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

www.saheekhabar.com

सहीखबर

साप्ताहिक

वर्ष- १५, अङ्क-१८, २०८३ मंसिर ३ गते विहीबार, 19 Nov 2026, नेपाल सम्वत्-११४७ पृष्ठ-६, मूल्य रु. ५/-

महादेवटार सुरुङ ब्रेक थ्रु



○ सरिता दाहाल

पूर्वाधार मन्त्रीको कडा असन्तुष्टि

मकवानपुर । नेपाल सरकारको गौरवको योजना अन्तरगत रहेको बहुप्रतीक्षित काठमाडौँ-तराई-मधेश द्रुतमार्ग आयोजना रफ्तारमा निर्माण भइरहेको छ ।

बुधबार राष्टपति रामचन्द्र पौडेलले फास्ट ट्रयाकको सबैभन्दा लामो सुरुङ महादेवटार सुरुङ मार्ग ब्रेक थ्रु गर्नुभएको छ । यो ३ दशमलब ४५५ किमीको सुरुङ मार्ग हो । यस अघि धेत्रे र लेन डाडा सुरुङको थ्रु भैसकेको छ ।

दक्षिण कोरियाली राजदुत, चिनिया राजदुताबासका काउन्सिलर, नेपाल सरकारका पूर्वाधार विकास मन्त्री, बागमती प्रदेश प्रमुखको साथमा राष्टपति पौडेलले सुरुङको ब्रेक थ्रु गर्नुभएको हो ।

सुरुङ मार्ग ब्रेक थ्रु गर्नुहुदै राष्ट्रपति पौडेलले जटिल भौगोलिक अवस्थाका बाबजुद सेनाले गरेको मेहनतको प्रशंसा गर्नुभयो । देशकै पहिलो यो सुरुङमार्गले देशलाई नयाँ युगमा प्रवेश गराएको बताउनुभयो ।

यातायात प्रणालीमा गुणात्मक प्रगति हुने राष्ट्रपति पौडेलले बताउनुभयो । इन्धन, मर्मतको बचत, आर्थिक सामाजिक रुपान्तरणमा योगदान रहने बताउनु भयो ।

ब्रेक थ्रु कार्यक्रममा नेपाल सरकार का पुर्वाधार विकास मन्त्री सुनिल लम्सालले सुरुङ निर्माण अत्यन्तै चुनौतीपूर्ण काम भएको बताउनुभयो । केही ठेकदार कम्पनीको कारण आलोचना आएको स्मरण गर्दै मन्त्री लम्सालले भन्नुभयो “पपर्मेन्स नदिने ठेक्कलाई तुरुन्तै रद्द गर्नेछौ।“

फास्ट ट्रयाकको नाइन ए र नाइन बीको ठेक्का रद्द गर्नुपर्ने र यसको लागि सरकार अघि बढ्ने मन्त्री लम्सालले बताउनु भयो । ललितपुरको खोकना क्षेत्रको विवाद पनि चाडै सल्टिने र कामले रफ्तार लिने उहाँको भनाई थियो ।

चाइन राजदुताबासका काउन्सिलर झो पानले यो ब्रेक थ्रु चाइना नेपालको सहकार्यको महत्वपूर्ण उपलब्धि भएको बताउनुभयो । चीन र नेपाल आपसको विकासमा अनरवत सहकर्मी रहेको उहाँले बताउनुभयो । “यो आयोजना चाइनाको पनि उच्चप्राथमिकतामा रहेको आयोजना हो“ उहाँले भन्नुभयो “आजको दिन चिनको पनि हर्षको पल हो।“

यसैगरी कोरियाली राजदुत जे क्यु पार्कले भौगोलिक चुनौतीका बावजुत पनि कार्य सफलता प्राप्त गरेकोमा बधाई ज्ञापन गर्नुभयो । नेपालको प्राविधिक दक्षताले नेपाललाई विकासको गतिमा फड्को मार्ने देखिएको र कोरिया नेपालको विकास लगातार सहकार्य गर्न तयार रहेको बताउनुभयो ।

चाईना स्टेन कन्ट्रक्सनका प्रतिनिधि वाङ जीले नेपालको विकासमा सहभागी हुन पाएकोमा चाईना सरकारको पनि गौरवको बिषय भएको बताउनु भयो ।

मुलुकको राष्ट्रिय गौरवको आयोजना तथा पूर्वाधार विकासको पहिलो प्राथमिकतामा सूचीकृत सो आयोजना निर्माणको निर्धारित समय आगामी चैत सकिदै छ ।

ललितपुरको खोकना बाहेकको क्षेत्रको अधिकांश काम सकिएको नेपाली सेनाका प्रवक्ता सहायक रथी राजाराम बस्नेतले बताउनु भयो । खोकना क्षेत्रको जग्गा विवादको कारण यस क्षेत्रमा काम बाँकी भएको भएपनि अन्यत्र कामको लागि समस्या नभएको सेनाका प्रवक्त सहायक रथी बस्नेतले बताउनुभयो ।

२०८३ कात्तिक मसान्तसम्म आयोजनाको समष्टिगत भौतिक प्रगति ५०.५४ र वित्तीय प्रगति ५१ प्रतिशत पुगेको छ । प्रतिशतको आधारमा हेर्दा आधा काम पनि सकिएको देखिए पनि अब बाँकी कामको रफ्तार बढी हुने आयोजना प्रमुख नेपाली सेनाका सहायक रथी भरतलाल श्रेष्ठले बताउनु भयो । “बढी समय लाग्ने, अफ्ठ्यारा र चुनौतिपूर्ण कामहरु, जमिनमुनि गर्नुपर्ने कामहरु सकिएकोले अब

बाँकी पेज ५ मा

इन्साइड ---- स्टोरी

हिमाल बगिरहेको छ, मधेश सुकिरहेको छः जलवायु न्याय कहिले ?



बिष्णु शर्मा

विचार : पेज २ मा

पुलिस एन्ड पुलिसिङःसंगठन बलियो हुँदैमा प्रहरी सेवा प्रभावकारी हुन्छ ?

हैमन्त मल्ल ठकुरी

विचार : पेज ३ मा

राप्ती सफाइमा जुटे अभियन्ता र जनप्रतिनिधि



विचार : पेज ३ मा

भिमफेदी सडक खण्डको दुर्घटना रोक्न प्रदेश सरकारको चासो

विचार : पेज ६ मा

‘सार्वजनिक पद जागिर खाने माध्यम होइन, सेवाको जिम्मेवारी हो’

○ सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर । बागमती प्रदेश प्रमुख दीपक प्रसाद देवकोटाले सार्वजनिक पद अधिकार प्राप्त गर्ने माध्यम नभई जनताको सेवा गर्ने महत्वपूर्ण जिम्मेवारी भएको बताउनुभएको छ ।

बागमती प्रदेश लोक सेवा आयोगको सातौँ स्थापना दिवसका अवसरमा आयोजित कार्यक्रमलाई सम्बोधन गर्नुहुदै प्रदेश प्रमुख देवकोटाले कर्मचार तन्त्रमा पदको उपमा भन्दा पनि जनताको मनमा बस्ने राष्ट्रसेवकको भावना हुनुपर्नेमा जोड दिनुभयो।

प्रदेश प्रमुख देवकोटाले लोक सेवा आयोग सार्वजनिक प्रशासनलाई योग्य, सक्षम, निष्पक्ष र उत्तरदायी बनाउने मुख्य संवैधानिक संस्था भएको उहाँको भनाई थियो ।

उहाँले सुशासन र प्रशासनिक क्षमताको प्रमुख आधार नै दक्ष र योग्य जनशक्ति भएकाले योग्यताको कदर गर्दै निष्पक्ष प्रतिस्पर्धाबाट छनोट गर्नु आयोगको अपरिहार्य उत्तरदायित्व भएको स्पष्ट पार्नुभयो ।

छनोट प्रक्रियामा कुनै पनि प्रकारको पहुँच, दबाब, प्रभाव वा पूर्वाग्रहभन्दा माथि उठेर सीप र योग्यताको कदर गर्ने संस्थागत संस्कार विकास गर्नुपर्नेमा उहाँको जोड थियो ।

“विश्वमा भइरहेको द्रुत परिवर्तनसँगै सूचना प्रविधिको अधिकतम उपयोग गरी परीक्षा प्रणालीलाई सरल र प्रविधिमैत्री बनाउन आवश्यक छ“ देवकोटाले भन्नुभयो ।

आयोगको अध्यक्ष महेश्वर श्रेष्ठ को अध्यक्षतामा भएको कार्यक्रममा विभिन्न सरकारी निकायका पदाधिकार हरूको उपस्थिती रहेको थियो ।



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

सडक दुर्घटना न्यूनीकरण

पछिल्लो सवारी दुर्घटना गम्भीर सार्वजनिक सुरक्षा चुनौती बनेको छ। दिनहुँजसो हुने दुर्घटनामा मानिसले अकालमै ज्यान गुमाइरहेका छन् भने कैयौं नागरिक अपाङ्गता, शारीरिक चोटपटक र मानसिक पीडाको सिकार भइरहेका छन्। दुर्घटनाबाट परिवार को खुसी मात्र खोसिएको छैन, मुलुकले ठूलो आर्थिक तथा सामाजिक क्षतिसमेत व्यहोर्नुपरेको छ। तर, दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि आवश्यक सावधानी र जिम्मेवारीबोध अझै कमजोर देखिनु चिन्ताको विषय हो।

तीव्र गति, मादक पदार्थ सेवन गरेर सवारी चलाउनु, क्षमताभन्दा बढी यात्रु बोक्नु, जथाभावी ओभरटेक गर्नु, ट्राफिक नियमको उल्लघंन तथा चालकको लापरबाही दुर्घटनाका प्रमुख कारण हुन्। अर्कोतर्फ, साँघुरा र जीर्ण सडक, जोखिमपूर्ण घुम्ती, कमजोर सडक पूर्वाधार, पर्याप्त संकेत चिह्नको अभाव र सवारी साधनको नियमित परीक्षण नहुनुले पनि दुर्घटनाको जोखिम बढाएको छ। दुर्घटनापछि उद्धार र उपचारमा हुने ढिलाइले मानवीय क्षति थप बढाउने गरेको छ।

दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि ट्राफिक प्रहरीले गर्ने नियमित जाँच र कारबाही मात्रै पर्याप्त हुँदैन। चालकले आफ्नो जिम्मेवारी बुझ्नुपर्छ भने यात्रुले पनि नियम उल्लघंन गर्ने चालकलाई सचेत गराउने साहस गर्नुपर्छ। सवारीधनीले दक्ष चालक नियुक्त गर्ने, सवारी साधनको नियमित मर्मतसम्भार गर्ने र सुरक्षित यात्रालाई प्राथमिकता दिनुपर्छ। सर कारले जोखिमयुक्त सडकको पहिचान गरी सुधार, सडक संकेतको व्यवस्था, प्रभावकारी अनुगमन र कानुनको निष्पक्ष कार्यान्वयन गर्नुपर्छ। विद्यालय तहदेखि नै सडक सुरक्षासम्बन्धी शिक्षा दिनु पनि उत्तिकै आवश्यक छ।

सडक दुर्घटनालाई नियति वा संयोगका रुपमा स्वीकार गरेर बस्ने प्रवृत्तिको अन्त्य हुनुपर्छ। हरेक यात्रुको जीवन अमूल्य छ। केही मिनेट छिटो पुग्ने हतारमा करौडको जीवन जोखिममा पार्ने अधिकार करौलाई छैन। सुरक्षित सडक निर्माण सरकारको दायित्व हो भने ट्राफिक नियमको पालना प्रत्येक नागरिकको कर्तव्य। दुर्घटना भएपछि पछुताउनुभन्दा दुर्घटना हुनै नदिन सचेत हुनु बुद्धिमानी हो।

हिमाल बगिरहेको छ, मधेश सुकिरहेको छः जलवायु न्याय कहिले ?



बिष्णु शर्मा

पुनर्निर्माण भत्किएका संरचना पहिलेकै अवस्थामा बनाउनेमा मात्र सीमित हुनु हुँदैन। भविष्यका जोखिम सामना गर्न सक्ने सुरक्षित र समावेशी पूर्वाधार, जोखिममा आधारित भूउपयोग योजना, सुरक्षित बस्ती र प्रभावकारी विपद् जोखिम व्यवस्थापनमा लगानी आवश्यक छ।

भोटेकोशी क्षेत्रमा आएको विनाशकारी हिमाली बाढीको डेढ महिना बितिसकेको छ। यसले ठूलो मानवीय र आर्थिक क्षति पुऱ्याएको छ। धेरै परिवारले आफन्त, घर, जमिन र जीविका गुमाएका छन् भने हजारौं नागरिक प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रुपमा प्रभावित भएका छन्। तर प्रभावित समुदायका लागि विपद् अझै सकिएको छैन। घर गुमाएकाहरु अस्थायी आश्रयमा छन्, खेत गुमाएकाहरु भविष्यको चिन्तामा छन् र जीविका गुमाएकाहरु राहत तथा पुनःस्थापनाको प्रतीक्षामा छन्।

प्रारम्भिक मूल्याङ्कनअनुसार भोटेकोशी त्रिशूली बाढीले करिब १.८१ अर्ब अमेरिकी डलर बराबरको प्रत्यक्ष भौतिक क्षति पुर्‍यायो। जीविका, उत्पादनमूलक गतिविधि र अत्यावश्यक सेवामा परेको अवरोधसमेत जोड्दा कुल प्रभाव करिब २.७ अर्ब डलर पुगेको छ पुनःस्थापना र पुनर्निर्माणका लागि करिब ४.८ अर्ब डलर आवश्यक छ।

तर यो पीडा भोटेकोशीमा मात्र सीमित छैन। पछिल्ला केही वर्षदेखि मधेशका किसानहरु खडेरी, पानीको अभाव, बाली नोक्सानी र बढ्दो खाद्य असुरक्षाको मार खेपिरहेका छन्। आर्थिक वर्ष २०८२/८३ मा धान उत्पादन ४.२ प्रतिशतले घट्यो, जसको प्रमुख कारणमध्ये मधेशमा रोपाइँको निर्णायक समयमा परेको खडेरी पनि थियो। आज हिमाल बगिरहेको छ, मधेश सुकिरहेको छ। संकटका रुप फरक भए पनि अन्याय एउटै छ।

जलवायु संकटको सिर्जनामा नेपालको योगदान न्यून छ, तर यसको मूल्य हामीले असमान रुपमा चुकाइरहेका छौं। यहींबाट जलवायु न्यायको प्रश्न उठ्छ। किनकि हामीले मागेको दया होइन, न्याय हो।

सामाजिक न्यायको केन्द्रमा समानता, मानव मर्यादा, उत्तर दायित्व तथा लाभ र भारको न्यायोचित वितरणको सिद्धान्त हुन्छ। लाभ साझा छ भने जिम्मेवारी पनि साझा हुनुपर्छ। तर बढी लाभ लिएकाले बढी जिम्मेवारी वहन गर्नुपर्छ। जलवायु न्यायको मूल प्रश्न यही हो, जलवायु संकट सिर्जना गर्न सबैको योगदान समान छैन भने त्यसको भार र समाधानको जिम्मेवारी पनि समान हुन सक्दैन। संयुक्त राष्ट्रसंघीय विकास कार्यक्रम लगायतका संस्थाहरुले पनि जलवायु न्यायलाई ऐतिहासिक जिम्मेवारी, मानव अधिकार र समानताको दृष्टिकोणबाट व्याख्या गरेका छन्।

नेपालले विश्वको कुल वार्षिक कार्बन डाइअक्साइड उत्सर्जनमा करिब ०.०५ प्रतिशत मात्र योगदान गर्छ। प्रतिव्यक्ति उत्सर्जन पनि विश्व औसतभन्दा निकै कम छ। तर हिमनदी पग्लिने, हिमतालको जोखिम बढ्ने, बाढी, पहिरो, खडेरी र खाद्य असुरक्षाको प्रभाव भोग्ने अग्रपङ्क्तिमा नेपाल छ। जलवायु संकटमा न्यून योगदान गर्ने समुदायहरुले असमान भार बोकिरहेका छन्।

पहिलो न्याय: पीडितको पुनःस्थापना र सम्मानजनक जीवन

विपद्ले पुऱ्याएको क्षतिको पूर्ण परिपूर्ति सम्भव नहुन सक्छ। गुमेका आफन्त, पुस्तौंदेखि जोडिएको जमिन र बगेर गएका सम्झनाहरु फिर्ता ल्याउन सकिँदैन। तर प्रभावित परिवारको जीविका पुनःस्थापना गर्न, सुरक्षित आवास सुनिश्चित गर्न र उनीहरुलाई सम्मानजनक जीवनमा फर्काउन सकिन्छ। त्यसैले पुनःस्थापना केवल राहत वितरणको विषय होइन, न्यायको प्रश्न हो।

आवास, शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगारी र सामाजिक सुरक्षामा प्रभावित समुदायको पहुँच सुनिश्चित गर्नुपर्छ। पुनःस्थापनामा महिला, बालबालिका, अपाङ्गता भएका व्यक्ति तथा सीमान्तकृत समुदायका आवश्यकता र आवाजलाई प्राथमिकता दिनुपर्छ। यसका लागि राष्ट्रिय प्रयाससँगै जलवायु संकटमा ऐतिहासिक रुपमा बढी योगदान गरेका मुलुकहरुको उत्तरदायित्व पनि आवश्यक छ।

दोस्रो न्याय: जलवायुउत्थानशील पूर्वाधार र स्थानीय अनुकूलन

यो बाढीले ५५ किलोमिटरभन्दा बढी व्यापारिक सडक, ३८ मोटरेबल पुल र ६८ झोलुङ्गे पुल क्षतिग्रस्त बनायो। यसले विपद् केवल नदीकिनारको क्षति नभई शिक्षा, स्वास्थ्य, बजार र राष्ट्रिय अर्थतन्त्रसँग जोडिएको संकट भएको देखाउँछ।

बाढीले बगाएका सडक, पुल, सिँचाइ प्रणाली, विद्यालय, स्वास्थ्य संस्था र खानेपानी प्रणाली भौतिक संरचना मात्र होइनन्द्र ती नागरिकको जीवन र जीविकाका आधार हुन्। एउटा पुल बग्दा यातायात मात्र अवरूद्ध हुँदैन, बालबालिकाको विद्यालय पहुँच, बिरामीको उपचार र किसानको बजारसम्मको सम्बन्धसमेत टुट्छ।

त्यसैले पुनर्निर्माण भत्किएका संरचना पहिलेकै अवस्थामा बनाउनेमा मात्र सीमित हुनु हुँदैन। भविष्यका जोखिम सामना गर्न सक्ने सुरक्षित र समावेशी पूर्वाधार, जोखिममा आधारित भूउपयोग योजना, सुरक्षित बस्ती र प्रभावकारी विपद् जोखिम व्यवस्थापनमा लगानी आवश्यक छ। स्थानीय समुदायको अनुभव र ज्ञानलाई पर्याप्त स्रोत, प्राविधिक सहयोग तथा निर्णय प्रक्रियामा सहभागितासँग जोड्नु पनि जलवायु न्यायको महत्त्वपूर्ण पक्ष हो।

तेस्रो न्याय: हाम्रो योगदानको मान्यता र प्रतिफल

नेपाल जलवायु संकटको प्रमुख कारक होइन, तर यसको समाधानमा आफ्नो क्षमताअनुसार योगदान गरिरहेको छ। वन संरक्षण, स्वच्छ ऊर्जाको प्रवर्द्धन, जलविद्युत् विकास र विद्युतीय सवारीसाधनको विस्तार यसका उदाहरण हुन्। तर प्रश्न उठ्छ, हाम्रो योगदानको उचित मान्यता र प्रतिफल कहाँ छ?

जलवायु न्याय भनेको क्षतिको क्षतिपूर्ति माग्नु मात्र होइन, संकट न्यूनीकरणमा गरेका प्रयासको उचित मान्यता पाउनु पनि हो। वन संरक्षण र कार्बन सञ्चितिजस्ता योगदानको न्यायोचित मूल्याङ्कन, त्यसबाट प्राप्त लाभमा स्थानीय समुदायको अधिकार तथा स्वच्छ प्रविधि, लगानी र क्षमता विकासमा पहुँच सुनिश्चित गर्नुपर्छ। योगदानको मान्यता औपचारिक प्रशंसामा सीमित हुनु हुँदैन त्यसले राष्ट्रिय क्षमता अभिवृद्धि र समुदायको जीविकामा ठोस लाभ पुऱ्याउनुपर्छ।

चौथो न्याय: खाद्य प्रणाली, किसान र स्थानीय ज्ञानको संरक्षण : जलवायु परिवर्तनको असर बाली नोक्सानीमा मात्र सीमित छैन यसले किसानको खाद्य सुरक्षा, आम्दानी र आत्मनिर्भरतामाथि समेत प्रश्न उठाएको छ। अनियमित वर्षा, खडेरी, बाढी तथा रोग कीराको बढ्दो जोखिमले कृषि प्रणालीलाई कमजोर बनाइरहेका छन्। यस्तो अवस्थामा राहत र क्षतिपूर्ति आवश्यक भए पनि पर्याप्त हुँदैन।

स्थानीय बीउको संरक्षण, जलवायु अनुकूल खेती, कृषि विविधीकरण तथा माटो र पानीको दिगो व्यवस्थापनलाई प्राथमिकता दिनुपर्छ। किसानका पुस्तौंदेखिका ज्ञान र अभ्यासलाई आधुनिक विज्ञानसँग जोड्दै आफ्नो बीउ, उत्पादन

बाँकी पेज ४ मा

पुलिस एन्ड पुलिसिङ : संगठन बलियो हुँदैमा प्रहरी सेवा प्रभावकारी हुन्छ ?

○ हेमन्त मल्ल ठकुरी

नेपालमा प्रहरी सुधारको बहस लामो समयदेखि चलिरहेको छ। तर सुधारलाई संगठनको संरचना, पदोन्नति, सरुवा र बढुवाको विषयमा मात्र सीमित राखिएको छ। पुलिसिङको समग्र दर्शन र कार्यशैलीमै परिवर्तन आवश्यक छ।

प्रहरी किन आवश्यक भयो ? प्रहरीलाई कसले पुलिसिङ गरिरहेको छ र बदलिँदो सामाजअनुसार हाम्रो प्रहरी संगठन समयअनुसार विकसित हुन सकेको छ कि छैन? यी प्रश्नहरु केवल प्रहरी संगठनसँग सम्बन्धित प्रश्न मात्रै होइनन्। यी राज्यको क्षमता, समाजको सुरक्षा, कानुनी शासन र लोकतान्त्रिक व्यवस्थाको प्रभावकारितासँग प्रत्यक्ष जोडिएका विषय हुन्।

प्रहरी र प्रहरी सेवा (पुलिस एन्ड पुलिसिङ) लाई हामी प्राय: एउटै अर्थमा बुझ्ने गर्छौं। तर यी दुईबीच भिन्नता छ। प्रहरी एउटा संगठन, संरचना र जनशक्ति हो भने प्रहरी सेवा भनेको समाजमा शान्ति, सुव्यवस्था, सुरक्षा र न्याय कायम गर्न अपनाइने समग्र प्रक्रिया, सोच, व्यवहार र कार्यशैली हो।

प्रहरी र प्रभावकारी प्रहरी सेवा एउटै कुरा होइन। प्रहरी संगठन बलियो हुँदैमा समाज सुरक्षित हुन्छ भन्ने पनि छैन। त्यसका लागि प्रहरीको सोच, क्षमता, कार्यशैली र संस्थागत जवाफदेहितासमेत बलियो हुनुपर्छ।

प्रहरीको आवश्यकता किन भयो ?

मानव समाजको विकाससँगै मानिसका आवश्यकता, आकांक्षा, सम्बन्ध र सामाजिक संरचना परिवर्तन हुँदै गए। समाज पनि जति जटिल बन्दै गयो, त्यति नै सामाजिक द्वन्द्व, स्वार्थको टकराव, सम्पत्तिसम्बन्धी विवाद, हिंसा, ठगी, चोरी र अन्य आपराधिक गतिविधिहरु पनि विकसित हुँदै गए।

समाजमा शान्ति र सुव्यवस्था कायम राख्न, व्यक्तिको जीवन र सम्पत्तिको सुरक्षा गर्न तथा कानुनको पालना गराउन कुनै संस्थागत संयन्त्रको आवश्यकता महसुस भयो। यही आवश्यकताले प्रहरी संस्थाको विकासका लागि आधार तयार गऱ्यो ।

प्रहरीको जन्म केवल अपराधी पक्राउ गर्नका लागि मात्रै भएको होइन। यसको मूल उद्देश्य समाजमा अपराध हुन नदिने वातावरण निर्माण गर्नु, नागरिकको अधिकार र स्वतन्त्रताको रक्षा गर्नु र राज्यको कानुनी व्यवस्थालाई कार्यान्वयन गर्नु हो।

त्यसैले प्रहरीलाई राज्यको बल प्रयोग गर्ने निकायका रुपमा मात्र बुझ्नु अपूर्ण हुन्छ। प्रहरी नागरिक र राज्यबीचको विश्वासको सेतु पनि हो। नागरिकले राज्यको उपस्थिति सबैभन्दा प्रत्यक्ष रुपमा अनुभव गर्ने संस्थामध्ये प्रहरी एक हो।

साइबर अपराध, डिजिटल ठगी, वित्तीय अपराध, सम्पत्ति शुद्धीकरण, संगठित अपराध, मानव बेचबिखन, लागुऔषध कारोबार, अन्तरदेशीय अपराध, आतंकवादी वित्तीय सञ्जाल र प्रविधिको दुरूपयोग नयाँ चुनौतीका रुपमा देखा परेका छन्। अपराध गर्ने व्यक्ति र समूहले नयाँ प्रविधि, अन्तर्राष्ट्रिय सञ्जाल र आर्थिक प्रणालीको प्रयोग गरिरहेका छन्। अपराधको भूगोल स्थानीय सीमाभन्दा बाहिर फैलिएको छ।

तर प्रश्न उठ्छ, अपराधको स्वरुप जसरी परिवर्तन भइरहेको छ, त्यसैअनुसार हाम्रो प्रहरीको सोच, संगठन, सीप, प्रविधि र अनुसन्धान क्षमता परिवर्तन भइरहेको छ कि छैन? हामीले अपराधको बदलिँदो प्रवृत्तिलाई बुझ्ने र त्यसको समाधान गर्ने क्षमता विकास गर्न सकेका छौं कि छैनौं? प्रहरीलाई नयाँ चुनौतीसँग जुध्न सक्षम बनाउने तालिम, अनुसन्धान पद्धति, प्रविधि र साधनस्रोत उपलब्ध गराउन सकेका छौं कि छैनौं?

समस्या नयाँ हुँदै जाने तर समाधान गर्ने संस्थागत क्षमता पुरानै अवस्थामा रहने हो भने प्रहरीको प्रभावकारिता स्वाभाविक रुपमा कमजोर हुँदै जान्छ।

समस्यासँगै प्रहरीको परिवर्तित विकासक्रम

प्रहरी संगठनको विकास केवल जनशक्ति थपेर, भवन निर्माण गरेर, गाडी र हतियार उपलब्ध गराएर मात्रै मापन गर्न मिल्दैन। यसको वास्तविक विकास समस्या पहिचान गर्ने, कारणको विश्लेषण गर्ने र प्रभावकारी समाधान निकाल्ने क्षमताबाट मापन हुनुपर्छ।

हाम्रो प्रहरी संगठन अझै पनि धेरै हदसम्म परम्परागत कार्यशैली र प्रतिक्रियात्मक सोचबाट प्रभावित देखिन्छ। कुनै घटना भएपछि परिचालित हुने, अपराध भएपछि मात्रै अनुसन्धान गर्ने र समस्या उत्पन्न भएपछि मात्रै नियन्त्रण गर्ने पद्धति अझै प्रमुख छ।

तर आधुनिक पुलिसिङको आवश्यकता यसभन्दा अगाडि बढिसकेको छ। आजको प्रहरी प्रतिक्रियात्मक मात्र होइन, सक्रिय, समस्यामुखी, प्रमाणमा आधारित र समुदायसँग सहकार्य गर्ने हुनुपर्छ।

उदाहरणका लागि, कुनै क्षेत्रमा बारम्बार चोरी भइरहेको छ भने प्रत्येक घटनामा अपराधी पक्राउ गर्नु मात्र पर्याप्त हुँदैन। चोरी किन भइरहेको छ, त्यस क्षेत्रमा सुरक्षा कमजोरी के छन्, अपराधीको कार्यशैली कस्तो छ र पुन: अपराध हुन नदिन के गर्न सकिन्छ भन्ने विश्लेषण आवश्यक हुन्छ।

यसका लागि प्रहरीमा अनुसन्धानात्मक सोच, विश्लेषण क्षमता, सूचना सङ्कलन, जोखिम मूल्याङ्कन र समस्या समाधान गर्ने सीपको विकास हुनुपर्छ।

प्रहरीको विकासक्रम अपराधको विकासक्रमभन्दा पछाडि पर्नु हुँदैन। अपराधीले नयाँ प्रविधि र तरिका अपनाउने तर प्रहरीले पुरानै तरिकाले काम गर्ने अवस्था कायम रह्यो भने राज्यको सुरक्षा संयन्त्र क्रमश: कमजोर हुँदै जान्छ।

समाजको मानसिकता, प्रहरीको मानसिकता र कानुनी व्यवस्था

प्रहरी संगठन समाजभन्दा अलग्गै रहेको संस्था होइन। प्रहरी पनि यही समाजबाट आउने व्यक्ति र सामाजिक संस्कारबाट प्रभावित हुने संस्था हो। त्यसैले समाजको मानसिकता र प्रहरीको मानसिकताबीच गहिरो सम्बन्ध हुन्छ।

हाम्रो समाजमा अझै पनि शक्ति, पहुँच, पद र प्रभावका आधारमा काम गराउने प्रवृत्ति देखिन्छ। कानुन सबैका लागि समान हुनुपर्छ भन्ने मान्यता व्यवहारमा पूर्ण रुपमा स्थापित हुन सकेको छैन। यस्तो सामाजिक मानसिकताको प्रभाव प्रहरी संगठनमा पनि पर्न सक्छ। त्यसैगरी प्रहरीसम्बन्धी हाम्रो कानुनी व्यवस्था, नीति र संस्थागत संरचना पनि समयअनुसार परिमार्जन हुन आवश्यक छ। समाजको आवश्यकता बदलिँदा कानुन र प्रहरीको कार्यशैली पनि बदलिनुपर्छ।

आजको प्रहरीलाई केवल आदेश पालना गर्ने र माथिल्लो निकायबाट प्राप्त निर्देशन कार्यान्वयन गर्ने संगठनका रुपमा सीमित राख्न सकिँदैन। उसलाई कानुनको व्याख्या बुझ्ने, परिस्थितिको विश्लेषण गर्ने, विवेकपूर्ण निर्णय गर्ने र नागरिकको अधिकारको संरक्षण गर्दै जिम्मेवारी पूरा गर्ने संस्थाका रुपमा विकास गर्नुपर्छ।

प्रहरीको मानसिकता पनि नियन्त्रणमुखी सोचबाट सेवामुखी, अधिकारमुखी र समस्या समाधानमुखी सोचतर्फ रुपान्तरण हुन आवश्यक छ।

प्रहरीलाई कसले नियमन गर्ने ? (हु पुलिसिज द पुलिस ?)

यो विषय प्रहरी संगठनको सुधार र लोकतान्त्रिक उत्तरदायित्वको सबैभन्दा महत्त्वपूर्ण प्रश्नमध्ये एक हो। प्रहरीलाई कानुन कार्यान्वयन गर्ने जिम्मेवारी दिइएको छ। उसलाई आवश्यक अवस्थामा कानुनबमोजिम बल प्रयोग गर्ने अधिकार पनि छ।

तर त्यस्तो अधिकारको प्रयोगमाथि निगरानी र नियन्त्रण कसले गर्ने ?

लोकतान्त्रिक व्यवस्थामा प्रहरीमाथि नियन्त्रण र निगरानी हुनु आवश्यक छ। तर निगरानी र राजनीतिक हस्तक्षेपबीच स्पष्ट भिन्नता हुनुपर्छ। प्रहरीलाई उत्तरदायी बनाउनु र प्रहरीको व्यावसायिक निर्णयमा अनावश्यक हस्तक्षेप गर्नु दुई फरक कुरा हुन्। प्रहरीको जिम्मेवारी, कामको प्रकृति, अनुसन्धानको संवेदनशीलता, परिचालनको आवश्यकता र व्यावसायिक सीमालाई नबुझी केवल प्रशासनिक वा राजनीतिक दृष्टिकोणबाट प्रहरीलाई निर्देशन र नियन्त्रण गर्ने प्रवृत्तिले संगठनको व्यावसायिकता कमजोर बनाउन सक्छ।

नेपालको सन्दर्भमा प्रहरीमाथिको नियन्त्रण र निगरानीको प्रश्न अझ गम्भीर छ। प्रहरीलाई सरकारको मातहत राख्नु लोकतान्त्रिक व्यवस्थाको स्वाभाविक अभ्यास हो, तर प्रहरी संगठनको दैनिक व्यावसायिक कार्य, अनुसन्धान र परिचालनमा राजनीतिक स्वार्थ वा व्यक्तिगत प्रभाव हावी हुनु हुँदैन।

प्रहरीले पनि आफ्नो अधिकारको दुरूपयोग गर्न पाउँदैन। गैरकानुनी पक्राउ, यातना, पक्षपातपूर्ण अनुसन्धान, अनावश्यक बल प्रयोग र नागरिक अधिकारको उल्लंघनलाई संस्थागत रुपमा नियन्त्रण गर्नुपर्छ।

त्यसका लागि आन्तरिक अनुगमन, संसदीय निगरानी, न्यायिक परीक्षण, मानव अधिकारसम्बन्धी निकाय र स्वतन्त्र उजुरी सुनुवाइ प्रणाली प्रभावकारी हुनुपर्छ। यसको सार के हो भने प्रहरी कानुनभन्दा माथि छैन, तर प्रहरीलाई कानुनबमोजिम जिम्मेवारी निर्वाह गर्न आवश्यक व्यावसायिक स्वतन्त्रता पनि हुनुपर्छ।

नेपालको सन्दर्भमा सुधारका लागि के गर्न आवश्यक छ ?

नेपालमा प्रहरी सुधारको बहस लामो समयदेखि चलिरहेको छ। तर सुधारलाई संगठनको संरचना, पदोन्नति, सरुवा र बढुवाको विषयमा मात्र सीमित राखिएको छ। पुलिसिङको समग्र दर्शन र कार्यशैलीमै परिवर्तन आवश्यक छ।

१. प्रहरीको व्यावसायिक स्वायत्तता सुनिश्चित गर्नुपर्छ। प्रहरीको सरुवा, बढुवा, नियुक्ति र परिचालनमा राजनीतिक प्रभाव न्यूनीकरण गरी योग्यता, क्षमता र कार्यसम्पादनलाई आधार बनाउनुपर्छ। अनुसन्धान र कानुन कार्यान्वयनमा व्यावसायिक निर्णय गर्ने वातावरण आवश्यक छ।

२. अनुसन्धानमुखी प्रहरी संगठन निर्माण गर्नुपर्छ। आधुनिक अपराध अनुसन्धानका लागि डिजिटल फरेन्सिक, वित्तीय अनुसन्धान, साइबर सुरक्षा, अपराध विश्लेषण, सूचना सङ्कलन र अन्तर्राष्ट्रिय समन्वयमा लगानी बढाउनुपर्छ।

३. प्रहरीको नेतृत्व र व्यवस्थापन क्षमतामा सुधार गर्नुपर्छ। प्रहरी नेतृत्व केवल आदेश दिने र नियन्त्रण गर्ने क्षमतामा सीमित हुनु हुँदैन। उसमा रणनीतिक सोच, परिवर्तन व्यवस्थापन, नैतिक नेतृत्व, संस्थागत जवाफदेहिता र जनविश्वास निर्माण गर्ने क्षमता हुनुपर्छ।

४. कानुन र नीतिमा समयानुकूल सुधार गर्नुपर्छ। बदलिँदो अपराध, प्रविधि र सामाजिक आवश्यकताअनुसार प्रहरीसम्बन्धी कानुन, कार्यविधि र संस्थागत संरचनालाई परिमार्जन गर्नुपर्छ।

५. प्रहरीलाई पर्याप्त स्रोतसाधन र प्रविधि उपलब्ध गराउनुपर्छ। जिम्मेवारी मात्र थपेर हुँदैन। त्यसअनुसार जनशक्ति, तालिम, उपकरण, सञ्चार प्रणाली र अनुसन्धानका लागि आवश्यक स्रोत पनि उपलब्ध गराउनुपर्छ।

६. प्रहरीलाई जवाफदेही बनाउने स्वतन्त्र र प्रभावकारी प्रणाली विकास गर्नुपर्छ। प्रहरीको अधिकार को प्रयोगमाथि निगरानी हुनुका साथै प्रहरीलाई अनावश्यक राजनीतिक दबाबबाट संरक्षण गर्ने संस्थागत व्यवस्था पनि आवश्यक छ।

७. समुदायसँगको सम्बन्ध बलियो बनाउनुपर्छ। प्रहरी र नागरिकबीच विश्वास, सहकार्य र सूचनाको आदानप्रदान बढाउनुपर्छ। समुदायको सहभागिताबिना दीर्घकालीन शान्ति र सुरक्षा सम्भव हुँदैन।

अन्त्यमा, नेपालले प्रहरी संगठनको सुधार मात्र होइन, पुलिसिङको अवधारणा र अभ्यासमै पुनर्विचार गर्नुपर्ने आवश्यकता छ। हामीले प्रहरीलाई कस्तो संगठन बनाउने भन्ने प्रश्नसँगै कस्तो समाज निर्माण गर्न खोजिरहेका छौं भन्ने प्रश्न पनि उठाउनुपर्छ।

किनभने प्रहरी समाजको ऐना पनि हो र समाजलाई सुरक्षित तथा अनुशासित बनाउने एउटा महत्त्वपूर्ण माध्यम पनि हो।

अपराध बदलिँदै छ, समाज बदलिँदै छ, प्रविधि बदलिँदै छ र नागरिकका अपेक्षा पनि बदलिँदै छन्। तर हाम्रो प्रहरीको सोच, कार्यशैली, कानुनी संरचना र व्यवस्थापन प्रणाली पनि सोही गतिमा बदलिएको छ कि छैन भन्ने गम्भीर समीक्षा आवश्यक छ।

प्रहरीलाई राजनीतिक आदेशको भरमा चल्ने संगठन होइन, कानुन, व्यावसायिकता र संस्थागत मर्यादाको आधारमा सञ्चालन हुने संगठन बनाउनुपर्छ। त्यसैगरी प्रहरीमाथि निगरानी गर्ने निकाय पनि प्रहरीको काम, जिम्मेवारी र व्यावसायिक प्रकृति बुझ्न सक्षम हुनुपर्छ।

अन्ततः एउटा कुरा स्पष्ट हुनुपर्छ। प्रहरीलाई नियन्त्रण गर्नु र प्रहरीलाई सक्षम बनाउनु फरक कुरा हुन्। प्रहरीलाई जवाफदेही बनाउनु आवश्यक छ, तर उसको व्यावसायिक क्षमता र निर्णय गर्ने अधिकार कमजोर बनाएर होइन।

प्रहरीले समाजलाई सुरक्षित राख्नुपर्छ, तर प्रहरीलाई पनि राजनीतिक हस्तक्षेप, संस्थागत कमजोरी र अव्यावसायिक दबाबबाट सुरक्षित राख्नुपर्छ।

किनभने कमजोर प्रहरीबाट सुरक्षित समाजको अपेक्षा गर्न सकिँदैन र अनियन्त्रित प्रहरीबाट लोकतान्त्रिक समाजको कल्पना पनि गर्न सकिँदैन। त्यसैले प्रश्न प्रहरी कति शक्तिशाली छ भन्ने मात्र होइन, प्रहरी कति सक्षम, व्यावसायिक, जवाफदेही र जनविश्वासयोग्य छ भन्ने हो। यही नै आधुनिक पुलिसिङको वास्तविक मापदण्ड हो।

हेमन्त मल्ल ठकुरी नेपाल प्रहरीका पूर्व प्रहरी नायब महानिरीक्षक तथा काठमाडौं, नेपालस्थित म्याक अस्योरेन्सका अध्यक्ष हुन्।

जि.प्र.का.मकवानपुर दर्ता नं. ११९/२०६९/०७०

भीमफेदी कारागारका ५१ कैदीबन्दीले छठ मनाए

○ सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर । क्षेत्रीय कारागार भीमफेदीका ५१ जना कैदीबन्दी छठ पर्व मनाएका छन् ।

भीमफेदी कारागारमा कैदीबन्दीले छठ पर्व मनाएको यो पहिलो पटक हो ।

विभिन्न मुद्दामा कैद सजाय भुक्तान गरिर हेका र पुर्पक्षका लागि थुनामा रहेका एक महिलासहित ५१ जना कैदीबन्दीले कारागारमित्रै छठ पर्व मनाएका हुन् ।

तीनवटा ब्लक रहेको उक्त कारागारमा 'क' ब्लकका ३१ जना, 'ख' ब्लकका १८ जना र महिला ब्लककी एक महिलाले छठ पर्व मनाए । जेलर पुष्कर रानाका अनुसार छठ पर्व मनाउन आवश्यक पर्ने सामग्रीको व्यवस्था जेल प्रशासनले गरिदिएको थियो ।

जेल प्रशासनले कैदीबन्दीको धार्मिक आस्थाको सम्मान गर्दै उनीहरुलाई कारागारमित्रै छठ पर्व मनाउने व्यवस्था मिलाएको हो । 'आ आफ्नो ब्लकमा छुट्टाछुट्टै रुपमा पर्व मनाउने प्रबन्ध गरिएको थियौं,' जेलर रानाले भन्नुभयो ।

कैदीबन्दीले शान्तिपूर्ण र श्रद्धापूर्वक छठ पर्व मनाउन जेल प्रशासनले सहयोग गरेको उहाले बताउनु भयो । कैदीबन्दीलाई यो पर्व मनाउन सरकारले छुट्टै आर्थिक सुविधा भने उपलब्ध गराएको थिएन ।

कारागारमित्रै धार्मिक विधिअनुसार छठ मनाउने व्यवस्था भएपछि कैदीबन्दीले पनि आफ्नो आस्था र परम्परालाई निरन्तरता दिन पाएका छन् ।

भीमफेदी कारागारमा महिला कैदीबन्दी ५५ जना छन् भने पुरूष कैदीबन्दी दुईवटा ब्लकमा ९ सय ३५ जना छन् । तीमध्ये तराई मधेशका करिब ३ सय जनाभन्दा बढी छन् ।

राप्ती सफाइमा जुटे अभियन्ता र जनप्रतिनिधि



○ सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर। नदि सभ्यता संरक्षणको लक्ष्य राखेर हेटौडाका नगर प्रमुखलगायत अभियन्ताहरू जुटका छन् ।

डिभिजन बन कार्यालय हेटौडाको आयोजना तथा उपमहानगरको सहकार्यमा विभिन्न संघसंस्थाको सहभागीतामा राप्ती सफाइ अभियान अन्तरगत चौथो राप्ती नदी सरसफाइ दिवसमा नदि सफाई गरिएको हो ।

स्वच्छ राप्ती र आदिवासी पहिचान, वन्यजन्तु र जलचर संरक्षण हाम्रो साझा अभियान भन्ने नारा सहित हेटौंडा वडा १० बाट राप्ती नदी सफाइ गरिएको हो ।

२०७२ सालमा सुरू गरिएको मकवानपुरको मिमफेदी, हेटौंडादेखी चितवनको गोलाघाटसम्म राप्ती सरसफाइ महाभियान जारी छ । जस अन्तरगत मंसिर १ गते विशेष अभियान सहित सफाइ गरिन्छ ।

नदि सफा राख्ने पहिलो उद्देश्य रहेको आयोजकले जनाएको छ । राप्ती नदी राष्ट्रिय निकुञ्ज भएर बग्ने नदि भएकोले पनि सफाइ आवश्यक रहेकोले यो अभियान थालिएको डिभिजन वन कार्यालयप्रमुख राकेश प्रसाद चन्द्रबंशीले बताउनु भयो ।

राप्ती नदीसँग गैडा, हात्ती, डलफिनलगायत वन्यजन्तुको जीवन पनि जोडिएकोले नदि सफाई अन्यन्तै महत्वपूर्ण छ" डिभिजन वन प्रमुख चन्द्रवंशीले भन्नुभयो ।

फोहोरले पानीको गुणस्तरलाई बिगार्नेसंगै जीवन नै नष्ट गर्ने चुनौती बढेको चन्द्रवंशीले बताउनुभयो । यस्तो सफाई बार्षिक रूपमा हैन महिनामा एकपटक सबै जुटनुपर्छ, दैनिक व्यक्तिले आफ्नो वरपरको नदि सफा राख्नुपर्ने भएकोले जनचेतनाको पाठोलाई सशक्त बनाउनु पर्ने उहाँले बताउनु भयो ।

जलचर तथा निकुञ्जको वन्यजन्तुले पानी पिउने क्रममा प्लास्टिक पनि खांदा स्वास्थ समस्या बढेको चन्द्रबशीले बताउनुभयो ।

धार्मिक संस्कारपछि पूजाको सामग्री खोलामा फाल्ने परम्पराले समस्या बढेको उहाँले औल्याउनु भयो ।यसैगरी औद्योगिक सामग्री बोक्ने गाडी धुने, होटलको सफाई खोलामा फाल्दा नदीको फोहोर बढेको छ ।

"नदिमा आएर चोख्खिने संस्कारका हामी, झन् फोहोर हुने पीडा भयो" चन्द्रबंशीले भन्नुभयो । आगामी दिनमा नियमित रूपमा सफाइ गर्ने योजना रहेको उहाँले बतानुभयो ।

नदी सफाईमा सहभागी नगर प्रमुख मिनाकुमारी लामाले राप्ती जोगाउन सकिदा सबै जिवको जीवन जोगाउन सकिने बताउनु भयो ।

अभियानलाई कुने दिन विशेषभन्दा पनि दैनिक सफाइ गर्नुपर्ने लामाले बताउनु भयो । मंगलबार मकवानपुर जिल्लामा मात्रै विभिन्न ३ स्थानबाट नदि सफाइ गरेको वन अधिकृत वसन्तराज गौतमले बताउनुभयो ।

उहाँका अनुसार मिमफेदी, हेटौंडा र त्रिवेणी धाम क्षेत्रबाट राप्तीको फोहोर संकलन गरिएको छ ।



हिमाल बगिरहेको छ, ...

प्रणाली र जीविकामाथिको नियन्त्रण कायम राख्ने अधिकार सुनिश्चित गर्नुपर्छ। जब किसानले आफ्नो उत्पादन प्रणालीमाथिको नियन्त्रण गुमाउँछ, तब त्यो कृषि संकट मात्र रहँदैन, आत्मनिर्भरता र न्यायको संकटसमेत बन्छ। त्यसैले किसानलाई बदलिँदो परिस्थितिसँग जुध्न सहयोग गर्नुका साथै आफ्नै खाद्य प्रणालीको भविष्य निर्धारण गर्न सक्ने अधिकार र अवसर दिनुपर्छ।

पाँचौं न्याय: जलवायु वित्त, प्रविधि र पूर्वसूचना प्रणालीमा न्यायोचित पहुँच :नेपालजस्ता न्यून उत्सर्जन गर्ने तर जलवायु जोखिममा रहेका मुलुकलाई पुन:स्थापना र अनुकूलनका लागि पर्याप्त स्रोत आवश्यक छ। त्यसैले जलवायु वित्तलाई उदारताका रुपमा होइन, असमान जलवायु जोखिम र ऐतिहासिक जिम्मेवारी सम्बोधन गर्ने अन्तर्राष्ट्रिय उत्तरदायित्वका रुपमा हेरिनुपर्छ। प्रभावित समुदायको पुन:स्थापना, जलवायु उत्थानशील पूर्वाधार, कृषि अनुकूलन र स्थानीय विपद् तयारीका लागि पर्याप्त, अनुमानयोग्य र सहज पहुँचयोग्य वित्त सुनिश्चित गर्नुपर्छ ।

यससँगै हिमनदी तथा हिमतालको निगरानी, वास्तविक समयको मौसम र नदी प्रवाहसम्बन्धी सूचना, सीमापार जोखिम सूचना आदानप्रदान तथा समुदायस्तरका बहु विपद् पूर्वसूचना प्रणालीमा लगानी आवश्यक छ। भोटेकोशीजस्ता नदी प्रणालीसँग सम्बन्धित जोखिमले सीमापार सूचना आदानप्रदान र सहकार्यको महत्त्व पनि स्पष्ट पार्छ।

समयमै सूचना नपाउँदा जोखिममा रहेका समुदायको जीवन अझ असुरक्षित हुन्छ। त्यसैले जलवायु संकटको अग्रपङ्क्तिमा रहेका मुलुक र समुदायले क्षति भइसकेपछि मात्र सहयोग पाउने होइन, जोखिम न्यूनीकरण र जीवनरक्षाका लागि आवश्यक वित्त, प्रविधि र ज्ञानमा समयमै पहुँच पाउनुपर्छ। सुरक्षित रहनु विशेषाधिकार होइन, मानव अधिकार हो।

यही सन्दर्भमा हानि तथा नोक्सानी कोष महत्वपूर्ण छ। COP २७ र COP२८ का निर्णयमार्फत स्थापना तथा सञ्चालनको व्यवस्था गरिएको यो कोष जलवायु संकटको असमान भारलाई सम्बोधन गर्ने अन्तर्राष्ट्रिय प्रयास हो।

तर कोषको वास्तविक स्रोत र जलवायु संकटबाट प्रभावित मुलुकहरुको आवश्यकताबीच ठूलो अन्तर छ। कोष स्थापना भएयता विश्वका जोखिमयुक्त देशहरुबाट कुल २.८ अर्ब अमेरिकी डलर बराबरको सहायता माग भइसकेको छ।

यसको विपरीत, धनी राष्ट्रहरुको कमजोर वित्तीय प्रतिबद्धताका कारण कोषको वास्तविक खातामा हालसम्म करिब २५० देखि ३०० मिलियन अमेरिकी डलर मात्र संकलन हुन सकेको छ। परिणामस्वरुप, जलवायु संकटको सबैभन्दा ठूलो मूल्य चुकाइरहेका समुदायहरु अझै पनि अन्तर्राष्ट्रिय सहयोगको प्रतीक्षामा छन्। नेपालले आफ्ना तीन प्रस्तावमध्ये २० मिलियन अमेरिकी डलर बराबरको वित्त प्राप्त गर्ने प्रक्रिया अघि बढाइसकेको भए पनि भोटेकोशी विपद्बाट सिर्जित आवश्यकता त्यसको तुलनामा निकै ठूलो छ।

राष्ट्रिय विपद् जोखिम न्यूनीकरण तथा व्यवस्थापन प्राधिकरण (NDRRMA) को विपद्पछिको विस्तृत क्षति तथा आवश्यकता मूल्याङ्कन (RDNA) अनुसार, भोटेकोशी विपद्ले ६,५७० भवन, ८,३१६ परिवार तथा कम्तीमा ३२,९६३ जनालाई प्रत्यक्ष प्रभावित गरेको छ। कुल क्षति तथा आर्थिक नोक्सानी करिब २.६ अर्ब अमेरिकी डलर पुगेको अनुमान छ भने पुन:स्थापना तथा पुनर्निर्माणका लागि ४.६६ अर्ब अमेरिकी डलर आवश्यक पर्ने देखिएको छ।

यस्तो भार न्यून उत्सर्जन गर्ने र सीमित स्रोतसाधन भएको नेपालले एक्लै धान्न सक्दैन। जलवायु वित्त र हानि तथा नोक्सानी कोष उदारताको विषय होइनन । यी ऐतिहासिक जिम्मेवारी, अन्तर राष्ट्रिय उत्तरदायित्व र जलवायु न्यायका प्रश्न हुन्।

आज हिमाल बगिरहेको छ, मधेश सुकिरहेको छ। यी दुई दृश्यले एउटै प्रश्न उठाइरहेका छन्, जलवायु संकटको मूल्य कसले तिर्ने?

जलवायु न्यायको बहस दयाको होइन, उत्तरदायित्वको बहस हो। नेपालले मागेको कुरा जलवायु संकटका कारण असमान रुपमा थोपारिएको भारको न्यायोचित बाँडफाँट हो। हाम्रो माग दया होइन, अधिकार हो। हाम्रो माग सहायता मात्र होइन, उत्तरदायित्व हो। हाम्रो माग अनुदान मात्र होइन, न्याय हो।

शर्मा एक्सनएड अन्तर्राष्ट्रिय नेपालमा कार्यक्रम तथा साझेदारी व्यवस्थापक एवं मानवीय प्रतिकार्य प्रमुखका रुपमा कार्यरत छन्। कोप सम्मेलन चलिरहेको सन्दर्भमा समय सान्दर्भिक यो लेख हामीले राजधानि दैनिकबाट साभार गरेका हौं ।

महादेवटार सुरुङ ब्रेक थ्रु .....

कामको स्पीड नै धरै हुन्छ" श्रेष्ठले भन्नुभयो । सरकारले सहज सहजिकरण गर्ने र आफूहरुले तोकिएको समयमा काम सक्ने उहाँले बताउनुभयो ।

फास्ट ट्रयाक सुरुवाती समयदेखिको खोकना क्षेत्रको विवाद अझै सुल्झाउन सकिएको छैन । अब सो विवादको टुङ्गो लगाउँदै तेस्रो पटक म्याद थपको माग गर्ने पक्षमा नेपाली सेना रहेको छ । विभिन्न विवादको कारण समयमा कामले रफ्तार लिन नसक्दा अब दोस्रो पटक थप गरिएको २०८३ चैतसम्मलाई समयसिमा तोकिएको थियो । यो अवधिमा पनि काम सम्पन्न नहुने भएपछि आगामी २०८६ चैत्र सम्म समय थप गरिएको छ ।

हालसम्म के के बन्यो

कुल लम्बाइ ७० दशमलब ९७७ किलो मिटर भएको काठमाडौं -तराइ-मधेश फास्ट ट्रयाकमा ७ वटा सुरुङहरु रहने छन् । बुधबार महादेवटार सुरुङको ब्रेक थ्रु गरिएसँगै ३ वटा सुरुङमार्गहरु ब्रेक थ्रु भएका छन् । यस अघि लेनडाँडा र धेत्रे निर्माण सम्पन्न भइ ब्रेक थ्रु भइसकेको छ ।

फास्ट ट्रयाकमा १ किमीको देवीचौर सुरुङमार्ग, शुन्य दशमलब ३९ किमीको सिसौटार सुरुङ मार्ग, २ दशमलब २३७ किमीको चन्द्राम भीर सुरुङ मार्ग, ३ दशमलब ४५५ किमीको महदेवटार सुरुङ मार्ग, १ दशमलब ६९१ किमीको धेत्रे सुरुङ मार्ग, १ दशमलब ६३२ किमीको लेनडाँडा सुरुङ मार्ग र शुन्य दशमलब ५८३ किमीको मौरी भीर सुरुङ मार्ग छन् ।

हासम्म काम सुरु नै नगरिएको देवीचौर र मौरी भीर सुरुङ मार्गको काम नयाँ सम्झौतापछि हुनेछ । देवीचौर सुरुङ मार्ग खोकना विवादको कारण समस्यामा छ । भने मौरी भीर सुरुङ मार्ग निर्माण स्थालको भौगोलिक संरचना धेरै संवेदनशील भएको कारण सेनाले अन्य काम सकेर गर्ने योजना बनाएको छ ।

"मौरी भीरको सुरुङ मार्ग सबैभन्दा बढी संवेदनशील भएर गर्नुपर्ने छ" आयोजना प्रमुख रावतले भन्नुभयो । यहाँको डाडाँमा चट्टान नै भेटेका छैनौ, पुरै माटो माटो छ, त्यसैले एकदम जतनले काम गर्नुपर्ने अवस्था रहेको बताईएको छ ।

सेनाले पहिरोको संभावना भएको भुगोलमा रिट्रेनिङ वाल बनाउँदै काम गरेको छ । यसियन हाइवे मापदण्ड अनुसार बन्ने फास्ट ट्रयाकमा ८९ वटा पुलहरु बन्ने छन् । जसको दुइतर्फको कुल लम्बाइ २५ दशमलब ७७ किमी हुन्छ । पुलको चौडाइ एकातर्फमात्रै ११ दशमलब ८ किमी छ ।

८९ स्थानका पुलमध्ये ५६ स्थानका पुलहरूको फाउन्डेसन, ३८ स्थानका पुलको सब स्ट्रक्चर र १६ स्थानका पुलको सुपर स्ट्रक्चरको कार्य सम्पन्न भइसकेको छ ।

आयोजना अन्तर्गत रहेका जम्मा ८९ स्थानका पुलमध्ये ८५ स्थानका पुलको ठेक्का व्यवस्थापन भई कार्यान्वयनमा रहेको तथा बाँकी चार स्थानका पुलमा जग्गा अधिग्रहणसम्बन्धी समस्या रहेको छ । ती खोकना खण्डमा अवस्थित छन् ।

फास्ट ट्रयाकमा खोकना, बुदुने र निजगढमा गरी ३ वटा इन्टर चेन्जहरु रहेको महादेवटार आयोजना प्रमुख प्राविधिक प्रमुख सेनानी बलराम रावतले बताउनुभयो।

भौतिक पूर्वाधार मन्त्रीको कडा असन्तुष्टि

कार्यक्रममा नेपाल सरकारका भौतिक पुर्बाधार विकास मन्त्री सुनिल लम्सालले द्रुत मार्ग निर्माणमा अब समय थप गर्न नसकिने भन्दै समयमै काम सम्पन्न नभए ठेक्का तोडिने बताउनु भएको छ । सरकारी नीती अनुसार काम गर्न निर्माण कम्पनिलाई आग्रह मन्त्री लम्सालले निर्देशन दिनुभयो । यो परियोजना सम्पन्न हुंदा नेपालमा धेरै दक्ष प्राबिधिक तयार हुने अपेक्षा उहाँले राख्नुभयो

चाइना स्टेट कन्स्ट्रक्सन इन्जिनियरिङ कर्पोरेशन लिमिटेडले महादेबटार सुरुङ मार्ग निर्माणको जिम्मा पाएको थियो । यहां समानान्तर रुपमा दुईवटा सुरुङ निर्माण गरिएकोमा निजगढबाट काठमाडौंतर्फ जाने ३.४८६ किमिको सुरुङको ब्रेक थ्रु भने गत भदौ दोस्रो साता भइसकेको छ ।

ललितपुरको खोकनादेखि बाराको निजगढसम्म द्रुतमार्गको कुल दूरी ७०.९७७ किलोमिटर लम्बाई छ । जसमा समग्र सुरुङको मात्र दूरी ११.२ किमि रहनेछ । धेत्रे र लेनडाँडा सुरुङमार्गको ब्रेक थ्रु भएर अहिले फिनिसिङको काम भइरहेको छ । धेत्रे सुरुङको दूरी १ हजार ६ सय ९१ मिटर र लेनडाँडा सुरुङको दूरी १ हजार ६ सय २३ मिटर छ । यहाँ समानन्तर २/२ वटा गरी चारवटा सुरुङ निर्माण गरिएको हो ।

यस्तै चन्द्राम भीर सुरुङको दूरी २ हजार २ सय ३७ मिटर छ । यसमा ७ सय ८० मिटर खनिसकिएको छ । ५ सय २० मिटरको सिसौटार सुरुङमा ५३ मिटर खनिसकिएको छ । १ हजार ८७ मिटरको देवीचौर सुरुङ १ सय २३ मिटर खनिसकिएको नेपाली सेनाले जनाएको छ । ५ सय ८३ मिटरको मौरीभीर सुरुङ खन्न पोर्टल निर्माणको काम भइरहेको छ ।

नेपाल सरकारले निर्माण व्यवस्थापनको जिम्मा नेपाली सेनालाई दिएको ९ वर्ष पुगेको छ । नेपाली सेनालाई सरकारले २०७४ साउन २७ गते निर्माणको जिम्मा दिएको थियो । २०८१ मंसिरमै निर्माण सम्पन्न गर्ने लक्ष्य राखिएकोमा काम नसकिएपछि दोस्रो पटक चैत २०८३ सम्म समय थपिएको हो । पछिल्लो पटक २०८३ साउन २० गते २०८६ चैतसम्मको लागि म्याद थपिएको छ ।

खोकना-डुकुछाप खण्डमा जग्गा अधिग्रहणसम्बन्धी समस्या, यसको सुरु विन्दु कहाँ हुने र सवारी आवागमन व्यवस्थापन सम्बन्धमा निर्णय हुन बाँकी रहेको आयोजनाले जनाएको छ । यस क्षेत्रमा डीपीआर बमोजिम मूल्य निर्धारण भई जग्गा अधिग्रहण हुन बाँकी व्यक्तिगत जग्गा १ सय ३६ रोपनी, गुठीको जग्गा १४ रोपनी र मूल्य निर्धारण हुन बाँकी १ सय ६५ रोपनी छ ।

स्मार्ट सिटी, बाहिरी चक्रपथ, द्रुतमार्गसहितका आयोजना एकै ठाउँबाट बनाउँदा पुरातात्विक तथा सांस्कृतिक सम्पदा मासिने भन्दै स्थानीयले ती आयोजना एकै ठाउँमा बनाउन नहुने अडान लिँदै आएका छन् । द्रुतमार्गमा पर्ने ८९ पुलमध्ये ८५ को ठेक्का भएर काम भइरहेको छ । खोकना खण्डमा पर्ने ४ वटा पुलको ठेक्का व्यवस्थापन हुन सकेको छैन । ५ वटा पुलको निर्माण सकिइसकेको छ। आयोजनामा ८२ मिटरसम्म अग्ला पुल निर्माण गरिएका छन् । समग्र आयोजनाको भ्याटसहित लागत अनुमान २ खर्ब ११ अर्ब ९३ करोड रुपैयाँ छ । गत भदौ मसान्तसम्म ९४ अर्ब २२ करोड रुपैयाँ खर्च भइसकेको छ ।

अवैध सिट जडान गरिएको ४ वटा इभीलाई कारवाही



◯ सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर । अवैध रुपमा थप सिट जडान गरिएका ७ वटा विद्युतीय गाडीलाई जिल्ला प्रहरी कार्यालय मकवानपुरले कारबाही गरिएको छ ।

प्रहरीले मंगलबार र बुधबार गरी ७ वटा सवारीलाई कारवाही गरिएको हो ।

बढ्दो सवारी दुर्घटनालाई मध्यनजर गर्दै इलाका प्रहरी कार्यालय भीमफेदी, मकवानपुरबाट ट्राफिक प्रहरीसहित खटिएको प्रहरी टोलीले जिल्ला मकवानपुर, भीमफेदी गाउँपालिका वडा नं. ६ स्थित चेकप्वाइन्ट अगाडि सवारी साधनहरु रोकी चेकजाँच गर्ने क्रममा अवैध सिट जडान गरिएको गाडी फेला परेको हो ।

सवारी दर्ता किताबमा उल्लेखित क्षमताभन्दा बढी सिट जडान गरी सञ्चालन गरिएका ४ वटा गाडी फेला पारेको थियो ।

उक्त सवारी साधनहरुमा तोकिएको १४ सिट क्षमता भन्दा थप ४/४ वटा सिट जडान गरी सञ्चालन गरिएको पाइएकाले सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०७५ को दफा ४३ को उपदफा (१) विपरीत कार्य गरेको कसुरमा सोही ऐनको दफा १९४ को उपदफा (२) (ख) बमोजिम जनही १० हजारका दरले जरिवाना गरिएको हो ।

ती सवारीमा थप गरिएका सिटहरू निकालिएको छ । जिप्रका मकवानपुरका अनुसार बा.प्र.०८-००१ ज ००४२, बा.प्र.०१-००२ ज ६२३९, बा.प्र.०१-००२ ज ७००६ र बा.प्र.०१-००२ ज ६९८१ नम्बरका विद्युतीय गाडी थिए ।

यसैगरी १. बा.प्र.०८-००२ ज ६९४६, बा.प्र.०१-००२ ज ७८३०, ना.१ ज. ६७१०र म.प्र.०४-००१ ज ०१३२ रहेको छन् ।

भोटेकोशी बाढीमा बेपत्ता मकवानपुर का ५० जनाको विवरण सिफारिस



रसुवाको भोटेकोशी नदीमा आएको बाढीमा परी बेपत्ता भएका व्यक्तिहरुको आधिकारिकता यकिन गर्न सरकारले तयार पारेको रसुवा भोटेकोशी बाढीमा बेपत्ता व्यक्तिको आधिकारिकता विवरण यकिन गर्ने प्रक्रिया, २०८३' अनुसार विवरण संकलन

◯ सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर । रसुवाको भोटेकोशी नदीमा आएको बाढीमा बेपत्ता भएका मकवानपुरका ५० जनाको विवरण राष्ट्रिय विपद् जोखिम न्यूनीकरण तथा व्यवस्थापन प्राधिकरणमा पठाउने निर्णय गरिएको छ ।

जिल्ला विपद् जोखिम न्यूनीकरण तथा व्यवस्थापन समिति मकवानपुरको मंगलबार बसेको बैठकले स्थानीय तहबाट प्राप्त विवरणलाई एकीकृत गरी ५० जनाको नामावलीसहितको विवरण राष्ट्रिय विपद् जोखिम न्यूनीकरण तथा व्यवस्थापन प्राधिकरण र बागमती प्रदेशको आन्तरिक मामिला तथा कानुन मन्त्रालयमा पठाउने निर्णय गरेको हो ।

प्रमुख जिल्ला अधिकारी वसन्त अधिकारीको अध्यक्षतामा बसेको बैठकले हेटौंडा उपमहानगरपालिकाका १४, थाहा नगरपालिकाका ३०, मनहरी गाउँपालिकाका ५, बकैया गाउँपालिकाका ३, मकवानपुरगढीका ३ जनाको नाम सिफारिस गरिएको हो ।

यसैगरी भीमफेदी गाउँपालिकाका २, कैलाश गाउँपालिकाका २ र इन्द्रसरोवर गाउँपालिकाका १ जना गरी भोटेकोशीको बाढी र पहिरोमा बेपत्ता भएका सूचीकृत छ । उल्लेखित ५० जनाको नाम सूचीकृत गरेर राष्ट्रिय विपद् जोखिम न्यूनीकरण तथा व्यवस्थापन प्राधिकरण र बागमती प्रदेशको आन्तरिक मामिला तथा कानुन मन्त्रालयमा पठाएको हो । ५० जना बेपत्तामध्ये चार जना महिला छन् ।

गत १० भदौमा रसुवाको भोटेकोशी नदीमा आएको बाढीमा परी बेपत्ता भएका व्यक्तिहरुको आधिकारिकता यकिन गर्न सरकारले तयार पारेको 'रसुवा भोटेकोशी बाढीमा बेपत्ता व्यक्तिको आधिकारिकता विवरण यकिन गर्ने प्रक्रिया, २०८३' अनुसार विवरण संकलन गरिएको थियो ।

करको भार न्यायोचित हुनुपर्छ



○ सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर । करको भार सबैमाथि समान रुपमा पर्नु न्यायोचित नहुने बागमती प्रदेशका मुख्यमन्त्री किरण थापा मगरले बताउनु भएको छ ।

जसको आर्थिक क्षमता बढी छ, उसले आफ्नो क्षमताअनुसार बढी योगदान गर्नुपर्ने र न्यून आय भएका नागरिकमाथि अनावश्यक करको भार पर्नु नहुने मुख्यमन्त्री थापाले बताउनु भएको हो ।

राष्ट्रिय कर दिवसको अवसरमा आन्तरिक राजस्व कार्यालय मकवानपुरले आयोजना गरेको कार्यक्रममा बोल्दै उहाँले यस्तो बताउनु भएको हो । "इमानदारीपूर्वक कर तिर्ने नागरिकलाई निरूत्साहित गर्ने र कर छली गर्नेले लाभ पाउने अवस्थाको अब अन्त्य हुनु पर्दछ" उहाँले भन्नुभयो ।

कर प्रणालीमा न्याय भएन भने आर्थिक असमानता बढ्न सक्ने, कर प्रणाली न्यायपूर्ण भयो भने यसले सामाजिक न्याय, अवसरको समानता र आर्थिक समावेशीकरणलाई सहयोग गर्ने उहाँको भनाई थियो ।

करको उद्देश्य राज्यको ढुकुटी भर्नु मात्र नभई न्यायपूर्ण र समावेशी अर्थतन्त्र निर्माण गर्नु रहेको उहाँले बताउनु भयो । "कर दिवसको नाराको दोस्रो महत्त्वपूर्ण पक्ष हो, सुशासनको सुनिश्चितता, नागरिकले सरकारलाई कर तिर्छन्, तर त्यसको बदलामा उनीहरुले गुणस्तरीय शिक्षा, स्वास्थ्य, सडक, खानेपानी, सिँचाइ, सुरक्षा र सार्वजनिक सेवा प्राप्त गर्ने अपेक्षा राख्छन्" उहाले भन्नुभयो ।

कर संकलनसँगै करको सदुपयोग र सार्वजनिक खर्चको पारदर्शिता सुनिश्चित गर्नु सरकारको प्रमुख जिम्मेवारी भएको उहाँको भनाई थियो ।

"हामीले सडक बनेको छ कि छैन भन्ने मात्र होइन, त्यसले नागरिकको जीवन सहज बनायो कि बनाएन भन्ने पनि हेर्नुपर्छ" उहाले भन्नुभयो "अस्पताल निर्माण भयो कि भएन भन्ने मात्र होइन, नागरिकले गुणस्तरीय स्वास्थ्य सेवा पाए कि पाएनन् भन्ने पनि हेर्नुपर्छ ।" विद्यालयको भवन बनेको छ कि छैन भन्ने मात्र होइन, विद्यार्थीले गुणस्तरीय शिक्षा पाए कि पाएनन् भन्ने पनि मूल्याङ्कन गर्नुपर्ने उहाँले बताउनु भयो ।

सरकारको सफलता कति बजेट खर्च भयो भन्ने आधारमा मात्र मापन हुनुभन्दा सार्वजनिक खर्चबाट नागरिकको जीवनमा कस्तो परिवर्तन आयो भन्ने आधारमा मापन हुनुपर्ने उहाँको धारणा थियो ।

कर उठाउने सरकारभन्दा करको सदुपयोग गरेर नागरिकको जीवन बदल्ने सरकार बन्नु हाम्रो लक्ष्य हुनुपर्ने थापाले बताउनुभयो ।राजस्व कार्यालय प्रमुख लक्ष्मी पराजुलीको अध्यक्षतामा कार्यक्रम भएको थियो ।

भिमफेदी सडक खण्डको दुर्घटना रोक्न प्रदेश सरकारको चासो

○ सहीखबर संवाददाता

मकवानपुर। हेटौंडा भिमफेदी देउराली हेवी सडक खण्डलाई चौडा गर्ने र आवश्यक सडक पुलको उचित व्यवस्थापन तथा निर्माणका लागि भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालयबाट सम्भाव्यता अध्ययन गरीने भएको छ ।

सवारि दुर्घटना न्युनिकरणको लागि प्रदेश सर कारले यस्तो पहल थाल्ने निर्णय गरेको हो । अत्यावश्यक स्थानमा तत्का निमार्ण कार्य अगाडी बढाउन निर्देशन सो कार्यका लागि आवश्यक श्रोत व्यवस्थापन भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय तथा उद्योग, पर्यटन, श्रम तथा यातायात मन्त्रालयबाट गर्ने र आवश्यक थप बजेटका लागि आन्तरिक मामिला, कानुन तथा सहकारी मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको प्रदेश विपद् व्यवस्थापन कोषबाट समेत व्यवस्थापन गर्ने गरी आवश्यक व्यवस्था मिलाउने निर्णय भएको छ ।

हेटौडा भीमफेदी काठमाडौं सडकमा हुने दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि बागमती प्रदेश सरकारका मुख्यमन्त्रीको अध्यक्षता बसेको बैठकले यस्तो निर्णय गरेको हो ।

सवारीको गुणस्तर मापन गर्नका लागि उद्योग, पर्यटन, श्रम तथा यातायात मन्त्रालयलाई सवारी जाँच केन्द्रको स्थापना गर्नका लागि निर्देशन दिने, सोको सन्दर्भमा आवश्यक निर्णयको लागि आगामी प्रदेश मन्त्रिपरषद्को बैठकमा प्रस्ताव सोही मन्त्रालयले पेश गर्न समेत निर्देशन गर्ने निर्णय भएको छ ।

यसैगरी सवारी चालक अनुशासन तथा आचरण पालना सम्बन्धी विषयको नियमनका लागि ट्राफिक प्रहरी कार्यालय मकवानपुर र जनस्वास्थ्य कार्यालय, मकवानपुरसंगको समन्वयमा स्वास्थ्य तथा सामाजिक विकास मन्त्रालय, बागमती प्रदेशलाई मादकपदार्थ तथा लागू पदार्थ सेवन गरे नगरेको जाँचको दायरा बढाउने निर्णय भएको भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्री भरत बहादुर के.सी.ले बताउनुभयो।

सोको लागि आवश्यक सामाग्री (किट) व्यवस्थापनका लागि स्वास्थ्य आपूर्ति व्यवस्थापन केन्द्र, बागमती प्रदेश, हेटौंलाई निर्देशन दिइएको छ।

एकतर्फी सवारी व्यवस्थापनका लागि वैकल्पिक मार्गका रुपमा भिमफेदी कोगटेतर्फ मालबाहक सवारी साधन सञ्चालन गर्ने व्यवस्था मिलाउने, सोको सन्दर्भमा रूट पर्मिट तथा पटके अनुमति व्यवस्थापन गर्नका लागि यातायात व्यवस्था कार्यालय,मकवानपुरलाई जिम्मेवारी दिने निर्णय भएको केसीले बताउनु भयो।

सडक सुरक्षाका सन्दर्भमा आवश्यक पूर्वाधार व्यवस्थापनका लागि भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालयलाई सडक सुरक्षा सामाग्रीको नियमानुसार आपूर्ति गरी आवश्यक स्थानमा पूर्वाधार विकास गर्न निर्देशन पनि दिइएको छ।

हेटौडा भिमफेदी हुँदै काठमाडौं चल्ने सडकको मकवानपुर जिल्ला अन्तर्गत पर्ने देउरालीको उपयुक्त स्थानमा सम्बन्धित स्थानीय तहसंग समन्वय गरी प्रहरी चौकी व्यवस्थापन गर्न आन्तरिक मामिला, कानुन तथा सहकारी मन्त्रालयलाई निर्देशन गर्ने र सो चौकीबाट सवारी चेक जाँच गर्ने कार्यको जिम्मेवारी सुरक्षा निकायबाट सम्पन्न गर्न आवश्यक व्यवस्था गर्ने पहल सुरू गरिने निर्णय गरिएको छ।

सडक सुरक्षा तथा सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण हेतु उद्योग, पर्यटन, श्रम तथा यातायात मन्त्रालय मार्फत जनचेतना अभिवृद्धि, अभिमुखीकरणलगायतका रोकथामजन्य र प्रचारप्रसारजन्य आवश्यक कार्यक्रमहरु कार्यान्वयन गर्ने, अन्तर प्रदेश सडक सुरक्षा व्यवस्थापन समन्वय बैठक मधेस प्रदेश र बागमती प्रदेशबिच आयोजना गर्ने निर्णय भएको उहाँले बताउनु भयो।

विद्युतीय सवारी गाडीको सन्दर्भमा प्रचलित कानून अनुरुप निर्धारण भएका सिट संख्याको अक्षरस पालना गराउन सोको जाँच गरी नियम विपरित सिट संख्या थप गरिएको पाइएमा कानून अनुसार कारवाही प्रकृया अगाडी बढाउने सम्बन्धी नियमनकारी गतिविधी सञ्चालनका लागि उद्योग, पर्यटन, श्रम तथा यातायात मन्त्रालयलाई निर्देशन दिइएको छ।

उक्त निर्णयका विषयहरुको कार्यान्वयनका लागि सम्बन्धित प्रदेश मन्त्रालयका सचिवहरुलाई जिम्मेवार बनाई पाक्षिक रुपमा रिपोर्टिङ गर्न निर्देशन गरिएको छ। बैठकमा पुर्व मुख्यमन्त्री डोरमणि पौडेल, भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्री भरत बहादुर के.सी. प्रदेश सभा सदस्य तथा पूर्व मन्त्री. एका लाल श्रेष्ठ,प्रदेश सभा सदस्य, पूर्व मन्त्री प्रेमभक्त महर्जन, प्रदेश सभा सदस्य रघुनाथ महर्जन, प्रदेश नीति तथा योजना आयोग उपाध्यक्ष देवराज रोकालगायतको उपस्थिती रहेको थियो ।

समाजलाई भ्रष्टाचार मुक्त बनाऔं

- इमानदारिता, नैतिकता र सदाचारयुक्त संस्कृतिको विकास गरौं,
- सार्वजनिक पद र अधिकारलाई व्यक्तिगत लाभका लागि प्रयोग नगरौं,
- सार्वजनिक सेवा प्रवाहमा पारदर्शिता, जवाफदेहिता र मितव्ययिता कायम गरौं,
- भ्रष्टाचार सम्बन्धी सूचना वा प्रमाण प्राप्त भएमा सम्बन्धित निकायमा जानकारी गराऔं।



नेपाल सरकार
विज्ञापन बोर्ड

डेंगीबाट बचौं र बचाऔं

लक्षण:

- जोर्नी र मांशपेशीहरुमा असह्य पीडा हुनु, आँखाको गेडी दुख्नु,
- अत्याधिक टाउको दुख्नु, उच्च ज्वरो आउनु,
- शरीरमा राता बिबिराहरु आउनु,
- वाकवाकी लाग्नु वा वान्ता हुनु ।

लामखुट्टेको टोकाईबाट डेंगी लाग्न सक्दछ, त्यसैले:

- लामखुट्टेबाट बच्न पूरै शरिर ढाक्ने लुगा लगाऔं,
- घर, कार्यस्थल र सार्वजनिक स्थानमा पानी जम्न नदिऔं,
- लामखुट्टेको टोकाईबाट बच्ने मलम लगाऔं,
- घरभित्र लामखुट्टे छिर्न नसक्ने गरी झ्याल ढोकामा जाली लगाऔं,
- सुत्ने बेलामा झुल लगाएर सुतौं,
- एयर कुलर, पानी ट्यांकी, गमलामा राखिएका प्लेटहरु समयसमयमा सफा गरौं,

"डेंगीको उपचार भन्दा रोकथाम नै सजिलो उपाय हो"

१९ नम्बर वडा कार्यालय

हेटौंडा उपमहानगरपालिका