई कर्मचारीहरुको स्वास्थ्य जोखिम कम गर्न कानूनी मान्यता, तालिम र व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरणको तत्काल आवश्यकता रहेको उनले बताए ।

"केही हदसम्म भौतिक संरचना बनेकोले आगामी दिनमा व्यवस्थापन प्रणालीलाई चुस्त र प्रभावकारी बनाउनुपर्ने देखिन्छ" घिताललले भने "अब कति धारा जडान भए भन्नेमा होइन, कति भरपर्दो रुपमा सफा पानी वितरण भयो र कति फोहोरलाई सुरक्षित तवरले प्रशोधन गरियो भन्नेमा ध्यान दिनुपर्छ।"

कार्यक्रममा हेटौंडा उपमहानगरपालिका प्रमुख मिनाकुमारी लामाले सफा पानीको लागि स्थानीय सरकार सधैं तत्पर रहेको बताइन् । खानेपानी तथा सरसफाइ बारे सहभागीहरूले दिएको प्रतिक्रियालाई सरोकारवाला निकायमा सुधार तथा कार्यान्वियनको लागि सुझावको रूपमा प्रदान गरिने घिताललले जानकारी दिए ।

कार्यक्रम हेटौंडा खानेपानी बोर्डका प्रमुख विष्णुप्रसाद सापकोटा, गैससस महासंघ केन्द्रिय सचिव बुद्धशरण लामा, खानेपानी तथा सरसफाइ उपभोक्ता नगर महासंघका प्रतिनिधिहरू, हेटौंडाको विभिन्न वडामा रहेका खानेपानी उपभोक्ता समितिका पदाधिकारी तथा प्रतिनिधिहरू, ढोल विकास संस्था नगर समन्वय समितिका प्रतिनिधिहरू समेतको उपस्थिती रहेको थियो ।

मकवानपुरमा चुलियो महँगी

○ सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर । मकवानपुरका नागरिकको दैनिकी हिजो आज महँगीको मारले थप कष्टकर बन्दै गएको छ । दैनिक उपभोग्य वस्तुदेखि यातायातसम्मको मूल्य वृद्धि भएपछि यहाँका सर्वसाधारण प्रत्यक्ष रुपमा प्रभावित भएका छन् ।

मकवानपुरको हेटौंडा बजार सहित सबै स्थानीय तहका बजारहरूमा आम उपभोक्ताहरूले महगीको मार खेप्नुपरेको छ । पछिल्लो समय अन्तर्राष्ट्रिय घटनाक्रमले पेट्रोलियम पदार्थको मूल्यमा परेको प्रभावले स्थानीय बजारमा व्यापक असर देखिएको छ । इन्धनको मूल्य बढेसँगै ढुवानी खर्च महँगिँदा त्यसको प्रत्यक्ष असर खाद्यान्न, तरकारी, फलफूल र अन्य उपभोग्य वस्तुमा परेको हेटौंडाका व्यापारीहरु बताउँछन् ।

मकवानपुरका बजार क्षेत्रमा पछिल्लो समय तरकारी, चामल, दाल, तेललगायत अत्यावश्यक वस्तुको मूल्य मृद्धी भएर समस्या पर्दै गएको हेटौंडा ४ का उपभोक्ता श्याम सापकोटा बताउँछन् । बजारमा पाइने दैनिक उपभोग्य सामान, खाद्यान्नका सामानहरूसंगै फलफूलको मूल्य पनि आकासिएको छ । विशेषगरी केरा, स्याउ र सुन्तलाजस्ता फलफूलको मूल्य वृद्धि हुँदा सर्वसाधारणको भान्सा महँगिएको उपभोक्ताहरू बताउँछन् ।

तर, उपभोक्ताले चर्को मूल्य तिरे पनि किसानले भने उत्पादनको उचित मूल्य नपाएको गुनासो बढ्दो छ । बारीमा सस्तोमा बिक्री गर्न बाध्य किसान र बजारमा महँगोमा किन्न बाध्य उपभोक्ताबीचको अन्तरले बजार व्यवस्थापनमा कमजोरी देखिएको स्थानीयहरुको भनाइ छ ।

व्यापारीहरु भने ढुवानी खर्च, भाडा वृद्धि र आपूर्ति व्यवस्थापनमा आएको समस्याका कारण मूल्य बढेको दाबी गर्छन् । तर, उपभोक्ता अधिकारकर्मीहरु बजार अनुगमन कमजोर हुँदा बिचौलियाको चलखेल बढेको बताउँछन् ।



सरकारका सम्बन्धित निकायले बजार अनुगमनलाई प्रभावकारी बनाउन नसक्दा कालोबजारी र कृत्रिम अभावजस्ता समस्या बढ्दै गएको आरोप लाग्दै आएको छ ।

मकवानपुरमा महँगी नियन्त्रणका लागि स्थानीय प्रशासन र सम्बन्धित निकाय सक्रिय हुनुपर्ने माग सर्वसाधारणले गरेका छन् । अन्यथा, दैनिक उपभोग्य वस्तुको मूल्यवृद्धिले यहाँका नागरिकको जीवनयापन झन् कठिन बन्दै जाने चिन्ता व्यक्त गरिएको छ ।

बागमतीका १७ सय चालक कारवाहीमा

○सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर । बागमती प्रदेश प्रहरी कार्यालय, हेटौँडाले मादक पदार्थ सेवन (मापसे) तथा लागुपदार्थ सेवन गरी सवारी साधन चलाउने १ हजार बढी चालकलाई कारबाही गरेको छ।

चालु आर्थिक वर्ष २०८२/०८३ को चैत मसान्तसम्म प्रदेशअन्तर्गतका १० जिल्लामा (काठमाडौँ, ललितपुर र भक्तपुर बाहेक) गरिएको चेकजाँचका क्रममा मापसे र लापसे दुवैसम्बन्धी कुल १ हजार ७४० जना चालक कारबाहीमा परेका छन्।

मापसे चेकजाँचका क्रममा १ हजार ५४३ जना चालक मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाएको अवस्थामा फेला परेको प्रदेश प्रहरी कार्यालय, हेटौँडाका प्रहरी उपरीक्षक मोहन बहादुर खाँणले जानकारी दिए। उनीहरुबाट ८ लाख १६ हजार ५ सय रूपैयाँ जरिवाना संकलन गरिएको उनको भनाइ छ।

त्यस्तै, लागुपदार्थ सेवन सम्बन्धी चेकजाँचका क्रममा १ हजार ३१२ जनाको परीक्षण गरिएकोमा १९७ जना लागू पदार्थ सेवन गरी सवारी साधन चलाएको अवस्थामा फेला परेका छन्। फेला परेका सबै १९७ जनाविरूद्ध कसूर दर्ता गरी अनुसन्धान तथा कारबाही प्रक्रिया अघि बढाइएको प्रहरीले जनाएको छ।

लापसे चेकजाँचका लागि प्राप्त १ हजार ७६३ ड्रग्स टेस्ट किटमध्ये हालसम्म १ हजार ३१२ प्रयोग गरिएको र बाँकी ४५१ किट मौज्दात रहेको जानकारी पनि प्रहरीले दिएको छ। उक्त किटहरु नेपाल प्रहरी प्रधान कार्यालय, जनस्वास्थ्य कार्यालय तथा स्थानीय निकायबाट प्राप्त भएका हुन्।

प्रहरीका अनुसार पछिल्लो समय लागुपदार्थ सेवन गरी सार्वजनिक सवारी साधनसमेत चलाउने चेकजाँचलाई प्राथमिकतामा राख्दै कडाइका साथ कारबाही अघि बढाएको जनाएको छ।



प्रवृत्ति बढ्दै गएकोले मापसे लापसे दुबै नियन्त्रणलाई विशेष अभियानका रुपमा अघि बढाइएको छ। यात्रु, सवारी साधन र सडकलाई सुरक्षित बनाउँदै दुर्घटना न्यूनीकरण गर्ने उद्देश्यले नियमित चेकजाँचसँगै सचेतनामूलक कार्यक्रमसमेत सञ्चालन भइरहेको बागमती प्रदेश प्रहरी कार्यालयले जनाएको छ।

सवारी दुर्घटनाको प्रमुख कारणमध्ये मापसे र लापसे दुबै रहेको तथ्यांकका आधारमा प्रहरीले

यातायात व्यवसायमा...

निजी क्षेत्र र नागरिक समाजको संयुक्त प्रयास आवश्यक छ ।

महिला यातायात व्यवसायिलाई दक्षता अभिवृद्धि आवश्यक छ । महिलाहरुलाई ठूला सवारी साधन (बस, ट्रक) चलाउने नि:शुल्क तालिम र मेकानिकल ज्ञान प्रदान गरिनुपर्छ।

महिलामैत्री पूर्वाधारको विकास गर्नुपर्छ । बसपार्क र राजमार्गका होटलहरुमा अनिवार्य रुपमा महिलाका लागि सुरक्षित शौचालय र विश्राम कक्षको व्यवस्था गरिनुपर्छ।

चेतनामूलक अभियान पनि जरूरी छ । यातायात व्यवसायी, पुरूष चालक र सर्वसाधारणमा महिला चालकप्रतिको दृष्टिकोण बदल्न सडक नाटक, रेडियो कार्यक्रम र सामाजिक सञ्जालमार्फत अभियान चलाउनुपर्छ।

बीमा र सामाजिक सुरक्षाका सवाल पनि सशक्त बनाउनु पर्छ । यातायातमा कार्यरत महिलाहरुको स्वास्थ्य र दुर्घटना बीमा अनिवार्य गरिनुपर्छ। साथै, उनीहरुका बालबालिकाका लागि दिवा शिशु हेरचाह केन्द्र (Day Care) को वैकल्पिक अवधारणा बारे पनि छलफल अघि बढाउनु जरूरी छ ।

पेशासँगै महिला व्यवसायिहरूको नेतृत्वमा सहभागिता बढाउनु जरूरी छ । यातायात समिति र संघ(संस्थाहरुको नेतृत्वदायी पदमा महिलाहरुको अनिवार्य प्रतिनिधित्व सुनिश्चित गरिनुपर्छ।

निष्कर्षमा भन्नुपर्दा, यातायात व्यवसायमा महिलाको सवाल केवल अधिकारको विषय मात्र होइन, यो देशको आर्थिक समृद्धिको आधार पनि हो।

जबसम्म आधा धर्ती ओगट्ने महिलाहरु सुरक्षित र ढुक्क भएर सडकमा निस्कन सक्दैनन्, तबसम्म यातायात क्षेत्रको पूर्ण विकास सम्भव छैन। महिला चालकहरुले समातेको स्टेयरिङले केवल गाडी मात्र होइन, समाजलाई पनि समानता र प्रगतिको दिशामा अगाडि बढाउँछ । आजको आवश्यकता भनेको महिलाहरुलाई यो क्षेत्रमा स्वागत गर्ने वातावरण निर्माण गर्नु र उनीहरुका लागि सम्मानजनक कार्यस्थलको ग्यारेन्टी गर्नु हो। सरकारले ल्याउने नीति र समाजले दिने सम्मानले नै यातायात क्षेत्रमा महिलाको सुनौलो भविष्य सुनिश्चित गर्नेछ।

● समयमा कर तिरौं,
● वातावरणीय सरसफाइमा ध्यान दिऔं,
● पानी खेर नफालौ,
● हरियाली प्रवर्द्धन गरौं,
● सवारी चलाउँदा मोवाइलको प्रयोग नगरौ,
● बाटो काट्दा पैदलयात्रुलाई प्राथमिकता दिने गरौं ।

लोकहितको लागि सहीखबर

व्यक्तिगत घटना सम्बन्धी जानकारी

○ प्रत्येक व्यक्तिको जन्म, मृत्यु विवाह, सम्बन्ध विच्छेद, बसाइँ सराइ लगायतका घटना व्यक्तिगत घटना हो ।

○ व्यक्तिगत घटना व्यक्तिको स्थायी ठेगाना रहेको वडा कार्यालय वा घटना घटेको स्थानको स्थानीय पञ्जिकाधिकारीको कार्यालयमा ३५ दिनभित्र नि:शुल्क वा त्यसपछि बिलम्ब शूल्क तिरी दर्ता गराउन सकिन्छ।

○संघ, प्रदेश वा स्थानीय तह अन्तर्गतका सरकारी निकाय वा नेपाल सरकारको स्वामित्वमा रहेका संगठित सस्थाका वहालबाला कर्मचारीले बसाइँ सराइ बाहेक आफू सूचक भएर अन्य व्यक्तिगत घटना दर्ता गर्नुपर्ने भएमा कार्यालयको सिफारिसका आधारमा कार्यालय रहेको स्थानको वडा कार्यालयमा पनि घटना दर्ता गर्न सकिन्छ।

○ जन्म, मृत्यु तथा अन्य व्यक्तिगत घटना (दर्ता गर्ने) ऐन, २०३३ लागु हुनु भन्दा अघि घटेका घटना दर्ता गर्न मिल्दैन। यस्ता घटनाको हकमा व्यक्तिले सम्बन्धित वडामा गई वडाध्यक्षबाट घटना प्रमाणित गराउन सक्दछन्।

○ सबै प्रकारका व्यक्तिगत घटना दर्ता गर्न सूचक आधिकारिक र जिम्मेवार हुनुपर्ने भएकाले सूचकको स्पष्ट परिचय, उमेर र प्रमाणका रुपमा नागरिकता आवश्यक पर्छ।

○ व्यक्तिगत घटना दर्ताको अभिलेख फेला नपरेको वा नष्ट भएको अवस्थामा सो घटना दर्ताको सूचना फाराम वा प्रमाणपत्र अन्यत्र कुनै निकायमा रहेमा सो को आधारमा अभिलेख खडा गरी प्रतिलिपि जारी गर्न सकिन्छ । वा सूचना फाराम, प्रमाणपत्र वा अन्य कुनै प्रमाण प्राप्त नभएमा व्यक्तिगत घटना दर्ताको नयाँ सूचना फाराम भर्न लगाई सूचना फाराममा सूचकलाई सनाखत गर्न लगाई सो को आधारमा अभिलेख खडा गरी प्रमाणपत्र जारी गर्न सकिन्छ।

○सबै प्रकारका व्यक्तिगत घटना दर्ता गराउँदा व्यक्तिलाई सूचना फाराम भर्न लगाउने, आवश्यक कागजपत्र माग गरी रुजु गर्ने, नियमानुसार घटना दर्ता गर्ने, अभिलेख राख्ने तथा प्रमाणपत्र जारी गर्ने दायित्व स्थानीय तह तथा वडा कार्यालयको हुन्छ।स्थानीय तहले घटना दर्ताको महत्व, प्रक्रिया र विलम्ब शुल्कबारे पनि नागरिकलाई जानकारी गराउनु पर्छ ।

○ व्यक्तिगत घटना दर्ता गर्ने व्यक्ति वा सूचकले सूचना फाराममा दिईएको विवरण सही रुपमा भर्ने, आवश्यक कागजपत्र पेश गर्ने, ३५ दिनभित्रै घटना दर्ता गराउने र प्राप्त प्रमाणपत्रमा भएका विवरण सही रुपमा जाँच गरेर मात्र प्रमाणपत्र बुझ्ने जस्ता कार्य व्यक्तिको कर्तव्य अन्तर्गत पर्दछन्।

○कुनै पनि व्यक्तिले झुट्टा विवरण पेश गरी दर्ताको प्रमाणपत्र लिएको पाईएमा वा प्रमाणित भएमा सजाय हुने व्यवस्था छ ।

○नेपालमा रहेका विदेशी नागरिकले नेपालमा घटेका व्यक्तिगत घटना दर्ता गर्नु परेमा राहदानी वा राष्ट्रियता खुल्ने कागजात लगायत व्यक्तिगत घटना दर्ताका लागि आवश्यक अन्य कागज सहित आफू बसोबास गरेको स्थानमा घटना दर्ता गर्न सक्छन् । नेपालमा कुटनीतिक नियोग भएका मुलुकको नागरिक भए त्यस्तो नियोगको सिफारिस समेत आवश्यक पर्दछ ।

○ कुनै व्यक्तिको घटना दर्ता गर्दा पात्रोमा सो महिनामा नभएको दिन राखि घटना दर्ता भएको छ भने उक्त महिनाको अन्तिम दिन राखि प्रतिलिपि जारी गर्न सकिन्छ ।

○ विदेशमा रहेको नेपाली नागरिकहरुले व्यक्तिगत घटनाहरु मध्ये जन्म तथा मृत्यु दर्ता सम्बन्धित देशको नेपाली राजदुतावासमा गर्न सकिने कानूनी व्यवस्था छ । हाल कानूनमा तोकिएको १९ वटा देशमा रहेको नेपाली राजदुतावासबाट यो सेवा लिन सकिन्छ

१९ नम्बर वडा कार्यालय
हेटौंडा उपमहानगरपालिका हेटौंडा मकवानपुर

सहीखबर
समाचार
२०८३ वैशाख १० विहीबार,
जि.प्र.का.मकवानपुर दर्ता नं. ११९/२०६९/०७०

केरामा बिचौलियाको बिगबिगी किसानलाई छैन उचित मुल्य

○ सहीखबरसंवाददाता

मकवानपुर । अहिले खुद्रा फलफूल पसलहरुमा केराको मूल्य प्रति दर्जन तीनसयभन्दा माथि छ । उपभोक्ताले चर्को मूल्य तिरेर किन्न बाध्य भइरहँदा केरा उत्पादक किसानले भने निकै कम दरमा बिक्री गर्न विवश छन् ।

केरा उत्पादक संघ चितवनका अध्यक्ष घननाथ महतो केरा विक्री बापत आफूहरुले प्रति कोसा ४ देखि ५ रूपैयाँ मात्र पाउने गरेको बताउँछन् । उपभोक्ताले किन्दाभने प्रतिकोसा २५ रूपैयाँसम्म पर्ने गरेको छ ।

कृषक र उपभोक्ताको बिचको मूल्यमा ५ गुणसम्म छ । बिचको ठुलो मार्जिन थोक तथा खुद्रा बिक्रेताले लिने गरेको महतो बताउँछन् । यस्तो असमान मूल्यलाई समायोजन गर्न राज्यले चासो दिनुपर्ने उपभोक्ताको भनाइ छ, तर राज्य मौन छ ।

चितवनमा केरा खेती उल्लेख्य वृद्धि भए पनि बजार मूल्यका कारण नै समस्या उत्पन्न भइरहेको छ ।

अघिल्ला वर्षहरुको तुलनामा यस वर्ष किसानले केही राम्रो मूल्य पाए तर दिगो बजार व्यवस्थापन र सरकारी सहयोगका लागि अझै धेरै काम गर्न बाँकी छ ।

नेपाली केराले बजार नपाउनुको मुख्य कारण भारतीय केराको आयात हो । गत दसैं, तिहार र छठ जस्ता पर्वहरुमा भारतीय केराका कारण नेपाली केरा बोटमै पाकेर झर्ने अवस्थामा पुगेको थियो । चितवन केराको सुपर जोन भए पनि राज्यले किसानका समस्याबारे कुनै सोधपुछ नगरेको महतोको गुनासो छ ।



उनका अनुसार सरकारले बिमामा केही अनुदान र यान्त्रिकीकरणमा सहयोग गरे पनि पहिले दिँदै आएको ब्याज अनुदान अहिले बन्द गरेको छ ।

सुपरजोनका लागि पर्याप्त बजेट नहुने र तोकिएको लक्ष्यअनुसारको बजेट पनि नआउने समस्या रहेको उनले बताए । समयमा बीमाको भुक्तानी नपाउने र नीतिगत झन्झटहरुका कारण किसानले सास्ती खेप्नुपरिरहेको उनको भनाइ छ ।

चितवनका केरा उत्पादक किसान सुन्दर न्यौपानेले पनि केराको उत्पादन लागत र बजार व्यवस्थापनमा चुनौती रहेको बताए ।

उनले हरियो प्रजातिको केरा खेती गर्दै आएका छन् । न्यौपानेका अनुसार अहिले हरियो प्रजातिको केराको बेमौसमम र मालभोग केराको मौसम सुरू हुने समय हो । उनले आफ्नो कृषि फार्मबाट दैनिक औसत एक गाडी केरा उत्पादन गरिरहेको बताए ।

अहिले नेपाल र उत्तर भारतमा केराको उत्पादन कम हुने समय भएकाले दक्षिण भार तबाट आयात हुने केरामा बजार बढी निर्भर रहेको उनको भनाइ छ । अहिले बजारमा केराको मूल्य बढेको देखिए पनि किसानले पाउने वास्तविक मूल्य र उपभोक्ताले तिर्ने मूल्यमा ठुलो अन्तर रहेको उनले पनि बताए ।

'मैले फार्मबाट उत्पादित केरामध्ये दैनिक दुई गाडी काठमाडौं पठाउने गर्छु भने बाँकी यतै स्थानीय बजारमा खपत हुने गरेको छ,' उनले भने, 'हामीले अहिले एक क्रेट केरा ७०० रूपैयाँमा बेच्छौं । जसमा प्याकिङ खर्च थप २५ रूपैयाँ लाग्छ । एक क्रेटमा १३५ देखि १३० कोसा केरा हुन्छ । उक्त हिसाबले एउटा कोसाको मूल्य करिब साढे ५ रूपैयाँसम्म पर्न आउँछ ।'

केरा उत्पादनको लागत प्रति कोसा करिब ४ रूपैयाँ पर्ने उनको भनाइ छ । साढे ५ रूपैयाँमा बिक्री गर्दा प्रति कोसा करिब डेढ देखि दुई रूपैयाँ नाफा हुने उनले बताए । कम्तीमा साढे ४ रूपैयाँ मूल्य नपाए किसानको लगानी पनि उठ्न नसक्ने उनको भनाइ छ ।

यस्तै अध्यक्ष महतो चितवनमा हाल करिब ३ हजार बिघा क्षेत्रफलमा केरा खेती भइर हेको बताउँछन् । जसमा करिब ७१२ जना किसान प्रत्यक्ष आबद्ध रहेका छन् । जिल्लाबाट वार्षिक ७० हजार मेट्रिक टन केरा उत्पादन हुने गरेको उनको भनाइ छ ।

वार्षिक रुपमा चितवनबाट करिब ३ अर्ब ५० करोड रूपैयाँ बराबरको केरा बिक्री बापत आर्थिक कारोबार हुने गरेको उनले बताए । चालु आर्थिक वर्षमा मात्र थप ५ लाख केराका बिरूवा रोपिएको र किसानहरु क्षेत्रफल विस्तार गर्न उत्साहित रहेको उनले बताए ।

उपभोक्ता अधिकारकर्मी प्रेमलाल महर्जनले बजारमा केराको अत्यधिक मूल्यवृद्धि हुनुमा बिचौलियाहरुको चलखेल र विगतको सरकारको अदूरदर्शी नीति मुख्य जिम्मेवार रहेको बताउँछन् । उनले वास्तविक किसानले न्यून मूल्य पाइरहेको तर उपभोक्ताले भने चर्को मूल्य तिर्नुपरेको भन्दै आक्रोश व्यक्त गरे ।

बजारमा केराको मूल्य कतिसम्म अस्वभाविक छ भन्ने उदाहरण दिँदै उनले हालैको आमाको मुख हेर्ने दिनमा उपभोक्ताले प्रतिदर्जन ४ सय ५० रूपैयाँसम्म तिर्नुपरेको बताए । त्यही समयमा उत्पादन गर्ने किसानले भने प्रतिदर्जन ५० देखि ६० रूपैयाँ पनि नपाएको उनको भनाइ छ । बिचौलियाहरुले किसानबाट सस्तोमा उठाएर उपभोक्तालाई महँगोमा बेच्दा किसान र उपभोक्ता दुवै मारमा परेको उनले बताए ।

यस समस्याको समाधानका लागि उनले सरकारलाई केही सुझाव समेत दिएका छन् । महर्जनका अनुसार सरकारले गहुँ, धान र मकैको जस्तै केराको पनि न्यूनतम समर्थन मूल्य तोक्नुपर्छ ।

'स्वदेशी उत्पादनले माग धान्न नसकेको अवस्थामा गुणस्तरीय केरा आयात गरी बजारमा स्वस्थ प्रतिस्पर्धा गराउनुपर्छ', उनले रातोपाटीसँग भने, 'आपूर्ति व्यवस्थालाई सुदृढ गर्दै बिचौलियाहरुलाई निर्ममतापूर्वक कारबाहीको दायरामा ल्याउनु नै अहिलेको आवश्यकता हो ।' उनले नयाँ सरकारले किसानको समस्या बुझेर सरोकार पक्षको हितमा काम गर्नुपर्नेमा जोड दिए ।

खोप लगाऔं, रोगबाट बचौं र बचाऔं

- सबै बालबालिकालाई तोकिएको समय तालिकाअनुसार खोप लगाऔं ।
- नवजात शिशुदेखि किशोर अवस्थासम्म आवश्यक सबै खोप दिऔं ।
- गर्भवती महिलाले पनि आवश्यक खोप समयमै लगाऔं ।
- खोप लगाउँदा स्वास्थ्यकर्मीको सल्लाह र निर्देशन पालना गरौं ।
- खोप कार्ड अद्यावधिक गरी सुरक्षित राखौं ।
- नजिकको स्वास्थ्य संस्थामा उपलब्ध नि:शुल्क खोप सेवाबारे जानकारी लिऔं ।
- समुदायमा खोपप्रति सकारात्मक सोच विकास गरौं।

खोप सुरक्षित, प्रभावकारी र जीवनरक्षक हुन्छ भन्ने जानकारी दिऔं।

सार्वजनिक हितको लागि

सहीखबर

स्वतन्त्र प्रेस, सबल लोकतन्त्र

- अभिव्यक्ति स्वतन्त्रता लोकतन्त्रको आधार हो,
- स्वतन्त्र, निष्पक्ष र जिम्मेवार पत्रकारिताको सम्मान गरौं,
- सञ्चारमाध्यमलाई दबाब, धम्की र हस्तक्षेपबाट मुक्त राखौं,
- सत्य, तथ्य र प्रमाणमा आधारित समाचारलाई प्राथमिकता दिऔं,
- गलत, भ्रामक, कुण्ठित भावना र अफवाहबाट टाढा रहौं,
- पत्रकारहरूको सुरक्षा र पेशागत स्वतन्त्रता सुनिश्चित गरौं,
- सूचना प्राप्त गर्ने जनताको अधिकारको सम्मान गरौं,
- प्रेसमाथि हुने आक्रमण र दमनको विरोध गरौं,
- सञ्चार क्षेत्रलाई पारदर्शी र जवाफदेही बनाऔं ।

नेपाल सरकार
विज्ञापन बोर्ड