annapurnapost.com

अन्नपूर्ण पोस्ट

वर्ष २५, अंक ५९, पृष्ठ ८ | काठमाडौं, आइतबार १४ असार २०८३ | ज्येष्ठ शुक्लपक्ष चतुर्दशी नेपाल संवत् ११४६ | SUNDAY, JUNE 28, 2026 | काठमाडौं, इटहरी, बुटवल र कोहलपुरबाट एकैसाथ प्रकाशित | मूल्य : रु. १०

आवरण समाचार

वाम एकताको बहस

पहिले किन फुटे, फेरि किन मिल्न खोजे ?

नेकपाका संयोजक पुष्पकमल दाहालले एमालेसँग सहकार्यका लागि 'अन्तिम क्रमभंग' गर्न लागेको घोषणा गरिसकेका छन् । आइतबार संयोगले दुवै दलका शीर्ष नेता एउटै मञ्च सेयर गर्दै छन् । तर, दुवै पार्टीमा पुनर्गठन र नेतृत्व हस्तान्तरणको बहस तातेका बेला शीर्ष नेताहरूबीचको 'सहकार्य' को यो रणनीति कते 'व्यक्तिगत स्वार्थ र पद जोगाउन' का लागि त हइन भन्नेमा कार्यकर्ता भने सशंकित छन् ।

सुरेन्द्र काफ्ले | काठमाडौं

समाचार पृष्ठ २

पाँच वर्षसम्म बनेन मुगु–हुम्ला जोड्ने दोमुख पुल

पक्की पुल निर्माण हुन मुगु र हुम्ला कर्णालीको संगमस्थल । ● जीवन सेजुवाल

- मुगु-हुम्ला जोड्ने कर्णाली नदीमाथिको दोमुख पक्की पुल पाँच वर्षदेखि अलपत्र छ।
- निर्माण कम्पनीलाई १५ दिनभित्र प्रमाणसहित स्पष्टीकरण पेस गर्न सार्वजनिक सूचना जारी गरिएको छ।
- शून्य प्रगति देखिएपछि ठेकेदारसँग स्पष्टीकरण, बेलिब्रिजका लागि १ करोड बजेट।

जीवन सेजुवाल | मुगु

पाँच वर्षदेखि अलपत्र परेको मुगु-हुम्ला जोड्ने कर्णाली नदीमाथिको दोमुख पक्की पुल निर्माणको जिम्मा लिएको निर्माण कम्पनीविरुद्ध कारबाही प्रक्रिया अघि बढाइने भएको छ।

सम्बन्धित कार्यालयले निर्माण कम्पनीलाई १५ दिनभित्र स्पष्टीकरण पेस गर्न सार्वजनिक सूचना जारी गरेको छ। तोकिएको अवधिभित्र चित्तबुझ्दो जवाफ नआए आवश्यक कानुनी कारबाही अघि बढाइने भएको हो।

मुगुका युवाहरूले सञ्चालन गरेको भ्रष्टाचारविरुद्ध जरा अभियानअन्तर्गत अभियानकर्ताहरूको निरन्तर दबाब, सञ्चारमाध्यमको खबरदारी तथा जनचासोपछि सम्बन्धित निकायले निर्माण कम्पनीसँग स्पष्टीकरण माग्दै कारबाही प्रक्रिया सुरु गरेको हो।

अभियानका संयोजक आशिष देवकोटाका अनुसार दोमुख पुल निर्माणमा भएको चरम ढिलासुस्ती, अनियमितता तथा जिम्मेवार निकायको लापरबाहीबारे सरोकारवाल निकायलाई निरन्तर ध्यानाकर्षण गराउँदै आएको अभियानको दबाबपछि पूर्वाधार विकास कार्यालयले कारबाही प्रक्रिया अघि बढाउन थालेको देवकोटाले बताए।

श्रीमृत सञ्जीवनी सेवा प्रालि, हेटौंडाले २०७८ मंसिर १४ गते १५ करोड ९३ लाख रुपैयाँ लागतमा पुल निर्माणको ठेक्का लिएको थियो । सम्झौताअनुसार २०८३ जेठ ३० गतेभित्र निर्माण सम्पन्न हुनुपर्ने भए पनि हालसम्म पुलको भौतिक प्रगति शून्य रहेको जिल्ला पूर्वाधार विकास कार्यालय, मुगुका प्रमुख कृष्णा चापागाईंले बताएका छन्। जिल्ला पूर्वाधार विकास कार्यालयले निर्माण कम्पनीसँग सार्वजनिक सूचनामार्फत १५ दिनभित्र प्रमाणसहित स्पष्टीकरण पेस गर्न निर्देशन दिएको छ। सन्तोषजनक जवाफ प्राप्त नभए ठेक्का सम्झौता र प्रचलित कानुनअनुसार थप कारबाही गरिने कार्यालयले जनाएको छ।

यसैबीच, असार १० गते सम्पन्न सोरु गाउँपालिकाको गाउँसभाले यही स्थानमा स्थायी पुल निर्माण नहुँदासम्म दोमुख क्षेत्रमा आवतजावत सहज बनाउन बेलिब्रिज निर्माणका लागि १ करोड रुपैयाँ बजेट विनियोजन गर्ने निर्णय गरेको छ। दोमुख पुल निर्माणमा भएको ढिलाइका कारण मुगु र हुम्लाका हजारौं स्थानीय शिक्षा, स्वास्थ्य, व्यापार, आपत्कालीन सेवा तथा दैनिक आवतजावतमा वर्षौंदेखि सास्ती भोग्न बाध्य छन् । साथै, कर्णाली करिडोर हुँदै रारा पुग्ने छोटो मार्ग प्रयोग गर्ने स्वदेशी तथा विदेशी पर्यटकसमेत प्रभावित भएको स्थानीयको गुनासो रहेको छ।

अभियानका संयोजक देवकोटाले 'भ्रष्टाचारविरुद्ध जरा अभियान' कुनै एक पुल वा एक घटनामा मात्र सीमित नरहेको उल्लेख गर्दै कर्णालीमा मौलाएको भ्रष्टाचार, अनियमितता, नीतिगत विकृति, विकास निर्माणमा हुने ढिलासुस्ती तथा सार्वजनिक स्रोतको दुरुपयोगविरुद्ध अभियान निरन्तर जारी रहने बताए।

दुर्घटनामा स्वर्गद्वारीका उपमेयरको निधन

प्यूठान (अन्नपूर्ण): प्यूठानको स्वर्गद्वारी नगरपालिकाका उपमेयर मीनराज राना मगरको सवारी दुर्घटनामा परी निधन भएको छ। शनिबार बेलुकी पौने ५ बजेतिर स्वर्गद्वारी नगरपालिका-२ बांगेशालमा उनी सवार गाडी दुर्घटनामा परेको हो।

जिल्ला प्रहरी कार्यालय प्यूठानका प्रमुख, प्रहरी नायब उपरीक्षक नरहरि अधिकारीका अनुसार उपप्रमुख मगर आफैंले चलाएको लु.प्र.०१-००१ झ ०००८ नम्बरको सरकारी गाडी सडकबाट झन्डै ४०० मिटर तल खसेर रूखमा अड्किएको अवस्थामा फेला परेको थियो। ५० वर्षीय उपप्रमुख मगर गाडीले थिचिएको अवस्थामा मृत फेला परेका हुन् ।

स्वर्गद्वारीबाट धनवाङतर्फ जाँदै गरेका उनी गाडीमा एक्लै सवार रहेको प्रहरीले जनाएको छ। दुर्घटनास्थल अस्थायी प्रहरी पोस्ट खालबाट करिब ९ किलोमिटर उत्तर-पूर्वमा पर्दछ। उनी गत स्थानीय तह निर्वाचनमा राष्ट्रिय जनमोर्चाका तर्फबाट स्वर्गद्वारी नगरपालिकाको उपमेयरमा निर्वाचित भएका थिए।

सगरमाथा क्षेत्रमा ९० हजार केजी फोहोर

नितु घले | काठमाडौं

विगतका वर्षहरू जस्तै यस वर्षको मे महिनामा पनि सगरमाथा आरोहण गर्नेहरूको ठूलो भीड लाग्यो, जहाँ एकैदिन २ सय ७४ जना पर्वतारोहीले सगरमाथाको सफल आरोहण गरे। यसअघि सन् २०१९ को मे महिनामा पनि एकैदिन नेपालतर्फबाट २ सय २३ र तिब्बततर्फबाट १ सय १३ जनाले सगरमाथा चढेका थिए।

एकैदिन सयौं मानिस सगरमाथाको चुचुरोतिर लामबद्ध भई जाँदै गरेको तस्बिर सार्वजनिक भएपछि अन्तर्राष्ट्रिय सञ्चार माध्यमहरूले यसको वातावरणीय प्रभावमाथि गम्भीर प्रश्न उठाउँदै आएका छन्। सगरमाथा आरोहणका क्रममा देखिने यस्तो अत्यधिक भीडले त्यहाँ उत्पादन हुने फोहोर र प्रदूषणलाई निकै चुनौतीपूर्ण बनाएको टिप्पणी हुने गरेको छ।

सन् १९९१ देखि सगरमाथा क्षेत्रको फोहोर व्यवस्थापन गर्दै आएको संस्था सगरमाथा प्रदूषण नियन्त्रण समिति (एसपीसीसी) का अनुसार यस वर्षमात्र ९० हजार केजीभन्दा बढी फोहोर जम्मा भएको छ। एसपीसीसीका अनुसार आधार शिविरबाट मात्रै ८० हजार ७ सय ५० केजी फोहोर संकलन भएको छ, जसमा पुनः प्रयोग गर्न मिल्ने र भान्सा तथा मानव सिर्जित अन्य फोहोरहरू छन्। यसैगरी

आधार शिविरभन्दा माथिल्लो भागबाट ९ हजार ७ सय ५० केजी फोहोर र १ हजार ७ सय ६९ केजी मानव मलमूत्र राखिएका विशेष ब्यागहरू संकलन गरिएका छन्।

खुम्बु क्षेत्रमा काम गर्ने अर्को संस्था 'सगरमाथा नेक्स्ट' का अनुसार मुख्य पर्यटकीय सिजनमा यहाँ दैनिक ७ सय ९० केजी फोहोर संकलन हुने गर्छ भने यस क्षेत्रमा वार्षिक करिब २ सय टनसम्म फोहोर जम्मा हुने गरेको छ। कोभिड-१९ महामारीपूर्व अर्थात् सन् २०१९ सम्म यस क्षेत्रमा वार्षिक ८० हजारसम्म पर्यटकले भ्रमण गर्ने गरेका थिए। हिमालबाट मुख्यत: अक्सिजन सिलिन्डर, ब्याट्री, टिन, प्लास्टिक, पुराना टेन्ट, च्यातिएका जुत्ता-कपडा र सिसाका बोतलहरू संकलन हुने गर्छन्।

फोहोर व्यवस्थापनलाई भरपर्दो र आरोहीलाई उत्तरदायी बनाउन एसपीसीसीले 'माउन्टेन रेन्जर' कार्यक्रम सञ्चालनमा ल्याएको छ, जसअन्तर्गत आरोहीहरू फर्किएपछि उनीहरूले फिर्ता ल्याएको फोहोरको परीक्षण गरिन्छ। हिमालमा फोहोरको समस्या जटिल बन्दै गएपछि हालै राष्ट्रियसभामा 'एकीकृत पर्यटन विधेयक' समेत पेस गरिएको छ। प्रस्तावित विधेयकको दफा १९ को उपदफा ६ र ८ मा पर्वतारोहण दलका सदस्यले वातावरणमा नकारात्मक प्रभाव पर्न नदिन तोकिएका सर्तहरू अनिवार्य पालना गर्नुपर्ने, सामानहरू फिर्ता ल्याउनुपर्ने र सर्त उल्लंघन गरेमा कडा क्षतिपूर्ति तिर्नुपर्ने जस्ता कानुनी व्यवस्थाहरू समेटिएका छन्।

यसअघि २०८१ वैशाख १४ गते सर्वोच्च अदालतका न्यायाधीशद्वय सपना प्रधान मल्ल र सुष्मालता माथेमाको संयुक्त इजलासले पनि सगरमाथाको वहन क्षमता, वातावरणीय प्रभाव र सुरक्षालाई ध्यानमा राखी आरोहीको संख्या निर्धारण गर्न सरकारलाई निर्देशनात्मक आदेश दिएको थियो। अधिवक्ता दीपकविक्रम मि श्रद्वारा दायर रिटमाथि फैसला गर्दै अदालतले 'पर्वतारोहणसम्बन्धी नियमावली, २०५९' को नियम १५ र २३ (ग) अनुसार आरोहीले आधार शिविरभन्दा माथि गरेको फोहोर अनिवार्य रूपमा आफैंले फिर्ता ल्याउनुपर्ने कानुनी व्यवस्था रहेको स्मरण गराएको थियो। कानुनी व्यवस्था भए पनि सरकारी निकायहरूको फितलो कार्यान्वयनका कारण हिमाली क्षेत्र प्रदूषित बनेको अदालतको ठहर छ।

अर्कातर्फ, अमेरिकास्थित 'माउन्ट एभरेस्ट बायोग्यास प्रोजेक्ट' ले सगरमाथाको मलमूत्र व्यवस्थापनका लागि प्राविधिक समाधान अघि सारेको थियो। सगरमाथाबाट संकलन गरिएको मलमूत्र तल्लो क्षेत्र अर्थात् गोरेक शेपमा लगेर विसर्जन गर्दा खुम्बु हिमनदी प्रदूषित हुने र त्यसले तल्लो तटीय क्षेत्रका शेर्पा समुदायको स्वास्थ्यमा गम्भीर असर पुग्ने जोखिम रहन्छ। यस परियोजनाले बायोग्यास डाइजेस्टर स्थापना गरेर हिमालको फोहोरलाई ऊर्जामा बदल्ने र दीर्घकालीन व्यवस्थापन गर्ने योजना बनाएको थियो।

मानिसको भौतिक उपस्थितिले मात्र हिउँ पग्लिने वैज्ञानिक आधार नभए पनि मानवीय गतिविधिले पर्यावरणमा भने ठलो असर पुर्‍याइरहेको छ। वार्षिक ८० हजारभन्दा बढी मानिस खुम्बु क्षेत्र पुग्दा त्यहाँ हुने हेलिकप्टरको उडान र जीवाश्म इन्धनको अत्यधिक प्रयोगका कारण तापमान बढेर हिउँ पग्लिन मद्दत पुगिरहेको छ।

सगरमाथा राष्ट्रिय निकुञ्जका सूचना अधिकारी विवेक बैंजुका अनुसार सन् १९७२/७३ मा वार्षिक केवल १४ सय पर्यटक आउने यस क्षेत्रमा सन् २०२३ सम्म आइपुग्दा यो संख्या ५३ हजार नाघेको छ।