annapurnapost.com

अन्नपूर्ण पोस्ट

वर्ष २५, अंक १३७, पृष्ठ १० | काठमाडौं, सोमबार २९ भदौ २०८३ | भाद्र शुक्लपक्ष तृतीया नेपाल संवत् ११४६ | MONDAY, SEPTEMBER 14, 2026 | मूल्य : रु. १०

भोटेकोशी जलप्रलय: जीवन र सभ्यताको हिसाब खै ?

भोटेकोशी-त्रिशूली बाढीमा घर, सडक र पुलको क्षति अभिलेख हुँदैछ, तर विस्थापनसँगै टुटेको सामाजिक सम्बन्ध, थातथलो, सांस्कृतिक पहिचान र मनोसामाजिक क्षतिको हिसाब किताब गरिएको छैन। पुनर्निर्माणको सफलता कति सडक बने ? कति पुल जोडिए र कति घर ठडिए भन्नेबाट मात्रै नापिँदैन। बाढीबाट विस्थापित परिवार सुरक्षित ठाउँमा पुगेपछि उनीहरूको पुरानो समुदायसँगको सम्बन्ध कसरी कायम हुन्छ ? बालबालिकाको पढाइ र मनोसामाजिक पुनर्स्थापना कसरी हुन्छ ? सांस्कृतिक तथा धार्मिक अभ्यास कसरी निरन्तर हुन्छन् ? भन्ने कुरा महत्त्वपूर्ण हुने विज्ञको भनाइ छ।

बाढीले ध्वस्त नुवाकोटको ढुंगेबजार। ● देवचन्द्र भट्ट

शिवप्रसाद ढुंगाना | *काठमाडौं*

समाचार पृष्ठ २

टिप्पणी

चिलिमे सुरुङमा बाढीको कहर : डिजाइनमै थियो जोखिम

डा. नरेन्द्रराज खनाल

भोटेकोशी/त्रिशूली नदी वारपार रहेका विद्युत् आयोजनाका सुरुङमा कर्मचारी/कामदारहरू फसेका र कतिपयको उद्धार गरिएको समाचार सार्वजनिक भएका छन्। सुरुङभित्र के कति मानिस हताहत भए र के कतिको मृत्यु भयो भन्ने यकिन विवरण आउन बाँकी नै छ। तर, बाढीभन्दा पनि बाढीको जोखिमलाई ध्यान नदिई इन्जिनियरिङ डिजाइन गर्दा चिलिमे विद्युत् परियोजनाको सुरुङमा भएका मानिसको हताहती भएको हो।

चिलिमे विद्युत् आयोजनाले भोटेकोशीको सहायक नदी त्रिशूलीको पानीबाट बिजुली निकाल्छ। बाढी आएको भोटेकोशी नदीबाट होइन। बाढी सुरुङको मुखबाट (इन्टेक) बाट पसेको पनि होइन। सुरुङको मुख भोटेकोशी नदीबाट धेरै माथि चिलिमेबाट सुरु हुन्छ। बाढी त सुरुङको पुच्छर (आउटलेट) बाट विद्युत् गृह हुँदै पसेको हो। सन् २०२५ को बाढीका बेलामा पनि यस्तै भएको थियो, तर त्यतिबेला मानिसहरू सकुशल भाग्न सफल भएका थिए।

सुरुङको पुच्छर मुख रहेको विन्दु बाढीको तह (लेभल) भन्दा धेरै तल रहेको हुँदा सहायक नदीबाट फलाङखोला (बेत्रावती) र तादी नदीमा जस्तै बाढी पसेर (ब्याक वाटर) सुरुङभित्र रहेका मानिसको हताहती गरेको देखिएको छ। जसले गर्दा सुरुङभित्र रहेका मानिसहरूको उद्धारको कार्य गर्न र सुरुङमा जाने बाटो निर्माण गर्न निकै समय लाग्यो। अहिले पनि खोजी र उद्धार कार्य जारी नै छ। खोजी र उद्धारका क्रममा चिलिमेमा कोही पनि जीवित भेटिएका छैनन् तर उद्धार टोलीले भने आशा कायम नै राखेको छ।

यदि पानी फाल्ने पछाडिको विन्दु (आउटलेट) बाढीको पानीको सतहभन्दा माथि भएको भए पछाडिबाट पानी पसेर भित्र गई विध्वंस हुने थिएन। त्यसैले इन्जिनियरिङ डिजाइन गर्दा बाढीबाट यस्तो किसिमको जोखिमलाई ध्यानमा राखी सुरुङको पछाडिबाट पानी फाल्ने व्यवस्था भएको भए यस्तो किसिमको विपद् हुने थिएन। यस पटकको प्रलयकारी बाढीबाट सुरक्षित हुन नसके तापनि सन् २०२५ को जस्तो सुरक्षित हुन सकिने थियो।

यसरी सुरुङ प्रविधि प्रयोग गरी बिजुली निकाल्दा विपद्को बेलामा उद्धारका लागि सजिलैसँग पुग्न सकिने बाटोको प्रबन्ध गर्नुपर्थ्यो।

» बाँकी पृष्ठ ६

तयारी हुँदैछन् प्रधानमन्त्रीका एजेन्डा

'जलवायु मुद्दाले न्युयोर्क पुगेपछि उचाइ लिन्छ'

नितु घले | *काठमाडौं*

नयाँ सरकार बनेपछि प्रधानमन्त्री वालेन्द्र शाह पहिलोपटक संयुक्त राष्ट्रसंघको ८१औं महासभामा सहभागी हुँदैछन्। महासभामा प्रधानमन्त्री शाहले उठाउने मुद्दाको बारेमा व्यापक चासो बढेको छ।

प्रधानमन्त्रीले महासभामा कस्ता विषय उठाउनेछन् भन्ने विषयमा परराष्ट्र मन्त्रालयले जानकारी गराइसकेको छ। अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग तथा सद्भावको निरन्तरता र बढोत्तरीका लागि उच्चस्तरबाटै आह्वान गर्न महत्त्वपूर्ण अवसरको रूपमा महासभालाई लिइन्छ।

मन्त्रालयका अनुसार भोटेकोशीमा आएको आकस्मिक बाढीलाई जलवायु परिवर्तनको कारण उत्पन्न प्रकोपको उदाहरण मानिएको छ। यसबाट ठूलो जनधनको हताहत भइसकेकाले हानिनोक्सानी कोषजस्ता अन्य कोषबाट पनि तत्काल क्षतिपूर्ति पाउनुपर्ने विषयमा अन्तर्राष्ट्रिय समुदायको ध्यान तान्ने काम प्रधानमन्त्री शाहले गर्नेछन्। त्यसैगरी जलवायु उत्थानशील पूर्वाधार, स्मार्ट कृषि प्रवर्द्धनका लागि जलवायुवित्त सहुलियत रूपमा उपलब्ध गराउने, नेपालले वनको क्षेत्र ४६ प्रतिशत पुऱ्याएका विषयमा प्रचार गर्नेलगायतका विषय प्रधानमन्त्रीको एजेन्डामा छन्। महासभाका साइड इभेन्ट गर्ने भनिएको छ। सगरमाथादेखि समुद्रसम्म: जलवायु उत्थानशील भविष्यका लागि कार्यको आह्वान' भन्ने विषयमा साइड इभेन्ट गरिनेछ। विशेषगरी साइड इभेन्टहरूबाट धेरैभन्दा धेरै मानिसमा यस विषयमा जानकारी गराउने भन्ने हुन्छ।

परराष्ट्र मन्त्रालयका प्रवक्ता लोकबहादुर पौडेल क्षेत्रीका अनुसार नयाँ सरकार बनेपछि पहिलोपटक सहभागी हुन लागेकाले पनि प्रधानमन्त्रीको भ्रमणलाई महत्त्वपूर्ण मानिएको छ। 'महासभामा रणनीतिक विषय, अन्तर्राष्ट्रिय सहयोग तथा जलवायु न्यायका लागि मुखरित गर्नुपर्ने हुन्छ। यसपटक जलवायु परिवर्तनका कारण बेहोर्नु परेको घटनालाई प्राथमिकताका साथ उठाउनुपर्ने हुन्छ।'

हुन त विभिन्न समयमा पूर्वप्रधानमन्त्रीहरूले पनि महासभामा सहभागी भएर जलवायुका विषय उठाइसकेका छन्। तर, यसबाट आउने प्रतिफल भने महत्त्वपूर्ण हुन्छ। त्यसैले यसपटकको उपस्थिति महत्त्वपूर्ण बन्ने अपेक्षा छ।

सन् २०२३ मा तत्कालीन प्रधानमन्त्री पुष्पकमल दाहाल महासभामा पुगेका थिए। उनले त्यति बेला पनि विकसित देशहरूले प्रतिबद्धता गरेअनुसारको प्रत्येक वर्ष १०० बिलियन अमेरिकन डलर उपलब्ध गर्ने प्रतिबद्धता पूरा गर्न सुझाएका थिए। साथै, जलवायु अनुकूलनको क्षेत्रमा काम गर्न दोब्बर जलवायुवित्त चाहिने बताएका थिए। दाहालले ग्लोबल वार्मिङका कारण हिमालहरू पग्लिएको र यसबाट तल्लो तटीय क्षेत्रमा बसोबास गर्ने मानिसहरू जोखिममा रहेको बताएका थिए। जलवायुका कारण बाढी, पहिरो र चरम मौसमी घटनाको सिकार भएको पनि बताएका थिए।

» बाँकी पृष्ठ ६

ब्रिक्सको सहकार्य विस्तार गर्न चिनियाँ राष्ट्रपतिका ५ प्रस्ताव

नयाँ दिल्ली (एजेन्सी): चिनियाँ राष्ट्रपति सी जिनपिङले कृत्रिम बुद्धिमत्ता (एआई), व्यापार तथा लगानी सहजीकरण, डिजिटल उद्योग, स्मार्ट उत्पादन तथा प्रतिभा विकासका क्षेत्रमा 'विस्तारित ब्रिक्स' सहकार्यका लागि ५ वटा महत्त्वपूर्ण प्रस्ताव गरेका छन्।

नयाँ दिल्लीमा आयोजित ब्रिक्स शिखर सम्मेलनको दोस्रो दिन सम्बोधन गर्दै राष्ट्रपति सीले 'विस्तारित ब्रिक्स'ले विश्वमा अझ प्रभावकारी भूमिका निर्वाह गर्दै थप विकास हासिल गर्नुपर्ने तथा व्यावहारिक सहकार्यका लागि बलियो आधार निर्माण गर्नुपर्नेमा जोड दिएका छन्।

उनले उदीयमान बजारमा आधारित तथा ग्लोबल साउथसँग निकट रूपमा जोडिएको आफ्नो विशेषतालाई 'विस्तारित ब्रिक्स'ले प्रभावकारी रूपमा उपयोग गर्नुपर्ने बताए। साथै, पारस्परिक लाभ र साझा जितका लागि खुलापन तथा सहकार्यलाई निरन्तरता दिनुपर्नेमा उनले जोड दिए।

नदीका दुई किनारै नजोड्ने विचित्रको पुल

१ अर्ब १९ करोडको 'अधुरो विकासले 'खोलो एकातिर झोलुङ अर्कातिर हुने खतरा

जे पाण्डे | *नेपालगन्ज*

पुल किन बनाइन्छ ? मानिस र सवारीसाधनलाई नदी वा खोलाको एक किनाराबाट अर्को किनारासम्म वारपार गराउन पुल बनाइन्छ । तर बाँकेको सिधनियाघाटमा निर्माण भइरहेको पुल हेर्दा लाग्छ, के यो पुलले साँच्चै दुई किनारा जोड्ला त ?

७ सय ४० मिटर लामो पुल निर्माणाधीन छ । संरचना धमाधम ठडिँदैछन्। तर पश्चिमी किनारबाट पुलमाथि यात्रा सुरु गर्ने हो भने पूर्वी किनारसम्म पुग्न सकिँदैन। पुल पूर्वी किनार पुग्नुभन्दा करिब पाँच सय मिटरअगावै टुंगिन्छ। अर्थात्, गन्तव्यसम्म पुग्नै नसकिने पुल निर्माणमा १ अर्ब १९ करोड रुपैयाँ खर्च हुँदैछ। हेर्दा विकासको ठूलो संरचना तयार भइरहेको देखिन्छ। तर प्रयोगकर्ताका लागि प्रश्न उही छ, बीचमै टुंगिने पुलको उपयोगिता के हो ?

'नेपालगन्ज नगई हुँदैन। धेरैजसो सरकारी काम त्यहीँ पर्छ। त्यसका लागि राप्ती नदी पार गर्नैपर्छ,' राप्तीपूर्वको नरैनापुर गाउँपालिका-७ का वडा सचिव साबितराम मौर्य भन्छन्, 'अहिले बनिरहेको पुलले पश्चिमी किनार छोएको छ। तर पूर्वी किनार छोएको छैन। पुल बीचबाट बनाइँदैछ। नदीमा बाढी उर्लेर आउँदा पूरै जलमग्न हुन्छ। त्यो बेला यो पुलसम्म पुग्न सकिँदैन।' उनको प्रश्न छ, 'पुलमा पुग्न बाढी सुक्दासम्म पर्खिनुपर्छ भने यस्तो पुलको के काम ?'

यहाँ पुल भए पनि यात्रा अधुरै हुने अवस्था देखिएको छ । डुडुवा गाउँपालिकाको सिधनियाघाटस्थित पश्चिमी नदी किनारबाट पुलको यात्रा गर्ने हो भने यात्रु पूर्वी किनार नपुग्दै बीचमै ओर्लिनुपर्ने अवस्था देखिन्छ। त्यसपछि यात्रुले अर्को बाटो खोज्नुपर्छ।

पुल भएर पनि किनार जोडिँदैन। सडक भएर पनि गन्तव्य पुगिँदैन। यसले निर्माणको औचित्यमाथि मात्र होइन, पुलको डिजाइन र त्यसका आधारबारे समेत गम्भीर प्रश्न उठाएको छ। सडक विभागअन्तर्गतको हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालयले निर्माण गरिरहेको यो पुलका लागि १ अर्ब १९ करोड रुपैयाँ खर्च हुँदैछ। यति ठूलो रकम खर्च भइरहँदा पनि दुवै किनार जोड्ने गरी पुल निर्माणको योजना किन बनाइएन भन्ने प्रश्न स्थानीयस्तरमा उठेको छ। स्थानीयको भनाइमा यसको मुख्य कारण सिंहदरबारमा बसेर

बाँकेको डुडुवा गाउँपालिकाको सिधनिया घाटबाट पूर्वी राप्ती सोनारीका जोड्न राप्ती नदीमा १ अर्ब १९ करोडको लागतमा निर्माण भइरहेको ७ सय मिटरको पुल। यो पुलसम्म पुग्न पूर्वबाट थप ४ सय ४० मिटरको पहुँच मार्ग निर्माण गरिँदैछ। ● जे पाण्डे

नदीको वास्तविक अवस्था, बाढीको बहाव र स्थानीय आवश्यकताको पर्याप्त स्थलगत अध्ययन नगरी डिजाइन तयार गर्नु हो। के साँच्चै डिजाइनमै थियो समस्या ? छ भने परिवर्तन गर्नुपर्छ।

पुलको डिजाइन गर्दा एक विषयगत विज्ञले वर्षायाममा राप्ती नदीमा बग्ने पानी र आउने बाढी ७ सय ४० मिटरको लम्बाइ, ११ मिटर चौडा र जमिनको सतहबाट ७ मिटर अग्लो पुलमुनिबाट बग्न सक्ने सुझाव दिएका थिए। त्यही आधारमा आर्थिक वर्ष २०७९/८० मा पुलको 'डिजाइन' गरिएको आयोजनाले जनाएको छ।

'डिजाइन' तयार भएलगत्तै २०७९ माघ ४ गते लुम्बिनी-रौताहा-बन्धन जेभी, काठमाडौंसँग ५३ महिनामा निर्माण सम्पन्न गर्ने गरी ठेक्का सम्झौता भयो। सम्झौताअनुसार पुल २०८४ असोजमा सम्पन्न गर्नुपर्नेछ। हुलाकी राजमार्ग निर्देशनालय योजना कार्यालय, नेपालगन्जका अनुसार अहिले पुल निर्माणको करिब ७५ प्रतिशत काम सम्पन्न भइसकेको छ।

» बाँकी पृष्ठ ६