

# मार्गानुगामी

## राष्ट्रिय दैनिक

### MARGANUGAMI NATIONAL DAILY

कुनै पनि विचार, समाचार र विज्ञापन प्रकाशन गर्नु परेमा हामीलाई सम्बन्धित स्थान दिनेछौं। साथै राष्ट्रिय तथा स्थानीय पत्रपत्रिकामा कुनै पनि विज्ञापन प्रकाशन गर्न चाहनुहुन्छ भने सम्पर्क गर्नुहोला।

**मार्गानुगामी राष्ट्रिय दैनिकको कार्यालय**  
गोलबजार नगरपालिका-६, सिरहा  
फोन नं.: ०३३-५४०३५६  
मो. नं. ९८५२२३२६३४, ९८०९५००३५६  
इमेल : mgnd2070@gmail.com

वर्ष: ११, अंक: ९९ पृष्ठ: ४

२०८१ साउन २७ गते आइतबार (Sunday 11 Aug. 2024)

मूल्य रु. ५।-

इमेल : mgnd2070@gmail.com

## लहानमा स्कारपियो ट्रकसँग ठोक्कियो: २० जना घाइते

लहान, २६ साउन। पूर्वपश्चिम राजमार्ग अन्तर्गतको लहान नगरपालिका-१२ मा चाइना कम्पनीको एक स्कारपियो र ट्रक आपसमा ठोक्किएका २० जना घाइते भएका छन्। शनिबार बिहान धनगढीबाट लहान तर्फ आई रहेको प्रदेश २-०३-००१ ख ४०५७ नं.को ट्रक र विपरीत दिशाबाट गई रहेको बागमती प्रदेश ०३-००१ च २८७५ नं.को स्कारपियो एक आपसमा ठोक्किएको जिल्ला ट्रफिक प्रहरी कार्यालय लहानका प्रमुख डम्बर पुरीले जानकारी दिए। दुर्घटनामा घाइते स्कारपियोमा सवार चिनियाँ नागरिक ३० वर्षीय साओझ्याको उपचार विराटनगरमा भइरहेको छ। उनको टाउकोमा गम्भीर चोट देखिएकोले प्राथमिक उपचारपछि थप उपचारका लागि विराटनगर पठाइएको सप्तम्वसि अस्पतालले जनाएको छ। बाँकी घाइतेको उपचार

लहान स्थित सप्तम्वसि अस्पताल र कामना अस्पताल लहानमा भइरहेको प्रहरीले जनाएको छ।

ट्रक चालक उदयपुर चौदण्डि नगरपालिका-५ बस्ने ३९ वर्षीय रामचन्द्र चौधरीलाई नियन्त्रणमा राखी अनुसन्धान भइरहेको इलाका प्रहरी कार्यालय लहानले जनाएको छ। स्कारपियोमा सवार घाइतेहरू लहान नगरपालिका-२२ जहदीका २६ वर्षीय मुकेश कुमार सिंहको बायाँ खुट्टा र दुवै हातमा चोट छ। सोही ठाउँका ५२ वर्षीय हरि कामैतको टाउको र दुवै खुट्टामा चोट छ। लहान नगरपालिका-१७ का १७ वर्षीय मोहम्मद उसमान मियाँको टाउको र बायाँ खुट्टामा चोट छ। सोही ठाउँका ५० वर्षीय अब्दुल कुरुस मियाँको टाउकोमा चोट छ।

लहान-२३ करैयाका ४० वर्षीय सुरेन्द्र चौधरीको बायाँ हातमा चोट छ। सोही ठाउँका ४५ वर्षीय वीरेन्द्र

चौधरीको भित्री चोट छ। सोही ठाउँका ४० वर्षीय चुरन मोचिको बायाँ हातमा चोट छ। लहान नगरपालिका-१७ का २३ वर्षीय मोहम्मद सज्जाद मियाँको दाहिने खुट्टामा चोट छ। सोही ठाउँका २२ वर्षीय मोहम्मद नईमको दाहिने खुट्टामा चोट छ। सोही नगरपालिका-२१ का ३५ वर्षीय नन्द बहादुर माफ्ठीको टाउकोमा चोट छ।

हेटौँडा उपमहानगरपालिका-११ बस्ने दशरथ साहको छोरा २५ वर्षीय अभिशेख साहको टाउको र अनुहारमा चोट छ। उनीहरूको उपचार सप्तम्वसि अस्पताल लहानमा भइरहेको प्रहरीले जनाएको छ। लहान नगरपालिका-२३ करैयाका ३५ वर्षीय दिपेन्द्र चौधरीको छातीमा चोट छ। वडा नम्बर-१२ जटियाहीका २४ वर्षीय रामपुरकार रामको दाहिने हात, दाहिने

खुट्टा र टाउकोमा चोट छ। सोही ठाउँका २१ वर्षीय जीवन कुमार रामको छाती र दाहिने खुट्टामा चोट छ। वडा नम्बर-१४ बस्तिपुरका २८ वर्षीय अरुण पासमानको अनुहार र छातीमा चोट छ।

वडा नम्बर-२४ का २२ वर्षीय राजलाल पासमानको दुवै खुट्टा र दाहिने हातमा चोट छ। सोही ठाउँका २५ वर्षीय गणेश बिकको बायाँ हात र मुखमा चोट छ। सोही ठाउँका २२ वर्षीय राम नारायण पासमानको दाहिने हातमा चोट छ। वडा नम्बर-१२ का २५ वर्षीय अरुण कुमार साहको दाहिने हात र दाहिने खुट्टामा चोट छ। उनीहरूको उपचार सप्तम्वसि अस्पताल लहानमा भइरहेको छ।

स्कारपियो पिकअप जिपमा २० जना सवार थिए। यस गाडीमा चार जना मात्र सवार हुने पाउने उल्लेख -**बाँकी अन्तिम पेजमा**

## मल कारखाना स्थापनामा चीनले सघाउने

काठमाडौँ, २६ साउन। नेपालमा रासायनिक मल कारखाना स्थापनामा गर्न चीन सरकारले सघाउने भएको छ। आउँदो एक वर्षभित्रमा कारखाना स्थापना सम्बन्धी सम्पूर्ण काम पूरा गर्न चीन सरकार तयार रहेको नेपालका लागि चीनका राजदूत छन् सडले बताए। छलफलमा चिनियाँ राजदूतले लगानी बोर्डले कारखाना स्थापनासम्बन्धी प्रस्ताव स्वीकृत गर्नेबित्तिकै काम थाल्ने बताए। नेपालमा प्रचुर मात्रामा उपलब्ध बिजुली र पानीको उपयोग गरेर मल कारखाना सञ्चालन गर्ने आफुहरूको लक्ष्य रहेको उनको भनाइ छ।

नेपालमा मल कारखाना खोल्ने विषयमा भन्डै ३८ वर्षदेखि पटक-पटक अध्ययन भए पनि अहिलेसम्म के गर्ने भन्ने दुइको लाग्न सकेको



छैन। सन् १९८४ मा जाईकाको अध्ययन प्रतिवेदनले नेपालमा हावाबाट नाइट्रोजन ग्यास निकालेर मल कारखाना स्थापना गर्न सकिने सुझाएको थियो। त्यसयता सरकारले रासायनिक मल कारखाना खोल्न सात पटक अध्ययन गरिसकेको छ। सरकारले -**बाँकी अन्तिम पेजमा**

## बंगलादेशमा हिन्दुहरू मारिएको भन्दै श्रद्धाञ्जली

काठमाडौँ, २६ साउन। बंगलादेशमा हत्या गरिएका हिन्दुहरूको आत्माको चौर शान्तिको कामना गर्दै श्रद्धाञ्जली कार्यक्रमको आयोजना गरिएको छ। शनिबार माइतीघर मण्डलामा दीप प्रज्वलन गरिएको हो। हिन्दु राष्ट्र स्वाभिमान जागरण अभियानले कार्यक्रम



आयोजना गरेको थियो। सोही अन्तर्राष्ट्रिय समितिका महासचिव -**बाँकी अन्तिम पेजमा**

## मुख्यमन्त्री सिंहलाई सीके राउतले सोधे स्पष्टीकरण

जनकपुर, २६ साउन। मधेश प्रदेश सरकार विस्तारको विषयलाई लिएर विवाद चर्किएँ गइरहेको छ। नेपाली कांग्रेस र नेकपा एमाले गठबन्धनले मधेश प्रदेशमा डा. सीके राउत नेतृत्वको जनमत पार्टीलाई सरकार बनाउनमा सघाएको छ। तर पार्टीले २० सदस्यीय मन्त्री मण्डल गठन गरेपछि अहिले सो सरकार विवादमा तानिएको हो। पार्टी अध्यक्ष डा.सीके राउतले यही विषयलाई लिएर आफ्नै पार्टीका मुख्यमन्त्रीलाई स्पष्टीकरण सोधेका छन्। यद्यपि, गत बुधवार उनी आफैँले 'मधेश सरकार गठबन्धनको हो, जनमतको होइन' भनेर सार्वजनिक प्रतिक्रिया दिएका थिए।

मधेश सरकारमा कति मन्त्री राख्ने, कति राज्यमन्त्री राख्ने, कुन-कुन मन्त्रालय कसले राख्ने कुराको निर्धारण कांग्रेस-एमाले गठबन्धनले गरेका हुन्। यसमा जनमत पार्टीको केही नचल्ने उनको भनाइ थियो। जनमत नेतृत्वको सरकारको आलोचना हुन थालेपछि अध्यक्ष राउतले बुधवार भनेका थिए, 'दुई ठुला पार्टीले कति मन्त्रालय कसले राख्ने, कति राज्यमन्त्री राख्ने, कुन कुन मन्त्रालय कसले राख्ने निर्धारण गरेको हो। यसमा हाम्रो केही चल्दैन किनकि जनमत पार्टीको सिट संख्या मधेश प्रदेशमा पनि निर्णायक होइन। अहिलेकै गठबन्धनमा पनि हामी बिना नै मधेश सरकार बन्छ। त्यसैले हामीले चाहेर मात्र हुँदैन।'



त्यसपछि बिहीबार उनले भने, 'हाम्रो त एजेन्डा नै एउटै पनि मन्त्री नभएको प्रत्यक्ष निर्वाचित प्रधानमन्त्रीरमुख्यमन्त्री हो। हामी सबै मन्त्री फिर्ता बोलाउन तैयार छौं, तर के अरु दल तैयार छन् ? छन् भने आओँ, लागू गरौँ।' तर त्यसको दुई दिनपछि उनले आफ्नै मुख्यमन्त्री सतिशकुमार सिंहलाई स्पष्टीकरण सोधेका छन्। पार्टीसँग कुनै सल्लाह नै नगरी मन्त्री मण्डल विस्तार गरेको भन्दै अध्यक्ष राउतले मुख्यमन्त्री सिंहसँग स्पष्टीकरण सोधेका हुन्। योसँगै पार्टीभित्र आन्तरिक विवाद सुरु भएको छ। पार्टी स्रोतका अनुसार अध्यक्ष राउत आफैँ जनकपुर बसेर मन्त्रालयको भागबन्डा मिलाएका थिए। कसलाई कुन मन्त्रालय, कति मन्त्रालय दिनेसम्मको सहमति बनाउने काममा राउत आफैँ सक्रिय

थिए। कांग्रेससँग अर्थ मन्त्रालयको विषयमा भएको असहमतिको कुरामा पनि उनी आफैँ संलग्न भएर सबै मिलाएका थिए। पार्टीका एक नेताले भने, 'मधेशमा जनमत नेतृत्व सरकारको चारैतिर आलोचना हुन थालेपछि त्यसलाई ढाकछोप गर्न मात्र मुख्यमन्त्री सिंहलाई स्पष्टीकरण सोध्नु भएको हो। यसले मुख्यमन्त्रीलाई केही हुँदैन बरु स्पष्टीकरण सोधेर सिके राउत भनै आलोचित हुनुभएको छ।' मुख्यमन्त्री सिंहले रातोपार्टीसँगको कुराकानीमा भने, 'सविधानले दिएको अधिकार अनुसार मन्त्रपरिषद् विस्तार गरेको हो। गठबन्धनको सरकार भएको कारणले यत्रो ठुलो संख्या देखिएको हो तर हामी सविधानभन्दा बाहिर गएका छैनौँ।' 'रहयो पार्टीले -**बाँकी तीन पेजमा**

**BAJAJ**  
**साटा-साटा**  
**UPGRADE गर्ने सहि हो मीका**  
**यही २०८१ आठवण २७ देखि ३२ गते सम्म**

UNBEATABLE CASH DISCOUNT | UNBEATABLE ADDITIONAL VALUATION | FREE ACCESSORIES | EASY FINANCING @ 36 MONTHS

**GUPTA BROTHER'S AUTO TRADE**  
MIRCHAIYA, 9815732999, 9805973429, 033-550585

**MA DHAMINI AUTO CONCERN**  
GOLBAZAR, 9801591693

**SNEHA AUTO ZONE**  
SIRAHA-7, THANA CHOWK, 033-520255, 9801552815

## सम्पादकीय

भ्यालखाना होइन  
सुधार गृह बनाउ

नेपालमा सरकारको प्राथमिकतामा कारागारको सुधार पर्ने गरेको छैन। समाजमा पनि 'अपराधीलाई केको सुविधा र सुधार' भन्ने मानसिकता देखिन्छ। यसैले २००७ सालपछिका ७४ वर्ष बिता पनि नेपालका कारागारहरूको अवस्था राणाकालीनभन्दा खासै फरक भएको छैन। कारागारहरूको अवस्था देखे कसैलाई पनि नेपाल एक्काइसौं शताब्दीको संघीय लोकतान्त्रिक गणतन्त्रात्मक शासन व्यवस्था भएको मुलुक हो भन्ने पत्याउन मुस्किल हुन्छ। बरु, कुनै मध्ययुगीन युद्ध सरदारको बर्बर जङ्गली शासन भएको समाजमा पुगेको भल्को आउन सक्छ। कारागारमा थुनेर राखिएका कैदीबन्दीको संख्या कारागारको विद्यमान क्षमताको तुलनामा कता हो कता धेरै छ भन्ने त सरकारका उच्चअधिकारीहरूले समेत स्वीकारेका छन्। कारागारको भौतिक संरचना थप गर्नुपर्ने, कैदीबन्दीको स्वास्थ्य उपचारलागतका सुविधा बढाउनुपर्ने विषयमा पनि उनीहरूको सहमति देखिन्छ।

कारागारहरूको अवस्था देखे कसैलाई पनि नेपाल एक्काइसौं शताब्दीको संघीय लोकतान्त्रिक गणतन्त्रात्मक शासन व्यवस्था भएको मुलुक हो भन्ने पत्याउन मुस्किल हुन्छ। बरु, कुनै मध्ययुगीन युद्ध सरदारको बर्बर जङ्गली शासन भएको समाजमा पुगेको भल्को आउन सक्छ। आधुनिक लोकतान्त्रिक राज्य ठहरिनका लागि पनि नेपालका कारागारहरूको अवस्थामा तत्काल र आमूल सुधार अपरिहार्य भइसकेको छ। प्रतिनिधि सभाको राज्य व्यवस्था समितिमा केही दिन पहिले गृहमन्त्री लेखकले पनि यही आशय व्यक्त गरेका थिए। कारागारमा नेपालले हस्ताक्षर गरेका अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि सम्झौताअनुसार पनि मानवीय सुविधा उपलब्ध गराउनु अनिवार्य नै हुन्छ। तर, भौतिक पक्षमा गरिनुपर्ने सुधारको चर्चा बेलाबखत हुने गरे पनि धारणागत परिवर्तनको विषय भने सधैं नै उपेक्षित हुनेगरेको छ।

थुनामा नराखे पनि हुनेहरूलाई समेत थुनामै राख्ने विद्यमान न्यायिक अभ्यासलाई मानवीय र आर्थिक दुवै दृष्टिकोणबाट हेरिनु जरुरी देखिन्छ। राज्यको उद्देश्य अपराधका संलग्न नागरिकसँग प्रतिशोध लिनु होइन बरु उसलाई सुि ने अवसर दिएर प्रायश्चित्त गराउनु हो। यसैले खुला कारागारलागतका अभ्यासहरू सुरु गरिएका हुन्। तर, तिनको कार्यान्वयनमा भने बढी नै अनुदार दृष्टिकोण लिइएको देखिएको छ। अहिले देखिएको हैजा र डेंगुको प्रकोप कारागारमा फैलियो भने त्यसको नियन्त्रण निकै कठिन हुनेछ। त्यतिबेला कारागार सुधारको औचित्य र महत्त्व त सरकारी अधिकारीले बुझेछन् तर निकै महँगो मूल्य चुक्ता पनि गर्नुपर्नेछ। यसैले सङ्गत पर्खने वा निम्त्याउने मूर्खता नगरियोस्।

थुनामै नराखी नहुनेबाहेक अरूलाई थुनेर नराख्ने हो भने राज्यमाथिको आर्थिक र सुरक्षा दायित्व धेरै हलुङ्को हुनेछ। यसरी जोगिने रकमलाई भौतिक सुधारका निम्ति प्रयोग गर्न सकिनेछ। महामारीलागतका सङ्गटमा पनि थोरैको हेरविचार गरे पुग्नेछ। यसैले गम्भीर फौजदारी अपराधबाहेक आधुनिक राज्यले सकेसम्म नागरिकको स्वतन्त्रता अपहरण गर्नु उचित मानिदैन। तर, नेपालमा भने यस सिद्धान्तको ठीकविपरीत कानूनमा न्यायिक निर्णय लिने अधिकारीलाई दिइएको थुनामा राख्ने अधिकारको बढी नै दुरुपयोग हुनेगरेको छ। न्यायिक मनको प्रयोग गर्ने विश्वासमा न्यायाधीशहरूका साथै अर्धन्यायिक निकायका अधिकारीलाई नागरिकलाई थुनामा राख्न सक्ने अधिकार दिइएको हो। त्यसको प्रयोग गर्दा न्यायिक मनले हेरिएको देखिनु पनि पर्छ। नेपालमा हुनेगरेको अभ्यास त्यसप्रकारको छैन।

यसैले अब कारागार सुधारको विषय उठाइँदा अहिले नेपाल प्रहरीले अपनाउने गरेको 'पहिले थुने अनि सुन्ने' जस्तो असभ्य अभ्यास बन्द गर्नेदेखि अनावश्यक थुनामा राख्ने प्रवृत्ति पनि अन्त्य गर्न गम्भीर विमर्श गरिनुपर्ने देखिन्छ। नत्र, कारागार सुधारको विषय अधुरो बौद्धिक विलासमा सीमित हुने निश्चितै छ।

## नेपालमा सडक सुरक्षाका सवालहरू

चिरन कोइराला

तपाईंले यो आलेख पढ्नुभएको समयसम्म विश्वमा कम्तीमा छ जनाले सडक दुर्घटनामा मृत्युवरण गरिसकेका हुनेछन्। यो तथ्य सत्य नमाने पनि सडक दुर्घटनाहरू रोकिनेवाला छैनन्। सडक दुर्घटनाहरू बालबालिका र युवाहरूको प्रमुख हत्या हुन्, जसले हाम्रो समाजका ऊर्जाशील र भविष्यपरक जनशक्ति र समयलाई वध गरिरहेको छ। आर्थिक, सामाजिक, वातावरणीय एवं उत्पादक शक्तिलाई क्षय पुऱ्याइरहेको छ। आजको विश्वमा सडक र यातायात हरेक मानिसको अभिन्न अंग बनिसकेको छ। प्रत्येक मानवीय शरीर कुनै न कुनै रूपमा सडक प्रयोगकर्ता हो। सडक प्रयोग नगरी कहीं पुगिन्न र कहीं (न) पुग्ने कल्पना गर्न सकिन्न। अहिलेको यातायात व्यवस्थाले दूरी कम गरेको छ तर अर्कोतिर जीवनको जोखिम पनि बढाएको छ। विश्वमा प्रत्येक वर्ष सडक दुर्घटनाले लाखौंको ज्यान लिन्छ र करोडौं मानिसहरू घाइते हुन्छन्। अधिकांश दुर्घटना या त लापवाही वा सडक प्रयोगकर्ताको सडक सुरक्षा सचेतनाको कमीका कारण हुने गरेको छ। तसर्थ, सडक सुरक्षा शिक्षा बाँच्नका लागि अन्य आधारभूत सीपहरूजस्तै आवश्यक भइसकेको छ।

सवारीसाधनहरू दैनिक बढिरहेका छन्। यातायात प्रणालीहरू सवारीसाधनका लागि बनिरहेका छन्। सुरक्षा प्रणालीहरू पनि सवारीसाधनमै केन्द्रित देखिन्छन् नकि मानिसहरूको सुरक्षाका लागि। द्रुत रूपमा बढ्दो सडक र शहरी जनसंख्याको साथ यसले सुरक्षित, कुशल र दिगो मिश्रण खोज्दछ किनकि सार्वजनिक यातायातसहित यातायातका प्रकार, पैदल यात्रीहरू, साइकल चालकहरू, असुरक्षित सडक प्रयोगकर्ताहरू, जसले सबै मृत्युको आधा हिस्सा ओगटेका छन्। सडक कसका लागि ? सवारीसाधन, मानिसहरू, जीवजन्तुहरू या वातावरण ? यसबारे बृहत् सुरक्षा बहस त भएकै पाइँदैन। बरु विकासका नाममा प्राकृतिक स्रोत साधनको दोहनमा सडकले सहयोग पुऱ्याइरहेको र व्यापारकै लागि सडक निर्माण गरिएको पाइन्छ। मानवीय सुरक्षामा ध्यान दिएको देखिँदैन।

विश्व स्वास्थ्य संगठनको ग्लोबल स्ट्याटस रिपोर्ट अन रोड सेफ्टी २०२३ को अध्ययन प्रतिवेदनअनुसार विश्वभर हरेक वर्ष औसत ११ लाख ९० हजारले सडक दुर्घटनामा ज्यान गुमाइरहेका छन्। सन् २०२१ को रोड ट्राफिक डेथको संख्याभन्दा सन् २०२३ मा केही घटेको देखिन्छ। जसमा ९२ प्रतिशत मृत्यु न्यून र मध्यम आय भएका मुलुकहरूका मानिसहरू छन्। न्यून आय भएका मुलुकहरूमा सवारीसाधनहरूमा मृत्युको जोखिम तीन गुणा बढी देखिन्छ। जबकि उच्च आय भएका देशहरूमा यसको सम्भावना १ प्रतिशतभन्दा कम छ। सडक प्रयोग गर्दा मृत्यु हुनेहरूमा चारचक्के सवारीसाधन दुर्घटनाले २५ प्रतिशत, तीन चक्केले ३० प्रतिशत, बाइसाइकलले ५ प्रतिशत, पैदलयात्रामा २१ प्रतिशत र अन्यमा १९ प्रतिशत छ।

संयुक्त राष्ट्र संघले २०२१-२०३० सडक सुरक्षा दशकका रूपमा मनाउँदै मृत्युलाई आधा घटाउने लक्ष्य लिएको छ। सवारीचालकको तीव्र गति, मादक पदार्थ सेवन, मोटरसाइकलचालकले हेल्मेटको प्रयोग नगर्ने, सवारीमा सिट बेल्ट नलगाउने, बच्चाहरूलाई असुरक्षित तरिकाले बोक्ने तथा हेलचेक्याई, सवारी चलाउँदा एकाग्रता नहुने, असुरक्षित सडक संरचना र मानवीय त्रुटिले हुने दुर्घटनामा विश्वभर बर्सेनि २ देखि ५ करोड मानिस घाइते हुने गरेका छन्। घाइतेमध्ये धेरैलाई अपांगता भएको पाइएको छ। नेपालको सडक दुर्घटनाको तथ्यांक पनि निकै डरलाग्दो छ। देशभर दैनिक सरदर ५५ सवारीसाधन दुर्घटनामा पर्ने गर्छन्। सवारी दुर्घटनामा दैनिक ६-७ जनाको मृत्यु र १२ जना गम्भीर घाइते हुन्छन्। नेपाल प्रहरीको तथ्याङ्कमा पछिल्लो १५ वर्षमा (०६५/०६६-०८०/०८१ मंसिर) देशभर ३ लाख १६

हजार २ सय १२ सवारीसाधन सडक दुर्घटनामा परेको अभिलेख छ।

१५ वर्षमा कुल ३२ हजार ८ सय ६१ जनाले सवारी दुर्घटनामा ज्यान गुमाइसकेका छन्। ७१ हजार ७ सय ९९ जना गम्भीर घाइते भएका थिए। नेपालमा सडक दुर्घटना दिन प्रतिदिन बढ्दो छ। दुर्घटनामा मानिसले ज्यान नगुमाएको दिन छैन भन्दा पनि हुन्छ। बढ्दो दुर्घटनासँगै मानवीय र भौतिक क्षति पनि बढ्दो नै छ। सडक दुर्घटनामा घाइतेहरूको संख्या भन् बढ्दो छ त्यसको उपचारमा लाग्ने खर्चको अनुपात पनि बढ्ने नै भयो। आफन्तजन गुमाउनुको अवस्था र घाइतेको पीडा व्याख्या गर्न सकिने अवस्था छैन।

पछिल्लो दशकमा सडकको विकास एवं विस्तारमा उल्लेख्य उपलब्धि हासिल भएको छ। २०८० फागुनसम्म १८ हजार २ सय ४१ किलोमिटर कालोपत्रे, ७ हजार ६ सय ९७ किलोमिटर खण्डास्मित र ८ हजार ३ सय २९ किलोमिटर कच्ची सडक गरी हालसम्म संघीय सरकारबाट निर्माण भएको सडकको लम्बाइ ३४ हजार २ सय ६७ किलोमिटर पुगेको छ। कुल सडकमध्ये कालोपत्रे ५३.२ प्रतिशत, खण्डास्मित २२.५ प्रतिशत र कच्ची सडक २४.३ प्रतिशत छ। मूल कुरा यी सडक कति सुरक्षित छन् ? के कस्ता सुरक्षा प्रणाली अपनाइएको छ ? भौगोलिक हिसाबले अति नै विकट र कठिन स्थानमा सडक सुरक्षालाई कति ध्यान दिइएको छ ? जियोलोजिस्टको परामर्श के कस्तो छ ? समाजशास्त्री र इतिहासकारहरूको परामर्श के छ ? सरोकारवाला पक्षहरूले यसलाई निरीक्षण अनुगमन गरी कतिको अडिट गरेका छन् ? के सडकले पर्यावरण, स्थानीय रैथाने संस्कृति र मानवीय सुरक्षालाई मजबुत बनाउँदै राष्ट्रिय सुरक्षा र हितलाई प्रवर्द्धन गरेको छ ? यो आजको मूल प्रश्न भएर आएको छ।

**नेपालमा सडक (अ) सुरक्षाका सवालहरू सडकहरू के कस्ता छन् ?**

नेपाल इन्जुरी अनुसन्धान केन्द्रको पछिल्लो तथ्यांकअनुसार सवारी दुर्घटनाका कारण नेपालले प्रत्येक वर्ष १२२.८८ मिलियन यूएस डलर ( करिब १६ अर्ब ९ करोडभन्दा बढी) गुमाउँदै आएको छ। नेपालमा प्रत्येक वर्ष सरदर २ हजार ५ सय ५५ जना (प्रतिदिन ७ जना) ले सवारी दुर्घटनाका कारण ज्यान गुमाउने गरेको तथ्यांक सार्वजनिक भएको छ। यो तथ्यांक 'अन द स्पट' मृत्युवरण गर्नेको मात्रै हो। उपचारका क्रममा ज्यान जानेको संख्या जोड्दा तथ्यांक अझ बढ्छ। भन्नु घाइतेको अवस्था त डरलाग्दो छ।

नेपालको भौगोलिक बनावट, विकटता तथा सुरम्य डाँडाहरूको प्रकृतिको आफ्नो छुट्टै अस्तित्व छ। प्राकृतिक रूपमा उभिएका पहाडका भिरहरू स्थिर हुन्छन् तर विभिन्न कृत्रिम तथा प्राकृतिक कारणले भिरलाई अस्थिर हुन सहयोग गर्दछन्। प्राकृतिक रूपमा हुने भारी वर्षा र भूकम्प एवं कृत्रिम रूपमा मानव क्रियाकलापहरूले प्राकृतिक रूपमा सयौं वर्षदेखि ठडिएका पहाडहरूलाई विभिन्न माध्यमबाट कृत्रिम बनाउने, पानी बग्ने मुहान एवं खोल्साखोल्सीलाई बिगार्ने, भार थप्ने, वनजंगल मास्ने, ढुङ्गा गिट्टी बालुवा उत्खनन गर्ने, जथाभावी जमिन काट्ने र पुर्नेजस्ता कार्यले पहाडहरू अस्थिर बन्न पुग्छन्, जसले गर्दा भिरालो जमिनमा पहिरो जाने, ढिस्का एवं चट्टानहरू खस्ने, जमिन भासिने एवं भूक्षय भई ठूलो नोक्सान हुनेजस्ता जोखिम बढ्ने गर्दछन्। त्यस्ता पहाडी संरचनामा जथाभावी बनाइएका सडक धराप हुन र हरेक दिन धरापमा परेर जनधनको क्षति भइरहेको छ।

सडक निर्माण मापदण्डको पूर्ण परिपालना नगरिनु, प्राविधिक रूपमा अध्ययन नगरी डोजरे प्रणालीबाट जथाभावी सडक निर्माण गरिनु, सडकको नियमित मर्मत सुधार समयमै हुन नसक्नु, समयमै खाल्डाखुल्डी नपुर्नु, चिप्लो र ओसिलो सडकमा थप सुधार कार्य नगरिनु, पहिरो पन्छाउँदा सवारीसाधन वारपार गराउने मनसायमा मात्र केन्द्रित हुनु, पर्याप्त ट्राफिक संकेत तथा चिह्नहरूको प्रयोग नगरिनु, सडकको लेन

मार्किङ पर्याप्त र गुणस्तरयुक्त हुन नसक्नु, सडक छेउमा निर्माण गरिएका नालीहरू खुला छाडिनु, सडक किनारामा व्यापारिक प्रयोजनका लागि उत्तेजनायुक्त विज्ञापनसँग सम्बन्धित होर्डिङ बोर्डहरू राखिनु, सडकमा आवश्यकताअनुसार गति सीमित संकेत चिह्नहरूको प्रयोग नहुनु सडक असुरक्षाका प्रमुख कारणहरू हुन्।

शहरी योजनाको नाममा एक र अर्को शहर जोड्ने, शहर-गाउँ जोड्ने एवं शहरको भित्री भागमा अनियन्त्रित हिसाबले बनिरहेका बहुलेनका बेरोकतोका सवारीसाधन दगुर्ने सडकको जालो र सवारी पार्किङको निर्माण शहरलाई नष्ट गर्ने लोकप्रिय र प्रभावकारी माध्यम बनेका छन्। अव्यवस्थित सडकका सवारीसाधनको जाम, पार्किङको बेहाल, सडकको फोहोर, सडक व्यापार र अति गरिबको सडक केन्द्रित मगन्ते जीवनले मानव सभ्यतालाई गिऱ्याइरहेको भान हुन्छ।

**सवारीसाधनको दुरावस्था**

पुराना र कमजोर प्राविधिक क्षमताका सवारीसाधनको प्रयोग गर्ने, सवारीसाधनको नियमित मर्मत सम्भार तथा चेकजाँच नगर्ने, सामान्य बिग्रेको सवारीसाधनको मर्मत नगरी जबर्जस्ती चलाउने मनोवृत्ति एवं यान्त्रिक गडबडीले दुर्घटना बढाएको छ।

**चालकको लापवाही**

तीव्र गतिमा सवारी चलाउने, लामो दूरीका रात्रिकालीन सवारीसाधनहरूमा एक जना मात्र चालक रहने, जथाभावी ओभरटेक गर्ने, मादक पदार्थ तथा लागू पदार्थको सेवन गर्ने, ट्राफिक संकेत बुझ्न सक्ने क्षमताको जाँच र शैक्षिक योग्यता खासै नहुने, ट्राफिक नियमको परिपालना न्यून एवं सडक सुरक्षाप्रति उदासीन हुने कारणले सडक दुर्घटना हुने गरेको छ। त्यस्तै, लापवाही गरेर सवारी चलाउने, सडक लेन पालना नगर्ने, मानसिक तनावमा पनि सवारीसाधन सञ्चालन गर्ने, सवारी चलाउँदा मोबाइल फोनको प्रयोग गर्ने एवं सडकको अवस्थाप्रति पूर्ण जानकारी नहुनेलागत कारणले दुर्घटना हुने गरेको छ।

**नागरिक लापवाही**

बढी क्षमतामा सवारी चलाउन बाध्य पार्ने, तीव्र गतिमा सवारी चलाउन उकास्ने, जथाभावी बाटो काट्ने, चालकसँग अनावश्यक गफगाफ गर्ने, सडकलाई आँगनका रूपमा प्रयोग गर्ने, सडक किनारामा बिस्कुन सुकाउने, बच्चाहरूलाई खेल खेलाउने, सडक तथा सडक किनारामा चौपाया छाडा छाड्ने गर्नाले पनि सडक दुर्घटना हुने गरेको पाइन्छ। त्यस्तै, सडक अतिक्रमण गरी फुटपाथमा व्यापार गर्ने, मेला तथा सडक नाटक देखाउने, राजमार्ग एवं सडक किनाराहरूमा सम्भव भएसम्म होटल तथा व्यापारिक कार्य सञ्चालन गर्ने, सडक किनारामा निर्माण सामग्री तथा फोहोरमैला थुपार्ने प्रवृत्तिले पनि दुर्घटना हुने गरेको छ।

**सडक दुर्घटनाका कारक वन्यजन्तु र अव्यवस्थित सडक: मानव र वन्यजन्तु दुवैलाई क्षति**

सडकका कारण वन्यजन्तुको वासस्थान खण्डीकरण भएका छन्। वासस्थानको खण्डीकरणका कारण जंगली वन्यजन्तु विचलित हुने गरेका छन्। घरपालुवा जनावर पनि सडकमा छाडा देखिन्छन्। सवारीसाधनको प्रयोग बढ्दै जाँदा सडक दुर्घटनामा वन्यजन्तु घाइते हुने वा मृत्यु हुने क्रम बढेको छ। साधारणतया निकुञ्ज क्षेत्रभित्र सार्वजनिक सडक निर्माण भई सवारीसाधन सञ्चालन हुँदा मुख्यतया: सवारीसाधनको आवतजावत र गतिमा प्रकाश भएर जनावर आउने, सोभो (सिधा) बाटोमा सवारीसाधनको गति बढी हुने, घुम्ती बाटोमा चालक र वन्यजन्तुले एक-आपसमा सजिलै देख्न नसक्ने, बाटोमा मौसमअनुसार बाक्लो हुस्सु र कुहिरको कारण स्पष्ट दृश्यावलोकनमा समस्या हुने, आहारको खोजीमा यत्रतत्र डुल्नुपर्दा सडक पूर्वाधारकै क्षेत्रको प्रयोग गर्नुपर्ने बाध्यता हुने, सवारीचालकको असावधानी जस्ता कारणले वन्यजन्तु दुर्घटनाको सिकार बन्ने गरेको पाइन्छ भने वन्यजन्तु जोगाउन खोज्दा सवारी

-बाँकी तीन पेजमा

**त्रिदेव ज्वेलर्स**  
गोलबजार न.पा. - ४ (बैतौना म्याजिक स्टेशनको पश्चिमी पट्टी)

आधुनिक डिजाईन, भरपर्दो, विश्वासिलो तथा सुपथ मूल्यको पसल

अडर अनुसारको गरजान्ना समयमा दिइने एकमा पसल

## नेपालमा...

दुर्घटना भई मानवीय तथा भौतिक क्षति समेत भएको पाइन्छ।

## यातायात व्यवस्थापनमा अप्रभावकारिता

सवारीचालक अनुमति पत्रमा देखिएका बेथितिका चाड, समय सापेक्ष यातायात सम्बद्ध निती तथा कानून बन्न नसकेको अवस्था, सडक सुरक्षा प्रणालीमा ध्यान नदिनु, कमजोर ट्राफिक व्यवस्थापन, कमजोर सडक सुरक्षा संस्थागत संरचना, सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन एवं अनुगमनसँग सम्बन्धित निकायको व्यवस्थापकीय एवं प्राविधिक क्षमता कमजोर, सरोकारवाला निकायबीच कमजोर समन्वय, पर्याप्त बजेट विनियोजनको अभाव, सेवा प्रदायकहरूमा गुणस्तरीय सेवा प्रदान गर्ने भावना नहुनु, यातायात व्यवसायीहरूमा सामाजिक उत्तरदायित्वको भावना विकास हुन नसक्नु, दक्ष, सीपयुक्त र अनुशासित सवारीचालकको अभाव एवं सुरक्षित यातायात प्रणाली र मानवीय सुरक्षामा ध्यान नदिनु नै आजको सडक (अ) सुरक्षाका प्रमुख सवालहरू हुन्।

## सडक दुर्घटनामा मृत्यु र घाइते हुने जोखिम कम गर्ने उपायहरू बहुविध यातायातको प्रयोग:

यातायातका विभिन्न विधिहरू प्रयोग गर्ने। असहज र सरल नहुने यातायात प्रयोग नगर्ने। समय र वातावरण अनुसार यातायातका साधनहरूको छनोट गरी यात्रा तय गर्ने। जोखिम नलिने। सुरक्षित सडक पूर्वाधार: सुरक्षित सडक पूर्वाधार नै सुरक्षाको महत्त्वपूर्ण कडी हो। बिग्रका र विभिन्न कारणले जोखिममा रहेका सडकले दुर्घटना निम्त्याउने भएकाले उक्त जोखिम नलिने। सडकलाई मर्मत सुधार गर्नुपर्ने। रोड सेफ्टीको अडिट गर्नुपर्ने।

**सुरक्षित सवारीसाधन:** यात्रामा सुरक्षित सवारीसाधन हुनु जरुरी छ। सवारीसाधनमा बस्न सुरक्षित सिट, सिट बेल्ट, इलेक्ट्रोनिक स्थिरता नियन्त्रण, राम्रो सवारीसाधनको अवस्था र ब्रेक प्रणाली, यात्री सुरक्षा प्रणाली जडान, तालिकाबद्ध रूपमा सवारीको निरीक्षणलागायतका कुराहरू हुनुपर्छ।

**सडक प्रयोगकर्ताको व्यवहार:** सवारीचालकले गति सीमित गर्नुपर्छ। ड्राइभिङमा ड्रिङ्ग निषेध, सिटबेल्टको अनिवार्य प्रयोग गर्नुपर्छ। सबै सडक प्रयोगकर्ताहरूले सडक सबैको हो भन्ने हेक्का राखेर सडक प्रयोग गर्नुपर्छ।

**विचलित ड्राइभिङ:** चालकले सवारी चलाएको समयमा मोबाइल फोन प्रयोग गर्नु हुँदैन। बालबालिकासँग खेल्ने तथा अन्यहरूसँग गफगाफ गरेर भुल्लिने कोसिस गर्नु हुँदैन। शान्त भएर सवारी सञ्चालनमा ध्यान दिनुपर्छ।

**गति व्यवस्थापन:** सवारी साधनको गति सीमित हुनुपर्छ।

**लथालिङ्ग ड्राइभिङ:** सवारीसाधन जथाभावी चलाउने, लापवाही तथा हेलचेक्र्याई गर्ने, तनाव र अस्वस्थ अवस्थामा सवारी चलाउने गर्नु हुँदैन।

**हेलमेट प्रयोग:** मोटरसाइकल प्रयोगकर्ताले अनिवार्य हेलमेटको प्रयोग गर्नुपर्छ।

**गतिशीलता नकि एकाग्रता:** सवारीसाधनमा धेरै

गतिशील होइन, सुरक्षित ड्राइभिङमा एकाग्रता र सचेत भएर सवारी चलाउनुपर्छ।

**सचेतना:** सडक असुरक्षा हुनुका कारणहरूबारे जानकारी भई कम्तीमा सडकको अवस्था, सवारीसाधनको अवस्था र चालकको अवस्था मात्र सुधार गर्न सके पनि सडक दुर्घटनामा मृत्यु र घाइते हुने जोखिम कम गर्न सकिने देखिन्छ।

नेपालीहरूका लागि सडक यातायात अनिवार्य सर्त हो। सुरक्षित यातायात पूर्वाधार निर्माण गरी विकासमा फडको मार्ने नकि विकासका नाममा हजारौंको ज्यान लिने र अंगभंग बनाउने मृत्युमार्ग निर्माण गर्ने, ध्यान दिने बेला भएको छ। नागरिक सन्तुष्टिको शासन नै सुशासन भनिन्छ। त्यसो भए के अहिले सडक सुरक्षाको सवालमा नागरिकहरू सन्तुष्ट छन् त ? भयरहित छन् त ? प्रत्येक दिनजसो मेरो दिमागमा यी प्रश्नहरू उठ्छन्। थाहा छैन यस्तो कतिलाई हुन्छ, तर यो सडक (अ) सुरक्षाको सवाल आज जबर्जस्त खडा भएको छ।

**मुख्यमन्त्री...** आन्तरिक कुरा हो, पार्टीभित्र यस्तो भइरहन्छ यसलाई मिडियाले बहसको विषय बनाएको मात्र हो, उनले पार्टीले स्पष्टीकरण सोधेको कुरालाई आफूले सामान्य रूपमा लिएको बताए।

आफूले पनि यस विषयमा अध्ययन गरिरहेको र चाँडै नै पार्टीलाई स्पष्टीकरण बुझाउने बताउँदै उनले मन्त्रिपरिषद् विस्तार गर्दा प्रदेश तहका नेताहरूसँग छलफल गरिए पनि अध्यक्ष राउतसँग कुरा नभएको सुनाए। अध्यक्ष राउतको बचाऊ गर्दै मुख्यमन्त्री सिंहले भने, 'डाक्टर साहब (अध्यक्ष राउत)सँग कुरा भएको थिएन अरू स्थानीय नेताहरूसँग कुराकानी भएको थियो।' नेपाली कांग्रेस मधेस प्रदेशका अध्यक्ष एवं संसदीय दलका नेता कृष्ण यादवले मन्त्रिपरिषद् विस्तारका लागि आफूहरूले कुनै पनि दबाव नदिएको बताए।

उनले भने, 'जति पनि निर्णय भएका छन् सोके राउतको निर्देशनमा मुख्यमन्त्रीले गर्नुभएको छ। उहाँको निर्देशन बेगर जनमतमा एउटा पात पनि हल्लिँदैन। तपाईंलाई विश्वास लाग्छ कि मुख्यमन्त्री सिंहले सरकारका कामहरू आफ्नै मनले गरेका होलान् ?' जनमत पार्टीले सुरुमै मन्त्रिपरिषद् गठन गरिसकेको र आफूहरू एक महिनापछि सरकारमा सहभागी भएको बताउँदै अध्यक्ष यादवले कांग्रेसले पाउनुपर्ने भाग मात्र पाएको र मन्त्रिपरिषद् कस्तो बनाउने-नबनाउने जिम्मेवारी मुख्यमन्त्रीको रहेको बताए।

जनमत पार्टीसँग १३ जना प्रदेश सभा सदस्य छन्। पार्टीले मुख्यमन्त्रीसहित एक जना मन्त्री र दुई जना राज्यमन्त्री राखेको छ। 'त्यो हिसाबले एमाले र कांग्रेसले कति पाउने हो, आफैँ हिसाब गर्नु' उनले भने, 'अहिले पनि केही बिग्रको छैन, मुख्यमन्त्री सिंहले हिम्मत गर्नुहोस्, सबै दलबाट मन्त्री हटाउने कार्य गर्नुहोस्, कांग्रेस तयार छ। तर भागबन्डा समान हुनुपर्छ।' सिटको अनुपातमा मन्त्रिपरिषद् पुनर्गठन गर्न कांग्रेस तयार रहेको बताउँदै उनले जनमतले आफैँबाट त्यसको सुरुवात गर्नुपर्ने उनको भनाई थियो।

## वर्षायाममा कान चिलाउने र पाक्ने समस्या किन बढ्छ ?

डा. अरुण केसी  
नाक, कान, घाँटीरोग विशेषज्ञ

वर्षायाममा 'कान चिलायो' भन्दै अस्पताल आउनेहरूको चाप बढ्छ। यस्तो समस्या त धेरैले भनिरहेको हुनसक्छ। कान चिलाएपछि धेरैले गर्ने गल्ती भनेको जथाभावी कोट्याउने, तेल हाल्ने हो। कान कोट्याउँदा भित्र घाउ भएपछि त्यो अफ चिलाउन थाल्छ र दुख्न थाल्छ। सहनै कठिन भएपछि अस्पताल आउने गर्छन्। यसैगरी कान चिलाउँदा तेल हाल्नुपर्छ भन्ने पुरानो सोचाइ छ। यसले पनि समस्याको हल हुने होइन, थप जटिलता बढ्छ। त्यसैले वर्षायाममा किन कान बढी चिलाउँछ भन्ने कुरा बुझ्न जरुरी हुन्छ। साथै यस्तो बेला के गर्ने, के नगर्ने भन्ने कुरामा ध्यान दिन जरुरी छ। हामी सबैलाई थाहा भएकै हो यतिबेला वायुमण्डलमा आर्द्रता बढी हुने भएकाले संक्रमणजन्य कीटाणुहरू सहजै सक्रिय हुन्छन्। यसको असर हाम्रो कानमा पनि पर्छ। कानभित्र ओसिलो भइरहँदा त्यहाँ दुस्रो संक्रमण (फंगल इन्फेक्सन) हुन्छ। यसले कान चिलाउने गर्छ।

यस्तो समस्या सामान्य वा कानको कुनैपनि रोग भएकालाई हुनसक्छ। जब कान चिलाउन थाल्छ हामी कोट्याउने हुनारिन्छौं। तपाईंले अनुभव गर्नुभएकै होला, कान जति कोट्यायो उति चिलाउँछ। त्यही कारण हामी कान कोट्याइरहन्छौं। कानको भित्री

छाला संवेदनशील हुन्छ, जहाँ कोट्याइरहँदा पिल्सिने, घाउ हुने जोखिम बढ्छ। भित्र घाउ भएपछि कान चिलाउने क्रम अरु बढ्ने मात्र होइन संक्रमण पनि बढ्न थाल्छ। यसैगरी कतिपयले कान चिलाउँदा तेल हाल्ने गर्छन्। यो अर्को गल्ती हो। कान चिलाएको बेला तेल हाल्यो भने दुस्रो अफ बढ्छ। त्यसैले कान चिलाउँदा तेल हाल्ने



वा कोट्याउने गल्ती नगर्ने। यदि कान पाकेको छैन, जालीमा प्वाल परेको छैन भने कानलाई सुक्खा राख्ने। कान सुक्खा राख्ने र चिलाएको अवस्थामा कोट्याउने वा तेल हाल्ने गरिएन भने यो समस्या आफैँ ठीक हुँदै जान्छ। धेरै समय लाग्दैन।

तर यस्तो समस्या कानको जालीमा प्वाल परेको अवस्थामा अरु बढ्न सक्छ। कानको जालीमा प्वाल छ भने त्यसभित्र पानी पस्दा सजिलै संक्रमण बढ्न सक्छ। यसले

गर्दा कान पाक्छ। यो भनेको भित्री कानको समस्या हो। कान पाकेको छ वा जालीमा प्वाल परेको छ भने चाहिँ चिकित्सकलाई देखाउनुपर्छ। जालीमा सामान्य प्वाल वा संक्रमण भएमा औषधिले निको हुन्छ। चिकित्सकको सिफारिस र परामर्शमा खाने औषधि र लगाउने औषधि प्रयोग गर्न सकिन्छ। यसले कान सुक्खा बनाउँछ र संक्रमण

निको हुन्छ। कानको संक्रमण हामीकहाँ एकदमै विकराल छ। नेपालको कुनैपनि यस्तो ठाउँ नहोला, जहाँका मान्छेहरूमा कानको समस्या छैन। कानको जालीमा प्वाल पर्ने, पाक्ने समस्या जतातै छ। त्यो समस्या बढ्दै गएपछि भित्री ह्री खिइन र मक्कन थाल्छ। यो जटिल अवस्था हो।

प्रायः मान्छे कान चिलाएमा, संक्रमण भएमा आफूखुसी औषधि लगाउँछन्। कानको दुस्रो निकाल्ने औषधि लगाउँछन्, जुन सरासर

अपनाउँछ। यदि कानको भित्री ह्री नै खिइन थालेको वा मक्कन थालेको छ भने त्यसको अवस्था हेरेर विशेष किसिमकै शल्यक्रिया गर्नुपर्छ। यस्तो शल्यक्रियाबाट संक्रमित ह्री हटाउने गरिन्छ र कानको जालीमा परेको प्वाल टाल्ने काम गरिन्छ। त्यसपछि यो समस्या बिस्तारै ठीक हुन्छ। सारमा के भन्न सकिन्छ भने वर्षायाममा कान चिलाउने वा संक्रमण हुने जोखिम बढी हुन्छ। यस्तो अवस्थामा जथाभावी कान कोट्याउने, औषधि हाल्ने नगर्ने। सकेसम्म सुक्खा राख्ने। यदि जालीमा प्वाल छ, संक्रमण भइरहन्छ भने चिकित्सकको परामर्शमा उपचार खोज्ने। कानको समस्या भएकाहरूले पानीमा धेरै भिज्ने, पौडी खेल्ने नगर्ने। यदि भिज्नेपर्ने भए पनि सुरक्षित विधि अपनाउने।

## ३१ हजार बालबालिका अभिभावकको भूमिकामा, २९ प्रतिशत परिवार बालबालिकाविहीन

काठमाडौँ, २६ साउन। देशभर ३१ हजार बालबालिका घरमा अभिभावकको भूमिकामा रहेका छन्। राष्ट्रिय तथ्याङ्क कार्यालयले सार्वजनिक गरेको बालबालिका सम्बन्धी प्रतिवेदन अनुसार ३१ हजार ५१२ बालबालिका परिवारको मूली रहेका छन्। देशभर ६६ लाख ६० हजार ८४१ परिवार रहेकामा ३१ हजार ५१२ परिवारमा परिवारमुली बालबालिका रहेको देखिएको हो। घरमा अभिभावक नहुँदा उनीहरू आफैँले अभिभावकत्व सम्हालेका छन्। कार्यालयका अनुसार करिब ७१ दशमलव ३ प्रतिशत परिवारमा बालबालिकाको उपस्थिति रहेको छ। करिब २९ प्रतिशत परिवार भने बालबालिकाविहीन रहेको कार्यालयले जनाएको छ। पछिल्लो १० वर्षमा समग्र जनसंख्यामा १० दशमलव १ प्रतिशतले थप हुँदा

बालबालिकाको जनसंख्यामा १० दशमलव ९ प्रतिशतले घटेको छ। यस अवधिमा बालकको भन्दा बालिकाको संख्या ४ प्रतिशतले घटेको देखिएको छ। समग्र जनसंख्यामा पुरुषको भन्दा महिलाको संख्या ६ लाख ५० हजारले बढी भए पनि समग्र बालबालिकाको जनसंख्यामा बालकको संख्या बालिकाको भन्दा तीन लाख तीन हजारले बढी देखिएको छ। नेपालको कुल जनसंख्या दुई करोड ९१ लाख ६४ हजार ५७८ मध्ये १८ वर्षभन्दा कम उमेरका बालबालिका ९८ लाख ६९ हजार ५८३ रहेका छन्। जसमध्ये बालक ५१ दशमलव ८ प्रतिशत र बालिका ४८ दशमलव २ प्रतिशत रहेको छ। तथ्याङ्क अनुसार नेपालका कुल परिवार ६६ लाख ६६ हजार ९३७ मध्ये ७१ दशमलव ३ प्रतिशत

परिवारमा कम्तीमा एक जना १८ वर्षभन्दा मुनिका बालबालिका रहेका छन्। सबैभन्दा बढी तराईका ७६ दशमलव १ प्रतिशत परिवारमा बालबालिकाको बसोवास रहेको छ भने सबैभन्दा कम पहाडका परिवारमा कम बालबालिका बसोवास रहेको देखिएको छ।

एकल परिवारमा ५४ दशमलव १ प्रतिशत र संयुक्त परिवारमा ४५ दशमलव ९ प्रतिशत बालबालिका छन्। यसले परिवारको संरचना एकल परिवारतर्फ उन्मुख भएको तथ्याङ्कले देखाएको छ। तथ्याङ्क अनुसार १० देखि १७ वर्षसम्मका कुल बालबालिकामध्ये १ दशमलव ६ प्रतिशतको विवाह भएको छ। विवाहित बालबालिका सबैभन्दा बढी कर्णालीमा २ दशमलव ६५ प्रतिशत र सबैभन्दा कम बाग्मतीमा १ दशमलव १५ रहेको छ। १३

देखि १७ वर्षसम्मका किशोरी आमाको संख्या १५ हजार १२५ रहेको छ। किशोरी आमामध्ये सबैभन्दा धेरै तराईमा ४८ दशमलव ४५ प्रतिशत र हिमालमा ७ दशमलव ६६ प्रतिशत रहेका छन्। शहरी क्षेत्रको तुलनामा ग्रामीण क्षेत्रमा किशोरी आमा बढी रहेको तथ्याङ्कले देखाएको छ।

यस्तै ५ वर्ष र योभन्दा माथिल्लो जनसंख्यामध्ये ९४ दशमलव १ प्रतिशत साक्षर छ। अर्को ५ दशमलव ४ प्रतिशत बालबालिका विद्यालय गएका छैनन् भने ५ दशमलव ३ प्रतिशतले बीचमै पढाई छाड्ने गरेको तथ्याङ्कले देखाएको छ। बालकभन्दा बालिका कम जन्मिएकाले यसबाट देशको कुल गार्हस्थ्य उत्पादनदेखि भविष्यको जनशक्तिमा समेत असर पर्न सक्ने विज्ञहरूले बताएका छन्।

## डेङ्गी र हैजा संक्रमितको संख्या बढ्दो

काठमाडौँ, २६ साउन। केही सातायता डेङ्गी र हैजाका संक्रमितको संख्यामा बढ्दोक्रममा रहेको छ। स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय, इपिडिमियोलोजी तथा सरुवा रोग नियन्त्रण महाशाखाका अनुसार डेङ्गी संक्रमितको संख्यामा तीन हजार ८४ जना पुगेको छ। चार दिनयता सात सय २२ जना डेङ्गी संक्रमित थपिएका हुन्। यही

साउन २१ गते दुई हजार तीन सय ६५ जनामा डेङ्गी पुष्टि भएको थियो। यो संख्या शुक्रबारसम्म तीन हजार ८४ रहेको महाशाखाका क्विजन्त्य रोग शाखाका प्रमुख डा गोकर्णप्रसाद दाहालले जानकारी दिए। उनका अनुसार मुस्ताङ, डोल्पा, जुम्ला र हुम्लाबाहेक सबै जिल्लामा डेङ्गी सङ्क्रमण

फैलिएको छ। सबभन्दा बढी डेङ्गी तनहुँमा पाँच सय ८३ जनामा देखिएको छ। काठमाडौँ जिल्लामा तीन सय सात, कास्कीमा एक सय ६६ र भापा एक सय ३५ जना डेङ्गी संक्रमित देखिएका छन्। स्वास्थ्य मन्त्रालयले डेङ्गी संक्रमितको संख्या बढेपछि हरेक शुक्रबार सरकारी तथा गैरसरकारी कार्यालयमा र

अस्पताल परिसरमा सरसफाई गर्नुको साथै 'लामखुट्टे खोज र नष्ट गर' अभियान सञ्चालन गर्न आग्रह गरेको छ। 'सरकारी अस्पतालमा डेङ्गी रोगका बिरामीको उपचार खर्च सरकारले व्यहोर्ने निर्णय गरेको छ।

**४७ मा हैजा पुष्टि**  
यस्तै महाशाखाका अनुसार

**-बाँकी अन्तिम पेजमा**

# नदी सरसफाइमा राजविराजका युवा सक्रिय मापदण्ड विपरीत संचालित धनुषाका डेरी उद्योग कारबाहीमा



सप्तरी, २६ साउन । जिल्लास्थित राजविराजमा पर्ने भलुवाही खोलामा वर्षौंदेखि थुप्रिएको फोहर स्थानीय युवाले सफा गरेका छन् । 'सरसफाइ तपाईंको हातमा, हामी युवा तपाईंको साथमा' भन्ने नारासहित युवा खोला सरसफाइमा जुटेका हुन् । देशमा परिवर्तन गर्न युवाको आवश्यकता पर्दछ भन्ने सन्देश दिने उद्देश्यले प्रत्येक शनिबार स्थानीय खोला, नदी सरसफाइमा यहाँ युवा सक्रिय हुँदै आएका सप्तरी युथ क्लबले जनाएको छ । क्लबको आयोजना तथा राजविराज नगरपालिका र राजविराज युथ कम्युनिटीको सहकार्यमा प्रत्येक शनिबार भलुवाही खोलासहित यहाँका

अन्य नदी तथा खोला सरसफाइ अभियानमा युवा जुटेका क्लबका कार्यवाहक अध्यक्ष मोहन यादवले बताए । खोलामा छरिएर रहेका फोहर, घाँस, नाला तथा खोलाभित्र वर्षौंदेखि मानिसले फालेका नकुहिने पानीका बोटल, सिसा, फलामलागायत पर्दछ भन्ने सन्देश दिने उद्देश्यले प्रत्येक शनिबार स्थानीय खोला, नदी सरसफाइमा यहाँ युवा सक्रिय हुँदै आएका सप्तरी युथ क्लबले जनाएको छ । क्लबको आयोजना तथा राजविराज नगरपालिका र राजविराज युथ कम्युनिटीको सहकार्यमा प्रत्येक शनिबार भलुवाही खोलासहित यहाँका

बजार हुँदै बग्ने भलुवाही खोलालाई व्यवस्थित गर्न लागिएको जनाए । "उक्त खोलालाई आफ्नो स्वरूपमा फर्काउन युवाको सहयोगमा शनिबार पनि सरसफाइ गरिएको छ", उनले भने । जलवायु परिवर्तनलाई मध्यनजर गरी राजविराज-८ स्थित खानेपानी डिभिजन कार्यालयबाट कनौली रोडको पब्लिक माध्यमिक विद्यालयसम्म सरसफाइ गरिएको छ । क्लबको स्रोत परिचालन गरेर खोला सरसफाइ थालिएको बताउँदै ४० जनाको समूहमा जेसिबी भाडामा लिएर सरसफाइ गर्ने गरिएको उनले जानकारी दिए ।

कार्यवाहक अध्यक्ष यादवले भन्नुभयो, "समुदायलाई सफा, स्वास्थ्य बनाउन, पर्यावरणीय सन्तुलन कायम राख्न जनप्रतिनिधि, राष्ट्रसेवक कर्मचारी, राजनीतिक दल, सञ्चारकर्मीसहितको सहभागितामा सरसफाइ अभियानमा थालेका छौं । यसलाई निरन्तरता दिन नगरपालिकाले आर्थिक सहयोग गर्नुपर्ने हाम्रो माग छ ।" एक वर्षभित्र भलुवाही खोला सरसफाइ सकेर वृक्षारोपण गर्ने योजना रहेको बताउँदै उहाँले यसमा सबैको सहयोगको अपेक्षा गरे ।

भलुवाही खोलामा सबै तिरबाट आएको फोहरका कारण वातावरणलाई प्रतिकूल प्रभाव पार्नुका साथै लामखुट्टे, किरापट्याङ्गा लगायतको जोखिम बढेको क्लबका सचिव आयुष श्रेष्ठले बताए । "सरसफाइ थालिएसँगै स्थानीयको स्वास्थ्यमा सकारात्मक प्रभाव पार्ने विश्वास लिएका छौं", उनले भने । खोलाको फोहरका कारण सामान्य वर्षा हुँदा पनि बाढीले राजविराज नगर क्षेत्र जलमग्न हुने गरेको स्थानीयले बताएका छन् । क्लबले राजविराजस्थित सरकारी कार्यालय अगाडिका बाटोमा फूलका बिरुवा लगाउन थालेको छ । रुपनी बसपार्क, राज रंगशाला हुँदै राम मन्दिरसम्मको दुई किलोमिटर बाटोमा फूल लगाउन थालिएको क्लबका सचिव श्रेष्ठले जानकारी दिए ।

## मापदण्ड विपरीत संचालित धनुषाका डेरी उद्योग कारबाहीमा



जनकपुर, २६ साउन । खाद्य प्रविधि तथा गुण नियन्त्रण कार्यालय जनकपुरले तोकिएको मापदण्ड अनुसार दुग्धजन्य पदार्थ उत्पादन नगर्ने दुई डेरी उद्योगमाथि कारबाही गर्ने भएको छ । मापदण्ड विपरीत सञ्चालित जनकपुर-१४ स्थित जानकी र छिरेश्वरनाथ नगरपालिका-५ स्थित विशाल डेरी उद्योगमाथि जिल्ला अदालत जनकपुरमा मुद्दा दायर गरी कानुनी कारबाहीको प्रक्रिया अघि बढाइएको हो । कार्यालयले अनुगमनका क्रममा दुवै उद्योगबाट उत्पादित सामग्रीको नमूना संकलन गरी जाँच गर्दा कैफियत पाएपछि कारबाही गरिएको कार्यालयका सूचना अधिकारी प्रवीण तिवारीले जानकारी दिए ।

उत्पादित सामग्रीको अनुगमन, छड्के निगरानी गरी मिसावट भएका, गुणस्तरहीन तथा म्याद नाघेका वस्तु नष्ट गरेको थियो । संकलित नमूनामध्ये प्रयोगशालामा जाँच गर्दा दुई डेरी उद्योग मापदण्ड विपरीत सञ्चालन भएको पाइएको कार्यालयका सूचना अधिकारी तिवारीले जानकारी दिए ।

कार्यालयबाट जनकपुरसहित धनुषाको विभिन्न बजार तथा चोकमा अनुगमन भएको थियो । व्यावसायिक होटल, रेस्टुरेण्ट, मासु पसल, किराना पसल, मिष्ठान भण्डार, बोर्डिङ स्कुलका क्यान्टिन, अस्पतालका क्यान्टिनको अनुगमन गरिएको थियो । अनुगमनका क्रममा ती व्यवसायिक फार्मबाट रु दुई लाख मूल्य बराबरको अखाद्य वस्तु नष्ट गरिएको तिवारीले बताए । गत आवमा मधेस प्रदेशको आठ जिल्लाबाट तीन हजार पाँच सय ८७ खाद्यपदार्थको नमूना जाँच गर्दा ७४ वटा नमूना प्रतिकूल पाइएको थियो । तीमध्ये ३१ मुद्दा दायर, १६ को बयान सकिएको र अन्यको बयान लिन बाँकी रहेको खाद्य प्रविधि तथा गुण नियन्त्रण कार्यालय जनकपुरले जनाएको छ ।

## बगैँचा फडानी गरेर सौर्य प्लान्ट स्थापनाको तयारी, स्थानीयको विरोध

धनुषा, २६ साउन । बटेश्वर गाउँपालिका-१ चित्रपुरमा ८० बिघा क्षेत्रफलमा लगाएको आँपको बगैँचा फडानी गरेर सौर्य प्लान्ट स्थापनाको तयारी गरेसँगै स्थानीयले विरोध गरेका छन् । काठमाण्डौंको जन्दादेवी सोलार प्रा.लि.ले आँप पकेट क्षेत्रमा सौर्य प्लान्ट स्थापनाको काम अगाडि बढाउने तयारी गरेपछि स्थानीयले विरोध गरेका हुन् ।

सिंचाईयोग्य नरहेको प्रमाणित गरिदिएका बटेश्वर गाउँपालिका वडा नम्बर १ का वडाध्यक्ष अशोककुमार महतोले जानकारी दिए । जन्दादेवी सोलार प्रा.लि.ले लिन खोजेको सबै जग्गामा आँप खेती रहेको वडाध्यक्ष महतो बताए । उनका अनुसार वर्षेनि यस क्षेत्रबाट लाखौं रुपैयाँको आँप बिक्री हुन्छ । स्थानीय किसान रामउदगार महतोले आँप पकेट क्षेत्रमा आँप खेती फाँडेर सोलार प्लान्ट स्थापना गर्नु खेदजनक रहेको भन्दै यसलाई रोक्नुपर्ने बताए ।

कम्पनीले ५० मेगावाट सौर्य विद्युत उत्पादन गर्ने प्लान्ट स्थापनाका लागि १२ जना जना किसानसँग १६ बिघा जग्गा ३० वर्षका लागि भाडामा लिने सम्झौता गरिसकेको छ । कम्पनीले गएको असार २९ गते किसानसँग गरेको सम्झौतामा वार्षिक प्रतिकुटा आठ हजार रुपैयाँ र प्रत्येक दुई वर्षमा १० प्रतिशत भाडा वृद्धि गर्ने उल्लेख छ ।

### डेँगी र हैजा...

हैजाका बिरामीका संख्या ४७ पुगेका छन् । कितजन्य रोग शाखाका प्रमुख डा दाहालले ललितपुर, काठमाडौं, प्यूठान, कैलाली र रुपन्देहीमा हैजाका बिरामी देखिएका बताए । उनका अनुसार ललितपुरमा ३४, काठमाडौंमा दुई, कैलालीमा आठ, प्यूठानमा दुई र रुपन्देहीमा एक जनामा हैजा पुष्टि भएको छ ।

संघीय सरकारको ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिंचाई मन्त्रालयअन्तर्गतको जलस्रोत तथा सिंचाई विभागले त्यहाँ कुनै सिंचाई आयोजना नरहेको भन्दै ती जग्गा

## देशको कानूनमा अग्रिम जमानतको व्यवस्था जरुरी छ : कानूनमन्त्री

वीरगन्ज, २६ साउन । कानून, न्याय तथा संसदीय मामिला मन्त्री अजय चौरसियाले देशको कानूनमा अग्रिम जमानतको व्यवस्था हुनुपर्ने औँल्याएका छन् । नेपाली कांग्रेस पर्साले गृह जिल्ला पुगेका मन्त्री चौरसियाको स्वागत तथा सम्मानमा राखेको कार्यक्रममा बोल्दै नेपालको कानूनमा अग्रिम जमानतको व्यवस्था जरुरी रहेको बताएका हुन् । उनका अनुसार बाहिरका लोकतान्त्रिक देशहरूको कानूनले अग्रिम जमानतको व्यवस्था गरेको छ । तर हाम्रो देशको कानूनमा भने अग्रिम जमानतको व्यवस्था नै नरहेको पाइएको उनको भनाइ छ । लोकतन्त्रमा जनतालाई सबै अधिकार दिनुपर्ने सर्वमान्य चलन रहेकोले त्यही अनुसार बाहिरी विकसित देशहरूमा यो कानूनको व्यवस्था रहेको उनको ठम्याइ छ ।

उनले भने, 'हाम्रो देशमा पनि लोकतन्त्र छ, जनता सार्वभौम छन् । जनतालाई यो अधिकारबाट वञ्चित गरिनु हुँदैन । त्यस कारण यो कानून मुलुकमा ल्याउन जरुरी छ ।' कानूनमा अग्रिम जमानतको व्यवस्था लागू गर्न आफूले पहलकदमी थालेको उनको भनाइ छ । सबै दलका प्रमुखज्यूहरूसँग परामर्श थालेको जनाउँदै उनले सबै दलसँग सहमति भयो भने यो कानून मुलुकमा ल्याइने तयारी रहेको प्रष्टयाए । कानूनको जिम्मेवारी सम्हालेपछि ठीकरासी जस्तो धेरै कानूनहरूको टुंगो लगाएको बताउँदै अझ धेरै कानूनहरू पेन्डिङमा नै रहेको जनाए । ती सबैलाई कानून मन्त्रालयले टुंगो लगाउने गरी कामको थालनी गरेको उनी बताउँछन् ।

निर्वाचन प्रणालीमा सुधारको देखि

## दुषित पानीका कारण हुने रोगप्रति सजग रहौं

फोहर पानी पिउनाले भ्वाङ्गपखाला, हैजा, टाइफाइड, आउँ, जण्डिस जस्तो रोग लाग्न सक्छन् । त्यसैले :

- खोला, धारा वा मुलको पानी सिधै नपिऔं,
- पानी उमालेर मात्र पिऔं,
- उमाल्न सम्भव नभएमा शुद्धिकरण गरेर मात्र पिऔं,
- पिउने पानीलाई सफा भाँडामा छोपेर राखौं र सफा भाँडाले पनि भिक्ने गरौं ।



नेपाल सरकार  
विज्ञापन बोर्ड