■ रमेश पराजुली

वायु प्रदूषणविरोधी आन्दोलन र छापा माध्यम

पृष्ठभूमि

बितेका केही वर्षयता वातावरणीय सचेतनका दृष्टिले उल्लेखनीय प्रगति हासिल गरेको भन्न सकिन्छ, विभिन्न छापा तथा अन्य मिडियामार्फत् आएका समाचार, विचार, लेख आदिलाई सूचक मान्ने हो भने। २०५५ सालयता पत्रपत्रिकामा वातावरण, र, किटान गरी भन्नु पर्दा वायु प्रदूषणका क्षेत्रमा मनग्य सामग्री छापिएका छन्, यथेष्ट गतिविधि भैरहेका छन्। २०५५ असोजदेखि २०५८ असोज मसान्तबीचको अवधिमा वातावरण सुधार गर्ने हेतुले नेपाल सरकारले केही दूरगामी निर्णयहरू गरेको छ। यसै अवधिमा वातावरणका क्षेत्रमा कार्यरत विभिन्न गैरसरकारी संस्थाहरूले वातावरण संरक्षण, सम्वर्धनार्थ विभिन्न कार्यक्रमहरू सम्पन्न गरेका छन्। यी संघ संस्थाले सरकार र सम्बन्धित निकायलाई विभिन्न निर्णय गर्न झकझक्याउने, दबाब दिने, विरोध जनाउने तथा आवश्यक सहयोग पनि पुऱ्याउने गरेको पाइन्छ। त्यस्तै, सञ्चार माध्यमले सरकार र नागरिक समाजका गतिविधिलाई नजिकैबाट नियालेर, तौलेर वातावरणीय सामग्रीहरूलाई यथोचित स्थान दिने गरेको पाइन्छ।

वातावरणसम्बन्धी गतिविधिले प्रजातन्त्रको पुनर्स्थापनासँगै मौलाउने अवसर पाएको ठानिए पनि २०५५ सालको अन्तातिर आइपुग्दा काठमाडौं उपत्यकाको वायु प्रदूषणको विरुद्धमा संगठित आवाजहरू उठ्न थालेका थिए। त्यसो त एक समय अत्यन्त उर्वरा मानिएको गलैंचा उद्योग–जसको केन्द्रिकरण पनि काठमाडौं नै थियो–को विरुद्ध उठेका आवाजका कारण ती उद्योगलाई उपत्यकाबाहिर लैजाने घोषणा सरकारले गरेको हो। उपत्यकाको वायु प्रदूषणका लागि यहाँ अनवरत गुड्ने हजारौं सवारी साधन तथा इटाभट्टा, सिमेन्ट कारखाना जस्ता उद्योग आदिलाई प्रमुख जिम्मेवार ठानिएको छ। घरभित्रको प्रदूषण वा बाहिर फोहर जलाउँदा हुने प्रदूषणलाई उस्तो ध्यान दिने गरेको पाईंदैन।

काठमाडौं उपत्यकाको वायु प्रदूषणमा उल्लिखित स्रोतहरूको के कति भूमिका छ भन्ने ठ्याक्कै हिसाब गर्न नसकिए पनि एक अध्ययनअनुसार सन् १९९४मा काठमाडौं उपत्यकाको वायुमा रहेको धूवाँ/धूलोका कणिका (पीएम$_{10}$) मा इटाभट्टाको २८ प्रतिशत, सिमेन्ट उद्योगको १७ प्रतिशत, सवारी साधनको १२

प्रतिशत, घरायसी स्रोत (इन्धन बाल्दा) २५ प्रतिशत तथा सडकबाट उड्ने धूलोको ८ प्रतिशत योगदान छ (विश्वबैंक १९८६)। तर, १९८४ यता इटाभट्टाको संख्या घटेको छ भने सवारी साधनको संख्या दोब्बरभन्दा बढी भैसकेकोले सवारी साधनबाट निस्कने धूवाँले वायु प्रदूषणमा ठूलै भूमिका खेलेको छ भन्न सकिन्छ (तुलाधर २००१)। उद्योग र त्यसमा पनि इटाभट्टा र सिमेन्ट कारखानाको वायु प्रदूषणमा गतिलै योगदान भए पनि त्यस्ता उद्योगविरुद्ध बलिया र निरन्तर आवाज उठेका छैनन्। यद्यपि, बासिन्दाहरूले स्थानीय तवरमा इटाभट्टा, सिमेन्ट उद्योगहरूको विरोधमा आन्दोलन नगरेका भने होइनन्। तर, धेरै मानिसले सीधै ती उद्योगको प्रभाव नदेखेकोले हो वा अन्य कुनै कारणले हो स्थानीय प्रभावितभन्दा बाहेकले ती आन्दोलनहरूमा 'होस्टेमा हैसे' गरेको पाईदैन। वायु प्रदूषणका लागि उत्तिकै जिम्मेवार मानिएका सडकमा धूवाँको मुस्लो छाड्दै कुद्ने हजारौं सवारी साधनबाट भैरहेको प्रदूषणका विरुद्ध भने एक किसिमको जनमत सृजना भएको/ गरिएको पाइन्छ। कोरा हिसाबले भन्ने हो भने समग्र वायु प्रदूषणमा एक चौथाइ पनि योगदान नगर्ने क्षेत्रलाई लिएर आन्दोलन गरिएका छन्, यथेष्ट समाचार सामग्री प्रकाशित भएका छन् तर बाँकी तीन चौथाई प्रदूषकलाई भने निकै कम महत्वका साथ हेरिएको छ। अथवा ती प्रदूषणका स्रोतहरूको बारेमा आवश्यक आवाज उरालिएका छैनन, निर्णयहरू गरिएका छैनन्।

२०५५ सालयता सवारी साधनबाट हुने प्रदूषण कम गर्न चालिएका विभिन्न कदमहरूको पहिलो शिकार डिजेल चालित तीनपाँग्रे टेम्पो (प्रचलित नाम: विक्रम टेम्पो) भएको पाइन्छ।[1] यसो हुनुमा डिजेल टेम्पोले फ्याँक्ने कालो धूवाँको मुस्लो प्रमुख रूपमा जिम्मेवार छ भन्न सकिन्छ। डिजेल टेम्पोको विरुद्ध विभिन्न टोलबासी तथा संघसंस्थाहरूले थरी थरीका कार्यक्रम आयोजना गरेका थिए भने विक्रम टेम्पो पक्षीय तथा विरोधीबीच भिडन्त भएकोसमेत छापामा पढ्न पाइएको हो। विक्रम टेम्पोविरुद्धको संघर्षले डिजेल टेम्पोलाई उपत्यकाबाट त लखेटी छाड्यो तर त्यससँगै र त्यसपछि उठेका विभिन्न सवालहरू अझै पनि उत्तिकै सामयिक छन्।

डिजेल टेम्पोसँगै र अघि पछि गर्दै सफा टेम्पो, ग्याँस टेम्पो, माइक्रोबस, यूरो १ प्रदूषण मापदण्ड, प्रदूषण परीक्षण, भन्सार सहुलियत, इन्धनको गुणस्तर, सडकको स्तर तथा भारवहन क्षमता, टु स्ट्रोक तथा २० वर्ष पुराना सवारी साधन, निजी तथा सार्वजनिक सवारी, मास ट्रान्सपोर्टेशन, आदि २०५५ सालपछि मिडियामार्फत् बहस, छलफलमा आएका विषयवस्तु हुन्। यस अवधिमा सरकारले थुप्रै निर्णय गरेको छ भने विभिन्न संघसंस्थाहरू सक्रिय देखिएका छन्, सफा वातावरणका पक्षमा।

मिडियाले समाजमा दिनानुदिन घटिरहेका घटना, दुर्घटनाका बारेमा सूचित गर्ने, सचेत गर्ने, शिक्षित गर्ने तथा बेलाबखत खबरदारी गर्ने कार्य गरिरहेको पाइन्छ। त्यस्तै विभिन्न सरकारी/ गैरसरकारी गतिविधि/ निर्णयहरूलाई समर्थन

[1] काठमाडौं उपत्यकामा दर्ता भै सञ्चालनमा रहेका डिजेलबाट चल्ने १२ सिट भएका तीनपाँग्रे टेम्पोहरू अधिकांश भारतबाट आयातित र 'विक्रम' लेखिएका थिए। तसर्थ यत्रतत्र विक्रम टेम्पो र डिजेल टेम्पो पर्यायवाची शब्दका रूपमा प्रयोग गरिएको छ।

वा विरोध गर्ने, गलत निर्णय भएको अवस्थामा सो बदल्न दबाब दिने जस्ता कार्यमा मिडियाको उल्लेख्य भूमिका रहेको भेटिन्छ। वातावरणीय समस्या वा बहसहरू धेरै पुराना होइनन् हामी कहाँ। र, त्यसमा पनि वायु प्रदूषणको समस्या एक छेउ मात्र हो समग्र वातावरणीय समस्याको। नवीन भए पनि विभिन्न वातावरणीय मुद्दामाथि बहस छापामा आइरहेका पाइन्छन्।[2]

समग्र वातावरणको एक भाग रहेको वायु प्रदूषण बारेका बहस छापा माध्यममा विभिन्न सामग्रीहरू (समाचार, लेख, सम्पादकीय)मार्फत् प्रकाशित भएका छन्। काठमाडौं उपत्यकाको वायु प्रदूषण बारे छापा माध्यममार्फत् २०५५ असोजदेखि २०५८ असोजबीच तीन वर्षमा प्रकाशित भएका सामग्री संकलन गरेर ती सामग्री (के, कति र कस्तो) को विवेचन, विश्लेषण गर्ने ध्येय राखिएको छ यस लेखमार्फत। अझ प्रष्टसँग भन्नु पर्दा यस अवधिमा सरकारले वायु प्रदूषणको क्षेत्रमा गरेका निर्णय के के हुन्?; ती निर्णय सही गलत के थिए?; ती निर्णयका बारेमा छापाले के कस्ता सामग्री तयार गरे?; सरकारलाई निर्णय गर्न वा गलत निर्णय भएको अवस्थामा त्यसलाई बदर गर्नमा छापाको भूमिका रह्यो कि?; उल्लिखित विषयवस्तु माथिको बहसमा मिडियाको सहभागिता र भूमिका कस्तो रह्यो?; के सबै विषयवस्तुलाई मिडियाले उत्तिकै महत्व दिएका छन्?; कुन मुद्दा (इश्यु)मा छापाहरू एकाश्वर भए र कुन कुन मुद्दामा फरक फरक विचार देखिए?; छापाहरूबाट गलत र भ्रमपूर्ण समाचार पनि प्रवाहित भएका छन् कि?; आदि सवालको जवाफ यस लेखमा खोजिने छ।

छापामा आएका वायु प्रदूषणसम्बन्धी सामग्रीहरूको विवेचन गर्ने क्रममा यस अवधिमा उठेका मुख्य सवाललाई सिलसिलेवार प्रस्तुत गर्ने र त्यस सम्बन्धमा छापिएका सामग्री पनि केलाउदै तिनका राम्रा र नराम्रा पक्ष उजागर गर्ने प्रयास यस लेखमा गरिन्छ। छापालाई प्रमुख विषयवस्तु बनाइए पनि केन्द्रीय सरकार र यसका विभिन्न निकायको, स्थानीय सरकारको, गैरसरकारी संस्थाहरूको भूमिकाको पनि यस लेखमा चर्चा गरिने छ। यस लेखको शुरुमा जन आन्दोलनदेखि २०५५ सालसम्म वायु प्रदूषणसम्बन्धी गतिविधिहरूको छोटो जानकारी दिइएको छ। अध्ययनको अवधिका सामग्री अथवा सरकारी निर्णयहरू बारे छलफल गर्दा बरोबर ती सन्दर्भ आउने हुनाले सो बारे प्रष्ट हुन यसले सहयोग गर्नेछ। २०५५ सालमा सरकारले ५०० नयाँ टेम्पो दर्ता गर्ने निर्णय गरे पछि वायु प्रदूषणका क्षेत्रमा अन्य नयाँ निर्णय हुँदै जान्छन् भने विभिन्न सवालहरू मुखर भएर आउँछन्। यसपछि पत्र पत्रिकामा छापिएका अन्य मुद्दाहरूमा डिजेल टेम्पो र त्यससँग गाँसिएका बहस; प्रदूषण मापदण्डसम्बन्धी बहस; विद्युतीय सवारी साधनसम्बन्धी बहस; ग्याँस चालित सवारी साधनसम्बन्धी बहस; इन्धनको गुणस्तरसम्बन्धी बहस; दुईपाँग्रे, टुस्ट्रोक तथा पुराना सवारी साधनसँग जोडिएका बहस; निजी सवारी, सार्वजनिक सवारी, मास ट्रान्सपोर्टेशनसम्बन्धी बहस; इटाभट्टा र सिमेन्ट कारखानासम्बन्धी बहस; जनस्वास्थ्य र प्रदूषणसम्बन्धी बहस; आदि हुन्। यिनै बहसलाई केन्द्र बिन्दु बनाएर यस लेखमा चर्चा परिचर्चा गरिएको छ भने अन्तमा निष्कर्ष प्रस्तुत गरिएको छ।

[2] वायु प्रदूषणविरोधी आन्दोलनले *रेडियो सगरमाथा, मेट्रो एफएम*लगायतका इलेक्ट्रोनिक मिडियामा पनि उल्लेख्य स्थान पाएका थिए। जसको अध्ययन गरिनु आवश्यक छ।

२०४६ सालदेखि २०५५ सालसम्म

प्रजातन्त्र पुन:स्थापनापछि काठमाडौं उपत्यकाको वायुको गुणस्तर सुधार्न चालिएका मुख्य कदम मध्ये १ मंसिर २०४८ को काठमाडौं उपत्यका भित्र तीनपाँग्रे टेम्पो नयाँ दर्ता सञ्चालन गर्न नदिने सरकारी निर्णय (आर्य १८८६) तथा १७ साउन २०५१ को सवारी प्रदूषण मापदण्ड (डिजेल गाडीका लागि ६५ हेटरिज स्मोक युनिट (एचएसयु) र पेट्रोल गाडीका लागि ३ प्रतिशत कार्वन मोनोअक्साइड (सीओ)) तयार तथा कार्यान्वयन गर्ने निर्णय (राजपत्र २०५१) प्रमुख हुन्। असोज २०५२ मा सरकारले वातावरण मन्त्रालय गठन गरेको थियो जसलाई सकारात्मक कदमका रूपमा ग्रहण गर्न सकिन्छ। त्यस्तै वातावरण संरक्षण ऐन (२०५३) तथा वातावरण संरक्षण नियमावली (२०५४) बन्नु र प्रधानमन्त्री पदेन अध्यक्ष हुने गरी सन् १८८२ मा वातावरण संरक्षण परिषद गठन गरिनु (मोप २०००) वातावरण सुधार्ने प्रयास नै हो।

तर सरकार प्रगतिशिल काम मात्र गर्दैन प्रतिगामी काम पनि गर्छ भन्ने उदाहरण सवारी प्रदूषण मापदण्डलाई विभिन्न बहानामा लचिलो बनाउने कार्यले देखाउँछ। तत्कालीन वातावरण मन्त्री प्रकाशमान सिंहको कार्यकालमा २८ पुस २०५४मा प्रदूषण मापदण्डलाई खुकुलो पार्ने प्रतिगामी कदम लिइएको थियो (राजपत्र २०५४)।[३] केही वातावरणविद/वादीहरूले सो कार्यको विरोध गरेका थिए भने *कान्तिपुर*मा सो कार्यको विरोध गर्दै समाचार छापिएको थियो (पराजुली २०५५क)। तर सो विरोधलाई कसैले पनि गंभीरतापूर्वक नलिएकाले होला परिवर्तित मापदण्ड नै हालसम्म कायम रहेको छ। सोही मितिमा नै सरकारले दुईपाँग्रे सवारीको प्रदूषण मापदण्ड (४.५ प्रतिशत सीओ) तय गरेको थियो (राजपत्र २०५४)।

प्रदूषण मापदण्ड कार्यान्वयन गर्ने क्रममा सरकारले सवारी साधनको धूवाँ फ्याँक्ने पाइपबाट निस्कने धूवाँ परीक्षण गर्ने र तोकिएको मापदण्ड भित्रै प्रदूषक तत्व निसृत गर्नेलाई हरियो र बढी निसृत गर्नेलाई रातो स्टिकर दिने गरेको हो। राता स्टिकर प्राप्त गर्ने सवारी साधनलाई उपत्यकाका विभिन्न नौ वटा क्षेत्रमा प्रवेश निषेध गरिएको छ।[४] उपत्यका प्रहरी कार्यालयले सन् १८८६ देखि २००० सम्म प्रदूषण परीक्षण गरेको जम्मा १३५,७१८ सवारी साधनमध्ये ३५,५५३ असफल भएका थिए (मोप २०००)। अर्थात् प्रति ४ सवारी साधनमा १ प्रदूषण परीक्षणमा असफल भएको छ तर पनि सडकमा रातो स्टिकर लगाएर गुड्ने सवारी साधन निकै कम देखिन्छन्।

साना साना विभिन्न नौ स्थानमा सञ्चालनका लागि प्रदूषक सवारी

[३] परिवर्तित मापदण्ड अनुसार चारपाँग्रे पेट्रोल गाडी मोडेल १८८० सम्मको लागि ४.५ प्रतिशत सीओ तथा मोडेल १८८१ देखि ३ प्रतिशत सीओ, पेट्रोल तीनपाँग्रेका लागि १८८१ मोडेल सम्मको लागि ४.५ प्रतिशत सीओ तथा १८८२ देखि ३ प्रतिशत सीओ र डिजेल गाडीका लागि मोडेल १८८४ सम्म ७५ एचएसयु र १८८४ पछि ६५ एचएसयु कायम गरिएको हो। यसअघि सबै पेट्रोल गाडीलाई ३ प्रतिशत सीओ र डिजेल गाडीलाई ६५ एचएसयु मापदण्ड कायम गरिएको थियो।

[४] रातो स्टिकर भएका सवारी साधन सञ्चालनका लागि निषेध गरिएका क्षेत्रहरू दरबारमार्ग, नयाँसडक, केशर महल-ठमेल, पुतलीसडक, तीन वटा दरबार क्षेत्र, इन्द्रचोक-थमेटी र अन्तराष्ट्रिय हवाइ अड्डा हुन् (मार्टिन चौतारी १८८८)।

साधनलाई निषेध गरिए पनि सो कार्यले त्यस्ता सवारी साधन गुड्नमा खासै अप्ठेरो परेको छैन। प्रदूषक सवारी साधन निषेधित क्षेत्र घोषणा गरेर पनि त्यसको राम्री कार्यान्वयन नभएको गतिलो उदाहरण विक्रम टेम्पोहरू पुतलीसडक क्षेत्रबाट गुड्नु हो। सरकारले तोकेको प्रदूषण मापदण्ड भित्र डिजेल चालित विक्रम टेम्पोहरू रहन नसक्ने देखिएपछि यी टेम्पोहरूले परीक्षण नै गराउन छाडेका थिए। डिजेल टेम्पो प्रदूषण मापदण्ड भित्र रहन नसक्ने र धूवाँको मुस्लो फ्याँकेर गुडिरहने भएपछि यस्ता टेम्पोको विकल्प खोज्ने प्रयास गरिएको पाइन्छ। विकल्प खोज्ने क्रममा यस्ता विक्रम टेम्पोलाई विद्युत (ब्याट्री) चालित बनाउने कार्य सन् १८८३ मा ग्लोवल रिसोर्सेस इन्स्टिच्यूट (जीआरआई) नामक अमेरिकी संस्थाले गऱ्यो। जीआरआई सो कार्यमा सफल भई केही त्यस्ता विक्रम टेम्पोलाई रूपान्तरण गरी सफा टेम्पोको नाउँमा बजारमा संचालनमा ल्याएको थियो। केही नेपाली व्यवसायीहरूको समूहले जीआरआईसँग ती टेम्पोहरू खरीद गरे र कालान्तरमा त्यस्तै सफा टेम्पोहरू उत्पादन, बिक्री गर्न थाले। सफा टेम्पोहरूको भाडा केही महँगो भए पनि धूवाँ नफ्याँक्ने र आवाज कम निकाल्ने हुनाले लोकप्रिय भएका थिए (मार्टिन चौतारी १८८८)।

एकातर्फ विकल्प तयार गर्ने र अर्कोतर्फ सम्बन्धित सबै निकायको संलग्नतामा प्रदूषित सवारी साधन 'फेज आउट'का लागि कार्यक्रम तयार गरिदै थियो। आर्थिक वर्ष २०५५/५६ को वार्षिक बजेटमा उपत्यकाबाट प्रदूषण मापदण्ड पालना गर्न नसक्ने सवारी साधनहरू दुई वर्षभित्र 'फेज आउट' गरिनेछ भनेर उल्लेख भैसकेपछि यो कार्य अगाडि बढेको हो। यातायात व्यवस्था विभाग, ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, वातावरण मन्त्रालय र नगरपालिकाहरूको संलग्नतामा तयार गरिएको सो 'फेज आउट' कार्यक्रम अनुसार १ फागुन २०५५ देखि चरणबद्ध रूपमा विभिन्न रुटमा हरियो स्टिकरबाहेकका सवारी साधन सञ्चालनमा रोक लगाइने योजना रहेको थियो। जम्मा आठ चरणमा विभाजित सो कार्यक्रम क्रमश: लागू गरिएका भए सबै प्रदूषित सवारी साधन (हरियो स्टिकर नभएका) असार मसान्त २०५७ सम्ममा चक्रपथ बाहिर पुगेका हुने थिए।[५]

उल्लिखित निकायहरूको सहमतिमा तयार गरिएको सो योजना स्वीकृतिका लागि यातायात व्यवस्था विभागले निर्माण तथा यातायात मन्त्रालयमा पठायो तर मन्त्रालयबाट सो फाइल स्वीकृत भएको थाहा लाग्दैन असोज २०५८ सम्म पनि। त्यसो त यातायात व्यवस्था विभागलाई नै यो निर्णय गर्न सक्ने अधिकार प्रदत्त गरेको छ यातायात व्यवस्था ऐन २०४८ ले। तर उत्तरदायित्व पन्छाउने क्रममा सहमतिका लागि मन्त्रालयमा पठाइयो जहाँबाट कहिल्यै यो निर्णय कार्यान्वयन भएन किनकि 'हङ पार्लियामेन्ट'मा सरकारहरू आउने जाने क्रम निरन्तर चलिरहेकाले सरकारी प्रतिवद्धता शून्यप्राय: थियो।[६]

[५] यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक वैद्यनाथ मल्लिकको कार्यकक्षमा ११ मंसिर २०५५ मा बसेको सम्बन्धित निकायहरूको बैठकमा पारित उक्त निर्णयको प्रतिलिपिका आधारमा।

[६] दोश्रो आम निर्वाचनमा कुनै पनि दलको स्पष्ट बहुमत नआएकाले विभिन्न दल/व्यक्तिको नेतृत्वमा पटक पटक सरकार गठन/पुनर्गठन भएको थियो।

५०० पेट्रोल टेम्पो आयात गर्ने निर्णय

सरकार प्रमुखहरू फेरबदल हुने क्रममा नेपाली काँग्रेसका गिरिजाप्रसाद कोइरालाको नेतृत्वमा नेकपा (माले) सम्मिलित सरकार चलिरहेको थियो। तर माले र काँग्रेसबीच खटपट परेपछि मालेले सरकारमा नबस्ने निर्णय गऱ्यो र संयुक्त सरकार चल्न सकेन। फलत: प्रधानमन्त्रीले ७ पुस २०५५ मा पदबाट राजीनामा दिनुभयो। तर सरकारले राजीनामा दिएकै दिन निर्माण तथा यातायात मन्त्रालयले एउटा मन्त्रीस्तरीय निर्णय गर्‍यो: 'काठमाडौं उपत्यका भित्र ५०० वटा पेट्रोलबाट चल्ने तीन पाँग्रे सवारी साधन आयात गर्न दिने' भन्ने। प्रदूषित सवारी साधनहरू उपत्यकाबाट 'फेजआउट' गर्दा सवारी साधनको 'ग्याप' हुने भएकाले उक्त निर्णय गरिएको यातायात व्यवस्था विभागको सूचनामा उल्लेख गरिएको थियो (गोरखापत्र २०५५ख)। अनुमानित ११ देखि १२.५ करोडको कारोबार हुने विश्वास गरिएको उक्त निर्णय गर्दा बिजय गच्छदार निर्माण तथा यातायात मन्त्री पदमा आसिन थिए।[७]

यातायात व्यवस्था विभागले उक्त टेम्पो दर्ता गर्ने निर्णय तत्कालीन राजा वीरेन्द्रको जन्मदिन पुस १४ गतेको *गोरखापत्र*मा प्रकाशित गर्‍यो। शुभकामना विज्ञापनहरूको बीचमा छापिएको उक्त सानो सूचनामा कतिको मात्र आँखा जान्थ्यो र? गएन धेरैको नजर। बिस्तारै टेम्पो आयातकर्ताहरू विज्ञापन छाप्न थाल्छन् पत्र पत्रिकामा, टेम्पो किन्नका लागि आह्वान गर्दै। यसरी विज्ञापन गर्नेमा साउथ एसियन ट्रेडिङ र हुलास चन्द गोल्छा रहेको देखिन्छ। यस अवधिमा नेकपा (माले)को साथ छाडेर नेकपा (एमाले)को सहयोगमा गिरिजाप्रसाद कोइराला पुन: प्रधानमन्त्री पदमा बहाल हुन्छन् र निर्माण तथा यातायात मन्त्रालयको कार्यभार आफैंसँग राखेका हुन्छन्।

*कान्तिपुर*मा रमा पराजुलीको बाइलाइनमा 'प्रदूषण बढाउने टेम्पोको आयातमा लागेको प्रतिवन्ध फुकुवा' शीर्षकमा समाचार छापिन्छ शनिबार २३ माघ २०५५मा प्रथम पृष्ठमा (पराजुली २०५५ग)। सोही समाचार *काठमाण्डु पोष्ट*मा पनि छापिएको छ, तर अन्तिम पृष्ठमा (पराजुली १९९९)। र, त्यही दिन *कान्तिपुर*कै भित्री पेजमा साउथ एसियन ट्रेडिङले विक्रम टेम्पो किन्नलाई आह्वान गरेको विज्ञापन छापिएको छ (कान्तिपुर २०५५ङ)। *आजको समाचारपत्र*ले पनि शनिवार नै अन्तिम पृष्ठमा 'टेम्पो दर्ताको निर्णयप्रति आपत्ति' शीर्षकमा समाचार छापेको थियो (समाचारपत्र २०५५ग)।[८] त्यस्तै, आइतबार प्रकाशित हुने *देशान्तर* साप्ताहिकले पनि सोही मुद्दालाई लिएर अर्को 'फ्रन्ट पेज स्टोरी' छाप्छ 'विक्रम टेम्पोको पैठारी रोक्न प्रधानमन्त्री आफैं सक्रिय' शीर्षकमा (देशान्तर २०५५)। वातावरण संरक्षण परिषदका अध्यक्षसमेत रहेका र २०४८ सालमा आफैं प्रधानमन्त्री हुँदा गरेको निर्णय आफ्नो जानकारी बिना उल्टिएको पत्रिकामार्फत् प्रधानमन्त्रीले थाहा पाउनु भएको र आफ्ना सहकर्मीहरूलाई तत्काल सोको सत्यतथ्य बुझेर जानकारी दिन भन्नु भएको *देशान्तर* र

[७] एउटा टेम्पोको २.२५ लाखदेखि २.५ लाखसम्म पर्ने साउथ एसियन ट्रेडिङबाट बताइएको थियो।

[८] पहिलेको *आजको समाचारपत्र* पछि *नेपाल समाचारपत्र*मा परिवर्तन भएको हो। *आजको समाचारपत्र* अथवा *नेपाल समाचारपत्र*लाई छोटकरीमा *समाचारपत्र* पनि उल्लेख गरिएको छ ठाउँठाउँमा।

सोमबारको *कान्तिपुर* (फलोअप रिपोर्टिङ्ग) ले प्रधानमन्त्री निकट सूत्रलाई उल्लेख गर्दै लेखेका छन् (कान्तिपुर २०५५ङ)। सोही सूत्रलाई उद्धृत गर्दै *देशान्तर*ले 'टेम्पो दर्तासम्बन्धी निर्णय रद्द हुने' लेखेको छ। *कान्तिपुर*ले २४ माघको अंकमा 'निर्णयको औचित्य' शीर्षकमा (कान्तिपुर २०५५घ), *काठमाण्डु पोष्ट*ले २५ माघको अंकमा 'निर्णय उल्ट्याऊ' शीर्षकमा (काठमाण्डु पोष्ट १९९९ए) र *हिमालय टाइम्स*ले पनि २५ माघकै अंकमा 'आपत्तिजनक निर्णय' शीर्षकमा (हिमालय टाइम्स २०५५ग) सरकारको टेम्पो भित्र्याउने निर्णयको विरोधमा सम्पादकीय छापेका थिए।

प्रधानमन्त्रीले आफू मातहतका कर्मचारी वा पूर्व मन्त्रीलाई के भन्नुभयो या के गर्नुभयो त्यो त बाहिर आएन तर २५ माघ २०५५मा निर्माण तथा यातायात मन्त्रालयले अर्को सूचना प्रकाशित गरी टेम्पो भित्र्याउने निर्णय रद्द गरेको जानकारी दियो। सो मन्त्रालयले जारी गरेको प्रेस विज्ञप्तिमा भनिएको छ– 'यस मन्त्रालयअन्तर्गत यातायात व्यवस्था विभागबाट काठमाडौं उपत्यकामा सञ्चालन गर्ने गरी अधिकतम ५०० वटा पेट्रोल टेम्पो दर्ता गर्न पुस १४ गते सार्वजनिक सूचना प्रकाशित भएकोमा उपत्यकाको प्रदूषण अध्ययन तथा वातावरणविद्को रायको आवश्यकतालाई समेत ध्यानमा राखी उक्त निर्णय कार्यान्वयन नगर्ने सरकारले निर्णय गरेको छ' (*गोरखापत्र* २०५५घ)।

२६ माघको *कान्तिपुर*ले महत्वका साथ प्रथम पृष्ठमा नै निर्णय रद्दको समाचार प्रकाशन गरेको थियो (कान्तिपुर २०५५च) भने २८ माघमा 'सही निर्णय' शीर्षकमा सम्पादकीय लेखेको थियो (कान्तिपुर २०५५छ)। *आजको समाचारपत्र*ले पनि दर्ता रद्दसम्बन्धी प्रथम पृष्ठमा नै तर सानो टुक्रे समाचार दिएको छ (समाचारपत्र २०५५घ) भने दोश्रो पृष्ठमा 'टेम्पो आयातको निर्णय रद्द गर्न माग' शीर्षकको ठूलै समाचार छापिएको छ (समाचारपत्र २०५५ङ)। टेम्पो आयात फुक्का गरिएको समाचार आएपछि विभिन्न व्यक्ति, संघ संस्थाले विभिन्न माध्यमबाट व्यापक विरोध गरेका थिए। *समाचारपत्र*को दोश्रो पृष्ठको समाचार त्यसैको एक कडी थियो। निर्णय रद्द भएको प्रथम पृष्ठमा आफैंले समाचार दिइसकेपछि सोही पत्रिकामा रद्द गर्न माग गरिएको समाचार बासी र महत्वहीन देखिन्छ। पत्रिकाले दोश्रो पृष्ठको समाचार नछाप्नु पर्ने अथवा छापे पनि त्यसको तारतम्य पहिलो पृष्ठसँग मिलाउनु पर्ने हो। पहिलो र दोश्रो पृष्ठको तालमेल नमिल्नुमा सो पृष्ठ सयोजकहरू भिन्दा भिन्दै व्यक्ति हुनु र अन्तिममा हेर्नेले ध्यान नदिएकाले सो दुर्घटना भएको हुनसक्छ।

पत्रपत्रिकामार्फत् बाहिर आएका जानकारीअनुसार यो निर्णय मन्त्री विजय गच्छदारले गरेका थिए। *सारथी* साप्ताहिकले 'टेम्पो काण्डमा विजय गच्छदार' शीर्षकमा समाचार प्रकाशित गर्दै 'पोल खुलेको' कुरा छापेको छ (सारथी २०५५) भने *देशान्तर*सहितका अन्य साप्ताहिकले पनि गच्छदार लगायतकालाई नै औल्याएको पाइन्छ। यो काण्डलाई अझ उधिनेर बाहिर ल्याउने र संलग्नहरूमाथि कारबाही चलाउन दबाब दिने सामग्रीको अभाव त देखिन्छ नै, नाइके मानिएका गच्छदारसँग कुनै पनि पत्रिकाले संपर्क राखेको देखिदैन। प्राय:ले सूचना प्रकाशित गर्ने/कार्यान्वयन गर्ने निकायका प्रमुख, यातायात

व्यवस्था विभागका महानिर्देशक वैद्यनाथ मल्लिकलाई सम्पर्क गरेको पाइन्छ। मल्लिक स्वयंले *देशान्तर*मा संपर्क गरी सफाइ दिन प्रयास गर्नु भएको थाहालाग्छ (देशान्तर २०५५)।

वातावरणमा काम गरिरहेका वा चासो राख्नेका लागि यो खुसीको क्षण थियो। र, खुसीको क्षण थियो ती पत्रकारको र पत्रिकाको पनि जस्ले यो इश्यु (मुद्दा)लाई प्रभावकारी ढंगले बाहिर ल्याएर निर्णय उल्ट्याउन सफल भए। यो एक किसिमले विजयको क्षण थियो उनीहरूका निम्ति। खराब निर्णय त सुल्टियो तर खराब निर्णय गर्ने नि? खराब निर्णय गर्नेलाई केही भएन। गलत निर्णय गर्नेलाई कारबाही नभएपछि त्यस्ता निर्णयहरूको पुनरावृत्ति हुन्छ र भएको पनि छ त्यही मन्त्रालयमा, जसको चर्चा पछिल्ला परिच्छेदमा गरिनेछ। निर्णय सही थियो भने लुकी छिपी नगर्नु पर्ने, सही थियो भने रद्द नगर्नु पर्ने। होइन कुत्सित मनसायले गरिएको हो भने कारबाही गर्नु पर्ने। न प्रधानमन्त्रीले केही गर्नु भो, न पत्रिकाले राम्ररी यो कुरालाई उठाउन सके, न त नागरिक समाजले नै चासो र दबाब दियो। सरकारले निर्णय बदर गरेपछि बधाई दिएको पाइन्छ संघ संस्थाहरूले, तर कारबाहीको कुरा भने उठाएको पाइदैन।

सरकारले यो निर्णय गर्दा दोश्रो आम निर्वाचन संघारमा आइपुगेको थियो। तसर्थ, सरकारको निर्णयलाई केही साप्ताहिक पत्रिकाले निर्वाचनमा मत आकर्षण/विकर्षण गर्ने हिसाबले समाचार लेखेको पाइन्छ। एमाले निकट मानिने २६ माघको *दृष्टि* साप्ताहिकले 'काठमाडौंलाई कुरूप बनाउने र जनताको स्वास्थ्यसँग खेलबाड गर्ने काँग्रेसको यो निर्णय सार्वजनिक भएपछि प्रधानमन्त्री कोइराला अत्तालिएर यो निर्णय गरेको मलाइ थाहा छैन भन्दै हिंड्न थाल्नु भएको छ' लेखेको छ। समाचारको अन्तमा 'काँग्रेस सरकारको यो निर्णयले राजधानीको जनताको स्वास्थ्यप्रति काँग्रेस कति संवेदनशील छ भन्ने कुरा पनि देखाएको छ' भन्दै 'राजधानीबासीलाई काँग्रेसले हेपेको' लेखेको छ (दृष्टि २०५५)।

२६ माघकै *युगसंवाद* साप्ताहिकमा लेखिएको छ "विश्लेषकहरू भन्न थालेका छन्- विगत निर्वाचनहरूमा उपत्यकाबासीले काँग्रेसलाई ठाडै इन्कार गरेका कारण उसलाई उपत्यकाबासीको स्वास्थ्य र यहाँको वातावरणप्रति कुनै गम्भीर चिन्ता नै छैन ... सरकारको अर्को घटक एमालेले पनि विभाजनपछि उपत्यकामा प्रभाव न्यून भएको र चुनाव जित्ने स्थिति एकदमै क्षीण भएकाले उसले पनि चिन्ता लिन आवश्यक नसम्झेको हुनसक्छ" (युगसंवाद २०५५)। दुवै साप्ताहिकहरूले मुद्दाको चुरोलाई खास महत्व दिएका छैनन्, अनियमिततालाई छानबिन गरेर तथ्यलाई बाहिर ल्याउन प्रयत्न गरेका छैनन्। बरु सन्दर्भलाई चुनावमा कुनै पार्टी विशेषको तर्फमा मत आकर्षण, विकर्षण गर्न मेहनत गरेका छन्। यस्ता कृत्यले सही तथ्य बाहिर नआउने मात्र होइन पत्रिकामा छापिएका सामग्रीहरूको विश्वसनियतामा समेत ह्रास ल्याउँछ।

डिजेल टेम्पोविरोधी आन्दोलन

काठमाडौं उपत्यकाको वायु प्रदूषित भएको विभिन्न अध्ययनले देखाएको सन्दर्भमा प्रदूषण रोकथाम र कम गर्नका लागि विभिन्न कार्यक्रम तयार गर्ने कसरत

भैरहेको देखिन्छ। डिजेल टेम्पोलाई विद्युतीय टेम्पोमा रूपान्तर गर्ने र डिजेल टेम्पो विस्थापन गर्दै लैजाने कार्यक्रम सोही क्रमको एक भाग हो। नेपाल सरकारले आर्थिक वर्ष २०५५/५६को बजेटमा प्रदूषित सवारी साधनलाई दुई वर्ष भित्र विस्थापित गर्ने घोषणा गरेको थियो। यसै परिप्रेक्ष्यमा तयार गरिएको हो प्रदूषित सवारी साधन 'फेज आउट' कार्यक्रम। यस 'फेज आउट' कार्यक्रम कार्यान्वयन भएको भए अरु कुन कुन सवारी साधन बाहिरिन्थे त्यो त भन्न सकिदैन तर डिजेल टेम्पो भने पक्कै विस्थापित हुन्थे। सबैको तारो बनेका ती टेम्पोहरू संख्यामा त थोरै (संख्या ६४१; १ प्रतिशतभन्दा पनि कम) थिए तर सेवा पनि प्रदान गरेकै थिए, अनि दुर्नामी पनि त्यसै अनुसार कमाएका थिए। ती टेम्पोमा चढ्ने प्रायःले नाक थुन्थे नै, नजिकै आएपछि बाटोमा हिंड्नेले पनि नाक थुन्नु पर्थ्यो त्यसबाट निस्कने धूवाँको मुस्लोबाट बच्न।

'फेज आउट' कार्यक्रमको मस्यौदा तयार भए पनि अरु थुप्रै 'निटी ग्रिटी'को टुंगो लगाउन बाँकी रहेकै अवस्थामा तेश्रो आम निर्वाचनको घोषणा हुन्छ। चुनावले पूर्व निर्णयहरू कार्यान्वयन गर्न कुनै अप्ठेरो नहुनुपर्ने हो; तर हुन्छ हाम्रा प्रशासकहरूलाई। उनीहरू राजनीति गर्नेहरूलाई दोष पन्छ्याउँदै कानमा तेल हालेर बस्छन् यस्ता काममा। प्रशासकहरू नजुर्मुराए पनि नागरिक समाजबाटै डिजेल टेम्पोको विरोध गर्ने कामको शुरुआत भैसकेको देखिन्छ बिस्तारै। सामाजिक संघ संस्था तथा स्थानीय क्लबहरूबाट पनि विक्रम टेम्पोविरुद्ध आवाज निकालिएको पाइन्छ। दि एक्सप्लोर नेपाल ग्रुप नामक पर्यटन व्यवसायसँग सम्बन्धित संस्थाले डिजेल टेम्पोको विरोधमा हस्ताक्षर अभियानसमेत शुरु गरेको थियो। १६ मंसिर २०५५ मा *गोरखापत्र* (गोरखापत्र २०५५क) तथा *समाचारपत्र* (समाचारपत्र २०५५क)का भित्री पृष्ठमा छापिएका एकै खाले समाचारअनुसार उक्त संस्थाले कार्तिकको दोश्रो साताभा शुरु गरेको सो अभियानमा १ महिनामा १५/१६ हजार हस्ताक्षर संकलन भएको थियो।

प्रदूषक सवारी साधन (डिजेल टेम्पोलगायत अन्य पनि) बाहिरिने कार्यक्रम बनिसकेको अवस्थामा विक्रम टेम्पोलाई मात्र लिएर आन्दोलन अगाडि बढाएको पाइन्छ केही संघसंस्थाले। १७ माघको समाचारपत्रको 'प्रदूषक टेम्पोविरुद्ध सरकारी अभियान शिथिल' शीर्षकको समाचारले सरकारको टेम्पो विरुद्धमात्र एकसूत्रीय विरोध जस्तो गरी लेखेको छ (समाचारपत्र २०५५ख)। प्रदूषण मापदण्ड भित्र कुनै पनि डिजेल टेम्पो नपर्ने र सबैतिरबाट आक्रमण हुन थालेपछि व्यवसायीहरूले टेम्पोको उचित मुल्यांकन गरी सरकारले विक्रम टेम्पो लिनुपर्ने र सट्टामा प्रदूषण रहित साधन आयात गर्न सबै खाले छुट दिनु पर्ने माग 'उपत्यकामा सवारी साधनबाट उत्पन्न समस्या र समाधान' विषयक छलफल कार्यक्रमको आयोजना गरी राखेको समाचार ११ फागुनको *गोरखापत्र*मा 'डिजेल टेम्पो हटाउन विकल्प जरुरी' शीर्षकमा छापिएको छ (गोरखापत्र २०५५ङ)। व्यवसायीहरू सरकारले पुराना टेम्पोलाई नयाँ प्रदूषणरहित टेम्पोसँग साट्ने नीति बनाएमा त्यसो गर्न पनि तयार रहेको उक्त समाचारमा उल्लेख गरिएको छ। उपत्यकाको प्रदूषणमा टेम्पो मात्रै जिम्मेवार नभई अन्य सवारी साधन, साँघुरा सडक, बढ्दो सवारी चाप तथा गुणस्तरहिन

इन्धन पनि जिम्मेवार भएको आरोप व्यवसायीहरूले लगाएको पाइन्छ, उक्त समाचारलाई पढ्दा ।

चैत २०५५ सम्म आइपुग्दा प्रदूषक सवारी साधन सबैको होइन कि डिजेल टेम्पोको विरोधले गति लिन थालिसकेको थियो । १ चैत्र २०५५ मा कलाकार कृष्ण मल्ल अध्यक्ष रहेको तथा सिने कलाकार बहुल रहेको 'अभियान' संस्थाले १ वैशाख २०५६ देखि डिल्लीबजार, पुरानो बानेश्वर क्षेत्रमा डिजेल टेम्पो चल्नमा रोक लगाउने निर्णय गरेको वक्तव्य प्राय: सबै दैनिक पत्रिकाले छापेका छन् । उक्त संस्थाले विक्रम टेम्पोको विरोधमा विभिन्न पर्चा, तुल, पोस्टर तयार गर्नुका साथै नयाँ वर्षको क्यालेण्डर पनि तयार गरेको पाइन्छ (कान्तिपुर २०५५ज) । त्यस्तै एक्सप्लोर नेपालले पनि विक्रम टेम्पोविरोधी आन्दोलनलाई गति दिन पहिलो चरणमा जोरपाटी-चाबहिल-सुन्धारा रुट (दुई नम्बर रुट)मा ती टेम्पोहरू सञ्चालन निषेध गर्न तयारी गरिरहेको पत्रिकामा छापिएको पाइन्छ ।[८] यस संस्थाले पनि नयाँ वर्षदेखि नै विशेष कार्यक्रम संचालन गर्ने समाचार *आजको समाचारपत्र*ले ७ चैतमा छापेको छ (समाचारपत्र २०५५छ) ।

काठमाडौंमा संचालित विक्रम टेम्पोविरोधी कार्यक्रमको प्रभाव भरतपुरसम्म पनि परेको थियो । ६ चैत्र २०५५को *काठमाण्डु पोस्ट*मा भरतपुर नगरपालिकाले पनि आगामी वर्षको शुरुसम्ममा सबै डिजेल टेम्पोलाई 'फेजआउट' गरिसक्ने निर्णय गरेको छापिएको छ (काठमाण्डु पोष्ट १८८८इ) । तर यो आगामी वर्षको शुरु भनेको कहिले हो भन्ने प्रष्ट समाचारबाट हुँदैन । त्यस्तै, हेटौंडा नगरपालिकाले सरकारले विक्रम टेम्पो काठमाडौंबाट हटाउने निर्णय गरेपछि काठमाडौंबाट विस्थापित हुने टेम्पो तथा नयाँ टेम्पोहरूलाई हेटौंडामा सञ्चालन गर्न नदिने निर्णय गरेको *गोरखापत्र* (गोरखापत्र २०५६च) र *काठमाण्डु पोष्ट* (काठमाण्डु पोष्ट १८८८इ)मा छापिएको छ ।

डिजेल टेम्पोलाई नयाँ वर्ष २०५६ देखि दुई नम्बर रुटमा चल्न नदिने घोषित कार्यक्रमको पूर्व तयारीका क्रममा एक्सप्लोर र अभियान दुवै संस्थाले विभिन्न कार्यक्रम गरेको समाचार पत्रिकाहरूमा छापिएको छ । यी संस्थाले टोल छिमेकमा घर दैलो कार्यक्रम गर्दै सोसम्बन्धी अन्तरक्रिया गर्ने तथा जुलुस, भेला गर्ने गरेका थिए भने अभियानले डिजेल टेम्पोको विरोधमा सडक नाटकसमेत देखाएको थियो (हिमालय टाइम्स २०५५छ) । डिजेल टेम्पोविरोधी यस्ता क्रियाकलापको यातायात व्यवसायी महासंघ तथा सम्बन्धित व्यवसायीहरूले पत्रकार सम्मेलन, वक्तव्य, पर्चा पोस्टर वितरण, आदि प्रक्रियाबाट गरेको विरोधले पनि प्राय: सबै पत्रिकामा ठाउँ पाएको छ (कान्तिपुर २०५५ञ, हिमालय टाइम्स २०५५च) । नयाँ वर्ष नजिकिँदै जाँदा दुवै पक्षले आआफ्ना गतिविधि तेज तुल्याएका थिए ।

जनस्वास्थ्यमा डिजेल टेम्पोहरूले दुष्प्रभाव पारिरहेको जिरह टेम्पो विरोधीहरूको रहेको थियो भने इन्धनलाई दोष लगाउँदै अरुखाले सवारीले पनि प्रदूषण गरेको व्यवसायीहरूको प्रतिवाद थियो (हिमालय टाइम्स २०५५ड, ङ) । टेम्पो तथा

[८] काठमाडौं उपत्यकाका विभिन्न सडकहरूलाई सकेत गर्न नम्बरहरू दिइएको र सो रुटमा चल्ने सवारी साधनहरूले पनि सोही नम्बर अंकित गर्ने गरेका छन् । दुई नम्बर रुटले रत्नपार्कबाट डिल्लीबजार, मैतीदेवी, बत्तीसपुतली, गौशाला चाबहिल हुँदै जोरपाटीसम्मलाई जनाउँछ ।

यातायात व्यवसायीको संस्थाले यो सबै विरोध 'डलर खाने एनजीओका विदेशी दलालहरूको नियोजित चाल भएको' भन्दै प्रतिकारमा उत्रने धम्कीसहित ३० चैत्रमा विक्रम टेम्पोको जुलुस निकालेका थिए । जुलुसको तस्वीर प्राय: सबै दैनिकहरूले छापेका छन् भने समाचार पनि केहीले छापेका छन् । *सन्ध्याकालीन* दैनिकको १ वैशाख २०५६को समाचार शीर्षक नै 'टेम्पो बहिस्कार गर्ने विदेशी दलाल भएको दाबी' रहेको छ (सन्ध्याकालीन २०५६) । टेम्पोवालाहरूले कृष्ण मल्लहरूको फिल्म बहिस्कार गर्ने चेतावनी पनि दिएका थिए । नयाँ वर्षदेखि शुरु हुन गैरहेको प्रदूषित सवारी साधन बहिस्कारको कार्यक्रमलाई सराहना गर्दै नगरबासीलाई सो कार्यक्रममा सहयोगी बन्न काठमाडौं महानगर पालिकाका प्रमुखले आह्वान गरेको वक्तव्य तथा विज्ञापन *समाचारपत्र* (समाचारपत्र २०५५ज) तथा *हिमालय टाइम्स*मा देख्न पाइन्छ । यस्तै स्वागत नेपाल टुरिज्म बोर्डले गरेको *हिमालय टाइम्स*ले छापेको छ (हिमालय टाइम्स २०५५ज) ।

डिजेल टेम्पो व्यवसायीहरूले टेम्पो बहिस्कार गर्नेलाई मात्र नभई डिजेल टेम्पोको प्रतिद्वन्द्वी मानिएका सफा टेम्पोलाई समेत तारो बनाएका थिए । एनजीओहरूको विरोध गरिरहेका व्यवसायीले 'मेरो नेपाल' नामक काल्पनिक (?) एनजीओको नामबाट निकालिएको पर्चा वितरण गरेका थिए । उक्त पर्चाले २८ चैत्रको *जनएकता* साप्ताहिकमा 'टेम्पोको बीचमा जुहारी' शीर्षकमा स्थान पाएको छ । पत्रिकामा लेखिएको छ: "यसैबीच मेरो नेपाल भन्ने संस्थाले सफा टेम्पोबाट डिजेल टेम्पोभन्दा खतरनाक किसिमले वायु प्रदूषण हुने दाबी गरेको छ । सफा टेम्पोको ब्याट्रीबाट निस्कने लिड एसिडले मानिसको मनस्थिति ठीक नगराउने, छालासम्बन्धी रोग लाग्ने तथा खटिरा आउने, महिलाले लठेब्रो बच्चा जन्माउने जस्ता अवगुण देखाएको छ । ब्याट्रीबाट चल्ने टेम्पोले पानीलाई पनि (१ लिटर लिड एसिड बराबर २ करोड लिटर पानी) विषालु बनाउने दाबी 'मेरो नेपाल'ले गरेको छ" (जनएकता २०५५) । जुन टेम्पोमा धूवाँ फ्याँक्ने पाइप नै हुँदैन त्यो टेम्पोले डिजेल टेम्पोभन्दा बढी खतरनाक किसिमले वायु प्रदूषण गर्छ भन्ने दाबी नै कसैले गरेता पनि समाचार दिनेले 'स्यालको सिङ भेटिएको' जस्तो समाचार दिन हुँदैनथ्यो । सफा टेम्पोका ब्याट्रीबाट हुने प्रदूषणका बारेमा यसपछि पनि निकै शब्दहरू खर्चिएका छन् जस्को चर्चा छुट्टै गरिएको छ ।

१ वैशाख २०५६ मा आफ्ना पूर्वनिर्धारित कार्यक्रमहरूको आयोजना गर्नेक्रममा डिजेल टेम्पोलाई मुख्यत: दुई नम्बर रुटमा चल्न नदिन संस्थाहरूले भरसक प्रयत्न गरे पनि टेम्पोवालाहरू चलाइछाड्न दृढ थिए । यसक्रममा डिजेल टेम्पो समर्थक (व्यवसायीहरू) र विरोधीहरूले छुट्टाछुट्टै जुलुस निकालेका थिए भने दुई पक्षबीच हुन सक्ने संभावित भिडन्तलाई ध्यानमा राख्दै ठाउँ ठाउँमा दंगा प्रहरीहरू खटाइएको थियो (जनआह्वान २०५६) । १ वैशाख २०५६को साँझ निस्कने *महानगर* दैनिकले 'विक्रम टेम्पोका विरोधी र समर्थकबीच ठाउँठाउँमा झडप तथा केही घाइते' (महानगर २०५६) भन्ने ब्यानर न्युज दिएता पनि अन्य साँझका पत्रिकाहरूले भने 'झडपको स्थिति उत्पन्न हुन थालेको' लेखेका छन् (अपराह्न २०५६, श्री कमाण्डर २०५६) । भोलिपल्ट २ वैशाखको *आजको समाचारपत्र* (महानगरकै सहप्रकाशन)ले भने तनावको स्थिति उत्पन्न भएको लेखेको छ (समाचारपत्र २०५६क) ।

पत्रपत्रिकामा अत्यधिक नाम आएका टेम्पो बहिस्कारवादी संस्था अभियान र एक्सप्लोर नेपाल समूह दुवैले एकै दिन र एकै रुटमा कार्यक्रम शुरु गरे पनि यी दुवैबीच आपसी सामञ्जस्य र मतैक्य नभएको पाइन्छ । यहाँसम्म कि दुवैले एक अर्कालाई 'भ्रम फैलाएको' र 'आफूमात्र जस लिन खोजेको' आरोपसमेत पत्रिकामा छापिएको छ । एक्सप्लोर ग्रुपको प्रत्येक सानो तिनो कार्यक्रमले पनि सदैव स्थान पाउने *आजको समाचारपत्र*ले २ वैशाख २०५६को समाचारमा 'अभियान समूहले १ वैशाखमा गर्ने भनेको कुनै कार्यक्रमको आयोजना नगरेको' लेखेको छ (समाचारपत्र २०५६क) जबकि *महानगर*ले भने १ वैशाखको समाचारको 'लिड' नै 'रंगकर्मीहरूको समूह अभियान र द एक्सप्लोर नेपाल लगायतका विभिन्न वातावरणसम्बन्धी संघसंस्थाहरूको आयोजनामा....' राखेको छ (महानगर २०५६) । त्यस्तै अन्य पत्रिकाले पनि अभियानको कार्यक्रमको बारेमा समाचार सप्रेषण गरेको पाइन्छ । अभियानका कृष्ण मल्लले आफ्नो जस्तै कार्यक्रम राखेर जनतामा भ्रम फैलाउन खोजेको एक्सप्लोरलाई आरोप लगाएका छन् भने एक्सप्लोर नेपाल पनि गाली गलौजमा उत्रेको १३ वैशाख २०५६को *हिन्दू* साप्ताहिकको समाचार हेरे पुग्छ (हिन्दु २०५६) । उक्त पत्रिकामा छापिएको एक्सप्लोर नेपालको वक्तव्यको भाषा मर्यादित भन्न सुहाउँदैन । एउटै लक्ष्य लिएर हिंडेका दुई संस्थाबीच समन्वय त भएन भएन, एक अर्कालाई विभिन्न आरोप लगाउनुले दुवै सस्था काममाभन्दा नाममा 'सिरियस' थिए भन्दा अत्युक्ति नहोला ।

नयाँ वर्षको दिन त टेम्पो बहिस्कार गर्ने वा चलाउन नदिने तर त्यसपछि के गर्ने ?; योजना कुनै पनि संस्थासँग भएको देखिदैन पत्रपत्रिका केलाउँदा । नयाँ वर्षको दिनपछि केही दिनसम्म फाट्टफुट्ट विरोध कार्य भैरहेको र दुई नम्बर रुटमा चल्ने टेम्पो तथा चढ्ने यात्रुमा कमी आएको थियो (कान्तिपुर २०५६क, समाचारपत्र २०५६ख) । सरकार तथा राजनीतिक दलहरू सबै आसन्न निर्वाचनमा व्यस्त भएकाले होला टेम्पो समर्थक/बिरोधी यस्ता कार्यक्रमहरू वा समाचार/रिपोर्टमा सम्बन्धित निकायहरूको 'कोट' पत्रिकामा देखिदैन । प्रायः सबै दैनिकमा स्थान पाएको डिजेल टेम्पोसम्बन्धी अर्को समाचार डिजेल टेम्पोविरुद्ध सर्वोच्च अदालतमा दायर गरिएको मुद्दा र सर्वोच्चको कारण देखाउ आदेश हो (गोरखापत्र २०५६क, राइजिङ नेपाल १८८८ए) । एक्सप्लोर ग्रुपका भरत बस्नेत तथा सुनिताकुमारी बस्नेतले विक्रम टेम्पो संचालनमा रोक लगाउन माग गर्दै उक्त मुद्दा २७ वैशाख २०५६मा दायर गरेका थिए (समाचारपत्र २०५६ग, कान्तिपुर २०५६ख) ।

वर्षेनी जुन ५मा नेपालमा विश्व वातावरण दिवस सरकारी तवरबाटै मनाइने गरेको छ । २०५६को वातावरण दिवस मनाउन भृकुटी मण्डपस्थित नेपाल पर्यटन बोर्ड परिसरमा आयोजित कार्यक्रममा सहभागी भएका प्रधानमन्त्रीले सम्बोधनका क्रममा राजधानीलाई प्रदूषणमुक्त गराउन विक्रम टेम्पोलाई विस्थापित गर्ने र सोको लागि क्षतिपूर्ति दिनेसम्बन्धमा सोचिने जानकारी दिएको २३ जेठको *हिमालय टाइम्स*ले 'दश वर्षसम्म रुख काट्न नदिने र विक्रम टेम्पो हटाउने प्रधानमन्त्रीको अठोट' शीर्षकमा प्रथम पृष्ठमा समाचार छापेको छ (हिमालय

टाइम्स २०५६क) । उक्त अवसरमा प्रधानमन्त्री र वातावरणमन्त्रीले विक्रम टेम्पो विरुद्धको हस्ताक्षर अभियानमा हस्ताक्षर गरेका थिए (समाचारपत्र २०५६घ) । प्रधानमन्त्रीको पनि डिजेल टेम्पोविरुद्ध अभिव्यक्ति आउनु र हस्ताक्षर अभियानमासमेत सहभागिता हुनुले सो टेम्पोको दिन सकिएको संकेत गर्दछ ।

विक्रम टेम्पोको धडधडीभन्दा बाहिर गएर समग्र प्रदूषक सवारी साधनलाई चरणवद्ध रूपमा विस्थापन गर्ने सरकारी योजनाको बारेमा 'फलोअप रिपोर्टिङ' *काठमाण्डु पोस्ट*ले गरेको छ २ असार २०५६को अंकमा । 'पुराना (प्रदूषक हुनुपर्ने) सवारी साधनमा रोक लगाउने कार्य संपन्न नहुन सक्ने' शीर्षकमा प्रथम पृष्ठमा छापिएको समाचारमा 'कर्मचारीतन्त्रको अकर्मण्यताका कारण प्रदूषक सवारी साधनहरूलाई चरणवद्ध रूपमा काठमाडौं उपत्यकाबाट विस्थापन गर्ने योजना सम्पन्न हुन नसक्ने' लेखिएको छ । समाचारका अनुसार यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशकले निर्माण तथा यातायात मन्त्रालय पुगेर फाइल अड्केको जानकारी दिए भने सो मन्त्रालयका सचिवले सो फाइल विचाराधिन रहेको/प्रक्रियामा रहेको, निर्णय लिन बाँकी रहेको बताएका थिए । कहिलेसम्म निर्णय लिइएला भन्ने प्रश्नको जवाफमा सचिव हिरण्य रेग्मीले केही भन्न नसकिने बताएका थिए (काठमाण्डु पोष्ट १८८८डी) । यो 'फलोअप रिपोर्टिङ' वास्तवमा लागू गर्ने प्रस्ताव गरिएको दिन (१ फागुन २०५५) अगावै वा सो दिनमा आउनु पर्ने हो । निर्धारित समयावधिपछि आए पनि सो पत्रिकाले उठाएका सवालहरू अरु पत्रिकाले नउठाएकाले असामयिक भन्न मिल्दैन ।

प्रदूषण मापदण्ड कार्यान्वयन गर्ने क्रममा सरकारले विभिन्न नौ स्थानमा हरियो स्टिकर नभएका सवारी साधन (मोटरसाइकल बाहेक)लाई प्रवेशमा रोक लगाएको हो । सिंहदरबार पश्चिम गेटदेखि पुतलीसडक, कमलादीसम्मको स्थान पनि निषेधित स्थानका रूपमा घोषणा गरिए पनि हरियो स्टिकर नभएका विक्रम टेम्पो डिल्लीबजारबाट पुतलीसडक चोकमा निस्किएर कमलादी हुँदै रत्नपार्क चल्ने गरेका थिए । दुई नम्बर रुटबाट डिजेल टेम्पोलाई खेद्ने प्रयास कारगर नभएपछि विक्रम टेम्पो विरोधीहरूले सरकारको निषेधित क्षेत्रसम्बन्धी घोषणा कार्यान्वयन गर्न दबाब दिएको पाइन्छ र सोहीअनुरूप ट्राफिक प्रहरीले डिल्लीबजारबाट अगाडि विक्रम टेम्पोलाई छिर्न दिएन (समाचारपत्र २०५६ङ) । यसपछि विक्रम टेम्पोहरू चारखाल हुँदै गुड्न थाले तर सो रुटमा पनि स्थानीय क्लब तथा व्यक्तिले गुड्न नदिने अड्डी लिए । विक्रम टेम्पोले गुड्न खोजेको अर्को बाटो कालिकास्थान-अनामनगरमा सोही क्रम दोहोरियो (हिमालय टाइम्स २०५६ग, समाचारपत्र २०५६छ) । डिल्लीबजारबाट भित्र ट्राफिकले र अन्य बाटोमा स्थानीय निकाय, व्यक्ति, संस्थाहरूले चल्न नदिएपछि विक्रम टेम्पो चल्न नसक्ने स्थिति देखियो दुई नम्बर रुटमा । यस क्रममा टेम्पो चालक तथा विरोधीहरू बीच चल्ने चलाउने विषयलाई लिएर झडप/लाठीचार्जसमेत भएको थियो (समाचारपत्र २०५६च) ।

डिजेल टेम्पो उक्त रुटमा चल्नै नसक्ने स्थिति उत्पन्न भएपछि व्यवसायीहरूले विरोध गर्दै १३ असार तथा २७ असार २०५६मा जुलुस प्रदर्शन गरेका थिए (खड्का १८८८, सम्बोधन २०५६) । प्रदर्शनकारीले टेम्पोलाई सडकमा यत्रतत्र

राखेर आवागमन अवरुद्ध गरेका थिए भने अवरोध हटाउन प्रहरीले बल प्रयोग गरेको थियो (हिमालय टाइम्स २०५६घ)। बाटो अवरुद्ध गर्नका लागि राखिएका टेम्पो प्रहरीले धकेलेर हटाउँदै गरेको रंगीन तस्वीर छापिएको छ १४ असार २०५६को *काठमाण्डु पोष्ट*को अन्तिम पृष्ठमा। अन्य पत्रिकाले पनि बाटो अवरुद्ध भएको तस्वीर तथा समाचार सामग्री छापेका छन् (समाचारपत्र २०५६ज)।

विक्रम टेम्पोविरोधी आन्दोलनले गति लिदै गर्दा सरकार पनि विक्रम टेम्पोलाई हटाउने मनसायमा पुगिसकेको पाइन्छ, चाहे त्यसका लागि सरकारी ढुकुटीमा आउने राजस्व नै छुट दिन परोस्। सोहीअनुरूप अर्थमन्त्री महेश आचार्यले आर्थिक वर्ष २०५६/५७ को बजेट प्रस्तुत गर्ने क्रममा 'डिजेल वा पेट्रोलबाट चल्ने तीनपाँग्रे सवारीधनीले त्यस्ता सवारीको वाग्मती अञ्चलमा रहेको दर्ता खारेज गरी उपत्यकाबाहिर सरुवा दर्ता गराएमा वा संचालन नै बन्द गरी लगत कट्टा गरेमा कार, जीप र पिकअपबाहेक १२-१४ सीट क्षमताका सार्वजनिक सवारी साधन काठमाडौंमा सञ्चालन गर्ने गरी आयात गर्न चाहेमा ७५ प्रतिशत छुट दिने' उल्लेख गरेका थिए। त्यस्ता सवारी साधन यूरो मापदण्डका भए अरु १० प्रतिशत भन्सार छुट हुने व्यवस्था गरिएको भए पनि यो जानकारीलाई पत्रिकाले छुट्टै महत्वका साथ प्रस्तुत गरेको पाइन्न। यसअघि नै वातावरण मन्त्री ओमकार श्रेष्ठले 'सरकारले विक्रम टेम्पोलाई हटाउने तयारी गरिरहेको र व्यवसायीहरूको मर्कालाई ध्यानमा राख्दै सार्वजनिक सवारीको रूपमा पेट्रोलबाट चल्ने १०/१२ सीट क्षमताका भ्यान ल्याउनेलाई ऋणको व्यवस्था एवं केही मात्रामा भन्सार सहुलियत दिने तयारी भैरहेको' बताएको *हिमालय टाइम्स*ले छापेको थियो (हिमालय टाइम्स २०५६ख)।

विक्रम टेम्पोविरुद्धको अभियान तब सफलताको उचाईमा पुग्यो जब सरकारले ६ साउन २०५६ मा मन्त्रीपरिषदको बैठकबाट डिजेल टेम्पो काठमाडौं उपत्यकाबाट हटाउने निर्णय गऱ्यो। जनसंख्या तथा वातावरण राज्यमन्त्री भक्तबहादुर बलायरले ८ साउनमा पशुपतिमा आयोजित सरसफाई कार्यक्रममा सरकारले भदौदेखि डिजेल टेम्पो हटाउने निर्णय गरिसकेको जानकारी दिएको प्राय: दैनिकले १० साउनको अंकमा छापेका छन् (गोरखापत्र २०५६ग)। सोही दिन नै एक्स्प्लोर नेपाल ग्रुपका भरत बस्नेतको स्वागत विज्ञापन छापिएको छ *समाचारपत्र*मा (समाचारपत्र २०५६झ)। ११ साउन २०५६मा मात्र यातायात व्यवस्था विभागले 'आगामी भदौ मसान्तदेखि काठमाडौं उपत्यकाको सम्पूर्ण क्षेत्रमा डिजेलबाट सञ्चालित तीनपांग्रे टेम्पोको सञ्चालनमा पूर्ण प्रतिवन्ध लगाउने निर्णय गरेको छ' भन्ने जानकारी वक्तव्यमार्फत् दिएको थियो जसलाई १२ साउनका दैनिकहरूले महत्वका साथ छापेका थिए (राइजिङ नेपाल १८८८बी)।

'सर्वसाधारणको स्वास्थ्यमा पर्न जाने प्रतिकूल असरबाट बचाउन सार्वजनिक हितका लागि सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनले दिएको अधिकार प्रयोग गर्दै' मन्त्रीपरिषदले गरेको यो निर्णय अनुसार नेपाल अधिराज्यभर नै डिजेल टेम्पोको नयाँ दर्ता बन्द गरिएको थियो। साथै, काठमाडौं उपत्यकामा संचालनमा रहेका डिजेल टेम्पोहरू भदौ मसान्तसम्म दर्ता खारेज वा अन्यत्र स्थानान्तरण गर्न

चाहेमा नयाँ सवारी आयात गर्न चाहने सवारी धनीलाई भन्सार छुटसमेत प्रदान गर्ने निर्णय गरेको थियो (गोरखापत्र २०५६ङ)।

स्वागत गर्नेहरूको भीड र अनुत्तरित सवाल

सरकारले डिजेल टेम्पो संचालनमा प्रतिवन्ध लगाएपछि सो निर्णयको स्वागत गर्नेहरूको भीड लागेको १२ साउन २०५६ पछिका पत्रिकाहरू पल्टाउँदा देखिन्छ (समाचारपत्र २०५६ज)। प्राय: सबै पत्रिकाले यो निर्णयको स्वागत गर्दै सम्पादकीय छापेका थिए (गोरखापत्र २०५६घ)। व्यवसायीहरूलाई सरकारले विशेष छुट दिने भनिसकेकाले यो निर्णयको विरोध मजदुरहरूका तर्फबाट मात्र भएको पाइन्छ। यद्यपि, टेम्पो मालिकहरू पनि बढीभन्दा बढी छुट हासिल गर्ने प्रयत्नमा विरोध गरेको जस्तो गरेका थिए। त्यस्तै सरकारले पनि सो निर्णयलाई निकै महत्व दिएको थियो। सरकार संचालनको सय दिन पुगेको उपलक्ष्यमा गरेका कामकारवाहीको फेहरिस्त पेश गर्दा काठमाडौं उपत्यकाबाट डिजेल टेम्पो हटाउने निर्णय र टुस्ट्रोक आयातमा लगाएको प्रतिवन्धलाई प्रमुखता साथ प्रस्तुत गरिएको थियो (समाचारपत्र २०५६ढ)।

डिजेल टेम्पोलाई विस्थापन गर्ने निर्णय भैसकेपछि मजदुरको रोजीरोटीको सवाललाई लिएर आवाज उठेका थिए। विशेषगरी वामपन्थी झुकाव राख्ने केही साप्ताहिक पत्रिकाले यो मुद्दालाई प्राथमिकताका साथ अगाडि बढाएका थिए। २ भदौ २०५६को *हाँक* साप्ताहिकले 'टेम्पो र ड्राइभरहरू अब कहाँ जाने ?' र 'उनीहरूको विकल्प के त ?' शीर्षकमा विक्रम टेम्पोले प्रदूषण गरे पनि त्यसको योगदान ०.२ प्रतिशत मात्र भएको उल्लेख गर्दै यसले न्यून आय भएका ६ हजार नेपालीको रोजीरोटी खोस्ने लेखेको छ (हाँक २०५६क, ख)। त्यस्तै, १७ साउन २०५६को *जनएकता*ले टेम्पो व्यवसायीको वक्तव्यको पूर्णपाठ छापेको छ (जनएकता २०५६क, ख) भने १८ साउनको *नयाँ मोर्चा* साप्ताहिकले सरकारले 'डलरको खेती गर्ने संस्थाको कुरा सुनेर गरिबगुरुवाको गला घोट्ने काम गरेको र सफा टेम्पोसँग सम्बद्धहरूको दबाबका कारण गलत निर्णय गरेको' लेखेको छ (नयाँ मोर्चा २०५६)।

एकातर्फ मजदुरहरूलाई अगाडि सारेर व्यवसायीहरू अरु सुविधा थप्न प्रयासरत थिए भने अर्कोतर्फ केही संघसंस्था यो निर्णय कार्यान्वयन हुन्छ कि हुँदैन, सुविधामा आउने सवारी साधनको गुणस्तर के कस्तो हुन्छ, टेम्पो विस्थापनपछि उत्पन्न हुने तत्कालको अभावलाई कसरी पूर्ति गर्ने जस्ता सवालमा केन्द्रित थिए। 'डिजेल टेम्पोको सञ्चालनमा प्रतिवन्ध र कार्यान्वयनको स्थिति' विषयक मार्टिन चौतारीले २१ साउन २०५६मा आयोजना गरेको कार्यक्रम त्यसैको एक पाटो हो। उक्त कार्यक्रममा प्रदूषक टेम्पो चल्न नदिने दृढता कार्यान्वयन तहमा बसेकाहरूले गरेको विचारले २२ साउनका सबै दैनिकमा स्थान पाएका थिए। *कान्तिपुर* तथा *काठमाण्डु पोष्ट*को रिपोर्टिङमा भने सो अवसरमा सरकारको पूर्वनिर्धारित 'फेजआउट' कार्यक्रमका बारेमा उठेका सवाललाई महत्ता दिएको पाइन्छ (कान्तिपुर २०५६ग, काठमाण्डु पोष्ट १८८८एफ)।

व्यवसायीहरूको दबाबअनुरूप सरकारले १६ भदौ २०५६ मा पेट्रोलबाट चल्ने

माइक्रोबस आयात गर्न ८८ प्रतिशत भन्सार सुविधा दिने तर माइक्रोबस यूरो १ मापदण्ड अनुरूप हुनुपर्ने अर्को निर्णय गरेको थियो। सोही निर्णयसँगै आएको निर्णय हो ट्रस्ट्रोक सवारीको नयाँ दर्तामा लगाइएको रोक। यो रोक सरकारले नेपालभर लागू गरेको थियो। त्यस्तै सरकारले पावर टिलर, ट्रक, लहरी जस्ता सवारी साधनलाई बिहान ८ देखि बेलुका ७ बजेसम्म चल्न नदिने पनि निर्णय गरेको जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालयले प्रकाशित गरेको सूचनाबाट थाहा लाग्छ (हिमालय टाइम्स २०५६ङ)।

वातावरणीय दृष्टिकोणबाट हेर्दा प्रदूषक सवारी साधन विस्थापन गर्ने यो निर्णय राम्रो भन्नुपर्छ। त्यस्तै टेम्पो विस्थापनसम्बन्धी सरकारी निर्णयले नागरिक समाजको/जनदबाबको सम्मान गरेको छ भन्न सकिन्छ। र, यो सफलता हो उक्त कार्यका लागि प्रत्यक्ष, परोक्ष लाग्नेहरूका लागि। त्यस्तै यो द्योतक पनि हो भविष्यमा गरिने सबैखाले वातावरणीय आन्दोलनका लागि। यति हुँदाहुँदै पनि यस निर्णय सँगसँगै केही सवालहरू मुखर हुन्छन् जो अद्यापि प्रासंगिक छन्।

उपत्यकाको वायु प्रदूषणमा समग्र सवारी साधनहरूको के कति योगदान छ?; उपत्यकामा दर्ता भएका सवारी साधनमा डिजेल टेम्पोको संख्या कति ठूलो सानो के हो?; त्यसको वायु प्रदूषणमा कत्तिको योगदान छ भन्न सकिन्छ वा सकिदैन?; डिजेल टेम्पोको विस्थापनबाट के कस्तो सुधार हुन सक्छ?; अन्य सवारी साधनबाट हुने प्रदूषणको नियन्त्रण के कस्ता उपाय छन्?; सरकारका कार्ययोजनाहरू के हुन्, कसरी कार्यान्वयन हुने हुन्?; यसअघि गरिएका निर्णय कार्यान्वयनको स्थिति कस्तो छ?; डिजेल टेम्पो हटाएपछि त्यसको प्रतिस्थापन के ले गर्ने अथवा नगर्ने?; टेम्पोको सट्टा किन माइक्रोबसलाई नै तोकियो?; यस पछाडिको रहस्य के हो?; विक्रम टेम्पोको विकल्प सफा टेम्पो हुन सक्थ्यो कि सक्दैनथ्यो?; आदि जस्ता विषयहरूलाई लिएर गहन चर्चा परिचर्चा भएको पाइदैन। 'सबैभन्दा प्रदूषण गर्ने डिजेल टेम्पो हुन्, यिनलाई हटाएपछि रामै्र हुन्छ, पछि हुने कुरा देखा जाला' भन्ने तदर्थवादी हिसाबले डिजेल टेम्पोको विरोध गरेको पाइन्छ, यसको चर्को विरोध गर्नेहरूले।

डिजेल टेम्पोको काठमाडौंको वायु प्रदूषणमा एक प्रतिशतभन्दा कम (०.२ प्रतिशत) योगदान छ भन्ने विक्रम टेम्पोवालाहरूको दाबी रहेको पाइन्छ। काठमाडौंका समग्र सवारी साधनको १ प्रतिशतभन्दा कम संख्या भएकाले त्यति मात्र विक्रम टेम्पोको योगदान हुने उनीहरूको तर्क रहेको थियो (हाँक २०५६)। अर्कोतर्फ त्रिचन्द्रका शिक्षक हेवबहादुर खड्काले विक्रम टेम्पोको वायु प्रदूषण २५ प्रतिशत योगदान रहेको भनाइलाई *समाचारपत्र*ले 'डिजेल टेम्पो हट्दा एक चौथाइ प्रदूषण हट्ने' शीर्षकमा १६ साउन २०५६मा प्रथम पृष्ठमा छापेको पाइन्छ (समाचारपत्र २०५६ट)। यी दुवै दाबीहरू हचुवा हुन् र तथ्यमा आधारित छैनन्। व्यवसायीहरूले त आफ्नो व्यवसायको प्रतिरक्षाका लागि 'झुठको खेती' गर्नु कुनै नौलो कुरा भएन तर आफूलाई वातावरणविज्ञ भन्नेहरूले दाबी गर्दा त्यसका पछाडि तथ्य रहेको हुनुपर्छ। *गोरखापत्र*मा डम्बरजंग डाँगीको बाइलाइनमा आएको 'डिजेल टेम्पोले डाँडा काट्दैमा काठमाडौंको वातावरण कति सुधन्छ?' शीर्षकको समाचार तथ्यपरक थियो। जसमा सडकमा गुड्ने सवारीको आवृत्ति

(फ्रिक्वेन्सी)को आधारमा विक्रम टेम्पोले सवारी साधनबाट हुने प्रदूषणको १०-१२ प्रतिशत भाग ओगट्ने बताइएको थियो (डाँगी २०५६)।

काठमाडौं उपत्यकामा सञ्चालनमा रहेका डिजेल टेम्पो कम्तीमा ८ वर्ष पुराना थिए। करिब डेढलाख मूल्य परेका यी टेम्पोले लागत बढीमा तीन वर्षमा उठाइसकेका थिए। लागतभन्दा कैयौं बढी उठाइसकेका यस्ता टेम्पोलाई चलाउनै बन्द पनि सरकारले गरेको होइन। ती काठमाडौंबाहिरका स्थानमा आरामले सञ्चालन हुन सक्थे। यस्तो स्थितिमा टेम्पोलाई सहुलियत दिनु आवश्यक थिएन। सरकारले टेम्पो 'स्क्र्याप' गरेको भए सुविधा दिन सुहाउँथ्यो।

डिजेल टेम्पो लखेट्न लगाइएको शक्ति यदि सरकारले तयार गरेको प्रदूषित सवारी साधन 'फेजआउट' कार्यक्रम लागू गर्न दबाब दिनमा लगाइएको भए डिजेल टेम्पो त बाहिरिन्थे नै, अन्य प्रदूषित सवारी साधन पनि काठमाडौंबाट बाहिरिनु पर्थ्यो। न सरकारले राजस्व गुमाउनु पर्थ्यो न त यात्रुहरूले अप्ठ्यारो भोग्नु पर्थ्यो। सरकारको योजना थियो– प्रत्येक महिना जस्तो एक रुटलाई प्रदूषण मुक्त क्षेत्र घोषणा गर्ने र त्यहाँ हरियो स्टिकर नभएका सवारी साधन गुड्न नदिने। यसो गर्दा विक्रम टेम्पो त गुड्न नपाउने हुन्थे हुन्थे अन्य सवारी साधन पनि बाहिरिन्थे।

सरकारले डिजेल टेम्पो हटाएपछि असोज २०५८ सम्म पनि हरियो स्टिकर नभएका सवारी साधन मज्जाले गुडिरहेका छन्। त्यस्ता सवारी साधन पनि गुड्न पाउने हो भने प्रदूषण मापदण्ड अनि परीक्षणको केही औचित्य हुँदैन। समग्रमा केलाउने हो भने विक्रम टेम्पो विस्थापनबाट खासै फाइदा भएको छैन। डिजेल टेम्पोको ठाउँमा उति नै संख्यामा डिजेलबाट नै चल्ने र कम गुणस्तरका पेट्रोल इन्जिन भएका (ग्याँसबाट चल्ने) माइक्रोबस भित्रिए। अर्थात प्रदूषणको ठाउँमा प्रदूषण नै रह्यो र देशको राजस्व भने निकै गुम्यो।

टेम्पो विस्थापनसम्बन्धी निर्णयको पक्षमा धेरै र विपक्षमा थोरै आवाज आइरहेता पनि भदौ मसान्तका अखबारले 'भोलिदेखि विक्रम टेम्पो नचल्ने' (गोरखापत्र २०५६ज) र १ असोजका अखबारले डिजेल टेम्पोलाई बिदाईका शब्दहरू कोरेपछि (गौतम २०५६क) काठमाडौंमा ती टेम्पोहरू इतिहासका पानामा मात्र रहने निश्चितप्रायः थियो। कतिपय टेम्पो व्यवसायीहरूले यातायात व्यवस्था विभागमा सम्पर्क राखिसकेका थिए, सुविधा लिन भने केहीले अटेर गरिरहेका थिए। तर पनि धेरैलाई शंका थियो सजिलैसित टेम्पो बाहिरिएलान् भन्नेमा। १ असोजमा करिब २० टेम्पोहरू सडकमा निस्किए पनि ती चाँडै नै प्रहरीको कब्जामा परे र लगिए खोरमा (कान्तिपुर २०५६घ, समाचारपत्र २०५६त, काठमाण्डु पोष्ट १८८८जी)। अन्ततः २ गतेदेखि काठमाडौंमा डिजेल टेम्पोहरू सञ्चालनमा आएनन् र बाँकी रह्यो त केवल डिजेल टेम्पोको स्मृति मात्र।

टेम्पोको साटो माइक्रोबस

डिजेल टेम्पोलाई तारो बनाई गैरसरकारी क्षेत्रबाट विरोधका कार्यक्रम तीव्र हुँदै गएको थियो भने टेम्पो व्यवसायी पनि उपयुक्त सुविधा पाए जान्छौं भनिरहेका

थिए (गोरखापत्र २०५५ङ)। टेम्पोवालाहरूको मागलाई ध्यानमा राख्दै सरकार पनि सुविधा दिनेतर्फ विचार गर्दै रहेको देखिन्छ। वातावरणमन्त्री ओमकार श्रेष्ठले सरकार डिजेल टेम्पोवालाहरूलाई पेट्रोलका १०-१२ सीटका सवारी साधनको सुविधा दिने सोचाइमा रहेको सार्वजनिक अभिव्यक्ति दिएका थिए (हिमालय टाइम्स २०५६ख)। यसै परिप्रेक्ष्यमा अर्थमन्त्री महेश आचार्यले आर्थिक वर्ष २०५६/५७को बजेट पेश गर्ने क्रममा विक्रम टेम्पोको सट्टा डिजेल वा पेट्रोलको माइक्रोबस ल्याउन दिने निर्णय गरिएको बताएका थिए। पहिले पेट्रोलबाट चल्ने ल्याउन सुविधा दिने भन्ने सोचाइबाट पेट्रोल र डिजेलमा पुगेको देखिन्छ।

माइक्रोबस भनेको के हो वा कस्तो हो भन्ने कुरा स्वयंलाई पनि थाहा नभएको अवस्थामा सरकारद्वारा विकल्पका रूपमा माइक्रोबसलाई नै किन रोजियो त्यो बुझ्न सकिदैन। २२ भदौ २०५६को *काठमाण्डु पोष्ट*मा सुरेन्द्र फुयाँलले 'माइक्रोबस भनेको कस्तो हुन्छ?' शीर्षकमा समाचार लेखेका छन् (फुयाँल १८८८सी)। त्यस्तै समाचार अन्य पत्रिकामा पनि आएको पाइन्छ। समाचारहरूका अनुसार सरकारसँग माइक्रोबस भनेको यही हो भन्ने 'स्पेसिफिकेशन' थिएन।

डिजेल टेम्पो हटाएर त्यसका ठाउँमा डिजेलकै सवारी साधन भित्र्याउने विकल्प सरकारले किन खुला गऱ्यो यसको जवाफ कसैले पनि खोजेन, खोज्नु पर्ने जरुरी ठानेन। तर सरकारले घोषणा गरिसकेपछि विभिन्न संघसंस्थाले डिजेलभन्दा पेट्रोल इन्जिनलाई प्राथमिकता दिएर वकालत गरेको पाइन्छ। त्यस्तै, डिजेल टेम्पोको विकल्प सफा टेम्पो हुनु पर्थ्यो भन्नेहरू पनि थिए।

विनरक इन्टरनेशनल नेपालसँग सम्बन्धित विकास पाण्डेले 'गुमेको अवसर' शीर्षकमा लेखेको सम्पादकलाई चिठी *काठमाण्डु पोष्ट*मा छापिएको थियो (पाण्डे १८८८) भने उनले अन्तरक्रिया कार्यक्रममा व्यक्त गरेका यस्तै विचार पनि पत्रिकामा 'कोट' भएको पाइन्छ। *हिमालय टाइम्स*ले १४ असोज २०५६मा 'फेरि अर्को प्रश्नचिन्ह' शीर्षकमा सम्पादकीय लेखेर विक्रम टेम्पो र माइक्रोबसबीच कसरी तालमेल मिल्छ भन्ने प्रश्न उठाएको थियो (हिमालय टाइम्स २०५६च) भने सफा टेम्पोको पक्षमा अर्को सम्पादकीय लेखेको थियो (हिमालय टाइम्स २०५६झ)।

डिजेलको विकल्पमा डिजेल नै खुला राख्नुमा डिजेल लबीहरूको हात छैन भन्ने स्थिति देखिन्न। व्यवसायीहरू पनि डिजेलमा नै जोड दिइरहेको पाइन्छ। डिजेल इन्जिनको पक्षमा वकालत गर्न टेम्पो व्यवसायीहरूले भ्रमात्मक खबरहरूसमेत दिएका छन् (कान्तिपुर २०५६ङ)। यस्तै खबरको कडी हो ३२ भदौ २०५६को *आजको समाचारपत्र*मा छापिएको विज्ञापन।

डिजेल टेम्पो व्यवसायीहरूका विभिन्न रुटका अध्यक्षका नाममा बाहिर आएको सो विज्ञापनमा पेट्रोल माइक्रोबस झिकाउने भए टेम्पो 'स्काप' गर्नु पर्छ तर डिजेल ल्याउने भए अन्यत्र सञ्चालन (बेचबिखन) गर्न पाइन्छ भन्ने भ्रमपूर्ण जानकारी दिई सबै व्यवसायीलाई डिजेल टेम्पो नै किन्न आह्वान गरिएको पाइन्छ (समाचारपत्र २०५६ढ)। त्यस्तै दुईवटा यातायात व्यवसायी महासंघले

एक अर्कालाई अवैधानिक भन्दै सुविधा लिनेले आफूकहाँ सम्पर्क गर्नु भनेको विज्ञापन प्रत्येक जस्तो पत्रिकामा छापेको पाइन्छ।[१०]

व्यवसायीहरूको दबाबमा सरकारले सुविधा वृद्धि गरे पनि वातावरणवादी संघसंस्थाको दबाबका कारण सरकारले पेट्रोल इन्जिनबाट चल्ने सवारी साधनलाई मात्र ८८ प्रतिशत भन्सार छुट दिने गरी सहुलियत वृद्धि गरेको थियो। सँगै यस्तो सुविधा पाउन त्यस्ता माइक्रोबस युरो १ मापदण्डको हुनुपर्ने उल्लेख गरेको थियो (राइजिङ नेपाल १८८८बी)। वातावरण मन्त्रालयले सोही निर्णयसँगै यस्तो सुविधा दुई टेम्पोको सट्टा एक माइक्रोबस आयात गर्न दिइने तर एकमात्र टेम्पो भएकालाई पनि एक माइक्रोबस आयात गर्न दिने निर्णय गरेको सूचना प्रकाशित गरेको थियो (हिमालय टाइम्स २०५६ङ, गोरखापत्र २०५६झ)। कतिपय टेम्पो मालिकको दुई वा दुईभन्दा बढी टेम्पो भएको तर यो निर्णय कार्यान्वयन भए नभएको, अनियमितता भएको नभएको बारे कुनै पत्रिकाले 'फलोअप रिपोर्टिङ' गरेको भेटिदैन।

इन्जिनको प्रकारसम्बन्धी विवाद चलिरहँदा नसुल्झेको कुरा थियो कुन चाहिं माइक्रोबस हो र कुन चाहिं माइक्रोबस होइन भन्ने। त्यस्तै अर्को गुत्थी बनेको थियो युरो १ मापदण्ड। युरो १ मापदण्ड भनेको के हो?, यसका प्यारामिटरहरू के हुन्?, आदि जानकारीको अभाव थियो। सरकारी अधिकारीहरूले पनि राम्ररी खुट्याउन नसकेका यी सवालमा अन्य पक्षहरू 'कुहिरोका काग' भइरहेका थिए। वातावरणमा लागेका संघसंस्थाहरू नयाँ आउने सवारी साधन युरो १ र अझ त्योभन्दा पनि राम्रो हुनुपर्छ भन्दै वकालत गरिरहेका थिए र यसैका लागि आयोजना गरिएको थियो 'माइक्रोबस र युरो १' विषयक अन्तरक्रिया कार्यक्रम (कान्तिपुर २०५६झ)। वातावरण मन्त्रालय स्वयंले पनि माइक्रोबस झिकाउने कसरी र कस्तो सुविधा आवश्यक छ भनेर छलफल गोष्ठी आयोजना गरेको २५ मंसिर २०५६ को *गोरखापत्र*ले लेखेको छ (गोरखापत्र २०५६ञ)। साउनमा निर्णय गरेर मंसिर अन्तसम्म पनि माइक्रोबसकै बारेमा छलफल आयोजना गर्नुले सरकारले कति तदर्थवादी तवरले यो घोषणा गरेको रहेछ भन्ने प्रष्ट्याउँछ। सोही अस्पष्टताले गर्दा नै सरकार पटक पटक माइक्रोबसको एलसी (लेटर अफ क्रेडिट) खोल्ने म्याद बढाइरहेको थियो।

पेट्रोल चालित माइक्रोबसलाई ८८ प्रतिशत भन्सार छुट दिने तर सो सवारी साधन युरो १ स्तरको हुने पर्ने निर्णय वातावरण मन्त्रालयले गरे पनि यसअघि नै बजेटमा ७५ प्रतिशतको मात्र सुविधा लिएर डिजेल माइक्रोबस ल्याउन सक्ने व्यवस्था गरिसकिएको थियो। व्यवसायीहरू सोही अनुरूप ७५ प्रतिशत सुविधा लिएर भए पनि कम गुणस्तरको डिजेल सवारी साधन ल्याउन उद्यत थिए (समाचारपत्र २०५६क, ग)। फेरि पनि कम गुणस्तरका सवारी साधन आउन सक्ने देखिएपछि सरकारले तत्काल लागू हुने गरी ११ पुस २०५६ को

[१०] एउटै नाम– नेपाल यातायात व्यवसायी महासंघ भएका दुईवटा संस्था कार्यरत रहेको देखिन्छ। जसमध्ये एकको अध्यक्ष होमप्रसाद अधिकारी र अर्को शरदप्रसाद उप्रेती रहेको र एक अर्कालाई पत्रिकामा विज्ञापनमार्फत अवैधानिक भएको आरोप लगाएको पाइन्छ (हिमालय टाइम्स २०५६ज, समाचारपत्र २०५६छ)। यी दुवै संघले विक्रम टेम्पोका मालिकहरूलाई 'माइक्रोबसको सुविधा लिनका लागि तुरुन्त सम्पर्क गर्नुहोस्' भन्ने विज्ञापन पटक पटक छपाएका थिए।

*गोरखापत्र*मा सूचना प्रकाशित गऱ्यो र भन्यो: आज पर्यन्त नेपालमा आयात गरिने सवारी साधन नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्ड २०५६ (युरो १) स्तरको हुनुपर्छ। र, सँगै युरो १ का 'प्यारामिटर'हरू पनि तोकिदियो। मन्त्रीपरिषदले ८ पुसमा गरेको भनिएको सो निर्णय ८, १० पुसका पत्रिकामा महत्वका साथ छापिइसकेको थियो (हिमालय टाइम्स २०५६ज, राइजिङ नेपाल १८८८डी, कान्तिपुर २०५६ज)। तर विधिवत मन्त्रालयको सूचना भने ११ पुसमा मात्र छापिएको थियो। सो सूचनामा डिजेल र पेट्रोल इन्जिनबाट चल्ने सवारी साधनको मापदण्ड तोकिएको थियो तर ग्याँसबाट चल्नेको भने तोकिएको थिएन। ग्याँसको हकमा सोही सूचनाको बुँदा २०मा कमिटी गठन गरी ४ महिनाभित्र मापदण्ड तय गरिने भनिएता पनि बुँदा २२मा डिजेल टेम्पोको सट्टा आउने पेट्रोलका माइक्रोबसहरू ग्याँसमा रूपान्तरित गरेर ल्याउने हो भने पनि पेट्रोल सरह ८८ प्रतिशत सुविधा दिने निर्णय गरिएको पाइन्छ (गोरखापत्र २०५६ट, ठ)।

युरो १ र माइक्रोबससम्बन्धी विवाद चलिरहंदा सबैभन्दा सक्रिय थिए सवारी साधनका व्यापारीहरू। करिब साढे छ सय नयाँ सवारी साधन एकै पटक बिक्री हुँदै थियो र करोडौं फाइदाको कुरा थियो। यी व्यापारी ग्राहक सोहोर्न अनेक हथकण्डा अपनाउँदै थिए। दुईवटा यातायात व्यवसायी महासंघ, टेम्पोका इकाइहरू, मन्त्रालयका पदाधिकारीहरू सबैलाई आ-आफ्नो पक्षमा पार्न मारामार गरिरहेका थिए व्यापारीहरू। लविङ गरिरहेका तथा दबाब दिइरहेका थिए आफ्नो सवारी साधनलाई मापदण्डभित्र पार्न। यस्ता व्यापारिक फर्महरूले 'बुकिङ खुला' भन्दै पत्रिकामा विज्ञापन दिएको र निश्चित रकम लिएर बुकिङ गरेको पत्रिकाले छापेका छन्। पत्रिकामा झुक्याउने विज्ञापनको ओइरो लागेपछि वातावरण मन्त्रालयले ५ माघ २०५६मा प्रेस विज्ञप्तिसमेत निकालेको थियो (कान्तिपुर २०५६ढ)। यसरी बुकिङ गर्नेहरूमा चौधरी ग्रुपको अरुण इन्टरकन्टिनेन्टल ट्रेडर्स, दुगड ब्रदर्श, साउथ एसियन ट्रेडिङ (विक्रम टेम्पोको विक्रेता), वैद्य समूह, अमात्य समूह आदि रहेका थिए। १०-१४ सिट हुनु पर्ने, युरो १ मापदण्ड पालना गर्नु पर्ने र अन्यथा भएमा सुविधा नदिइने सरकारी निर्णय भएकाले सरकारले 'ओके' नगरेको सवारी साधन ल्याउने खतरा कोही मोल्न चाहँदैनथे। व्यापारीहरू एक अर्कालाई पछार्न प्रयत्नरत थिए भने कम गुणस्तरका सवारी साधन भित्रन नदिन संघसंस्था सजग थिए।

भ्रष्टाचारका समाचार

२२ असोज २०५६को हिमालय टाइम्सको प्रथम पृष्ठमा 'माइक्रोबसको छानबिन गर्न माग' शीर्षकमा सानो समाचार छापिएको छ जसमा नेपाल यातायात व्यवसायी महासंघका होमप्रसाद अधिकारीले माइक्रोबस भिकाइँदा अनियमितता भएको भनी छानबिनका लागि अख्तियारमा सप्रमाण उजुरी दिनुभएको उल्लेख छ। समाचारमा भनिएको छ– "अरुण इन्टरनेशनल ट्रेडर्सले ल्याउन लागेको सुजुकी क्यारी भ्यान माइक्रोबस नभई मालबाहक भ्यान भएको, सिट क्षमता बढाइएको र मन्त्रीपरिषदको निर्णय विपरित युरो १ मापदण्डभित्र नपर्ने सवारी

साधन भएको भन्दै अधिकारीले अख्तियारमा उजुरी दर्ता गराउनु भएको हो" (हिमालय टाइम्स २०५६छ)। तर साँच्चै उजुरी दर्ता भए/ नभएको अथवा दर्ता भएको भए अख्तियारले केही गरे/ नगरेकोसम्बन्धी समाचारहरू यसपछि कहीं कतै आएको देखिदैन।

त्यस्तै, माइक्रोबस आयातमा कमिशनको खेल भएका समाचार पत्रिकामा छापिएको पाइन्छ। १७ मंसिर २०५६ मा छापिएको *नेपाल समाचारपत्र*को 'युरो १ मापदण्ड विपरितका माइक्रोबस भिकाउने गोप्य तयारी' (समाचारपत्र २०५६ग), १५ फागुन २०५६को *हिमालय टाइम्स*को समाचार (हिमालय टाइम्स २०५६ठ), २८ पुस २०५६को *हाँक* साप्ताहिकको 'माइक्रोबसमा कमिशनको खेल' (हाँक २०५६ग), १८ भदौ २०५७को *जनभावना* साप्ताहिकको 'माइक्रोबस आयातमा कमिशनको खेल' (जनभावना २०५६), १० फागुन २०५७को *घटना र विचार*को 'माइक्रोबसको नाममा करोडौंको राजस्व चुहावट: अख्तियारको ध्यान कता?' (घटना र विचार २०५७), *विमर्श* साप्ताहिकको 'भ्रष्टाचारका कति प्रमाण चाहियो' (विमर्श २०५६), 'वातावरण मन्त्रीले कति खाए?' (दृष्टि २०५६), 'यूरो १ काण्डमा राज्यमन्त्री मालामाल' (साँघु २०५६) जस्ता समाचारले माइक्रोबस आयातमा भ्रष्टाचार भएको कुरालाई उजागर गरेको छ। माइक्रोबस आयात भइसकेको एक वर्षसम्म पनि भ्रष्टाचारका समाचारहरू आइरहेको देखिन्छ।

*जनभावना*ले साउथ एशियन ट्रेडिङले यातायात व्यवस्था विभागका निर्देशक सुशील अग्रवालको मिलोमतोमा ५ सिटे चाइनिज सवारी साधनलाई १० सिटे भनी भित्र्याएको र त्यस्तै सुजुकी क्यारी नामक कम्पनीले पनि १० सिटे भनी ७ सिटे सवारी साधन भित्र्याउन लागेको उल्लेख गरेको छ (जनभावना २०५६)। *हाँक* तथा *घटना र विचार*ले सरकारले ग्याँसबाट चल्ने सवारी साधनलाई सुविधा दिने नभने पनि वातावरण मन्त्रालयले पेट्रोल इन्जिनलाई ग्याँसमा परिवर्तन गरेमा पनि पेट्रोल सरह सुविधा दिने निर्णय गरेर कमिशन खाएको आरोप लगाएको थियो।

सुविधामा भिकाइएका माइक्रोबसहरू हेर्दा पत्रिकाले उठाएका सवाल सही लाग्छन्। चाइनिज र इण्डोनेसियन माइक्रोबसहरू सरकारले भने जस्ता १०-१४ सिटका माइक्रोबस होइनन् भन्न सकिन्छ ती सवारी साधनको आकार (साइज) तथा तिनमा राखिएका सिटको 'एरेन्जमेन्ट'लाई हेर्ने हो भने। माइक्रोबस भन्दै ल्याइएका चाइनिज सवारी साधन भारतीय मारुती भ्यान जस्तै छन् 'शेप' र 'साइज' मा तर मारुती भ्यानले ५ जना बोक्छन् भने चाइनिजले १४ सवार बोक्ने भनिएको छ। सुजुकी क्यारी भनिने माइक्रोबसको हालत पनि त्यस्तै छ। चाइनिजभन्दा अलि ठूला यी माइक्रोबसको सिटको व्यवस्था विक्रम टेम्पोको जस्तो छ। त्यस्तै, डिजेलबाट चल्ने माइक्रोबसहरूमा १४ सिटभन्दा बढी क्षमता रहेको देख्न सकिन्छ।

हिमालय टाइम्स, समाचारपत्र तथा केही साप्ताहिकले ग्याँसलाई छुट दिने निर्णयमा अनियमितता भएको कुरा उठाएका छन्। एकातर्फ ग्याँस सवारीको मापदण्डका लागि कमिटी गठन गर्ने अर्कोतर्फ ती सवारी साधन ल्याउन छुट

पनि दिने निर्णयमा निश्चय नै केही लुकेको छ। तत्कालीन वातावरण राज्यमन्त्री भक्तबहादुर बलायरले सरकारको ग्याँसलाई छुट दिने नीति पहिलेदेखिकै भएकोले यो नयाँ निर्णय होइन भनेका थिए।[११] ग्याँसलाई आर्थिक वर्ष २०५४/५५ देखि नै ८८ प्रतिशत भन्सार छुट दिदै आएको कुरा सही त हो (आर्य २००१)। तर डिजेल र पेट्रोललाई खास कुनै अध्ययनबिना मापदण्ड लागू गर्न हुने तर ग्याँसलाई नहुने कारण भने प्रष्ट हुँदैन। ग्याँस सवारी साधनलाई शुरुमा आयात गर्दा र त्यसपछि भएका खेलहरूबारे ग्याँस सवारीसम्बन्धी शीर्षकमा अरु चर्चा गरिएको छ। पत्रिकाहरूले माइक्रोबस आयातमा भएका अनियमितताबारे खोजी गर्न खोजेको जस्तो देखिएको छ। तर हचुवा पाराको प्रस्तुति, तथ्यहरूको कमी वा अनुपस्थिति, लेखाइमा (विशेष गरी साप्ताहिकको) देख्न सकिने आग्रह/पूर्वाग्रह, फलोअप रिपोर्टिङको अभावका कारण पत्रपत्रिकाहरूमार्फत उठाइएका समाचार प्रभावी भएनन्।

प्रदूषण मापदण्ड

सन् १९८२मा युएनडीपीको सहयोगमा काठमाडौं उपत्यका सवारी प्रदूषण नियन्त्रण परियोजना शुरु भएपछि उपत्यकामा सवारी साधनबाट निस्कने प्रदूषणप्रति सरकारी स्तरमा ध्यान गएको हो (तुलाधर २००१)। त्यसो त यसअघि नै काठमाडौं उपत्यकामा नयाँ डिजेल, पेट्रोल चालित तीनपाँग्रेको दर्तामा रोक लगाउने निर्णय गरिएको हो। उक्त परियोजनाले विभिन्न सवारी साधनहरूको प्रदूषण परीक्षण गरी सवारी प्रदूषण मापदण्ड सिफारिश गरेको थियो। सरकारले सो सिफारिशको कार्यान्वयन १७ भदौ २०५१ को राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरेर गरेको थियो। जसअनुरूप डिजेल चालित सवारी साधनलाई ६५ एचएसयु र पेट्रोल चालितलाई ३ प्रतिशत कार्बन मोनोअक्साइड को अधिकतम सीमा तोकिएको थियो (राजपत्र २०५१)।

२३ जेठ २०५२ (विश्व वातावरण दिवस) देखि प्रदूषण परीक्षणमा सफल सवारी साधनलाई हरियो स्टिकर दिने र असफल सवारी साधनलाई एक हप्ता भित्र पुन: परीक्षण गर्ने गरी फिर्ता पठाउने नीति सरकारले अख्तियार गरेको थियो। परीक्षणमा असफल सवारी साधनलाई मर्मत संभार गरी फेरि परीक्षण गर्ने र त्यति गर्दा पनि असफल हुने सवारी साधनलाई रातो स्टिकर दिन शुरु गरिएको हो। भाडाका सवारी साधन भए प्रत्येक ६ महिनामा तथा निजी सवारीका साधनलाई वर्षमा एक पटक प्रदूषण परीक्षण गर्नु पर्ने व्यवस्था सरकारले गरेको छ। प्रदूषित सवारी साधनलाई दुरुत्साहित गर्न रातो स्टिकर पाएका सवारी साधनहरू विभिन्न स्थानमा प्रवेश गर्न नपाउने सरकारले निर्णय गरेको छ। पटक पटक गरी जम्मा नौवटा स्थानमा रातो स्टिकरयुक्त सवारी साधनलाई प्रवेश गर्न नदिने निर्णय गरिए पनि ती नियमहरू राम्ररी लागू हुँदैनन् र मिचिन्छन् भन्ने उदाहरण डिजेल टेम्पोहरू पुतलीसडकमा गुड्ने गरेको र त्यसविरुद्धमा जुलुस नै निस्किएपछि मात्र सरकारले रोक्नुले देखाउँछ।

[११] भक्तबहादुर बलायरसँगको व्यक्तिगत कुराकानी।

अन्य मुलुकमा प्रदूषण मापदण्ड कडा गर्दै लगिन्छ तर यहाँ भने त्यसको उल्टो भएको छ। १७ भदौ २०५१मा लागू गरिएको प्रदूषण मापदण्ड २८ पुस २०५४मा खुकुलो बनाउँछ वातावरण मन्त्रालयले। विडम्बना नै हो यो। सोही मितिदेखि दुईपाँग्रे सवारी साधनका लागिसमेत प्रदूषण मापदण्ड तय गरिएको थियो (राजपत्र २०५४)। मापदण्ड तय गर्नुको अर्थ तोकिएको परिमाणभन्दा बढी प्रदूषण नगर्नु र गरेको खण्डमा कारवाही गरिन्छ भन्ने हो। मापदण्ड तय गर्ने, कुने (दुईपाँग्रे)को परीक्षण नै नगर्ने र केहीको परीक्षण त गर्ने तर मापदण्डभन्दा बढी प्रदूषण गरेको खण्डमा सांकेतिक कारवाही मात्र गर्ने (केही अप्रभावी स्थानमा प्रवेश निषेधबाहेक) भएपछि सवारी साधनहरू मापदण्डभित्र रहनका लागि बाध्यात्मक अवस्था रहदैन। तोकिएकोभन्दा बढी प्रदूषण गरेको भेटिएमा सुधन मौका दिने र नसुधिए संचालनमा रोक लगाउन सरकारलाई केही बाधा थिएन, छैन। तर पनि न केन्द्रीय सरकार न त स्थानीय सरकार नै संवेदनशील देखिन्छन् यसतर्फ। यद्यपि, नारामा भने सबै सरकारले प्रदूषण मापदण्डभित्र नरहने सबै सवारी साधनलाई चल्न नदिने घोषणा गरेको पाइन्छ। भदौ २०५६ देखि माघका प्राय सबै अखवारले सरकारले साउन २०५७ भित्र उपत्यकाबाट सबै प्रदूषित सवारी साधन हटाउने योजना बनाएको र नीति निर्माताहरू सोप्रति प्रतिवद्ध रहेको छापेका छन्।

नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्ड २०५६

डिजेल चालित टेम्पोलाई सरकारले सुविधा दिएर हटाएपछि त्यसको प्रतिस्थापनमा आउने नयाँ सवारी साधन गुणस्तरीय हुनुपर्छ भन्ने सबैको मान्यता रहेको देखिन्छ। तर, संसदबाट अनुमोदन भएको आर्थिक विधेयक (ऐन)मा डिजेल टेम्पोको सट्टामा ल्याउने भनेको माइक्रोवसको गुणस्तरबारे केही नभनेकाले जस्तो सुकै डिजेल/पेट्रोल चालित सवारी साधन भित्रिन सक्ने स्थिति थियो। कम गुणस्तरका सवारी साधन छिर्न नदिन सरकारलाई वातावरणीय संघसंस्था, विज्ञहरूले आग्रह गरेका थिए। सोही बमोजिम नै वातावरण मन्त्रालयले तत्काल लागू हुने गरी युरो १ सरहको 'नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्ड २०५६' लागू गर्ने निर्णय गरेको हो।[१२] मन्त्रीपरिषदले ८ पुस २०५६ मा गरेको भनेको यो निर्णय पुस ११ गतेमात्र आधिकारिक रूपमा *गोरखापत्र* (गोरखापत्र २०५६ठ)मा प्रकाशित गरिएको थियो। यद्यपि ८ पुसका *कान्तिपुर* (कान्तिपुर २०५६ञ), *हिमालय टाइम्स* (हिमालय टाइम्स २०५६ञ) तथा अन्य पत्रिकाले सूत्रको हवाला दिदै मन्त्रीपरिषदले युरो १ अनुरूपको मापदण्ड लागू गर्ने निर्णय गरेको छापेका थिए। यो प्रदूषण मापदण्ड मूलत: नेपालभित्र दर्ता संचालनका लागि ल्याइने सवारी साधनमा लागू हुने हो (राइजिङ नेपाल १९८९ङी)। नेपाल भित्रिने सबै सवारी साधन उल्लिखित मापदण्ड अनुसारका नभएमा दर्ता संचालनमा सो सूचनाले रोक लगाएको देखिन्छ। प्रदूषण मापदण्ड डिजेल र पेट्रोल गाडीका लागि छुट्टाछुट्टै रहेको छ (राजपत्र २०५६ख)।

[१२] सन् १९७०मा हल्का किसिमका सवारी साधनहरूमा शुरु गरिएको युरोपियन नियम-१५ पटक पटक संशोधन भएका छन्। सबैभन्दा पछिल्लो निर्देशन (९१/४४१) लाई सन् १९९१को जुनमा युरोपियन मन्त्रीहरूको परिषदले स्वीकृति दिएको थियो जुन युरो १का नामले प्रचलित छ (देवकोटा २०५६ख)।

युरो १ मापदण्डका लागि लबिङ गर्ने, सो बारेमा प्रचार प्रसार गरी सबैलाई सुसूचित गर्ने काममा प्राय: सबै मिडियाको यथेष्ट भूमिका छ। विशेषगरी भक्तबहादुर बलायरले वातावरण मन्त्रालयको कार्यभार सम्हालेपछि यस क्षेत्रका समाचार अत्यधिक देखिन्छन्। प्राय: पत्रिकाले राज्यमन्त्रीलाई 'कोट' गरेर समाचार छापेका छन्। राज्यमन्त्री बलायर मिडियासँग घुलमिल हुने र मिडियाले सम्पर्क गर्न चाहेको समयमा उपलब्ध भएकाले पनि समाचारहरूमा वातावरणजन्य समाचारले उल्लेख्य स्थान पाएको हुन सक्छ। बलायरले उपत्यकालाई स्वच्छ, सफा बनाउन पुराना तथा टु स्ट्रोक सवारी साधन हटाउने, इन्धनमा शुद्धता ल्याउने, प्रदूषण मापदण्ड कडाइका साथ लागू गर्ने संयन्त्र तयार गर्ने जस्ता घोषणा गरेको छापामा पढ्न पाइएको थियो। बलायरले छोटै समयमा विभिन्न प्राविधिक पक्षहरूको पनि जानकारी हासिल गरेको देखिन्छ, उनका छापिएका भनाइहरू पढ्दा।

अन्य सवारी साधनलाई मापदण्डभित्र ल्याउनुअघि सरकारी सवारी साधनमा नै त्यसको प्रयोग गर्ने र मापदण्डभित्र नपर्नेलाई बाहिर पठाउने निर्णय सरकारले गरेको थियो। सरकारी, संस्थान र कुटनीतिक नियोगका सवारी साधन प्रदूषण मापदण्डभित्र नरहेमा ७ फागुन २०५६ देखि सञ्चालन गर्न नपाउने र त्यसपछि सोही कार्यक्रम निजी सवारीमा पनि लागू गर्ने निर्णय सरकारले गरेको समाचार ५-७ फागुन २०५६का पत्रिकामा प्राथमिकता साथ छापिएका छन् (गोरखापत्र २०५६ढ, समाचारपत्र २०५६ङ, हिमालय टाइम्स २०५६ट)। ७ फागुन को *कान्तिपुर*मा सुबोध गौतमको बाइलाइनमा पाँच कोलमको रंगीन समाचार छापिएको छ 'सेतो, पहेंलो र नीलो प्लेटका प्रदूषक गाडीलाई बिदा गर्ने तयारी' शीर्षकमा (गौतम २०५६ख)।[१३] सरकारको यो कार्यक्रमको प्रभावकारिताको एक्स्प्लोर नेपालले अनुगमन गरेको र ७ फागुनपछि पनि त्यस्ता प्रदूषक गाडी सडकमा गुडिरहेको भेटिएको पत्रिकामा सानो समाचारका रूपमा छापिएको छ। पाँच कोलमको समाचार छाप्ने *कान्तिपुर*ले निर्णय कार्यान्वयन भए/नभएको 'फलोअप रिपोर्टिङ्ग' गर्नु पर्ने हो तर अर्कै संस्थाको वक्तव्यको सानो समाचारबाहेक अरु सामग्री पढ्न पाइएन।

प्रदूषण मापदण्डसम्बन्धी सरकारले गरेको अर्को निर्णय हो ग्याँस सवारी साधनको मापदण्ड तोक्ने। सरकारले डिजेल, पेट्रोलको मापदण्ड तोकेको करिब एक वर्षपछि मात्र ७ कार्तिक २०५७ मा ग्याँस चालित सवारी साधनको प्रदूषण मापदण्ड तोकेको थियो (राजपत्र २०५७क)। यो पेट्रोल इन्जिन भएका सवारी साधनलाई तोकिएको मापदण्डभन्दा खास भिन्न छैन। सोही मितिमा वातावरण मन्त्रालयले सडकमा गुडिरहेका सवारी साधनले पालना गर्नु पर्ने अर्को एक मापदण्ड (प्यारामिटर)–हाइड्रोकार्वन–पनि थप गरेको थियो। सो मापदण्ड अनुसार काठमाडौं उपत्यकामा गुड्ने दुई तथा तीनपाँग्रे सवारी साधनले ७,८०० पीपीएम (पार्ट्स पर मिलियन) र चारपाँग्रेका हकमा १,००० पीपीएम हाइड्रोकार्वनभन्दा बढी फ्याँक्न पाइँदैन। यो व्यवस्था पेट्रोल तथा ग्याँस दुवैखाले सवारी साधनका

[१३] सरकारी सवारी साधनमा सेतो प्लेटमा रातो अक्षरले, संस्थानका सवारी साधनमा पहेंलो प्लेटमा नीलो अक्षरले र कुटनीतिक नियोगका सवारी साधनमा निलो प्लेटमा सेतो अक्षरले सवारी नम्बर अंकित गरिएको हुन्छ।

लागि गरेको हो (राजपत्र २०५७क)। तर यस निर्णयको कार्यान्वयन भने असोज २०५८ बाट मात्र गर्न शुरु गरेको देखिन्छ। १८ असोज २०५८मा *कान्तिपुर*मा सुबोध गौतमको बाइलाइनमा छापिएको समाचारमा नयाँ प्यारामिटर (हाइड्रोकार्वन)समेत मापन गर्दा धेरै सवारी साधन परीक्षणमा असफल भएको पाइएको उल्लेख छ। ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका डीएसपी दिपकबहादुर श्रेष्ठलाई उद्धृत गर्दै समाचारमा भनिएको छ: दैनिक परीक्षण गर्न आउने सवारी साधनमध्ये ४५ देखि ५० प्रतिशत असफल हुन्छन् (गौतम २०५८घ)। सरकारले २०५४ सालमा नै दुईपाँग्रे सवारी साधनको प्रदूषण मापदण्ड तय गरे पनि परीक्षण भने असोज मसान्त २०५८ सम्म गरेको छैन।

टाइप एप्रुभल (टीए) र कन्फर्मिटी अफ प्रोडक्सन (सीओपी)सम्बन्धी विवाद[१४]

सरकारले युरो १ स्तरको प्रदूषण मापदण्ड लागू गरेर नेपालभित्र आयात गरिने सवारी साधनहरू गुणस्तरीय होऊन् भन्ने प्रयास गरेको हो। तर आयातित सवारी साधन सो मापदण्डअन्तर्गत पर्छन् पर्दैनन् भन्ने जाँच गर्न सरकारसँग उपयुक्त संयन्त्र भने असोज मसान्त २०५८ सम्म छैन। तसर्थ नेपालमा उपयुक्त संयन्त्र नभएको अवस्थामा कम गुणस्तरका सवारी साधन भित्रिन सक्ने पर्याप्त गुञ्जायस भएकाले सो नाप जाँच गर्ने साधन 'च्यासिस डाइनामोमिटर'को आवश्यकता सम्बन्धमा *कान्तिपुर*ले समाचार लेखेको थियो (कान्तिपुर २०५६च)। काठमाडौंको वातावरण सुधार्नमा अभिरुचि देखाउँदै आएको डेनमार्क सरकारलाई वातावरण मन्त्रालयले च्यासिस डाइनामोमिटरका लागि आग्रह गरेको थियो। तर महँगो (करिब १ करोड रुपियाँ पर्ने) यो संयन्त्रका बारेमा डेनिसहरू मौन देखिएकाले वातावरण मन्त्रालयका अधिकारीहरू आश्चर्यमा रहेको खबर *कान्तिपुर*ले १० मंसिर २०५६मा छापेको छ। समाचारमा डेनिस राजदूतले राज्यमन्त्री बलायरलाई सो संयन्त्र दिने आश्वासन दिएको तर डेनिस प्रमण्डल भने उक्त प्रस्तावप्रति मौन रही अन्य सहायता दिन इच्छुक रहेको उल्लेख थियो। 'तीस करोड सहयोग दिन्छु भन्ने तर एक करोडको अत्यावश्यक संयन्त्र दिन चाख नराख्ने त्यस्तो सहयोगले प्रदूषण नियन्त्रण गर्न कुनै सहयोग नगर्ने' हुनाले उक्त सहायता अस्वीकार गर्न वातावरण संरक्षण परिषदका सदस्य सुरेन्द्र देवकोटाले सुझाव दिनुभएको *कान्तिपुर*ले लेखेको छ (कान्तिपुर २०५६छ)। *कान्तिपुर*को यस समाचारले मन्त्रालय र डेनिस दूतावासमा हल्लीखल्ली मचिएको थियो। तर, डेनमार्क सरकारले यस कार्यमा सहयोग भने गरेन।

युरो १ सरहको मापदण्ड लागू गर्न नयाँ भित्रिने सवारी साधनको परीक्षण गर्ने संयन्त्र उपलब्ध नभएको स्थितिमा गुणस्तरीय सवारी साधनका नाममा कम गुणस्तरका सवारी साधन नआऊन् भनी सरकारले सतर्कता अपनाउन खोजेको

[१४] टाइप एप्रुभल (प्रकार अनुमोदन) भनेको सवारी साधनहरूको उत्पादनपूर्व तोकिएको निकायमा आफूले उत्पादन गर्न चाहेको मोडेलको प्रोटोटाइप दर्ता गरी सो निकायबाट विधिवत नापजाँचपछि प्राप्त हुने अनुमति हो। प्रकार अनुमोदनपछि उत्पादकले सोही आधारमा ठूलो संख्यामा सवारी साधन उत्पादन गर्ने र त्यसरी उत्पादन भएका सवारी साधन पहिले दिइएको अनुमति अनुरूप नै छन् कि छैनन् भनेर स्वीकृति दिने निकायले नै च्याण्डम स्याम्पलिङबाट सवारी साधन चयन गरी परीक्षण गर्छन्। यस्तो परीक्षणमा सफल भएपछि सो निकायले दिने सर्टिफिकेट नै कन्फर्मिटी अफ प्रोडक्सन (उत्पादनको तादात्म्यता)को सर्टिफिकेट हो।

देखिन्छ। सोहीअनुरूप नयाँ सवारी साधन दर्ता गर्न सो सवारी साधन जुन देशमा उत्पादन गरिएको हो त्यही देशको सरकारी मान्यता प्राप्त निकायबाट प्रमाणित टाइप एप्रुभल (प्रकार अनुमोदन–टीए) र कन्फर्मिटी अफ प्रोडक्सन (उत्पादनको तादात्म्यता–सीओपी)को प्रमाणपत्र पेश गर्नुपर्ने व्यवस्था गरेको थियो। जाँच गर्ने संयन्त्रको अभावमा सरकारले लिएका यी पूर्वसावधानी उपयुक्त थिए। तर, सवारी साधनका व्यापारीले भने यो व्यवस्था झन्झटिलो भएको भन्दै आएका थिए। व्यापारीवर्गकै दबाबमा सरकारले मापदण्डसम्बन्धी समस्या अध्ययन गर्न प्राविधिकहरू रहेको एक समिति गठन गरेको थियो। सो सरकारी समितले 'नेपाल सवारी साधन आयातक मुलुक मात्र भएकाले र सरकारसँग नाप जाँच गर्ने संयन्त्रको अभावमा टीए र सीओपी चाहिने व्यवस्था गर्नु उपयुक्त हुन्छ' भन्ने प्रतिवेदन बुझाएको थियो।[१५]

प्राविधिक समितिले पहिलेकै व्यवस्थालाई सही ठहऱ्याए पनि व्यापारीहरू भने सो व्यवस्था सही नभएको भन्दै विभिन्न उपाय अपनाएर आफ्नो अनुकूल बनाउन र नियम तोड्न पनि उद्यत थिए (बिष्ट २०५६) भने नागरिक समाज सो व्यवस्था कायमै राख्नुपर्छ भनिरहेको थियो। व्यापारीहरूलाई टाइप एप्रुभलको प्रमाणपत्र ल्याउन सजिलो भए तापनि सीओपीको प्रमाणपत्र ल्याउन कठिन भैरहेको देखिन्छ।

अदालतमा मुद्दा

जापान, कोरियाका सवारी साधनका डिलरले ती देशमा टीए र सीओपी उत्पादक कम्पनीले नै दिने व्यवस्था भएको बताएर उत्पादक स्वयंको प्रमाणपत्र (सेल्फ सर्टिफिकेशन)का आधारमा सवारी साधन ल्याउने अनुमति वातावरण मन्त्रालयबाट पाएका थिए। भारतीय सवारी साधनका व्यापारीले पनि सोही सुविधा पाउनु पर्ने माग राखे पनि त्यसको सुनुवाई भैरहेको थिएन। भारतका हकमा भारत सरकारले टीए र सीओपी परीक्षणका लागि पाँचवटा निकायलाई स्पष्ट तोकिदिएको पाइन्छ। यसै बीच १६ देखि २२ साउन २०५७ सम्म तत्कालीन प्रधानमन्त्री गिरिजाप्रसाद कोइरालाको भारतको औपचारिक भ्रमणको अन्तमा प्रकाशित गरिएको संयुक्त वक्तव्यमा भारतमा उत्पादन हुने सवारी साधन नेपालमा आयात गर्दा उत्पादक स्वयंले प्रमाणित गरेको प्रमाणपत्रका आधारमा गरिने सहमति भएको थियो।[१६]

संयुक्त वक्तव्यको उक्त बुँदाको वातावरणमा चाख राख्ने संघ संस्थाले विरोध गरेका थिए। उनीहरूले सरकारलाई सो निर्णय कार्यान्वयन नगर्न र गरेमा चुनौती दिइने बताएका थिए (कान्तिपुर २०५७ग)। त्यस्तै विरोध सत्ताधारी सांसद रामशरण महत, भक्तबहादुर बलायर (कान्तिपुर २०५७घ), विपक्षी पार्टीका नेता माधवकुमार नेपाल (कान्तिपुर २०५७ख) तथा अन्य सांसदहरूले

[१५] नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्ड २०५६ लागू भएपछि कार्यान्वयन पक्षमा परेका विभिन्न समस्याहरू अध्ययन गर्न गठित कार्यदलको प्रतिवेदनमा उल्लेख भए अनुरूप।

[१६] प्रधानमन्त्री गिरिजाप्रसाद कोइरालाले गर्नुभएको भारत भ्रमणपछि निकालिएको संयुक्त प्रेस वक्तव्यमा भनिएको छ: ...imports of Indian vehicles into Nepal would be permitted on the basis of self certification by Indian vehicle manufacturers based on Type Approvals.

पनि गरेका थिए। वातावरणवादी संस्था लिडर्स नेपाल, मार्टिन चौतारी र प्रो पब्लिक अन्ततः ५ असोज २०५७मा सर्वोच्च अदालतको ढोका ढक्ढक्याउन पुगेका थिए, सो निर्णय बदर गराउन।

भारतीय सवारी साधन बेरोकटोक ल्याउन दिने सरकारको यो निर्णयको विरोधमा बोल्नेहरूको आवाजलाई विशेष गरी दैनिक पत्रिकाले यथेष्ट साथ दिएका थिए। निवेदकहरूको मागअनुरूप सर्वोच्च अदालतले निर्देशन जारी नगरी विपक्षीलाई कारण देखाउ आदेश मात्र जारी गरेको थियो। तर पछि भारतीय सवारी साधनका बारेमा वातावरण मन्त्रालयले भन्सार विभागलाई लेखेको पत्र हात पारेपछि उल्लिखित निवेदकहरूले सो पत्रसहित पुनः सर्वोच्चमा अर्को रिट दायर गरेका थिए। यस पटक भने सर्वोच्च अदालतले अर्को निर्णय नभएसम्म सवारी साधनको आयातमा रोक लगाउने आदेश दिएको थियो (कान्तिपुर २०५७ज, पौडेल २००१)। अदालतको यो निर्णयले गर्दा भारतीय सवारी साधन, जोसँग टीए र सीओपी छैन, आउन पाएनन्। सर्वोच्चले रोक लगाएपछि सवारी साधन आयातकर्ता व्यापारीहरूले सर्वोच्चको रोकले उनीहरूको व्यापार व्यवसायमाथि प्रभाव पारिरहेकोले बहसमा सामेल हुन पाउँ भनी दिएको निवेदनलाई अदालतले स्वीकारेको थियो।

विक्रम टेम्पो विस्थापनपछि रिपोर्टिङमा शुरु भएको दुईधार टीए र सीओपीसम्म पुग्दा स्पष्टसँग विभाजन भएको पाइन्छ। टीए र सीओपीसम्बन्धी विवादमा पत्रिका मात्र होइन संघसंस्था पनि विभाजित हुन पुगेका थिए। कतिपय साप्ताहिकले र कहिलेकाहीं दैनिकले व्यापारी वर्गको हितलाई मात्र प्राथमिकता दिएर समाचार छापेका छन्। ११ वैशाख २०५८को *गोरखापत्र*ले 'भारतबाट आयातित गाडीहरू बाटोमै अलपत्र' शीर्षकमा चार कोलमको समाचार छापेको छ (गोरखापत्र २०५८क)। समाचारमा भारतीय सवारी साधन नेपालमा आउनमा रोक लागेकाले राजस्व संकलनमा ठूलो असर परिरहेको भनिएको छ। तर १२ असार २०५८को *काठमाण्डु पोष्ट*ले 'सवारी साधनको आयातमा वृद्धि' शीर्षकमा नेपाल भित्रिने भारतीय सवारी साधनमा गत वर्षभन्दा वृद्धि भएको आँकडा प्रस्तुत गरेको छ। *काठमाण्डु पोष्ट*को सो समाचारमा गत वर्ष भारतबाट २४१ वटामात्र कार, जीप आयात भएकोमा पछिल्लो वर्ष १,१४३ वटा साना कार जीप आयात भएको जनाइएको छ। त्यस्तै, अघिल्लो वर्ष ५१३ वटा बस ट्रकको च्यासिस भित्रिएकोमा पछिल्लो वर्ष १,८०४ वटा भित्रिएको समाचारमा जनाइएको छ भने अन्य सवारी साधनमा पनि त्यही अनुपातमा वृद्धि भएको लेखिएको छ (काठमाण्डु पोष्ट २००१सी)। *गोरखापत्र*ले आफ्नो समाचारमा स्रोत खुलाएको छैन भने *काठमाण्डु पोष्ट*ले समाचार स्रोत वीरगंज भन्सार कार्यालय लेखेको छ।

कम गुणस्तरको साधन आएमा त्यसको के हानि नोक्सानी हुन्छ हिसाब नगरी सिर्फ सवारी साधन कम आएपछि कम राजस्व उठ्छ भन्ने तथ्यलाई अधिकारिएको देखिन्छ। कम गुणस्तरका सवारी साधनको मूल्य कम पर्छ र सोहीअनुरूप राजस्व पनि कम नै उठ्छ तर गुणस्तरीय सवारी साधनको मूल्य बढी भएकाले राजस्व पनि बढी नै उठ्छ। उदाहरणका लागि ५ लाख मूल्यका

२० सवारी साधनबाट जति राजस्व उठ्छ, १० लाख मूल्यका १० सवारी साधनबाट पनि उति नै राजस्व उठ्छ। अर्कोतर्फ तथ्यांकले के बताउँछ भने आयात भएका सवारी साधनको संख्या बढेको छ घटेको छैन। *गोरखापत्र*ले आफ्नो समाचारमा यी तथ्यलाई स्थान नदिई सीमित व्यापारीहरूको आवाजलाई मात्र स्थान दिएको छ। सर्वोच्चको निषेधाज्ञाका कारण आयातमा रोक लागेको हो भन्ने जानकारी त समाचारले दिन्छ तर सर्वोच्चमा कस्ले किन मुद्दा हालेको हो जानकारी नदिएको मात्र होइन उनीहरूको यस विषयमा के भन्नु छ त्यो पनि दिएको पाइँदैन। कतिपय भारतीय सवारी साधन टीए र सीओपीको प्रमाणपत्र बुझाएर नेपालमा आइरहेका नै थिए तर केहीलाई त्यो संभव किन नहुने त्यो प्रश्नको जवाफ *गोरखापत्र*को समाचारले दिन सक्दैन।

वातावरण पत्रकार समाज (सेज) नेपाल नामक संस्थाले सवारी प्रदूषण मापदण्ड सम्बन्धमा ४ चैत २०५७ मा कार्यक्रम आयोजना गरेको पाइन्छ। उक्त कार्यक्रमको समाचार *प्रभातकालीन* (प्रभातकालीन २०५७) र *स्पेसटाइम* दैनिकले छापेका छन्। कार्यक्रममा भारतीय सवारी साधन उत्पादकहरूको संस्थाका एस सम्पत तथा एआरआइका बी भानुडले भारतमा उत्पादन गरेका सवारी साधनले नेपालमा असर पर्दैन भनेका थिए (स्पेसटाइम २०५७ग)। भारतीय सवारी साधन उत्पादक संघका प्रतिनिधिले आफ्ना उत्पादनहरू खत्तम छन् भनेको भए अनौठो मानिन्थ्यो। सेज नेपाललाई उल्लिखित पत्रिकाका साधारण रिपोर्टिडले चित्त नबुझेकाले भारतीय सवारी साधनहरू अत्यन्त गुणस्तरीय छन् भन्ने प्रमाणित गर्न उक्त संस्थाले कसरत गरेको देखिन्छ। ती दुई भारतीयलाई सेजले आफ्नो कार्यालयमा छलफल गर्न बोलाएको र उनीहरूले भारतमा पनि युरो लागिसकेकोले उच्च गुणस्तरको गाडी मात्र उत्पादन हुने जानकारी दिएको सेजको वक्तव्य ७ चैत २०५७ को *गोर्खा एक्सप्रेस* (गोर्खा एक्सप्रेस २०५७) र ८ चैत २०५७ को *विकल्प* साप्ताहिक (विकल्प २०५७)ले शीर्षकदेखि पुछारसम्म केही फरक नभएको समाचार छापेका छन्। सेजले विज्ञहरू ल्याएर कार्यक्रम गर्नु राम्रो हो तर विज्ञहरू पनि सवारी साधन उत्पादक संस्थाका भए पछि विश्वसनीय हुँदैन। अझ बढी शंकास्पद त सेजको वक्तव्य (विकल्प, गोर्खा एक्सप्रेसमा छापिएको)ले नै बनाउँछ उसको गतिविधिलाई।

नेपालमा सवारी साधनको गुणस्तर मापनका लागि उपयुक्त संयन्त्र नभएको अवस्थामा गुणस्तर सुनिश्चित गरिएको वा गरेर मात्र सवारी साधन आयात गर्नु उपयुक्त हुन्छ। उत्पादक देशको सरकारी मान्यता प्राप्त निकायले प्रमाणित गरेको प्रमाणपत्रको आधारमा मात्र सवारी साधन आयात हुनुपर्छ भन्ने माग उपयुक्त हो। टीए र सीओपीको प्रमाणपत्र बुझाएर केही भारतीय सवारी साधनहरू नेपालमा बिना कुनै झन्झट आइरहेका थिए भने केही कम्पनीले त्यस्ता प्रमाणपत्र बुझाउन सकेको देखिदैन। किन कुनै कम्पनीले उपलब्ध गराउन सक्ने र कुनैले नसक्ने भन्ने प्रष्ट नगरी केही पत्रिका तथा संस्थाले भ्रम फैलाएको पाइन्छ। यसै गरी नेपाल भारत उद्योग वाणिज्य संघले पनि भारतीय सवारी साधन नेपालमा आयात गर्न नियम विपरित व्यवधान खडा गरिएको आरोप लगाएको *राइजिङ नेपाल*ले लेखेको छ (राइजिङ नेपाल २००१सी)।

*कान्तिपुर*मा प्रकाशित उक्त संघको विज्ञापित वक्तव्यमा 'नेपालको ऐन कानुनले 'सेल्फ सर्टिफिकेशन'मार्फत सवारी साधन आयात गर्न दिए पनि भारतीय सवारी साधनलाई रोक लगाएको' आरोप लगाएको पाइन्छ (कान्तिपुर २०५८ख)। यो आरोप नेपाल भारत वाणिज्य सन्धिसम्बन्धी वार्ता हुन लागेको अवसरमा नेपालीहरूले नेपाल सरकारलाई नै लगाएका थिए। यसबाट के तथ्य स्थापित हुन्छ भने नेपालका यी व्यापारीहरू नेपालको हित होइन भारतीय उद्योगपति र व्यापारीको हितमा काम गर्दछन्। र, त्यसका लागि ऐनकानुनलाई पनि बंग्याउन पछि पर्दैनन्।

भारतीय उत्पादक र नेपाली विक्रेताहरूको एउटै भनाइ के पाइन्छ भने भारतमा पनि युरो मापदण्ड कार्यान्वयनमा आइसकेकाले कम गुणस्तरका सवारी साधन उत्पादन हुदैनन्। यस दावालाई विश्वास गर्ने आधार बलियो छैन। उदाहरणका लागि युरोपमा डीडीटी विषादी प्रयोगमा प्रतिबन्ध छ। तर यसको मतलब यो होइन कि युरोपमा उत्पादन नै गर्न पाइँदैन। त्यस्ता प्रतिबन्धित विषादी उत्पादन हुन्छन् र नेपाल जस्ता अल्पविकसित देशमा निर्यात गरिन्छन्। तसर्थ भारतमा कम गुणस्तरका सवारी साधन उत्पादन हुँदैन भन्नु तर्कसंगत छैन। मानिलिऊँ भारतमा कुनै कम्पनीको उत्पादनको पूरै ब्याचले गुणस्तरभित्र नरहेकाले प्रमाणपत्र हासिल गर्न सकेन। यस्तो सवारी साधन भारतका मुख्य शहरमा दर्ता हुन सक्दैनन् तर उत्पादकले राम्रो छ भनी प्रमाणित गरेका खण्डमा नेपालले ती सवारी साधन अनुपयुक्त छ भन्ने थाहा पाए पनि अस्वीकार गर्न सक्दैन।

अमेरिका लगायतका विकसित मुलुकमा सवारी साधन कम गुणस्तरका देखिएको खण्डमा फिर्ता लिने व्यवस्था छ। निर्दिष्ट समयावधिमा यदि सो सवारी साधनले तोकिएभन्दा बढी प्रदूषण गरेको खण्डमा उत्पादक कम्पनीले नै फिर्ता लिनु पर्ने र हर्जानासमेत तिर्नु पर्ने हुन्छ। तर नेपालमा एक नाप जाँच गर्ने संयन्त्र नै छैन दोश्रो कथं कदाचित भयो भने पनि इन्धनलाई दोष दिइने छ। व्यापारीहरूले जहिले पनि सवारी साधन होइन कि इन्धन खराब छ भन्दै आएका छन्। नेपालका यी कमजोरी गर्दा आयात गर्दा राम्रा सवारी साधनमात्र आयात गर्नु पर्छ भन्ने मान्यता सर्वोच्चमा मुद्दा दायर गर्नेहरूको रहेको पाइन्छ।

सरकारले जापान, कोरियामा निर्मित सवारी साधनलाई भने यसअघि (जेठ २०५७मा) नै उत्पादक कम्पनीहरूले प्रमाणित गरेकै आधारमा सवारी साधनलाई आयात एवं दर्ताको व्यवस्था मिलाइसकेको पाइन्छ (नयाँ सडक २०५८च)। यो व्यवस्था पनि कानुनत: बदरभागी हो। भारतीय सवारी साधन आयातकर्ताहरूले अन्य देशलाई यो सुविधा दिइएकाले हामीले पनि पाउनु पर्छ भन्नु स्वाभाविक हो तर एउटा गलत कामले अर्को गलत कामलाई सही तुल्याउन सक्दैन। व्यापारीहरूले सर्वोच्च अदालतमा बहसका क्रममा वातावरण मन्त्रालयले जापान कोरियाका हकमा उत्पादक स्वयंले प्रमाणित गरेको प्रमाणपत्रका आधारमा दर्ता गर्न दिने भन्ने चिठी पेश गरेका थिए। चिठीकै आधारमा प्रो पब्लिक, लिडर्स नेपाल तथा मार्टिन चौतारीले सो कार्य तत्काल रोक्न माग गर्दै अर्को रिट सर्वोच्च अदालतमा दायर गरेका थिए (नयाँ सडक २०५८च)। सर्वोच्च

अदालतले लामो बहसपछि २७ मंसिर २०५७ मा 'सरकारले सवारी प्रदूषण मापदण्ड २०५६ले तोकेको स्पष्ट व्यवस्था बमोजिमको प्रमाणपत्र अनिवार्य पेश गर्नुपर्ने निर्णय गरिसकेकाले सो मापदण्ड बमोजिमको परीक्षण कार्य गर्न आवश्यक संयन्त्र तयार गर्न सरकारलाई आदेश दिएको थियो' (राजधानी २०५८क)। तर कहिलेसम्ममा स्थापना गर्ने भन्ने आदेश गरेको हो सो समाचारबाट स्पष्ट हुँदैन। सर्वोच्च अदालतको यो निर्णयपछि सीओपी र टीएसम्बन्धी विवादको कानुनी हिसाबले पटाक्षेप भयो।

विद्युतीय सवारी साधन

नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनको शुरुआत २०३२ सालमा चीन सरकारको सहयोगमा निर्मित ट्रलीबसबाट भएको हो (आचार्य २०५८)। सरकारी स्वामित्वको नेपाल यातायात संस्थानअन्तर्गत रहेको ट्रलीबसले स्थापनाकालदेखि काठमाडौंको त्रिपुरेश्वरबाट भक्तपुरको सूर्यविनायकसम्म सेवा पुऱ्याउँदै आएको छ। चीन सरकारले नै २०५३ सालमा केही नयाँ बस सरकारलाई सहयोग स्वरूप दिएको थियो। असक्षम व्यवस्थापनका कारण यो सेवा निरन्तर घाटामा गइरहेको बताइन्छ र निजी स्वामित्व भएको खण्डमा सो सेवा राम्ररी चल्न सक्ने भनाइ पत्रिकामा आइरहेका पाइन्छन् (नयाँ सडक २०५८ख)।[१७]

मूलत: करेन्ट प्रवाहित भइरहेका तार मोटरमा 'कनेक्शन' गरिने र सोही विद्युतीय शक्तिले गुड्ने गर्छन् विद्युतीय सवारीहरू। निरन्तर बिजुली र तारको 'कनेक्शन' उपलब्ध हुनुपर्ने भएकाले यी बस यत्रतत्र गुड्न सक्ने स्थिति हुँदैन। बिजुलीले चल्ने हुनाले यिनले कुनै किसिमको प्रदूषण गर्दैनन्। सफा टेम्पो, केवल कार वा रोपवे नेपालमा संचालित विद्युतीय सवारीका अन्य माध्यम हुन्।

काठमाडौंको सार्वजनिक यातायातबारे बहस गरिँदा शुरुमा ट्रली बस सेवालाई बिस्तार गर्नु पर्छ भन्ने आवाज आउँछ। प्रदूषण नगर्ने र स्वदेशी बिजुली उपयोग गर्ने योभन्दा उपयुक्त अर्को विकल्प छैन भन्ने भनाइ सही हो। तर एकातर्फ ट्रलीबसलाई साना सडकमा विस्तार गर्न संभव देखिदैन भने अर्कोतर्फ भएको एउटा बस सेवा त राम्ररी नचलिरहेको बेलामा सरकारी तवरबाट यसको विस्तार हुने संभावना देखिदैन। ट्रलीबस सेवालाई व्यावसायिक हिसाबले चलाउन सकिन्छ कि भनेर खोजी भने भएको छ। विनरक नेपालका लागि सिम्याट कन्सलट्यान्ट्सले चक्रपथमा ट्रलीबस संचालन सम्बन्धमा गरेको पूर्वसंभाव्यता अध्ययनले भौतिक पूर्वाधार स्थापना हुने हो भने व्यावसायिक हिसाबले सेवा संचालन हुन सक्ने देखाएको छ (सिम्याट १८८८)। काठमाडौं महानगरपालिकाले पनि यस कार्यलाई अघि बढाउन सकारात्मक सोच राखेको छ (समाचारपत्र २०५६ख)। तर भौतिक पूर्वाधार स्थापनामा लाग्ने ठूलो रकम जुट्न नसकेका कारण यो कार्य अगाडि बढ्न सकेको छैन (गोरखापत्र २०५६ड)।

ट्रलीबसमात्र होइन काठमाडौंलाई बढ्दो सवारी प्रदूषणबाट मुक्त गर्न र

[१७] यो लेख प्रेसमा जानुअघि नै निरन्तर घाटामा गएका कारण सरकारले ट्रलीबस सेवा बन्द गरिसकेको छ।

आत्म निर्भर बनाउन केही अन्य प्रयास भएका छन्। २०४५ सालमा भारतले नेपालमा आर्थिक नाकाबन्दी लगाएपछि बाहिरी मुलुकबाट आयात गर्नु पर्ने इन्धन नेपाल आउन सकेन र नेपालमा इन्धनको व्यापक हाहाकार मच्चियो। यस परनिर्भरताबाट पार पाउन सकिन्छ कि भनी केही नेपाली प्राविधिक जुर्मुराएर इलेक्ट्रिक भेहिकल डेभलपमेन्ट ग्रुप गठन गरेको र सोही ग्रुपले एउटा 'भक्स वागन'लाई स्वदेशमा उत्पादन हुने विद्युतबाट चल्ने तुल्याई सफलतापूर्वक संचालन गरेका थिए (मार्टिन चौतारी १८८८)। यसको लागि सफा टेम्पोमा जस्तै विद्युतलाई ब्याट्रीमा संचित गरी त्यसको मद्दतबाट मोटर सञ्चालन गरिएको थियो।

सफा टेम्पो

बिजुली टेम्पो, सफा टेम्पो वा ब्याट्री टैम्पोको नामबाट चिनिने तीनपाँग्रे टेम्पोहरू काठमाडौंमा चल्न थालेको छ वर्ष जति भयो। ग्लोवल रिसोर्सेस इन्स्टिच्युट (जीआरआई) नामक अमेरिकी संस्थाले सन् १८८३ मा सातवटा विक्रम टेम्पो खरिद गरी उक्त टेम्पोमा रहेको डिजेल इन्जिनको ठाउँमा इलेक्ट्रिक मोटरको प्रयोग गरी ब्याट्रीको मद्दतबाट सञ्चालन गरेको थियो (मार्टिन चौतारी १८८८)। २०५८ साल असोज मसान्तसम्म आइपुग्दा काठमाडौंमा करिब ६५० सफा टेम्पोहरू संचालन भैरहेका छन् (राइजिङ नेपाल २००१बी)। त्यस्तै, हिमालय लाइट फाउन्डेशन नामको गैरसरकारी संस्थाले ब्याट्री चालित चारपाँग्रे सवारीको साधन बनाउँदै गरेको समाचार ११ असार २०५८ को *काठमाण्डु पोष्ट*मा छापिएको छ (काठमाण्डु पोष्ट २००१बी)।

सफा टेम्पोको सबभन्दा राम्रो पक्ष भनेको यो बिजुलीले चल्छ। ट्रलीबस जस्तो सिधै बिजुलीको तारको कनेक्शन नभए पनि सफा टेम्पोमा ब्याट्रीहरूमा विद्युत सञ्चय गर्ने र उपयोग गर्ने गरिन्छ। तसर्थ यो विद्युतबाट सञ्चालन हुने साधन हो। विद्युतबाट सञ्चालित हुने भएकाले यसले कुनै किसिमको वायु प्रदूषण गर्दैन; यसमा धूवाँ फ्याँक्ने पाइप नै हुँदैन। त्यस्तै, यसको सञ्चालन इलेक्ट्रिक मोटरबाट हुने भएकाले अन्य आइसी (इन्टरनल कम्बश्चन) इन्जिन हुने सवारी साधनले जस्तो चर्को आवाज निकाल्दैन र ध्वनि प्रदूषण कम हुन्छ। त्यसबाहेक, यसमा प्रयुक्त हुने इन्धन नेपालमै उत्पादित बिजुली भएकाले पेट्रोलियम पदार्थ किन्दा चाहिने विदेशी मुद्रा संचिति गर्छ। टेम्पोको ब्याट्री चार्ज गर्न प्राय: दिउँसो र रात (अफ पिक आवर)को बिजुली प्रयोगमा आउनु अर्को सकारात्मक पक्ष हो।

त्यस्तै सफा टेम्पोको निर्माण (असेम्ब्ली) र ब्याट्री चार्ज गर्न चाहिने चार्जरको उत्पादन नेपालमा नै हुने हुनाले रोजगारी र उद्योगलाई पनि अगाडि बढाइरहेको छ। यसबाहेक सफा टेम्पोको संचालन (ड्राइभिङ) महिलाले पनि गरेको पाइन्छ जसलाई पत्रपत्रिकाहरूले समय समयमा सकारात्मक तवरले रिपोर्टिङ्ग गरेका छन्। सफा टेम्पोका यिनै राम्रा पक्षका कारण सफा टेम्पोको पक्षमा सरकारले आर्थिक वर्ष २०५३/५४ देखि विद्युतीय यातायातका साधनको पाटपुर्जा आयातमा १ प्रतिशतमात्र भन्सार महशुल लगाएर र विक्रीकर छुट

दिएर प्रोत्साहन प्रदान गरेको छ (मार्टिन चौतारी १८८८) भने यी टेम्पोलाई वातावरणवादी संघसंस्था र पत्रपत्रिकाले सकारात्मक वकालतसमेत गरेका छन् ।

यिनै सकारात्मक पक्षका कारण विदेशी दातृ समूह यसको विकासमा सहयोग पुऱ्याउन तत्पर देखिन्छन् । डेनमार्क सरकारले डिजेल चालित टेम्पोहरूलाई विद्युतीय टेम्पोमा रूपान्तरण गर्न न्यून व्याजदरमा ऋण सहयोग उपलब्ध गराउने कार्यक्रम ल्याए पनि कुनै पनि डिजेल टेम्पोले सो कार्यक्रममा सहभागी हुने इच्छा नदेखाएकाले त्यसै तुहिएको थियो । यस कार्यक्रमका लागि छुट्याइएको केही रकम पछि चार्जिङ स्टेशन स्थापना गर्न तथा विभिन्न व्यक्तिलाई सफा टेम्पो खरिद गर्न न्यून व्याजदरमा ऋण उपलब्ध गराएको थियो । यस्ता सहयोगले सफा टेम्पोको प्रवर्धनमा खासै सहयोग पुऱ्याएको भने देखिन्न (मार्टिन चौतारी १८८८) । सफा टेम्पोको प्रवर्धनमा डिजेल टेम्पोको विस्थापनले निकै सहयोग पुऱ्याएको थियो यद्यपि सरकारले डिजेल टेम्पोको विकल्पका रूपमा माइक्रोबसलाई चयन गरेको थियो । माइक्रोबस आउन समय लागेकाले सो अवसरमा सफा टेम्पो तथा ग्याँस टेम्पोको खरिद गर्नेको संख्या बढेको थियो ।

सफा टेम्पोको शुरुआत एक हिसाबले विक्रम टेम्पोको विकल्प खोज्ने क्रममा भएको हो । त्यसैले होला विक्रम टेम्पोले सफा टेम्पोलाई देख्न नचाहने । सफा टेम्पोको शुरुआती दिनदेखि नै विक्रम टेम्पोले सफा टेम्पोको सञ्चालनमा बाधा पुऱ्याउने गरेको पत्रिकामा पढ्न पाइन्छ । *काठमाण्डु पोष्ट*ले १२ कार्तिक २०५५मा 'सफा टेम्पोमाथिको आक्रमण किन ?' शीर्षकको सम्पादकीय छापेको छ (काठमाण्डु पोष्ट १८८८) । सफा टेम्पोका विरुद्धमा यातायात व्यवसायी महासंघ जुटेर लागिपरेको देखिन्छ शुरुआतदेखि नै । सफा टेम्पोको दर्ता बन्द गर्न सर्वोच्च अदालतमा मुद्दा दायर गर्नुका अतिरिक्त सफा टेम्पो संचालनमाथि सरकारले प्रतिवन्ध लगाएपछि सरकारलाई धन्यवाद दिँदै करिब आधापेजको विज्ञापन छापेको छ । सोही विज्ञापनमा वातावरण मन्त्रालयका सहसचिव जनकराज जोशीलाई सफा टेम्पोको समर्थन गरेको भन्दै धज्जी उडाइएको छ (हिमालय टाइम्स २०५७ख) ।

सफा टेम्पोका धेरै गुणहरू भए तापनि केही अवगुण पनि छन् । जस्तो कि यो छिटो गुड्दैन । ढिलो गुडेर आफैंले प्रदूषण नगरे पनि अन्य सवारी साधनको गतिमा समय समयमा यसले प्रभाव पार्नु यसको अवगुण हो । त्यस्तै यो महँगो छ र लाभ कम हुन्छ । ब्याट्रीमा संचय गरेको विद्युत शक्तिबाट चल्ने र ब्याट्री संवेदनशील भएकाले राम्रो स्याहार संभार नगरेमा नोक्सान हुने संभावना प्रशस्त हुन्छ । त्यसबाहेक, सफा टेम्पोमाथि सधैंभरि लगाइने गरेको आरोप हो यसमा उपयोग हुने ब्याट्रीले गर्ने संभावित प्रदूषण । ब्याट्रीबाट प्रदूषण हुन्छ त्यसैले यो उपयुक्त छैन भन्ने आरोप सफा टेम्पोलाई लाग्दै आएको छ ।

सफा टेम्पो र ब्याट्री प्रदूषण

सफा टेम्पोको इन्जिन (मोटर) सञ्चालनका लागि आवश्यक शक्ति टेम्पोमा लहरै राखिएका लेड एसिड ब्याट्रीमा संचित गरीराखेको एनर्जी (शक्ति) उपयोग हुन्छ । सफा टेम्पोको इन्धन भनेको तसर्थ ब्याट्रीमा संचित गरिएको शक्ति हो ।

यसरी संचित गरिएको विद्युत शक्ति सीधै प्राप्त हुने हुनाले इन्धन बाल्नु पर्दैन र प्रदूषक तत्व निस्कदैनन् । त्यसैले यी सवारी साधनलाई जिरो एमिशन भेहिकल पनि भनिन्छ ।

सफा टेम्पोमा लेड एसिड ब्याट्री प्रयोग हुन्छ । सडकमा गुड्ने मोटरसाइकल, कार, बस, टेम्पो, ट्रक, डोजर, क्रेन आदि गाडीहरू जो डिजेल, पेट्रोल वा ग्याँसबाट चल्छन् तिनमा पनि लेड एसिड ब्याट्री प्रयोग गरिन्छ । यसबाहेक लेडको प्रयोग हुने क्षेत्र भनेको दूरसञ्चार प्रणाली, गाउँ गाउँमा सञ्चालित सौर्य प्रणाली, नागरिक उड्डयन आदि रहेका छन् (डानिडा १८८८) । सफा टेम्पोमा अन्य सवारी साधनभन्दा धेरै (१२ वटा) ब्याट्री प्रयोग हुन्छ । सफा टेम्पोमा ब्याट्रीले मोटर घुमाउने शक्ति प्रदान गर्छ भने अन्य सवारी साधनमा उज्यालो तथा इन्जिन स्टार्ट गर्न उपयोग गरिन्छ । अन्य सवारी साधनमा प्रयोग गरिनेभन्दा सफा टेम्पोमा प्रयोग गरिने ब्याट्री उच्च गुणस्तरको हुन्छ, धेरै टिक्छ र मूल्य पनि धेरै पर्छ । तर सबैखाले सवारी साधनमा प्रयोग हुने ब्याट्रीको मूल तत्व (लेड र एसिड) भने उही नै हो ।

नेपालमा ब्याट्रीको प्रयोग सम्बन्धमा डानिडाले गरेको एक अध्ययन अनुसार वर्षेनी करिव २००० टन ब्याट्री (लेड) खपत हुने र उपयोग सकिएका करिव ८५ प्रतिशत ब्याट्री पुनर्प्रयोग (रिसाइक्लिङ)का लागि संकलन हुने गर्दछन् । नेपालमा खपत हुने समग्र ब्याट्रीको ६-७ प्रतिशत सफा टेम्पोमा उपयोग हुने गर्दछ (डानिडा १८८८) ।

ब्याट्रीमा संचित गरिएको शक्ति घट्दै जाने भएकाले पुनः प्रयोगमा ल्याउन चार्ज गर्नु पर्ने हुन्छ । तर ब्याट्री सधैंभरि उपयोग गर्न सकिदैन । राम्ररी उपयोग गर्ने हो भने ब्याट्रीको जीवन दुई वर्ष वा बढी हुन्छ । तर संभार राम्ररी नभएमा एक वर्ष जतिमा पनि टेम्पोलाई आवश्यक शक्ति प्राप्त नहुने हुँदा उपयोगिता समाप्त हुन्छ । उपयोगिता सकिएका ब्याट्रीहरू यत्रतत्र फ्याँकिएका खण्डमा तिनले वातावरण प्रदूषण गर्छन् । ब्याट्रीमा भएको एसिड, जसमा लेड, लेड सल्फेट तथा अन्य यौगिक पनि हुन्छन्, फ्याँकिएमा प्रदूषण हुन्छ । त्यस्तै ब्याट्रीको अर्को मूख्य तत्व लेड विकिरणजन्य तत्व हो र त्यसले पनि वातावरण प्रदूषण गर्छ ।

प्रयोगमा आइसकेका लेड एसिड ब्याट्रीहरू हेजार्डस वेस्ट (संक्रामक फोहर)का रूपमा लिइन्छ । वासेल कन्भेन्सन (१८८२)ले त्यस्ता हेजार्डस वेस्टलाई अर्को देशमा लगेर फ्याँक्न दिँदैन । नेपाल र भारत उक्त सन्धीको हस्ताक्षरकर्ता रहेकाले भारतले त्यस्तो 'वेस्ट' निकासी हुन दिन्न भन्न सक्छ । तर हालसम्म लेड एसिड ब्याट्रीका लेड भारततर्फ निरन्तर गैरहेको पाइन्छ (डानिडा १८८८) । उपयोगिता सकिएका ब्याट्री कवाडीले राम्रै दाम (प्रति केजी रु २०/२५) दिएर किन्ने गरेका छन् । यसको मूल कारण लेड पुनर्प्रयोगीय धातु भएकाले हो । यस हिसाबले सवारी साधनमा प्रयोग भैरहेका ब्याट्रीले ठूलो प्रदूषण गरिरहेका छन् भन्न मिल्दैन । तर ब्याट्रीलाई कवाडीले लग्दा तिनमा रहेको एसिड जथाभावी पनि फ्याँक्ने गरेको पाइन्छ । एसिड कतिपयले सीधै ढलमा मिसाउनेसमेत गरेका छन् जसले गर्दा जल तथा जलचर प्रभावित हुने

प्रशस्त संभावना छ । एसिडमा रहने लेडका कण तथा लेड सल्फेटले अन्ततः जनस्वास्थ्यमा नकारात्मक असर पार्ने कुरामा दुईमत नहोला ।

तर पत्रपत्रिकामा निरन्तर आइरहेका समाचारमा मुख्यत: सफा टेम्पोका ब्याट्रीलाई मात्र तारो बनाइएको पाइन्छ । सफा टेम्पोका ब्याट्री अर्कै हुन् र ती निकै विषालु हुन्छन् भन्ने आशय त्यस्ता समाचारको रहेको देखिन्छ । अरु सवारी साधन तथा अन्य क्षेत्रमा प्रयोग हुने ब्याट्रीका बारेमा भने समाचारपत्रहरूले उति ध्यान दिएको पाइन्न केही अपवादलाई छाडेर । सफा टेम्पोको ब्याट्रीविरुद्ध आवाज निकाल्ने कार्यको शुरुआत विक्रम टेम्पोविरुद्ध जनविरोध उत्कर्षमा पुग्दै गर्दा मेरो नेपाल नामक संस्थाले गरेको देखिन्छ । यो संस्थाले लगाएको आरोपलाई *जनएकता*लगायतका केही सीमित पत्रिकाले स्थान दिएको पाइन्छ (जनएकता २०५५) ।

विक्रम टेम्पोवालाहरू र अन्य सवारी साधनका व्यवसायीले सदैव सफा टेम्पोलाई विरोधीको रूपमा लिएको पाइन्छ । विक्रम टेम्पो एकाइ समितिका अध्यक्ष तिलप्रसाद जोशीले 'सफा टेम्पोमा प्रयोग हुने ब्याट्रीको 'लेड'ले वातावरण एवं ७५ फिट जमिन मुनीको पानीलाईसमेत प्रदूषण तुल्याउने 'प्रमाणित आधार'मा उक्त टेम्पोको सञ्चालनमा प्रतिवन्धको मागदावी गर्दै' सर्वोच्च अदालतमा मुद्दा दायर गरको र सर्वोच्च अदालतले कारण देखाउ आदेश जारी गरेको समाचार *गोरखापत्र*ले २६ असार २०५६मा छापेको छ । 'सन् ६०को दशकमा बेलायतमासमेत असफल सिद्ध भएको प्रविधि नेपालमा संचालन गर्न नहुने दावी'समेत जोशीले गरेका छन् (गोरखापत्र २०५६ख) ।

२७ माघ २०५६मा छापिएको *खबरकागज* साप्ताहिकको 'विद्युतीय टेम्पोहरू प्रदूषणरहित नै हुन् त ?' शीर्षकको समाचारमा यातायात व्यवसायी महासंघका अध्यक्ष शरद उप्रेतीको हवाला दिदै सफा टेम्पोको ब्याट्रीमा प्रयोग हुने एसिडले विभिन्न नकारात्मक असरका साथै ३० मिटर मुनीसम्मको पानी प्रदूषण गर्ने लेखिएको छ (खबरकागज २०५६) । यस्ता समाचार शृंखलाबद्ध रूपमा आइरहेका देखिन्छन् । जेठ २०५७ को पहिलो साताका *राष्ट्रवाणी, यातायात गतिविधि* र *छहरा* साप्ताहिकहरूले शीरदेखि पुछारसम्म उही भाषा, सामग्री भएको 'सफा टेम्पोले प्रदूषण गरिरहेको' समाचार छापेका छन् ।

४ जेठको *राष्ट्रवाणी* (राष्ट्रवाणी २०५७), ४ असोजको *यातायात गतिविधि* (यातायात गतिविधि २०५७), ५ असोजको *सगरमाथा* (सगरमाथा २०५७), ३० फागुन २०५७को *सीमांकन*, ४ चैतको *गतिविधि* (गतिविधि २०५७) र *विश्वदीप* (विश्वदीप २०५७), *घटनाचक्र* (घटनाचक्र २०५७) जस्ता साप्ताहिक पत्रिकाले सफाटेम्पोको ब्याट्रीबाट हुने प्रदूषणका बारेमा समाचार छापेको पाइन्छ । यी पत्रिकाका समाचार शीर्षक 'इलेक्ट्रिक टेम्पोलाई विष फैलाउने छुट किन ?', 'ज्यान लिने सफा टेम्पोदेखि होशियार', 'इलेक्ट्रिक टेम्पोको प्रदूषण प्रकरण' आदि छन् ।

सफा टेम्पोका ब्याट्रीले प्रदूषण गर्ने समाचार पछिल्ला दिनमा साप्ताहिक पत्रिकामा मात्र होइन दैनिक पत्रिकामासमेत आएका छन् । २७ फागुन २०५७को *स्पेसटाइम*मा दिपेन्द्र काफ्लेको नामबाट 'ब्याट्रीबाट चल्ने सफा टेम्पोले जनस्वास्थ्यमा

असर पार्ने' शीर्षकमा (काफ्ले २०५७), २ चैत २०५७को *गोरखापत्र*मा भवानी सुवेदीको नामबाट 'सफा टेम्पोका ब्याट्री जनस्वास्थ्यका लागि घातक' शीर्षकमा (सुबेदी २०५७) र सोही दिनकै *राइजिङ नेपाल* (राइजिङ नेपाल २००१ए)मा पनि सफा टेम्पोमा प्रयोग हुने ब्याट्रीका बारेमा नकारात्मक समाचार छापिएका छन् । यी सबै पत्रिकामा छापिएका यी समाचार पढ्ने र सफा टेम्पो तथा ब्याट्रीको बारेमा थाहा नपाउने जो सुकैले पनि सफा टेम्पोको बारेमा नकारात्मक धारणा बनाउनु स्वाभाविक हो ।

सफा टेम्पोका ब्याट्रीबारे यति धेरै नकारात्मक समाचार आएको जानकारी नै नभएर हो भन्ने अवस्था छैन । किनकि सफा टेम्पो अथवा समग्र लेड एसिड ब्याट्रीका बारेमा समय समयमा कार्यक्रम नभएका होइनन् । ६ असोजमा सोसाइटी अफ इलेक्ट्रिक इन्जिनियर्स नेपाल (सिन)ले पयर्टन प्रवर्धनका लागि स्वच्छ यातायात विषयक एक दिने गोष्ठीको आयोजना गरेको थियो । सो गोष्ठीमा एउटा कार्यपत्र विद्युतीय सवारी साधनका ब्याट्रीको प्रयोग र पुनर्प्रयोग विषयमा रहेको पत्रिका पल्टाउँदा देखिन्छ । इलेक्ट्रिक भेहिकल एशोसियसनले पनि ब्याट्रीको समस्याका बारेमा कार्यक्रम गरेको थियो जसको रिपोर्टिङ्ग पत्रिकमा भएको छ । त्यस्तै, ७ चैत २०५७ मा स्वच्छ उर्जा नेपालले 'लेड एसिड ब्याट्रीको तथ्य, वातावरणीय सुरक्षा र व्यवस्थापन' विषयक अन्तरक्रिया कार्यक्रम गरेको थियो र सो कार्यक्रमको रिपोर्ट गर्दा विभिन्न दैनिक पत्रिकाले ब्याट्रीका बारेमा तथ्यपरक समाचार प्रवाह गरेका थिए । *देशान्तर* साप्ताहिक (राई २०५८) एवं *नेपाल समाचारपत्र* (रेग्मी २०५८)मा छापिएका ब्याट्रीसम्बन्धी समाचार सन्तुलित र तथ्यपरक छन् । ब्याट्रीबाट प्रदूषण भइरहेको र हुने सम्भावनालाई नकार्न सकिदैन र समय छँदै पहल गर्नु जरुरी छ, प्रयोगमा आइसकेका ब्याट्रीलाई तह लगाउन । तर पटक पटक उही सामग्री र उस्तै भाषामा सफा टेम्पोका ब्याट्रीलाई मात्र लक्षित गरी आएका सामग्रीहरूले ती पत्रिकाहरूको विश्वसनियतामाथि शंका गर्नु पर्ने स्थिति ल्याउँछ ।

सफा टेम्पोमाथिको प्रतिवन्ध र सवारी साधनको दर्ता नियन्त्रण

सरकारले नवौं योजना र आफ्ना कार्यक्रमहरूमा विद्युतीय सवारी साधनलाई प्रोत्साहन, प्रवर्धन गर्ने उल्लेख गरेको छ (मोप २०००) । तर घोषित नीति विरुद्ध गई सरकारकै एक निकाय–यातायात व्यवस्था विभाग–ले सफा टेम्पोको दर्ता सञ्चालनमाथि प्रतिवन्ध लगाएको छ । यातायात व्यवस्था विभागले पहिलो पटक दर्ता बन्द गर्दा सर्वत्रबाट दबाब आएपछि सो निर्णय फिर्ता गरे पनि केही समयपछि पुनः लगाएको दर्ता प्रतिवन्ध असोज २०५८ सम्म कायमै छ ।

काठमाडौं उपत्यकाभित्र सफा टेम्पोको नयाँ दर्ता, संचालनमा प्रतिवन्ध लगाउने कार्य पहिलो पटक यातायात व्यवस्था विभागले १७ जेठ २०५७ को *गोरखापत्र*मा सूचना प्रकाशित गरी गरेको हो । सूचनामा निर्माण तथा यातायात मन्त्रालयले सडकको धारण क्षमता अध्ययन गर्न कार्यदल गठन गरेको र सो कार्यदलको प्रतिवेदन प्राप्त नभएसम्म काठमाडौं उपत्यकामा सफा टेम्पो, माइक्रोबस तथा ट्याक्सीको नयाँ दर्तामा रोक लगाइएको जानकारी दिइएको छ

(गोरखापत्र २०५७क)। सरकारले करिब एक वर्षअघि भदौ २०५६मा सडकको धारण क्षमताको अध्ययन गर्न कार्यदल गठन गर्ने र सोहीअनुरूप नयाँ सवारीको दर्तासम्बन्धी नीति बनाउने घोषणा गरेको थियो (गोरखापत्र २०५६ज)। कार्यदल गठन गर्ने निर्णय गरेको एक वर्षपछि अध्ययन कार्यदल गठन त गऱ्यो तर बिना अध्ययन केही सवारी साधन दर्तामा प्रतिवन्ध लगायो। देशबाहिरबाट आयात हुने सवारी साधनलाई सो निर्णयले खासै फरक नपारे पनि देशभित्र उत्पादन हुने अथवा 'ब्याकवार्ड/ फरवार्ड लिंकेज' भएका उद्योगलाई यस्ता तदर्थवादी निर्णयले फरक पार्छ। उदाहरणका लागि सफा टेम्पोको दर्तामा गरिएको प्रतिवन्धले सफा टेम्पो उत्पादनमा लागेकाहरू र चार्जर, चार्जिङ स्टेशन उद्योगमा लागेका स्वदेशी उद्यमीहरूलाई नकारात्मक प्रभाव पर्छ जबकि ट्याक्सीको दर्तामा प्रतिवन्धले नेपाली उद्योगलाई कुनै दुष्प्रभाव पर्दैन।

निर्माण तथा यातायात मन्त्रालयको सो निर्णयको विरोध त भएकै थियो तर *कान्तिपुर*ले जेठ १८ गते 'बिजुली टेम्पोमा रोक: वातावरणलाई धक्का, पैंतालीस करोडको उद्योग धराशायी' शीर्षकमा समाचार छापेपछि विरोधको स्वर चर्किएको थियो (पराजुली २०५७)। सर्वत्र विरोध हुनथालेपछि विश्व वातावरण दिवस (५ जुन २०००)को अवसरमा आयोजित कार्यक्रममा तत्कालीन प्रधानमन्त्री गिरिजाप्रसाद कोइरालाले सो निर्णयलाई सच्याउन निर्देशन दिनुभएको थियो। निर्देशनपछि सम्बन्धित निकायले सफा टेम्पोमाथिको प्रतिवन्धको निर्णय फिर्ता गऱ्यो। तर, सँगसँगै प्रधानमन्त्रीले निर्देशन नदिएको ग्याँस टेम्पोको दर्ता पनि खुला गरेको थियो। सरकारको तदर्थवादी निर्णय परिवर्तन गर्न सक्नु पत्रिकाहरूको सबल पक्ष हो। यो निर्णय परिवर्तन हुनमा पनि पत्रिकाहरूको यथेष्ट योगदान रहेको देखिन्छ। *नेपाली टाइम्स*मा विनोद भट्टराईले 'नट सो सफा डिसिजन' शीर्षकको समाचारमा लेखेका छन्: यो उत्साहजनक कुरा हो कि देशको प्रधानमन्त्री पत्रिका पढ्नु हुन्छ र अझ महत्वपूर्ण, पढेका सामग्रीमाथि कार्य पनि गर्नुहुन्छ (भट्टराई २०००)। अर्थात् पत्रिकाहरूकै प्रभाव थियो यो निर्णय परिवर्तन हुनुमा।

एकपटक दबाबपछि फिर्ता लिनुपरेको टेम्पोको दर्ता बन्द गर्ने निर्णय कार्यान्वयन गराउन यातायात व्यवस्था विभाग कटिवद्ध देखिन्छ। कार्यदलले दिएको सुझाव भन्दै विभागले सबैभन्दा पहिले ३ कार्तिक २०५७ मा अर्को निर्णय गरी सफा टेम्पोलाई काठमाडौंको चक्रपथभित्र दर्ता सचालनमा प्रतिवन्ध लगाएको थियो (गौतम २०५७)। यस पटक विभागले उक्त निर्णय गर्दा सडकको धारण क्षमताको अध्ययन प्रतिवेदनको आधारमा गरिएको बताएको थियो (हिमालय टाइम्स २०५७क)। सडकले धान्न सक्नेभन्दा धेरै सवारी साधन रहेको उल्लेख गर्दै कार्यदलले दिएका सुझावहरू क्रमश: लागू गर्ने विभागले बताए पनि प्रतिवेदन सार्वजनिक नगर्नु र एक वर्षपछि (असोज मसान्त २०५८)सम्म पनि यससम्बन्धी अन्य कुनै निर्णय नगर्नुले विभागको नियत खोटो थियो कि भन्ने शंका जन्माउँछ। कार्यदलले उपत्यकामा आवश्यकताभन्दा धेरै सवारी साधन भएको बताए पनि निजी सवारी साधनको दर्ता भने खुला छ। काकताली मात्र हुन सक्छ, तर देखिन्छ के भने पहिलो पटक यातायात व्यवस्था

विभागले सफा टेम्पोमा प्रतिवन्ध लगाउने निर्णय आउनुभन्दा केही समयअघिदेखि सफा टेम्पोको ब्याट्रीको बारेमा नकारात्मक समाचार आएको थियो भने पछिल्लो पटक निर्णय सार्वजनिक हुनुभन्दाअघि पनि सोही खाले समाचार आएको पाइन्छ।

विद्युतीय सवारी साधनलाई अन्य मुलुकमा रोक लगाइएको छैन बरु प्राथमिकता दिइएको छ। यसो गरिनुमा विद्युतीय सवारी साधनले वायु प्रदूषण नगर्नु नै हो। त्यसबाहेक सफा टेम्पोहरू निजी होइन कि सार्वजनिक सवारीका रूपमा प्रयोग भैरहेका थिए। सरकारले निजी सवारी साधनको दर्ता खुला राखेर सार्वजनिक यातायातलाई बन्द गरेको देखिन्छ। निजी सवारीमा एकादुई यात्रु चढ्ने तर सडक, इन्धन धेरै उपयोग गर्ने र प्रदूषण धेरै गर्ने हुनाले अन्यत्र निजी सवारीको दर्तामा नियन्त्रण गरेको पाइन्छ। छिमेकी भारतमासमेत निजी सवारीको दर्तामा कोटा तोकिएको छ। नीति (नवौं योजना, बजेट, आदि)मा त नेपालमा पनि विद्युतीय सवारी साधनलाई प्रवर्धन गर्ने भनिएको छ (मोप २०००) तर व्यवहारमा ठीक उल्टो भएको पाइन्छ। प्रदूषक सवारीलाई जालझेल गरेर ल्याउन खोजिन्छ (हेर्नुहोस् ५०० टेम्पो प्रकरण), डिजेल ट्याक्सी भित्र्याइन्छ, प्रदूषक ग्याँस सवारी साधनलाई छुट दिइन्छ र मापदण्ड तोक्न आलटाल गरिन्छ, निजी सवारी साधनलाई प्रोत्साहन गरिन्छ।

ग्याँस चालित सवारी साधन[१६]

नेपालमा ग्याँस चालित सवारी साधनको शुरुआत ८ मंसिर २०५३ मा काठमाडौं टुकटुक प्रालिलाई सहायक मन्त्रीस्तरको निर्णय गरी ३३ थान एलपीजी टेम्पो सञ्चालन गर्न अनुमति दिएपछि हुन्छ। सोही वर्ष ३ फागुनमा त्रिभुवन विश्वविद्यालय अन्तर्गतको इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थान पुल्चोकलाई जापानको सेकेई विश्वविद्यालयबाट अनुदानस्वरूप प्राप्त टोयोटा कोरोना कार संचालनका लागि पनि अनुमति दिइन्छ। इन्जिनियरिङ क्याम्पसलाई अनुमति दिंदा गरिएको सहायक मन्त्रीस्तरको निर्णयमा के पनि थपिएको छ भने 'अरु २० वटासम्म नयाँ चारपांग्रे एलपीजी चालित सवारी साधन पनि कसैले दर्ता संचालन गर्न चाहन्छ भने दिने'। यातायात व्यवस्था विभागले इन्जिनियरिङ क्याम्पसलाई सो कारको सञ्चालन क्रममा परीक्षण गरी प्रतिवेदन बुझाउन भनेको र प्रतिवेदन अध्ययन गर्न एक समितिसमेत गठन गरेको थियो। इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थानका सहप्राध्यापक रविन्द्र भट्टराईको समूहले काठमाडौं, पोखरा, वीरगज, हेटौंडा, नारायणगढमा गरेको प्रदूषण परीक्षणको प्रतिवेदन विभागमा बुझाएको थियो जुन सोसाइटी अफ मेकानिकल इन्जिनियर्सको न्युजलेटरमासमेत प्रकाशित छ। काठमाडौंमा सो कारले ३.७ प्रतिशत कार्वन मोनोक्साइड (सीओ) फ्याँकेको थियो। सरकारले पेट्रोल इन्जिनलाई तोकेको सीओको मापदण्ड (३ प्रतिशत)भन्दा

[१६] ग्याँस चालित सवारी साधनहरूको सञ्चालन गर्न दिनेसम्बन्धी निर्माण तथा यातायात मन्त्रालयका केही निर्णयहरू अधिवक्ता भरतमणि गौतमले ग्याँस सवारी साधनविरुद्ध दायर गर्नु भएको रिटको प्रत्युत्तर दिने क्रममा सो मन्त्रालयले सर्वोच्च अदालतमा पेश गरेको थियो। यस अध्ययनका क्रममा गौतमको सहयोगमा प्राप्त सर्वोच्चमा बुझाइएका ती निर्णयहरूको फेहरिस्तमा उपलब्ध तथ्यहरूमा आधारित।

यो धेरै हो। तर, इन्जिन आयल, आयल फिल्टर, स्पार्क प्लग र एअर फिल्टर बदलेर जाँच गर्दा भने १.५ प्रतिशत सीओ मात्र उत्सर्जन गरेको थियो (भट्टराई २०००)।

इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थानको अध्ययन प्रतिवेदनका आधारमा यातायात व्यवस्था विभागको समितिले दिएको प्रतिवेदनमा भने सर्भिसिङअघिको प्रदूषणको बारेमा कुनै उल्लेख पाईदैन। विभागको सो रिपोर्टमा इन्जिन आयल, आयल फिल्टर, स्पार्क प्लग र एअर फिल्टर बदलेर जाँच गर्दाको प्रदूषण १.५ प्रतिशतमात्र उल्लेख गर्दै ग्याँस चालित सवारी न्यून प्रदूषित भनेर प्रतिवेदन पेश गरेको देखिन्छ। कतिपय पेट्रोल चालित सवारी साधनले १.५ प्रतिशतभन्दा पनि कम सीओ फ्याँकेको पाइन्छ। यतिकै आधारमा के पेट्रोल इन्जिनलाई न्यून प्रदूषक भन्न मिल्छ? तर, यातायात व्यवस्था विभागले गठन गरेको समितिले भने ३.७ प्रतिशत सीओ फ्याँकेको तथ्यलाई उल्लेख नगरी ग्याँस चालित सवारी साधनलाई न्यून प्रदूषक घोषणा गरेको देखिन्छ।

भट्टराई प्रतिवेदनमा प्रदूषण परीक्षणको तालिकासहित भविष्यमा एलपीजीबाट चल्ने सवारी सञ्चालनका लागि अनुमति दिंदा 'गन्धरहित ग्याँस' र 'ग्याँस भर्ने स्टेसनहरू' स्थापना गरिनु पर्छ भनिएको छ। साथै, प्रष्टसँग भनिएको छ: 'खाना पकाउने प्रयोजनका लागि उपलब्ध इथाएल मर्क्याप्टन भएका सिलिण्डर सवारी साधनमा प्रयोग गरिनु हुँदैन' (भट्टराई २०००)। सोही प्रतिवेदनका आधारमा यातायात व्यवस्था विभागको समितिले ५ शर्तहरू राखी ग्याँस चालित सवारी साधन नियमित रूपमा संचालनमा ल्याउन सकिने उल्लेख गरेको छ। जसमध्ये पहिलो शर्त 'सवारीमा प्रयोग हुने गन्धरहित ग्याँसबाट संचालन गरिनु पर्ने' र दोश्रो शर्त 'ग्याँस भर्ने स्टेशनहरू हुनु पर्ने' थियो।

मन्त्रालयले थप २० वटा कार संचालन गर्न दिने भन्ने निर्णय गरेपछि काठमाण्डु टुकटुक प्रालिले जापानबाट एलपीजी चालित कार आयात गरी संचालन गर्न पाउँ भनी निवेदन दिएको र यातायात व्यवस्था विभागले शर्तहरू तोकी १८ थान चारपाँग्रे सवारी साधन संचालन गर्न अनुमति दिएको थियो। उक्त प्रालिले आयात गरेको भनिएका ती चारपाँग्रे सवारी साधन नारायणी अञ्चल यातायात व्यवस्था कार्यालयमा असार २०५४ मा दर्ता गरेको र भदौमा काठमाडौंमा दर्ता सरुवा गर्न अनुमति मागेको देखिन्छ। शुरुमा दर्ता गर्दा राखेका शर्त उक्त कम्पनीले पूरा नगरेको देखिएको, गन्धरहित ग्याँस उपलब्ध नभएको र ग्याँस फिलिङ स्टेशन पनि नभएकोले के गर्ने भन्ने राय वाग्मती अञ्चल कार्यालयले यातायात व्यवस्था विभागसँग माग्यो।

वाग्मती अञ्चल कार्यालयको चिठीपछि यातायात व्यवस्था विभागले टुकटुक प्रालिमा प्रतिक्रिया माग गर्दा उक्त प्रालिले 'गन्धरहित ग्याँस उपलब्ध नभएको र फिलिङ स्टेशन नभएकाले हाल उपलब्ध एलपीजीबाट नै संचालन गर्न बाध्य भएको र भविष्यमा गन्धरहित ग्याँस तथा ग्याँस फिलिङ स्टेशन उपलब्ध भएपश्चात सोहीअनुसार सञ्चालन गर्ने अनुरोध' गरेको थियो। यातायात व्यवस्था विभागलाई गन्धरहित ग्याँस र ग्याँस फिलिङ स्टेशन उपलब्ध छैन भन्ने प्रष्ट थाहा भएकाले नै सञ्चालनका लागि उल्लिखित दुई शर्त बाध्यात्मक भनेर

शुरुमा नै शर्तनामा गरेको थियो। तर उक्त प्रालिले सो कार्य गर्न नसकेको तथा अन्य शर्त पनि पालना नगरेको स्पष्ट पत्र वाग्मती अंचलले लेख्दा पनि उक्त प्रालिलाई दण्ड सजाय नगरी अझ शर्तहरू पुनरावलोकन गरेको देखिन्छ।

टुकटुक प्रालिले निवेदन दिएकै भरमा ३१ भदौ २०५४मा विभागको समितिले बुझाएको प्रतिवेदनलाई १० कार्तिकमा पुनरावलोकन गरिएको छ। पुनरावलोकन गर्दा विभागीय प्रतिवेदनको कुरा नउठाई इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थानबाट दिइएको प्रतिवेदनलाई रकमी भाषाको प्रयोग गर्दै भनिएको छ: "इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थानको प्रतिवेदनमा खाना पकाउने ग्याँस प्रयोग गर्दा गन्ध आउने भनी उल्लेख गरेको तर सो गन्धले कुनै प्राविधिक वा वातावरणीय समस्या परेको वा गन्धरहित ग्याँस खाना पकाउने ग्याँसभन्दा बढी उपयुक्त हुने भनी कतै उल्लेख नगरेको।" त्यस्तै दोश्रो तथ्यलाई बंग्याइदै भनिएको छ: "सार्वजनिक रूपमा ठूलो संख्यामा एलपी ग्याँस गाडीहरू संचालन गर्न दिन ग्याँस भर्ने स्टेशन जरुरी भएको औल्याएको तर ग्याँस भर्ने स्टेशन नभइकन कारहरू सञ्चालन हुन नसक्ने भन्ने कहीं उल्लेख नभएको।" अर्थात 'विष हो खानु हुँदैन त भन्यो, तर खाए पछि के हुन्छ नभनेकाले खाए हुन्छ' भन्ने काइते भाषा प्रयोग गरियो।

दुई महिनापहिले समितिले दिएको प्रतिवेदनलाई चुनौती नदिइकन इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थानको प्रतिवेदनलाई अन्यथा परिभाषित गर्दै पुनरावलोकन गरिएपछि नेपालमा ग्याँस सवारी साधनको निर्बाध आयात एवं संचालन शुरु भयो। यसरी ग्याँस सवारीलाई न्यून प्रदूषक तुल्याएर, बिना मापदण्ड कुदन दिएर, जनस्वास्थ्यमाथि खेलवाड त गरियो नै, न्यून प्रदूषकका नाममा दिलाइएको सुविधाबाट राष्ट्रलाई करिब ४५ करोडको राजश्व घाटा पऱ्यो (कान्तिपुर २०५८क)। त्यसबाहेक प्रत्येक प्रतिवेदनले ग्याँस चालित सवारी साधनमा बाध्यात्मक भनेको 'फायर फाइटिंग इक्विपमेन्ट' कुनै ग्याँस सवारी साधनले असोज २०५८ सम्म राखेको पाईदैन।

शहरी क्षेत्रमा सञ्चालन हुने सवारी साधनले फ्याँक्ने धूवाँले जनस्वास्थ्यमा सीधा असर गर्दछ। यस्तो स्थितिमा बिना कुनै मापदण्ड ग्याँस चालित सवारी साधनलाई सन्चालन गर्न दिनु वातावरण संरक्षण ऐनको उल्लंघन हुने हुनाले ग्याँस चालित सवारी साधनको प्रदूषण मापदण्ड निर्धारण गरी निर्धारित मापदण्ड भित्र पर्ने/नपर्ने जाँच गरी नछुट्याउन्जेल पैठारी तथा सञ्चालनमा रोक लगाई पाउँ भनी अधिवक्ता भरतमणि गौतमले ३ मंसिर २०५५मा सर्वोच्च अदालतमा रिट दायर गरेको *कान्तिपुर*ले ४ मंसिरमा समाचार दिएको छ (कान्तिपुर २०५५क)।

१६ पुस २०५५ को *हिमालय टाइम्स* र *गोरखापत्र* (गोरखापत्र २०५५ग) तथा २२ पुसको *दि इण्डिपेन्डेन्ट* साप्ताहिकमा (दि इण्डिपेन्डेन्ट १८८८ए) ग्याँस टेम्पोसम्बन्धी समाचार छापिएको छ। ग्याँस टेम्पोका वितरक काठमाण्डु टुकटुक प्रालिका जगन्नाथ सोनारले आयोजना गरेको पत्रकार सम्मेलनमा ती समाचार आधारित छन्। समाचारमा 'अबका टेम्पोका इन्जिन ब्राण्ड न्यू, सक्कली र गन्धरहित हुने (मतलब यसअघिका नक्कली, थोत्रा तथा गन्धसहित थिए?) तथा प्रदूषणको मात्रा ०.०४ प्रतिशत कार्वन मोनोअक्साइड मात्र हुने'

दावा गरिएको छ। *हिमालय टाइम्स*ले टुकटुक प्रालिले पहिलो चरणमा २६ वटा टेम्पो ल्याइसकेको र दोश्रो चरणमा ३६ वटा टेम्पो ल्याउने योजना रहेको लेखेको छ। त्यस्तै दुई महिनाभित्र ग्याँस फिलिङ स्टेशन पनि खोली सक्ने दावा सोनारले गरेको पाइन्छ समाचार पढ्दा (हिमालय टाइम्स २०५५ख)।

नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्ड २०५६ लागू गर्दा ग्याँस चालित सवारी साधनको मापदण्ड तय गरिएको थिएन। तर ग्याँस चालित सवारी साधनको मापदण्ड तयार गर्नका लागि प्राविधिक समिति गठन गर्ने निर्णय गरिएको थियो। सरकारले मापदण्ड तयार गर्ने त भन्यो सँगसँगै बुँदा नम्बर २२मा विक्रम टेम्पोको प्रतिस्थापनमा ल्याउने सवारी साधन ग्याँसको भएमा पनि पूरै सुविधा दिने निर्णय गऱ्यो (गोरखापत्र २०५६ङ)। यस कार्यप्रति शंका एवं विरोध गरिएता पनि इन्डोनेसियामा निर्मित 'सुजुकी क्यारी' र चीनमा निर्मित 'वुलिङ' नामक पेट्रोल इन्जिन भएका सवारी साधन एलपीजी ग्याँसबाट सन्चालन गर्ने गरी आयात गरिए र सोहीअनुरूप संचालनमा रहेका छन्।

नियोजित रुपमा ग्याँस चालित सवारीलाई न्यून प्रदूषक तुल्याएपछि आर्थिक वर्ष २०५४/५५को बजेटदेखि ग्याँसबाट चल्ने सवारी साधनलाई विद्युतीय सवारी साधन सरह १ प्रतिशत मात्र भन्सार लिई आयात गर्ने सुविधा प्रदान गरिएको हो (आर्य २००१)। सरकारले ग्याँस चालित मात्र भन्यो तर कम्प्रेस्ड नेचुरल ग्याँस (सीएनजी), लिक्वीफाइड नेचुरल ग्याँस (एलएलनजी) वा लिक्वीफाइड पेट्रोलियम ग्याँस (एलपीजी) को व्याख्या नगरेका कारण सबै खाले ग्याँसलाई एकै वर्गमा राखेर हेरेको पाइन्छ। उल्लिखित ग्याँसमध्ये प्राकृतिक ग्याँस (सीएनजी)बाट सबैभन्दा कम प्रदूषण हुन्छ भने एलपीजीले केही तत्वबाहेक पेट्रोल चालित इन्जनकै हाराहारीमा प्रदूषण गर्छ सामान्यतया।

सरकारले ग्याँस चालित सवारी साधनलाई न्यून प्रदूषक भन्दै सुविधा दिदै आए पनि त्यसको गैरसरकारी क्षेत्रबाट विरोध हुँदै आएको थियो। डिजेल टेम्पोको प्रतिस्थापनमा पेट्रोल इन्जिन भएका सवारी साधनलाई ग्याँसबाट चल्ने गरी परिवर्तन गरेर ल्याउन दिने सरकारको निर्णयका बारेमा पत्रिकामा भ्रष्टाचार भएको भन्दै आपत्ति जनाइएको यसअघि चर्चा गरिसकिएको छ। एलपी ग्याँसबाट चल्ने सवारी साधन पेट्रोलभन्दा बढी प्रदूषक भएको *नेपाल समाचार पत्र*ले १७ फागुन २०५६मा छापेको छ। ट्राफिक प्रहरी कार्यालयका एक अधिकृतको हवाला दिदै टुकटुक टेम्पोको प्रदूषण परीक्षण गर्दा ७ प्रतिशत सीओ फ्याँकेको लेखिएको छ (समाचारपत्र २०५६च) भने *कान्तिपुर*ले 'राजधानीमा गुड्ने ग्याँस टेम्पो पेट्रोल जत्तिकै प्रदूषक' शीर्षकमा समाचार छापेको छ (पराजुली २०५७ख)। *समाचारपत्र*मा नै महेन्द्र बिष्टको नाममा २५ फागुन २०५६मा 'ग्याँस सवारीलाई प्रदूषण मापदण्डभित्र बाँध्ने तयारी' शीर्षकमा पहिलो पृष्ठमा छापिएको समाचारमा मन्त्री परिषदको बैठकमा यससम्बन्धी निर्णय हुन लागेको लेखिएको छ (बिष्ट २०५६)। तर 'ग्याँसबाट चल्ने सवारी साधनको प्रदूषण मापदण्ड तयार हुन सकेन' शीर्षकको ५ भदौ २०५७ को *कान्तिपुर*को समाचारले *समाचारपत्र*मा सो समाचार छापिएको ५ महिनापछि पनि उक्त निर्णय हुन सकेको देखिदैन (कान्तिपुर २०५७ङ)।

अदालतमा मुद्दा तथा गैरसरकारी क्षेत्रबाट व्यापक विरोध गरिएपछि अन्ततः वातावरण मन्त्रालयले ७ कार्तिक २०५७ को राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरी नेपालभित्र आयात हुने ग्याँस चालित (लिक्वीफाइड पेट्रोलियम तथा नेचुरल ग्याँस दुवै) सवारी साधनको प्रदूषण मापदण्ड तोकेको हो। ग्याँससम्बन्धी यो मापदण्डलाई पनि नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्डकै हिस्सा हुने बताइएको छ (राजपत्र २०५७क)। ग्याँस चालित सवारीको प्रदूषण मापदण्ड र पेट्रोल चालित सवारीको मापदण्डमा खासै भिन्नता छैन। सोही राजपत्रमार्फत सरकारले सञ्चालनमा रहेका ग्याँस चालित सवारी साधनको पनि प्रदूषण मापदण्ड तोकेको छ। जसअनुसार सबै ग्याँस चालित सवारीले बढीमा ३ प्रतिशत मात्र कार्वन मोनोअक्साइड तथा दुई र तीनपाँग्रे सवारी साधनका हकमा ७,८०० पीपीएम र चारपाँग्रे सवारी साधनका हकमा १,००० पीपीएम हाइड्रोकार्वन फ्याँक्न सक्छन् (राजपत्र २०५७क)।

सरकारले ग्याँस चालित सवारीको मापदण्ड तोके पनि न त मन्त्रालय आफैले वक्तव्य वा सार्वजनिक सूचना निकाल्यो न त पत्रपत्रिकाले पनि यससम्बन्धी जानकारी सार्वजनिक गरे। यसअघि पेट्रोल र डिजेलको यस्तै मापदण्ड तोक्दा मन्त्रालयले सूचना तथा वक्तव्य दुवै सार्वजनिक संचारका माध्यममार्फत प्रकाशित गरेको थियो।

वातावरणवादीहरूका तर्फबाट दवाब र ग्याँस सवारी साधनको विरुद्धमा सर्वोच्चमा मुद्दा परेकाले सरकार प्रदूषण मापदण्ड तोक्न वाध्य भएको थियो। मापदण्ड तय गरे पनि सोको जानकारी नगराउनु र कार्यान्वयनतर्फ कुनै कदम नचाल्नुले प्रशासकहरूले चाहेर ग्याँसको मापदण्ड तोकेका होइनन् भन्ने देखाउँछ। ग्याँस सवारीको विरोध प्रदूषणका कारण मात्र नभई यसमा प्रयोगमा आइरहेको खाना पकाउने सिलिण्डरका कारण पनि भएको थियो। ग्याँसका सवारी साधनमा खाना पकाउने सिलिण्डरको अन्यत्र कहीं प्रयोगमा ल्याईदैन सुरक्षाका कारणले, त्यसमाथि पनि सुताएर राख्नु सुरक्षाका दृष्टिले झनै संवदेनशील मानिन्छ। बेलाबेलामा आगो बल्ने जस्ता साना दुर्घटना भइरहे पनि ठूलो दुर्घटना भएको भने पत्रिकामा छापिएको छैन। विष्णुलाल श्रेष्ठले १ पुस २०५६मा लेखेको समाचारमा एक यात्रुलाई उद्धृत गर्दै टेम्पोमा ग्याँस पड्केको तर कसैलाई खासै केही नभएको व्यहोरा छापिएको छ (श्रेष्ठ २०५६)।

एलपीजी चालित सवारी साधनले खाना पकाउने ग्याँसको सिलिण्डर प्रयोग गर्ने र सवारी साधनको संख्या बढ्दै जाँदा बजारमा पटक पटक खाना पकाउने ग्याँसको अभाव भएको थियो (अधिकारी २०५७, श्रेष्ठ २०५८क, स्पेसटाइम २०५७क)। खाना पकाउने ग्याँसको अभाव हटाउन (गोरखापत्र २०५७ग, घ, काठमाण्डु पोष्ट २०००) र खाना पकाउने ग्याँसका लागि दिइएको अनुदानको सवारी साधनमा अनधिकृत प्रयोग भएकाले सरकारले वर्षेनी लाखौं नोक्सानी उठाउनु परेको विरोधमा आवाज उठाइएका थिए (पराजुली २००१ए)। सवारी साधनमा खाना पकाउने ग्याँसको प्रयोगको सबैतिरबाट विरोध भए पनि सम्बद्ध निकाय कानमा तेल हालेर बसेको थियो (महानगर २०५७क)। ग्याँसका सवारी साधनले प्रदूषण गर्ने भएकाले यिनलाई ८८ प्रतिशत भन्सार सुविधा र शत

प्रतिशत भ्याट छुट दिनुको औचित्य देखिदैन भनेर विभिन्न संघ संस्थाले आवाज उठाएका थिए।[१८]

सरकारले प्रदूषण मापदण्ड घोषणा गरे पनि नाप जाँच गर्ने तत्परता नदेखाएपछि स्वच्छ उर्जा नेपाल र मार्टिन चौतारीले ट्राफिक प्रहरी कार्यालयको सहयोगमा ३५ ग्याँस चालित टेम्पो तथा माइक्रोबसको प्रदूषण परीक्षण गरेका थिए। सो परीक्षणमा ५५ प्रतिशत सवारी असफल भएका थिए। उक्त परीक्षणबारे *कान्तिपुर*मा र *काठमाण्डु पोष्ट* (काठमाण्डु पोष्ट २००१ए)मा १८ वैशाख २०५८मा समाचार छापिएको छ। 'ग्याँसबाट चल्ने टेम्पो मापदण्डभन्दा तीन गुणा प्रदूषित' शीर्षकको *कान्तिपुर*को समाचारमा र ग्याँस सवारी साधनले ८.१६ प्रतिशतसम्म सीओ निसृत गरेको उल्लेख गरिएको छ (गौतम २०५८क)। २३ वैशाख २०५८को *कान्तिपुर*मा 'नक्कली पाटपुर्जाका कारण ग्याँस बाहन प्रदूषक' शीर्षकको अर्को समाचार छापिएको छ (गौतम २०५८ख)। त्यस्तै समाचार सुरेन्द्र फुयाँलको बाइलाइनमा सोही दिनको *काठमाण्डु पोष्ट*मा पनि छापिएको छ (फुयाँल २००१ए)। पछिल्ला समाचारमा ग्याँस सवारी साधन आफैं उस्तो प्रदूषक नभए पनि 'कन्भर्सन किट' नक्कली भएकाले प्रदूषण गरिरहेका छन् भनिएको छ। नक्कली पाटपुर्जाका कारण प्रदूषण बढेको कुरा सही भए पनि सही के पनि हो भने ती सवारी साधनमा प्रयोग भएका पेट्रोल इन्जिन नै कम गुणस्तरका भएकाले बढी प्रदूषण भएको हो। यस तथ्यप्रति यी पत्रिकाको ध्यान गएको देखिदैन।

४ जेठ २०५८का प्राय: सबै दैनिक पत्रिकाले ग्याँस सवारी साधन प्रदूषक भएकाले अनुदानमा प्रश्न उठेको समाचार छापेका छन् (समाचारपत्र २०५८क, कान्तिपुर २०५८क)। अधिल्लो दिन स्वच्छ उर्जा नेपालले आयोजना गरेको 'ग्याँस चालित सवारीको प्रदूषण र सुविधाको औचित्य' विषयक कार्यक्रममा ती समाचार आधारित थिए (हिमालय टाइम्स २०५८क, गोरखापत्र २०५८ख)। प्राय: सबै पत्रिकाले सम्पादकीय पनि छापेको पाइन्छ, सुविधाको औचित्य छैन भन्दै (समाचारपत्र २०५८ख, नयाँ सडक २०५८क)।

ग्याँस सवारी साधनले खाना पकाउने सिलिण्डर प्रयोग गर्न नहुने र अझ सुताएर त राख्नै नहुने भनेर नेपाल गुणस्तर तथा नापतौल विभागले २०५३ सालमा नै आचार संहिता जारी गरेको थियो। पत्रिकामा बेलाबखत खाना पकाउने ग्याँसको सवारीमा प्रयोग खतरापूर्ण भन्दै सामग्रीहरू छापिइरहेका (आचार्य २०५७) र आचारसंहिता विपरित सार्वजनिक रूपमा गतिविधि भैरहँदा पनि गुणस्तर तथा नापतौल विभाग मौन रहेको पाइन्छ। बल्ल भदौ २०५८ मा आएर सो विभागले सवारी साधनमा खाना पकाउने ग्याँस प्रयोग नगर्न र त्यसो गरेमा कारवाही हुने सूचना छपाएको थियो *कान्तिपुर*मा (कान्तिपुर २०५८ङ)। ग्याँस फिलिङ स्टेसनको अभावमा त्यस्ता सिलिण्डरको प्रयोग नगरेको व्यवसायीहरूले बताएका छन्। जेठ २०५८ को पहिलो हप्तामा दुईवटा ग्याँस फिलिङ स्टेसन

[१८] मार्टिन चौतारी, प्रो पब्लिक, स्वच्छ उर्जा नेपाल, एक्सप्लोर नेपाल आदि संस्थाहरूले सुविधा खारेजीका लागि अर्थ मन्त्रालयमा संयुक्तरूपमा निवेदन दर्ता गराएका थिए।

तयार भैसकेको (समाचारपत्र २०५८ग) भए पनि ग्याँस सवारी साधनमा खाना पकाउने सिलिण्डर प्रयोगमा आइरहेका छन् असोज २०५८ सम्म पनि। ग्याँस सवारी साधन प्रदूषक भएको र सोबारे *काठमाण्डु पोष्ट*मा यथेष्ट समाचार आइसकेको छ। यद्यपि ६ असोज २०५८को विरोध पाण्डेको बाइलाइनमा सो पत्रिकामा खाना पकाउने सिलिण्डर प्रयोग गर्नु खतरापूर्ण हुन्छ भन्ने जानकारी दिने समाचारमा ग्याँस सवारी साधनलाई 'क्लिन' लेखिएको छ (पाण्डे २०५८)।

२० जेठ २०५८ का दैनिक पत्रिकामा ग्याँस सवारी साधनविरुद्ध अधिवक्ता भरतमणि गौतमले दायर गरेको मुद्दामा सर्वोच्च अदालतले सरकारलाई अघिल्लो दिन (१८ गते) ग्याँस सवारी साधनको प्रदूषण परीक्षण गर्न र परीक्षणमा असफल हुने त्यस्ता सवारी साधनलाई चल्नबाट प्रतिवन्ध लगाउन आदेश दिएको समाचार छापिएको छ (समाचारपत्र २०५८ङ, स्पेसटाइम २०५८)। तर अघिल्लो दिन राती राजपरिवारमा भएको हत्याकाण्डले यो समाचारलाई गौण बनाइदिएको थियो। ग्याँस सवारी साधनले वायु प्रदूषण गरिरहेका हुनाले ती सवारी साधनलाई दिदै आएको भन्सार तथा भ्याट छुट नदिन विभिन्न संघ संस्था तथा पत्रिकाले आग्रह गरेपछि अन्ततः आर्थिक वर्ष २०५८/५८को आर्थिक विधेयकमार्फत् ग्याँस सवारी साधनलाई दिदै आएको सुविधा सरकारले खारेज गरेको थियो (कान्तिपुर २०५८ग, नयाँ सडक २०५८ङ)।

सर्वोच्च अदालतले सरकारलाई ग्याँस सवारी साधनको प्रदूषण परीक्षण गर्नू भनेर दिएको आदेशपछि गैरसरकारी संस्थाले त्यस्ता सवारी साधनको तुरुन्त नापजाँच गरियोस् भनी माग गरेका थिए (हिमालय टाइम्स २०५८ख)। यातायात व्यवस्था विभागले 'सरकारको १ असार २०५८को निर्णयअनुसार' भन्दै असोजमा मात्र ग्याँस सवारी साधनले असोज मसान्त २०५८ सम्ममा प्रदूषण परीक्षण गरी हरियो स्टिकर लिएर संचालन गर्न सूचना प्रकाशित गरेको देखिन्छ। सूचनामा '१ कार्तिक २०५८ देखि प्रदूषण जाँच प्रमाणपत्र (हरियो स्टिकर) नभएका र हालसम्म प्रदूषण जाँच नगराएका ग्याँसबाट संचालित सवारी साधन पनि पेट्रोल डिजेलसरह नै निषेधित क्षेत्रमा संचालन गर्न नपाउने व्यहोरासमेत जानकारी गराइएको छ' भनिएको छ (गोरखापत्र २०५८घ)। सर्वोच्च अदालतले परीक्षणमा असफल हुने सवारीलाई संचालन नगर्न आदेश दिए पनि आदेश विपरित केही स्थान विशेषमा मात्र संचालन नहुन सक्ने सूचना व्यवस्था विभागले गरेको छ।

ग्याँस सवारी साधन नेपालमा के कसरी ल्याइयो ?, ल्याएपछि के आधारमा भन्सार र भ्याट सहुलियत दिइयो ?, के आधारमा ग्याँस सवारी साधनलाई न्यून प्रदूषक भनियो ?, किन ग्याँस सवारी साधनको मापदण्ड तोक्नमा आलटाल गरियो ?, जस्ता सवालको जवाफ पाइन्न पत्रिकामा छापिएका सामग्रीबाट। पत्रिकाले गहिरिएर, उधिनेर समाचार ल्याउन सकेको पाईदैन यो सवालमा पनि। तर पनि के भन्न कर लाग्छ भने ग्याँसका सवालमा यथेष्ट मुद्दा र सामग्री पत्रिकामार्फत् बाहिर आएका हुन्। पत्रिका, वातावरणवादीहरू, अदालतमा दायर गरिएका मुद्दा आदिको प्रयासमा ग्याँस चालित सवारी साधनको मापदण्ड तोक्नेदेखि लिएर सुविधा खारेज गरिएको हो भन्नु पर्छ।

इन्धनको गुणस्तर

'इन्टरनल कम्बश्चन इन्जिन' भएका सवारी साधनमा इन्जिनको सञ्चालनका लागि इन्धन बालिने र इन्धन जल्दा उत्पन्न हुने शक्तिबाट ती साधन सञ्चालन हुन्छन्। यी इन्धन बल्ने क्रममा केही राम्ररी जल्छन् भने केही जल्दैनन्। राम्ररी नजल्नुमा इन्जिन/ संयन्त्रको गुणस्तर र इन्धनको गुणस्तरले फरक पार्छ। त्यस्तै, विभिन्न इन्धनको 'एफिसियन्सी' पनि फरक हुन्छ। राम्ररी नजलेको इन्धन र इन्धन जल्दा उत्पन्न हुने रासायनिक प्रक्रियाबाट निस्कने विभिन्न पदार्थहरू धूवाँ फ्याँक्ने पाइपबाट वातावरणमा फ्याँकिन्छन्। यस्तो धूवाँ स्वास्थ्यका लागि हानिकारक हुने हुनाले नै यसलाई प्रदूषण भनिएको हो। राम्ररी जलोस् भनेर इन्धनमा विभिन्न पदार्थहरू मिसाउने गरिन्छ। सोझोअर्थमा भन्ने हो भने इन्धन जति स्वच्छ हुन्छ त्यति कम धूवाँ फ्याँकिन्छ। तसर्थ सवारीबाट हुने प्रदूषणमा इन्धन र इन्जिन दुवै उत्तिकै जिम्मेवार हुन्छन्। इन्जिनको प्रकार (डिजेल, पेट्रोल, ग्याँस वा विद्युतीय)का बारेमा नेपाली पत्रपत्रिकामा यथेष्ट सामग्री पढ्न पाइए तापनि दोश्रो महत्वपूर्ण पक्ष (इन्धनको गुणस्तर) भने ओझेलमा परेको छ।

विक्रम टेम्पोविरोधी आन्दोलन हुँदा विक्रम टेम्पो व्यवसायी र यातायात व्यवसायीहरूको समूहले विक्रम टेम्पो आफैंमा नराम्रोभन्दा पनि सरकारले दिने इन्धन नै कम गुणस्तरको भएको भन्ने आरोप लगाएका थिए (हिमालय टाइम्स २०५५क)। त्यस्तै सवारी साधनका व्यापारीले पनि समय समयमा आफ्ना सवारी साधनको बचाउ गर्दा इन्धनलाई दोष दिएको पाइन्छ। यी दुवै थरीले इन्धनको शुद्धताको बारेमा लगाएका आरोप असत्य होइनन् तर आफ्ना खराब पक्षलाई ढाकछोप गर्नका लागि मात्र इन्धनलाई अर्घेलो ठहऱ्याएपछि उनीहरूका कुरालाई गह्रौं हिसाबले कसैले पनि लिदैनन्। वायु प्रदूषणका क्षेत्रमा काम गर्ने संस्थाहरूले पनि इन्धनको शुद्धताका लागि चर्को आवाज उठाएको वा आन्दोलन चलाएको पाइदैन। धेरै जसो पत्र पत्रिकामा आउने समाचार सामग्री मूलत: संघ संस्थाका गतिविधि र त्यससम्बन्धी सरकारी निर्णय आदिमा निर्भर हुने गरेको अवस्थामा सरकारले पनि कम महत्व दिएको र संघ संस्थाले पनि कम ध्यान दिएको इन्धनको शुद्धतासम्बन्धी बहसले पत्रिकामा कम स्थान र महत्व पाउनु अस्वाभाविक होइन।

काठमाडौंमा डिजेल टेम्पोको प्रतिस्थापनमा आउने माइक्रोबस डिजेलकै नआऊन् भन्ने आग्रह केही संस्थाहरूको रहेको थियो। डिजेल सवारी साधन बिक्री गर्नेहरूले भने पेट्रोलभन्दा डिजेलको धूवाँ कम हानिकारक भन्ने प्रचार प्रसार गरेको पाइन्छ (दुगड २०५६)। डिजेल र पेट्रोलको धूवाँमा कुन बढी हानिकारक भन्ने सवाल नेपालमा मात्र नभई भारत र अन्य राष्ट्रहरू अथवा अन्तर्राष्ट्रिय रूपमा नै बहसको विषय बनेको छ (देवकोटा २०५६ग)। डिजेल र पेट्रोलबाट हुने प्रदूषणको विषयलाई लिएर १७ मंसिर २०५६मा एउटा कार्यक्रम आयोजना गरेको थियो ह्याम्रो नेपाल संस्थाले। सो कार्यक्रममा विज्ञहरूले सबै किसिमको धूवाँ स्वास्थ्यका लागि हानिकारक हुन्छ भनेको समाचार सबै दैनिकमा छापिएको पाइन्छ (कान्तिपुर २०५६ज)।

पेट्रोलमा मिसाइने लेड, जुन पेट्रोल दहन भएर धूवाँमा निस्कंदा हावामा फैलिन्छ, ले मानिसको स्नायुप्रणालीमा असर गर्छ। डिजेलमा मिसाइने सल्फर पनि त्यसरी नै वायुमण्डलमा पुग्छ। पेट्रोल डिजेल दुवैबाट निस्कने नाइट्रोजनका अक्साइड, हाइड्रोकार्वन, बेन्जिन, एल्डिहाइड्स आदि वायुमा घुल्छन् र जनस्वास्थ्यमा नकारात्मक असर पार्छन्। डिजेल इन्जिनबाट निस्कने कालो धूवाँको मुस्लोमा रहेका ससाना कणिका फोक्सोमा पुगेर स्वास्थ्यमा असर पार्दछन्। दुवै इन्धनको नकारात्मक पक्ष रहे पनि काठमाडौंको वायुलाई हेर्ने हो भने 'पार्टिकुलेट म्याटर्स' (धूवाँ, धुलाका कण) प्रमुख समस्या रहेको देखिन्छ (लिडर्स १९९९)। पार्टिकुलेट म्याटर्सको मात्रा वायुमण्डलमा विश्व स्वास्थ्य संगठनले तोकेकोभन्दा स्थान हेरी दोबर तेब्बर पनि पाइन्छ भने अन्य प्रदूषक भने सो संगठनले तोकेको मापदण्डको सघारमै रहेको पाइन्छ (शर्मा १९९९)। पार्टिकुलेट म्याटर्स बढाउनमा डिजेल इन्जन/इन्धनको बढी योगदान हुने (सीएसइ १९९६) र सो नै अहिलेको प्रमुख समस्या भएकोले पनि विभिन्न संघसंस्थाले डिजेलको बढी विरोध गरेका हुन्।

नेपालमा बिक्री वितरण गरिने सवारी इन्धन निकै अशुद्ध रहेको तथ्य कसैबाट छिपेको छैन। इन्धन आयात र बिक्री वितरणमा एकाधिकार जमाएर बसेको नेपाल आयल निगममा हुने भ्रष्टाचारका अनगिन्ति कथा छन्। *हिमाल*मा छापिएको अनुसन्धानात्मक रिपोर्टअनुसार नेपालमा वर्षेनी रु एक अरबभन्दा बढीको मट्टितेल डिजेल र पेट्रोलको नाउँमा बेचिन्छ (शर्मा र खनाल २०५७)। सरकारद्वारा आयल निगममा हुने अनियमितताको छानबिन गर्न पूर्वन्यायाधीश प्रचण्डराज अनिलको अध्यक्षतामा गठित समितिले पेट्रोलियम पदार्थमा ६५ प्रतिशतसम्म मिसावट हुने गरेको उल्लेख छ (शर्मा र खनाल २०५८)। उपभोक्ताले कुन कुन तत्व कति भएको इन्धन पाइरहेका छन्?, तोकिएको गुणस्तरअनुरूप इन्धन छ कि छैन भनेर परीक्षण गर्ने पाउने व्यवस्था के हो?, आदि जस्ता प्रश्नका जवाफ सहज छैनन्। जसरी युरो १ इन्जिन के हो भन्नेमा वाद, विवाद र बहस सार्वजनिक भएको छ त्यसको तुलनामा इन्धनको शुद्धताका बारेमा छापामा आएका सामग्री एक छेउ पनि छैनन्। सरकारले इन्धनको मूल्य वृद्धि गरेका बखत भने इन्धनसम्बन्धी समाचारहरू यथेष्ट आउँछन्।

इन्धनको शुद्धतालाई लिएर कार्यक्रमहरू नभएकाले पनि होला प्रभावकारी सामग्रीको अभाव छाएको। इन्धनका विषयलाई लिएर छापिएको उल्लेख्य सामग्री हो- *कान्तिपुर*मा छापिएको पेट्रोल तथा डिजेलमा मट्टितेल व्यापक रूपमा मिसाउने गरिएको र सो कार्यलाई रोक्न तत्काल मट्टितेललाई रंगीन बनाउन पर्ने वकालत गरिएको समाचार। सो समाचार छापिएको केही समयपछि मट्टितेल रंगाउने कार्य आयल निगमले शुरु गरेको थियो। जसले केही हदसम्म पेट्रोलमा मट्टितेल मिसाउने कार्यलाई दुरुत्साहित गरेको थियो।

इन्धनमा गरिने मिसावटबारे समय समयमा आवाजहरू उठ्ने नगरेका भने होइनन्। इन्धनकै शुद्धतालाई लिएरभन्दा अन्य मुद्दा (इश्यु)हरू उठ्दा सँगसँगै तर कमजोररूपमा गुणस्तरबारे सामग्री छापिएका छन्। इन्धनको शुद्धताको आवाज सवारी साधन (जस्तो डिजेल टेम्पो वा पराना र टुस्ट्रोक) माथि दोष आइलाग्दा

व्यवसायीहरूले उठाएको पाइन्छ। त्यस्तै सवारी साधनका व्यापारीहरूले पनि इन्धनलाई दोष दिएको पाइन्छ। इन्धनको शुद्धताको लागि सरकारले मात्र हैन स्थानीय सरकारले पनि बेलाबेलामा कुरा गर्ने गरेको (काम होइन) पाइन्छ। काठमाडौंका मेयर केशव स्थापितले उपत्यकाका पेट्रोल पम्पहरूबाट बेचिने इन्धनको गुणस्तर नगरपालिकाले जाँच्ने भन्ने घोषणा गरेका थिए (दि इण्डिपेन्डेन्ट १८८८बी)। ७ मंसिर २०५६को *राइजिङ नेपाल*ले सो कदमको सह्राहना गर्दै सम्पादकीय पनि छापेको छ (राइजिङ नेपाल १८८८सी)। महानगरपालिकाले इन्धन परीक्षण गर्ने भने पनि कार्यान्वयन भने भएन।

११ पुस २०५६ को *कान्तिपुर*ले 'युरो १ मापदण्डका सवारी साधनहरूका लागि गुणस्तरीय पेट्रोलियम पदार्थ आयात गरिने' शीर्षकमा समाचार छापेको छ। समाचारमा भनिएको छ– सरकारले युरो १ मापदण्डका सवारी साधनका लागि उपयुक्त गुणस्तरीय इन्धन आयात गर्ने जिम्मेवारी आयल निगममार्फत् आपूर्ति मन्त्रालयलाई दिएको छ। आयात हुने इन्धनको गुणस्तर परीक्षणका लागि प्रयोगशालामा अक्टेन र सिटेन नम्बर परीक्षण गर्न आवश्यक पर्ने थप उपकरणहरू र जनशक्ति व्यवस्था गर्ने उल्लेख गरिएको छ। मट्टितेलमा डाईको व्यवस्था गरे जस्तै व्यवस्था गर्ने र इन्धनको गुणस्तर कायम गर्न नेपाल गुणस्तर तथा नापतौल विभागलाई शुरु इन्धनको नमूना उपलब्ध गराउने व्यवस्था मन्त्रालयले गर्ने जानकारी पत्रिकाले दिएको छ (कान्तिपुर २०५६ट)। तर सरकारको यो घोषणा पनि नारामा मात्रै सिमित रह्यो।

इन्धनको गुणस्तरबारे प्रशस्त टीकाटिप्पणी गरिए पनि यस विषयमा खंदिला समाचारको खडेरी देखिन्छ। इन्धनमा कसरी मिसावट हुन्छ, कसरी अनियमितता हुन्छ भन्नेबारे *हिमाल* तथा *नेपाली टाइम्स* (नेपाली टाइम्स २०००)ले खोजपूर्ण सामग्री दिएका छन्। ती सामग्रीमा कहाँ, कसरी मिसावट हुन्छ, यसबाट कति र कसरी बेफाइदा हुन्छ भन्ने जानकारी दिइएको छ। *हिमाल*मा आयल निगमको अमेलखगञ्ज डिपोका प्रमुख प्रदीपराज अधिकारीले 'मिसावट हुन्छ' भनेर स्वीकारेका छन्। सोही सामग्रीमा एक पेट्रोल पम्प संचालक कृष्ण उप्रेतीले 'नमिसाउने हो भने नाफै छैन, निगमले दिएको कमिसनबाट त मासिक १५ हजार पनि आउँदैन, मिसाउँदा ३-४ लाख कमाइ हुन्छ' भनेका थिए (शर्मा र खनाल २०५७)।

मिसावट व्यापारीले मात्र होइन, इन्धन आयातको एकाधिकार लिएर बसेको निगम आफैं पनि गर्छ। पत्रिकाहरूले निगम स्वयंले नै मिसावट गरेर बेच्ने आरोप लगाएको पाइन्छ। २४ माघ २०५६मा 'गुणस्तरहीन पेट्रोलबारे निगम अनिर्णयको स्थितिमा' भन्ने समाचार *समाचारपत्र*ले छापेको छ। निगमले इण्डियन आयलसँगबाट आयात गरेको २० ट्यांकर पेट्रोल परीक्षण गर्दा निम्न गुणस्तरको भेटिएको, सोमध्ये ७ ट्यांकर राजधानी भित्रिसकेको र बाँकीलाई सिल गरिएको समाचारमा उल्लेख छ। निगमले उक्त इन्धन मिसाएर (ब्लेन्डिङ) बेच्ने निर्णय गरेकोमा त्यस्तो मिसावटयुक्त तेल बेच्न नचाहेको पेट्रोलियम पदार्थ व्यापारीको संगठनका सचिवले बताएका थिए (समाचारपत्र २०५६घ)। निगमले सो मिसावटयुक्त तेल अन्य तेलसँग मिसाएर बेचेको थियो। यस्तो कार्य पटक

पटक भएको छ। *नेपाली टाइम्स*ले त 'नेपाल आयल कर्पोरेशन' होइन 'नेपाल आयल करप्शन' भनेर लेखेको थियो (नेपाली टाइम्स २०००)।

आफैं मिसावट गर्ने निगमले कसरी अरुलाई कारबाही गर्न सक्छ? आयात र वितरणमा एकाधिकार भएपछि प्रतिस्पर्धाबाट सुधार होला भन्ने ठाउँ पनि छैन। जति नै मिसावट गरिएको होस् निगम र उसैका डिलरबाट किन्न बाध्य छन् उपभोक्ता। उपभोक्ता संरक्षण ऐन कार्यान्वयन गर्ने अधिकार प्राप्त छ वाणिज्य विभागलाई। यसै अधिकारलाई उपयोग गर्दै यो निकायले पेट्रोलियम पदार्थमा भइरहेका मिसावटका कार्यलाई अनुगमन गर्न देशभरका ६८ पेट्रोल पम्पमा निरीक्षण गरेको समाचार २०५८ साल असारका दैनिक पत्रिकामा छापिएको छ। सो विभागले मिसावट गर्ने आठ स्टेशनलाई हर्जाना तथा कारोबारसमेत बन्द गरेको पाइन्छ (गोरखापत्र २०५८ग)। तर आक्कल झुक्कल गरिने यस्ता कार्यले मिसावटलाई निरुत्साहित गर्न सकेको छैन (भट्टराई २०५८)। यसबाहेक, कसैले कारबाही गर्न थाल्यो भने एशोसियसनले सम्पूर्ण पेट्रोल पम्प बन्द गर्ने धम्की दिन्छ (श्रेष्ठ २०५८ख)। वाणिज्य विभागले गरेको कारवाहीमा प्रक्रिया नमिलेको ठहर गर्दै यस्तो कार्य बन्द गर्न धम्कीपूर्ण विज्ञप्ति प्रकाशित गरेको छ एशोसियसनले (कान्तिपुर २०५८घ)। उक्त वक्तव्यमा भनिएको छ: "मिसावट गरेको भनी केही पेट्रोल पम्प बन्द गर्न आदेश दिने सरकारी 'गैरजिम्मेवार' पदाधिकारीमाथि जाँच गरी सत्यतथ्य बाहिर ल्याउन उच्चस्तरीय छानबिन गर्न माग गर्दछौं" (समाचारपत्र २०५८छ)। जो चोर उसैको ठूलो स्वर भनेको यही होला। 'चोर'ले 'पुलिस'लाई कारबाहीको माग गरेको समाचार पनि पत्रिकामा पढ्न पाइन्छ!

मिसावट गरेर इन्धन बेच्ने प्रचलन त छँदै थियो अर्को प्रचलन शुरु भएको छ: डिजेलको सट्टा मट्टितेल हालेर सवारी चलाउने। विशेष गरी ट्रक र बसहरूले मट्टितेल प्रयोग गर्ने गरेको समाचार आएका छन् (न्यौपाने २०५८)। र, यो प्रचलन बढ्दो छ निरन्तर। सवारी साधनको संख्या बढ्ने तर डिजेल खपतको आयतन भने घट्ने भैरहेको छ। जबकि मट्टितेलको खपत भने आकाशिएको छ। २०५८ सालको डिजेल र मट्टितेलको बजार मूल्यमा करिब १० रुपियाँ फरक छ। सरकारले अनुदान दिएर मट्टितेलको मूल्य घटाएको छ। एकातर्फ अनुदानको दुरुपयोग गरेर सरकारी ढुकुटीमा यसले नोक्सान पुऱ्याइरहेको छ भने अर्कोतर्फ गलत इन्धन प्रयोग गरेर अत्यधिक प्रदूषण गरिरहेको छ। *कान्तिपुर*मा ५ असोज २०५८मा छापिएको समाचारअनुसार पछिल्ला महिनामा डिजेलको खपत २८ प्रतिशतले घटेको छ भने मट्टितेलको खपत ८ प्रतिशतले बढेको छ (कान्तिपुर २०५८च)। सवारी साधनमा डिजेलको सट्टा मट्टितेलको प्रयोग हुनेगरेको समाचार बग्रेल्ती आउन थालेपछि पेट्रोलियम पदार्थको कारोबारमा एकाधिकार जमाएर बसेको निगमले ७ असोज २०५८मा एक सूचना प्रकाशित गरी सवारी साधनमा मट्टितेलको प्रयोग नगर्न र गरेमा कारवाही गरिने बताएको थियो (समाचारपत्र २०५८झ)।

इन्धनको बारेमा अर्को कम महत्वसाथ निस्किएको समाचार हो 'वायोफ्युल'सम्बन्धी। सज्जीवनको तेल सवारी साधनको इन्धनको रूपमा प्रयोगलाई

लिएर रिकाष्टले गरेको अनुसन्धानले छापामा ठाउँ पाएको छ (डाँगी २०५७)। यस्ता वायोफ्युलको प्रयोग अन्य देशमा पनि गरिँदै आएको छ। त्यस्तै चिनी उद्योगबाट निस्कने 'मोलासेस' बाट बनाइने स्पिरिटलाई निश्चित मात्रामा डिजेलमा मिसाएर (ग्यासोहल) उपयोग गर्दा प्रदूषण कम हुने र एफिसियन्सी बढ्ने समाचार पनि छापिएका छन् (समाचारपत्र २०५७क)।

सवारी साधनमा प्रयोग हुने इन्धनका बारेमा छापिएका केही समाचार सामग्रीहरू खोजपूर्ण, तथ्यपरक भए पनि तिनले 'तेल माफिया'लाई प्रभाव पारेको छैन। पत्र पत्रिकामा खुल्लम खुल्ला 'अनियमितता गरिरहेका छौं वा गर्छौं' भन्दासमेत सरकारले केही गर्न नसकेको अवस्था छ। निगमको एकाधिकार अन्त्य गर्ने, गैरसरकारी क्षेत्रसमेत भएको अनुगमन संयन्त्र खडा गर्ने, वातावरणका क्षेत्रमा कार्यरत संस्थाहरूले पनि इन्धनका शुद्धतातर्फ अभियान चलाउने हो भने भोलिका दिनमा इन्धनको गुणस्तरमा केही सुधार आउला अन्यथा धेरै आश गर्ने ठाउँ देखिदैन।

दुईपाँग्रे सवारी साधन

नेपाल अधिराज्यभर चल्ने सबै प्रकारका सवारी साधनमध्ये आधाभन्दा बढी र काठमाडौं उपत्यकामा त करिब ६५ प्रतिशत दुईपाँग्रे सवारी साधन (मोटरसाइकल) मात्र छन्। अन्य सवारी साधनका तुलनामा सस्तो, सानो, छिटो छरितो भएकाले यी सवारी साधन लोकप्रिय छन्। पेट्रोलले चल्ने यी सवारी साधन मूलत: टु स्ट्रोक र फोर स्ट्रोक इन्जिन भएका पाइन्छन् र अन्य सवारी साधनले जस्तै यिनले पनि वातावरणलाई उत्तिकै प्रदूषण गरिरहेका हुन्छन्। 'पर क्यापिटा एमिसन'को आधारमा हेर्दा यस्ता मोटरसाइकल अरु प्रदूषणकारी ठहरिन्छन्।

धेरै निम्न मध्यम तथा मध्यम वर्गको परिवहनको साधन बनेको मोटरसाइकलले गर्ने प्रदूषणका बारेमा भने कमै मात्र ध्यान दिइएको छ। शायद समाचार लेख्ने र प्रदूषणका बारेमा चिन्ता देखाउनेहरू धेरै यही साधनको प्रयोग गर्ने भएकाले त्यसो भएको हो कि? सरकारले २८ पुस २०५४ को राजपत्रमार्फत् दुईपाँग्रे सवारी साधनको प्रदूषण मापदण्ड ४.५ प्रतिशत सीओ तोकेको थियो। यो मापदण्ड १ साउन २०५५ बाट मात्र लागू हुने (राजपत्र २०५४) भनिए पनि दुईपाँग्रेको प्रदूषण नापजाँच कार्य भने असोज २०५८ सम्म पनि शुरु गरिएको छैन।

११ वैशाख २०५६को *काठमाण्डु पोस्ट*मा 'दुईपाँग्रेको पनि प्रदूषण परीक्षण गरिने' शीर्षकमा समाचार छापिएको छ। यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक वैद्यनाथ मल्लिकले 'पर्यटन उद्योगका समस्या'सम्बन्धी कार्यक्रममा बोल्दै 'ट्रायल बेसिस'मा दुईपाँग्रेको प्रदूषण परीक्षण शुरु गरिएको बताएका थिए। नयाँ वर्षको शुरुमै सरकारले यससम्बन्धी निर्णय लिएको र पहिलो चरणमा सरकारी र संस्थानका साधनमा शुरु गरिने योजना रहेको तर सरकारी कार्यालयहरूले नै असहयोग गरेको आरोप मल्लिकले लगाएका थिए (काठमाण्डु पोष्ट १८८८डी)।

वातावरण मन्त्रालयले १४ भदौ २०५६को राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरेर

टु-स्ट्रोक इन्जिन भएका सबै किसिमका नयाँ सवारी साधन दर्ता गर्नमा रोक लगाएको थियो (राजपत्र २०५६क)। नेपालमा भित्रिने टु-स्ट्रोक सवारी साधनमा सबैभन्दा धेरै मोटरसाइकल रहेकोले यस निर्णयबाट मोटरसाइकललाई नै ज्यादा प्रभाव पारेको थियो (फुयाँल १८८८बी)। छिमेकी मुलुकहरूमा टु-स्ट्रोक सवारी साधनमाथि प्रतिवन्ध लागेको र त्यस्ता सवारी साधन नेपालमा भित्रिने भयले यो निर्णय गरिएको पत्रिकाले लेखेको पाइन्छ। त्यस्तै, सरकारले ७ कार्तिक २०५७ मा हाइड्रोकार्वनको अधिकतम मापदण्ड तोक्दा दुईपाँग्रेका लागि पनि मापदण्ड (७,८००पीपीएम) तोकेको थियो (राजपत्र २०५७क)। तर परीक्षण कहिलेदेखि गर्ने भन्नेबारे राजपत्र मौन रहेको छ।

सरकारले २०५४ सालमा मापदण्ड गठन गरेको, २०५६ सालमा प्रदूषण परीक्षण गर्ने सोचाई बनाएको मोटरसाइकलको प्रदूषण परीक्षण असोज २०५८ सम्म नहुँदा पनि 'किन' भनेर कुनै पत्रिकाले रिपोर्टिङ्ग नगरेको देख्दा अचम्मै मान्नु पर्छ। यातायात व्यवस्था विभागले सन् २००० मा करिब ५०० वटा दुईपाँग्रेको प्रदूषण परीक्षण गर्दा ८ प्रतिशत फोर-स्ट्रोकले र १५ प्रतिशत टु-स्ट्रोकले ३ प्रतिशतभन्दा बढी सीओ फ्याँकेको थियो। त्यस्तै टु-स्ट्रोक मोटरसाइकलले फोर-स्ट्रोकभन्दा तीन गुणा बढी हाइड्रोकार्वन फ्याँकेको पाइएको थियो (तुलाधर २००१)।

प्रदूषण परीक्षणसम्बन्धी सामग्री पढ्दा प्राय:मा सरकारी निकायबाट जनशक्ति नभएको, उपकरण नभएको बताएको 'कोट' गरिएको हुन्छ। यदि प्रति मोटरसाइकल २५ रुपियाँ लिएर मात्र परीक्षण गर्ने हो भने उपत्यकामा रहेका करिब १ लाख २० हजार मोटरसाइकलबाट वर्षको एक पटक परीक्षण गर्दा वार्षिक ३० लाख रुपिया उठ्ने देखिन्छ जसबाट जनशक्ति तथा उपकरणकोसमेत खर्च उठ्न सक्छ। साथै प्रदूषण परीक्षणकै लागि भए पनि सवारी साधनहरू मर्मत तथा संभार हुने भएकाले प्रदूषणमा कमी हुने देखिन्छ तर यो तथ्यतर्फ धेरैको ध्यान पुगेको छैन।

टु-स्ट्रोक सवारी साधन

पेट्रोलबाट चल्ने सवारी साधनहरू मुख्यत: टु-स्ट्रोक र फोर-स्ट्रोक इन्जिन भएका हुन्छन्। विशेष गरी दुईपाँग्रे र तीनपाँग्रेहरूमा टु-स्ट्रोक इन्जिन उपयोग हुने गरेको देखिन्छ। दक्षिण एसियामा चल्ने सबै सवारी साधनहरूमध्ये ६० प्रतिशत टु-स्ट्रोक इन्जिन भएका छन् भन्ने अनुमान विश्व बैंकको रिपोर्टमा उल्लेख गरिएको छ। सोही रिपोर्टले नेपालमा कुल सवारी साधनको करिब ४७ प्रतिशत टु-स्ट्रोक सवारी साधन रहेको अनुमान गरेको छ (पराजुली २००१बी)।

नेपालमा टु-स्ट्रोक इन्जिन भएका सवारी साधनमा मोटरसाइकल, मोपेड, तीनपाँग्रे टेम्पो (मिटर तथा पेट्रोल चालित ८ र १२ सिटे), आदि रहेको पाइन्छ। यस्ता सवारी साधन बढी प्रचलित हुनुमा सस्तो, सरल सरचना (मरमत गर्न सजिलो) र बलियो भएकाले हो। तर यिनको प्रमुख दुर्गुण भनेको धेरै प्रदूषण गर्ने (आवाज पनि चर्को हुन्छ) र इन्धन धेरै खपत गर्ने हो। टु-स्ट्रोक सवारी साधनमा सरल इन्जिन प्रणाली भएकाले इन्धन राम्री जल्दैन र यस्ता

सवारी साधनमा इन्धन राख्दा सँगै टु-टी आयल पनि मिसाउनु पर्ने हुन्छ। इन्धन राम्ररी नजलेपछि ती सबै धूवाँको मुस्लोको रूपमा वातावरणमा मिसिन्छन्। टु-स्ट्रोक सवारी साधनले फोर-स्ट्रोकको तुलनामा ७-१० गुणा बढी हाइड्रोकार्बन निसृत गरेको पाइएको छ (सीएसइ १८८६)। टु-स्ट्रोकमा टु-टी आयल प्रयोग गर्नु पर्नेमा सो नगरी कम गुणस्तरका तेल मिसाउने वा तेल नै नमिसाउनाले पनि धेरै प्रदूषण हुने गरेको छ (कोजिमा २०००)।

सरकारले मंसिर २०४८ मा पेट्रोल तथा डिजेल चालित टेम्पोको नयाँ दर्तामा काठमाडौं उपत्यकामा रोक लगाएपछि टुस्ट्रोक टेम्पोहरू आउन बन्द भएको हो। साउन २०५६ मा डिजेल टेम्पोको सञ्चालनमा भदौ मसान्तदेखि रोक लगाउने निर्णय गर्दा 'यसपछिको पालो टु-स्ट्रोक' को भन्ने अभिव्यक्ति पत्रिकामा पढ्न पाइएको थियो। यसैक्रममा सरकारले १४ भदौ २०५६ को राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरी नेपाल अधिराज्यभित्र नयाँ टु-स्ट्रोक सवारी साधन दर्तामा प्रतिवन्ध लगाउने निर्णय गरेको थियो (राजपत्र २०५६क)। छिमेकी मुलुकहरूमा टु-स्ट्रोकका सवारी साधनमा प्रतिबन्ध लगाउने निर्णय गरिसकेकाले ती सवारी साधन नेपालमा भित्रिन सक्ने संभावना रहेकाले नेपाल सरकारले उक्त निर्णय गरेको बताइएको थियो। नेपालका पहाडी इलाकाहरूमा टु-स्ट्रोकका सवारी साधन फोर-स्ट्रोकभन्दा उपयुक्त हुन्थे, शहर बजारमा उपयुक्त नभए पनि, भन्ने आवाज केहीको रहेको थियो (लाल १८८८)।

वातावरण मन्त्रालयले यो निर्णयमा केही परिवर्तन गरेको पाइन्छ ८ पुस २०५६ को राजपत्रमार्फत्। राजपत्रको टु-स्ट्रोकसम्बन्धी निर्णयमा भनिएको छः भदौ १४ गतेको सूचनामार्फत् प्रतिबन्ध लगाइएकोमा सो अगावै एलसी खोलिसकेका वा आयात भैसकेका त्यस्ता सवारी साधनलाई उपत्यकाबाहेक अन्यत्र दर्ता गर्ने र अब उप्रान्त टु-स्ट्रोक सवारी साधन आउने तर सो युरो १ मापदण्डको अनुरूप हुनु पर्ने छ। तर, युरो १ मापदण्डकै भए पनि टु-स्ट्रोक सवारी साधन काठमाडौं उपत्यका, पोखरा उपत्यका र लुम्बिनी क्षेत्रमा भने दर्ता र संचालन गर्न नदिने निर्णय भएको थियो (राजपत्र २०५६ख)। मन्त्रालयको यो निर्णय व्यापारीहरूको दबाबमा पहिलेको निर्णय 'डाइलुट' गर्न ल्याइएको आरोप लागेको थियो।

वातावरण मन्त्रालयको १४ भदौ २०५६ को सूचना प्रायः सबै पत्रिकाले प्रमुखता साथ क्यारी गरेको देखिन्छ। १७ भदौको *समाचारपत्र*को 'टु-स्ट्रोक सवारी साधनलाई विस्थापित गर्ने तयारी' शीर्षकको समाचारमा वातावरण मन्त्रालयले यातायात मन्त्रालयसँग समन्वय राखी टु-स्ट्रोकका सवारी साधन क्रमशः विस्थापन गर्ने प्रक्रिया अगाडि बढाउन थालेको लेखिएको छ (समाचारपत्र २०५६ठ)। त्यस्तै, १८ असोज २०५६को *हिमालय टाइम्स*को प्रथम पृष्ठमा तारा रावलको बाइलाइनमा 'टु-स्ट्रोक इन्जिनबाट सञ्चालित सवारी साधनहरू तुरुन्तै विस्थापित गरिने' शीर्षकमा समाचार छापिएको छ। समाचारमा वातावरण मन्त्रालयको उच्च सूत्रको हवाला दिंदै आगामी मन्त्रीपरिषदको बैठकमा टु-स्ट्रोक इन्जिन भएका सवारी साधन पूर्णतः विस्थापित गर्ने प्रस्ताव पेश गर्ने भएको उल्लेख छ (रावल २०५६)। तर सो अवधिमा सरकारले त्यससम्बन्धी कुनै

निर्णय गरेको पाइँदैन। *कान्तिपुर*ले १२ कार्तिक २०५७मा (एक वर्षपछि) 'टु-स्ट्रोक सवारी साधन हटाउने प्रस्ताव फिर्ता' शीर्षकमा समाचार छापेको छ। 'करिब तीन महिनाअघि वातावरण मन्त्रालयले पेश गरेको प्रस्ताव अर्थमन्त्री महेश आचार्यले सुविधा दिन नसकिने भन्दै फिर्ता पठाउनु भएको' सो समाचारमा लेखिएको छ (कान्तिपुर २०५७च)।

टु-स्ट्रोक र २० वर्ष पुराना सवारी साधन हटाउने निर्णय

जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालयले २५ कार्तिक २०५७मा राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरी तीनवटा निर्णय गरेको थियो। पहिलो निर्णय "काठमाडौं उपत्यकामा सञ्चालनमा रहेका सरकारी, संस्थानका, निजी एवं भाडाका टु-स्ट्रोक इन्जिन भएका पेट्रोल वा ग्याँसबाट चल्ने तीनपाँग्रे सवारी साधनहरू १ मंसिर २०५८ देखि काठमाडौं उपत्यकामा सञ्चालनमा पूर्ण प्रतिवन्ध लगाउने" थियो (राजपत्र २०५७ख)। एक वर्षको समयावधि दिएर प्रकाशित सूचनामा टु-स्ट्रोकबाट चल्ने दुईपाँग्रेका बारेमा केही उल्लेख गरिएको छैन। त्यस्तै अन्य दुई सूचनामा "काठमाडौं उपत्यकामा सञ्चालनमा रहेका १८८० वा सोभन्दा पुराना मोडेलका डिजेल वा पेट्रोलबाट चल्ने सरकारी, संस्थानका, निजी एवं भाडाका बस, मिनीट्रक, मोबाइल ट्रक, ट्यांकर, भ्यान र ट्याक्सीहरू १ मंसिर २०५८ पछि दर्ता संचालनमा पूर्ण प्रतिवन्ध लगाउने" र "काठमाडौंबाट विस्थापित र सोअघि सञ्चालनमा रहेका डिजेलका तीनपाँग्रे सवारी साधनहरू १ साउन २०५८ देखि नेपाल अधिराज्यका नगरपालिकाभित्र सञ्चालनमा प्रतिबन्ध लगाउने" रहेका थिए (राजपत्र २०५७ख)।

सरकारले यी निर्णय अत्यन्त हलुका पाराले गरेको थियो। यहाँसम्म कि निर्णय कार्यान्वयन हुँदा कति सवारी साधन प्रभावित हुन्छन् भन्नेसमेत सरकारलाई थाहा भएको देखिँदैन। *कान्तिपुर*मा ८ मंसिर २०५७मा छापिएको समाचारमा ट्राफिक प्रहरी प्रमुख र यातायात व्यवस्था विभागका प्रमुखले निर्णय आएपछि मात्र आफूहरूले थाहा पाएको र कुनै सरसल्लाह नभएको बताएका थिए। विभागका निर्देशक कृष्णमुरारि शर्माले निर्णय बाहिर आएपछि यो निर्णयले के कति साधन प्रभावित हुन्छन् सो को तथ्यांक निकाल्न कर्मचारीलाई अह्राएको समाचारमा उल्लेख छ (ओझा २०५७)। एउटा निकायले निर्णय गर्दा सम्बन्धित अन्य निकाय र विज्ञहरूसँग सल्लाह परामर्श गर्न कन्जुस्याई गर्ने प्रवृत्ति देखिन्छ सरकारी निकायमा। पहिले निर्णय गर्ने र त्यसको प्रभाव के हुन्छ भनेर पछि मात्र अध्ययन गर्ने प्रवृत्ति पुनरावृत्ति भैरहेको छ। सरकारले यो निर्णय गरेको केही समयपछि मात्र यातायात व्यवस्था विभागले टु-स्ट्रोक र २० वर्ष पुराना सवारी साधनको संख्या निकालेको थियो (गोरखापत्र २०५७ख) भने दुईपाँग्रे टुस्ट्रोक सवारी साधनको संख्या अहिलेसम्म पनि कति छ भन्ने थाहा छैन।

विरोध र समर्थनका स्वरहरू

सरकारले वातावरण प्रदूषणका लागि चालेका कदमहरूमा यो नै सबैभन्दा विवादास्पद निर्णय बन्न पुग्यो। सरकारी निर्णयको व्यवसायीहरूले चर्को विरोध

त गरेकै थिए, निजी सवारी साधनका धनी पनि यस निर्णयबाट प्रभावित हुने भएकोले उनीहरूलेसमेत विरोध जनाएका थिए। निजी सवारी राख्नेहरू निर्णयकर्ताहरू सम्म पहुँच राख्ने भएकाले होला निर्णय सार्वजनिक भएको केही समयपछि नै वातावरण मन्त्रालयका सचिव गोविन्द भट्टले यो निर्णयले निजी साधनलाई प्रभाव नपार्ने बताएका थिए। जबकि राजपत्रमा निजी सवारीसमेत प्रष्ट उल्लेख छ (राजपत्र २०५७ख)।

टु-स्ट्रोक इन्जिन भएका सवारी साधन विक्रम टेम्पोपछि बाहिरिनेमा पर्नेछन् भन्ने समाचार बग्रेल्ती आएका थिए विक्रम टेम्पो विस्थापनको निर्णयको बेला। केही समयपछि यससम्बन्धी समाचार सेलाएको जस्तो देखिएको थियो। तर कार्तिक २०५७ मा यो निर्णय बाहिर आउँदा पुराना सवारी साधनसहित टु-स्ट्रोक सवारी साधन पनि बिस्थापित हुनेमा परेको थियो। छिमेकी भारतमा यस्तो खालै निर्णय भैसकेकाले यहाँ पनि थोत्रा सवारी साधन हटाउनु पर्छ भन्ने केही वातावरणवादीको भनाइ रहे पनि यो स्वर बलियो भने थिएन। टु-स्ट्रोक र २० वर्ष पुराना सवारी साधन विस्थापित गर्ने निर्णय बाहिर आएको लगत्तै यातायात व्यवसायीहरूले चर्को विरोध गर्न थालेका थिए (फुयाँल २०००) भने पत्रिकादेखि लिएर यस क्षेत्रमा कार्यरतहरूको स्वरसमेत यो इश्युमा विभाजित थियो। विक्रम टेम्पो बहिर्गमनको निर्णय गर्दा जम्मा ६४१ साधन प्रभावित भएका थिए भने यस पटक सार्वजनिक सवारीका साधन मात्र ५,६७८वटा र सरकारी, संस्थान र पर्यटन सवारीसमेत जोड्ने हो भने करिब ८,००० सवारी साधन प्रभावित हुने देखिएको थियो (गोरखापत्र २०५७ख)।

सरकारले पुराना र प्रदूषक सवारी साधन विस्थापन गर्ने निर्णय गरेपछि यातायात व्यवसायीहरूको समूहले तत्काल विरोधका कार्यक्रम आयोजना गर्न थालेका थिए (कान्तिपुर २०५७छ)। यसअघि सरकारले डिजेल टेम्पो हटाउँदा नयाँ सवारी साधन ल्याउन सुविधा दिएकाले व्यवसायीहरू चुप लागेर बसेका थिए भने यस पटक त्यस्तो कुनै सुविधा सरकारले घोषणा गरेको थिएन। निर्णयको विरोधमा व्यवसायीहरूले सवारी साधनमा कालो झण्डा राख्ने, सवारी साधनकै जुलुस निकाल्ने, आमसभा गर्ने, सवारी साधन नचलाउने जस्ता कार्यक्रम गरेको पाइन्छ जुन पत्रिकामा महत्वका साथ छापिएका छन् (समाचारपत्र २०५७ग, स्पेसटाइम २०५७ख)। यसबाहेक सरकारले गरेको तेश्रो निर्णय–जस्को प्रभाव राजधानीमा पर्दैन–का बारेमा भने राजधानीका पत्रिकामा नगण्य सामग्री देखिन्छन्।

टु-स्ट्रोक र २० वर्ष पुराना सवारी हटाउने र त्यो पनि केही सुविधा नदिई हटाउने निर्णयले व्यवसायीहरूलाई आक्रोशित बनाउनु स्वाभाविक थियो। अन्य पक्षबाट यो निर्णयमा अघिल्लो निर्णय (विक्रम टेम्पोसम्बन्धी)भन्दा बेग्लै हिसाबले प्रतिक्रिया आएको पाइन्छ। केही एनजीओहरूले 'रिजर्भेशन'का साथ निर्णयको स्वागत गरेका थिए। उनीहरूले निर्णयको स्वागत गर्दै सँगै डिजेल टेम्पोको जस्तो सुविधा नदिन सरकारलाई सजग गरेका थिए। राम्रो अध्ययन नगरी नयाँ सवारी साधन नभित्र्याउनसमेत उनीहरूले सरकारलाई आग्रह गरेका थिए (समाचारपत्र २०५७ख)। केहीले यो सही कदम होइन भनेको पाइन्छ भने केहीले यसलाई

कमिशनको खेलका कारण अगाडि सारिएको निर्णय भनेका छन्। प्रदूषण नियन्त्रणका लागि गर्नु पर्ने कार्यहरू केही नगर्ने तर सवारी साधनमात्र बाहिर लखेट्ने निर्णय गरेकोले यसमा शंका गर्नु पर्ने ठाउँ रह्यो।

सरकारको सवारी साधन विस्थापन गर्ने निर्णयलाई समर्थन वा विरोध गर्नु पहिले यसअघि गरिएको विक्रम टेम्पो हटाउने निर्णयको समीक्षा गर्नु जरुरी हुन्छ। डिजेल टेम्पोसम्बन्धी निर्णयलाई अहिले आएर मुल्यांकन गर्ने हो भने सवारी साधनका व्यापारीलाईबाहेक अरु कुनै दृष्टिकोणबाट सो निर्णयले राम्रै गरेको भन्न मिल्ने ठाउँ देखिदैन। किनकि डिजेल टेम्पोको सट्टा डिजेलबाट चल्ने र कम गुणस्तरका ग्याँसबाट चल्ने सवारी साधन भित्रिएका छन्। समग्र वायु प्रदूषणमा त्यसकारण राम्रो भएको भन्न सकिने स्थिति देखिदैन। सरकारले करोडौंको राजस्व र विदेशी मुद्राको संचिति गुमाएको देखिन्छ भने सवारी साधन व्यापारीले करोडौं हात पारेको देखिन्छ। तसर्थ, यो निर्णयमा पनि यदि सुविधा दिएर नयाँ साधन ल्याउने हो भने नेपाल आफैं सवारी उत्पादक राष्ट्र नभएकाले त्यसले व्यापारीलाई मात्र फाइदा पुग्ने देखिन्छ। सरकारलाई यो निर्णय गर्न उक्साउने र व्यवसायीहरूलाई निर्णयको उग्र विरोध गर्न लगाई विभिन्न सुविधा सहितमात्र स्वीकार्न धकेल्नेमा सवारी साधनका व्यापारीहरू भएको भन्ने भनाइ पूर्ण असत्य हो भन्न सकिदैन। विक्रम टेम्पोको पालोमा जस्तो सुविधा सहित नयाँ सवारी साधन भित्रिएमा सोको 'ट्रान्जाक्शन' अरबमा पुग्ने र फाइदा पुग्ने वर्ग व्यापारीमात्र देखिएकाले सो आरोप हचुवा हो भन्न मिल्दैन।

व्यवसायीहरूले सरकारी निर्णयको विरोध गर्ने क्रममा मर्मत सम्भार हुने हो भने सवारी साधन कहिल्यै बुढो नहुने, उमेरको आधारमा होइन कि धूवाँको आधारमा सवारी साधन संचालन गर्ने/नदिने निर्णय गर्नु पर्ने, इन्धनको गुणस्तरका कारणमात्र सवारी साधनले बढी प्रदूषण गर्ने जस्ता दावा गरेको पाइन्छ। सवारी साधन चल्न दिने/नदिने निर्णय सो सवारी साधनले निसृत गर्ने प्रदूषणका आधारमा गरिनु सबैभन्दा उपयुक्त हो यदि त्यस किसिमको कार्य प्रभावी (फड्सनिंग) छ भने। तर, यो मात्रै अचूक उपाय हो भन्नु गलत हुन्छ। सवारी साधनबाट प्रदूषण कम गर्ने हो भने इन्धनको शुद्धता, इन्जिनको गुणस्तरीयता, सडकको गुणस्तर (राम्ररी बढारेमा मात्र पनि धूलोजन्य प्रदूषण निकै कम हुन्छ), यातायात व्यवस्थापन, सवारी साधनको मर्मत संभार, सवारी साधनले बोक्ने भार, आदिमा यथेष्ट ध्यान पुऱ्याउनु जरुरी हुन्छ (पराजुली २००१सी)।

व्यवसायीहरूले इन्जिनको उमेर र प्रदूषणसँग कुनै नाता छैन भन्नु हास्यास्पद तर्क हो। अमेरिकाको वातावरणीय संरक्षण निकाय (इपीए)को एक रिपोर्टअनुसार सन् सत्तरीका दशकका सवारी साधनलेभन्दा अहिलेका सवारी साधनले ७०-८० प्रतिशत कम प्रदूषण गर्दछन् (पराजुली २००१सी)। पहिले वातावरणका सम्बन्धमा चासो दिइँदैनथ्यो र वातावरणीय कानुनहरू नबनेको अवस्थामा इन्जिनबाट प्रदूषण कम होओस् भन्नेमा कमै मात्र ध्यान दिइन्थ्यो। तर अहिलेका सवारी साधन बजारमा बेच्नका लागि विभिन्न प्रदूषण नियन्त्रणका संयन्त्र राखिनु वाध्यात्मक छ (माथेमा २०५८)।

कुनै पनि सवारी साधन संचालनका लागि त्यसले गर्ने प्रदूषण नै मानक हुने उपाय धेरै मुलुकले अपनाएको पाइन्छ। तर हामीकहाँ हरियो स्टिकर लगाएर धूवाँको मुस्लो फ्याँक्दै हिंडेका सवारी साधन यथेष्ट भेटिन्छन्। नियन्त्रणका लागि 'स्पट चेकिङ'को व्यवस्था र अनुगमनको कार्य प्रदूषण नियन्त्रण बोर्ड जस्तो छुट्टै निकायले गर्ने र उक्त निकायमा गैरसरकारी क्षेत्रकोसमेत सहभागिता भएमा सुधार आउन सक्थ्यो। तर यो कार्य निरन्तर गरिरहनु पर्ने र झन्झटिलो छ। तसर्थ, नाम र दाम (व्यापारीबाट आउने कमिशन)को स्वार्थबाट प्रेरित भएर गरिएको हो सवारी साधन विस्थापनसम्बन्धी निर्णय भन्नेहरूको आरोपमा सत्यता छैन भनिहाल्न सकिन्न। पुराना सवारी साधनलाई निरुत्साहित गर्ने अर्को उपाय वित्तीय दुरुत्साहन हो (पराजुली २००१सी)। सवारी साधनको उमेरलाई सवारी करसँग 'कोरिलेट' (जति पुरानो सवारी साधन भयो उति बढी कर) गर्ने हो भने पुराना सवारी साधन निरुत्साहित हुने देखिन्छ। यस्तो उपाय सिंगापुर, जापान लगायतका धेरै देशमा कारगर पाइन्छ।

वातावरणीय संघसंस्थाहरूले सरकारलाई दिएको सुझावमध्ये करसम्बन्धी पनि थियो। जसको सरकारले केही हदसम्म उपयोगमा ल्याएको छ। आर्थिक वर्ष २०५८/५९को बजेट पेश गर्ने क्रममा सरकारले सवारी साधन १५ वर्षभन्दा पुरानो भएपछि लाग्ने करमा क्रमशः १० प्रतिशतले थपिँदै जाने व्यवस्था गरेको छ। यसै व्यवस्थालाई लिएर ९ साउन २०५८को *कान्तिपुर*मा सुबोध गौतमको बाइलाइन स्टोरी छापिएको छ (गौतम २०५८ग)। सरकारले बजेटमार्फत् गरेको यो नयाँ व्यवस्थामा निजी, भाडाका, 'भिन्टेज' वा अन्य किसिमका सवारी साधनमा लाग्ने करको दरमा कुनै भेद गरेको पाईंदैन।

टु-स्ट्रोक र पुराना सवारी साधनलाई उपत्यकाबाट हटाउने उस्तै निर्णय भए तापनि टु-स्ट्रोक र पुराना सवारी साधनका विषयमा भिन्दाभिन्दै प्रतिक्रिया आएका छन्। बजारमा यत्रतत्र गुडिरहेका टु-स्ट्रोक सवारी साधन (मोटर साइकल तथा टेम्पो)ले अत्यधिक प्रदूषण गरिरहेको देखिन्छ। शुरुमा डिजेल टेम्पो विस्थापन हुँदा आफू नपरेकोमा खुसी भएका पेट्रोल टेम्पोवालाहरू डिजेल टेम्पोवालाहरूले सुविधामा नयाँ चिल्ला माइक्रोबस ल्याएको देख्दा खिन्न भएका थिए। त्यसैले टु-स्ट्रोक टेम्पोवालाहरू पहिलेकै जस्तो सुविधा पाएका खण्डमा बाहिरिन तयार भएको संकेत मिल्दछ। टु-स्ट्रोक टेम्पो विस्थापन गरी त्यस्ता टेम्पोको ठाउँमा नयाँ फोर-स्ट्रोक र सवारी प्रदूषण मापदण्ड भित्र पर्ने टेम्पो ल्याउनका लागि विभिन्न प्रचार प्रसार गरेको देखिन्छ बजाज टेम्पोको डिलर गोल्छा समूहले (समाचारपत्र २०५८च, राजधानी २०५८ख)। पत्रिकामा विज्ञापन छपाउनेदेखि पत्रकार सम्मेलनसमेत आयोजना गरेको थियो सो समूहले। तर टेम्पोवालाहरू भने तीनपाँग्रेको सट्टा तीनपाँग्रे होइन चारपाँग्रे ल्याउन पाऊँ र 'विगतको नजिर' अनुसार ८८ प्रतिशत भन्सार र शत प्रतिशत भ्याट छुट पाऊँ भनी निवेदन दिएका छन्। यसमा चारपाँग्रेको मोह तथा चारपाँग्रे व्यापारीको प्रभाव पनि छैन भन्न सकिन्न।

टु-स्ट्रोक र २० वर्ष पुराना साधन हटाउने सरकारी निर्णयको व्यापक विरोध भएपछि योजना आयोगका सदस्य जगदीशचन्द्र पोखरेलको संयोजकत्वमा

विभिन्न मन्त्रालयका सचिवहरूसमेत सदस्य रहेको उच्चस्तरीय कार्यदल ११ जेठ २०५८ मा गठन गरिएको थियो (समाचारपत्र २०५८घ)। उक्त समितिलाई तीन महिनाको समयावधि तोकिए पनि असोजको अन्तसम्म सो कार्यदललाई दिइएको कार्य पुरा गरिसकेको थिएन। कार्यदलले यस सम्बन्धमा सुझाव दिन सबै संघसंस्था, नागरिक समाजसँग आग्रह गरेको थियो। केही वातावरणवादी संघसंस्थाले यो निर्णय कार्यान्वयन गर्नु पर्ने तर सुविधा दिन नहुने सुझाव दिएका थिए।[२०] कार्यदलले समयमा प्रतिवेदन नबुझाएकोले पूर्वनिर्धारित कार्यक्रमअनुसार सवारी साधन विस्थापनसम्बन्धी निर्णय कार्यान्वयन हुन सक्ने देखिदैन।

मास/पब्लिक ट्रान्सपोर्टेशन र निजी सवारी साधन

सवारी साधनको सख्या नेपालमा दिन प्रतिदिन आकाशिदै गएको छ। आर्थिक वर्ष २०५७/५८मा मात्रै ४१,८०० जति नयाँ सवारी साधन नेपाल अधिराज्यमा दर्ता भएका छन्। विगतमा कहिल्यै यति धेरै सवारी साधन एक वर्षमा दर्ता भएका थिएनन्। अघिल्लो वर्ष २८,२८० सवारी साधन भित्रिएका थिए। असार २०५८ को अन्तसम्ममा नेपाल अधिराज्यभर दर्ता भएका सवारी साधनको संख्या ३०५,३८५ पुगेको छ। यो संख्या गत वर्षकोभन्दा १६ प्रतिशतले बढी छ।[२१] उक्त संख्यामा साइकल र रिक्साको संख्या भने गणना गरिएको छैन। नेपाल आफैं सवारी साधन उत्पादक मुलुक नभएको स्थितिमा यी सबै साधन बाहिरी मुलुकबाट आयात गरिएका हुन्।

नेपाल अधिराज्यभर दर्ता भएका सवारी साधन मध्ये ५६.२ प्रतिशत सवारी साधन (१७१,६७८) त वाग्मती अचलमा मात्र दर्ता भएको देखिन्छ। काठमाडौं उपत्यकाभित्रको सबैखाले सडकको कुल योग १,२६० किलोमिटरमा यी सवारी साधन गुड्छन्। काठमाडौंमा दर्ता भएका सवारी साधनमध्ये ६५ प्रतिशत त दुईपाँग्रे मात्रै छन्। दोश्रो ठूलो संख्या (४०,६७४) भनेको कार/जीप/भ्यान को हो। सवारी साधनको संख्या जसरी बढिरहेको छ त्यसको तुलनामा सार्वजनिक सवारीको रूपमा प्रयोग हुने ठूला बसहरूको वृद्धिदर भने निकै कम छ।

काठमाडौं उपत्यकामा उपलब्ध यातायातका साधनको स्वामित्वको कुरा गर्दा अधिकतम निजी सवारीको उपभोग भैरहेको पाइन्छ। सरकारी स्वामित्वको यातायात संस्थानअन्तर्गत आउने ट्रलीबस सेवा हो भने अर्को हो साझा यातायात। जो निजी सवारी साधन राख्न सक्दैनन् वा राख्न चाहन्नन् उनीहरूको सेवामा निजी स्वामित्वका भाडाका सवारी साधन (रिक्सा, ट्याक्सी, टेम्पो, बस आदि) सार्वजनिक सवारी साधनका रूपमा उपलब्ध रहेका छन्।

सवारी व्यवस्थाको प्रसंग आउँदा धेरैले मास ट्रान्सपोर्टेशन (ट्रान्जिट) भन्ने गरेको पत्रिकामा पढ्न पाइन्छ। फागुन २०५५ मा ५०० टेम्पो नयाँ दर्ता गर्ने निर्णय बदर भएपछि यो शब्द अलि बढी प्रचलनमा आएको हो। एक्सप्लोर

[२०] पुराना सवारी साधन र टुस्ट्रोक सवारी साधन काठमाडौंबाट विस्थापन गर्ने निर्णयले निकै ठूलो विवाद ल्याएपछि गठन गरिएको कार्यदलले सर्वसाधारण सबैबाट सुझाव माग गरे बमोजिम वातावरणका क्षेत्रमा कार्यरत प्रो पब्लिक, मार्टिन चौतारी, लिडर्स नेपाल, स्वच्छ उर्जा नेपाल र एक्सप्लोर नेपालले संयुक्त सुझाव तयार गरी वातावरण मन्त्रालयमा बुझाएका थिए।

[२१] यातायात व्यवस्था विभागबाट प्राप्त तथ्याक।

नेपाल गुपले 'मास ट्रान्जिट'लाई प्राथमिकता दिन माग गरेको समाचार १८ भदौ २०५६को *समाचारपत्र*ले छापेको छ (समाचारपत्र २०५६ड)। तर 'मास ट्रान्सपोर्टेशन' भनेको के हो भन्ने कुरामा भने ज्यादा बहस भएको छैन। सामान्यत: मास ट्रान्सपोर्टेशन भनेर ठूला संख्यामा यात्रु बोक्न सक्ने सवारी साधन भन्ने हिसाबले ज्यादा प्रयोगमा यो शब्द आएको पाइन्छ।

सकेसम्म ठूला साधनहरू चलाएर धेरै मानिसलाई सुविधा दिन सक्ने हो भने धेरै सवारी साधन चाहिदैन र प्रदूषण पनि कम हुन्छ। काठमाडौंको शहरी क्षेत्र भित्रका सडकको स्थिति हेर्ने हो भने प्राय: साँघुरा छन् र तिनलाई चौडा बनाउन सक्ने स्थिति पनि देखिदैन। यस्तो स्थितिमा ठूला बस वा सवारी साधनले मात्रै समस्या समाधान हुँदैन। र, साना सवारी भए भन्दैमा ती 'मास ट्रान्सपोर्टेशन' अन्तर्गत नपर्ने भन्ने होइन। साना, साँघुरा सडकमा साना सवारी र ठूला सडकमा ठूला सवारी गुड्ने व्यवस्था गर्नु उपयुक्त हुन्छ भने अर्कोतर्फ प्रदूषण नै नगर्ने साइकल, रिक्सा तथा विद्युतीय सवारी साधनलाई यथोचित सुविधा र स्थान उपलब्ध गराउनु आवश्यक देखिन्छ (वन्त १८८८)।

यातायातको साधनका रूपमा साइकल र रिक्साको प्रयोग निकै पुरानो हो। साइकल र रिक्सा दुवै शारीरिक शक्तिको प्रयोगबाट गुड्ने हुँदा यी वातावरणीय हिसाबले सबैभन्दा राम्रा मानिन्छन्। साइकल र रिक्साको प्रयोग भने अलि फरक छ। साइकल नितान्त व्यक्तिगत प्रयोगका लागि उपयोग भएको पाइन्छ भने रिक्सा जीविकोपार्जनको साधन बनेको छ। रिक्साचालकहरूले यात्रुलाई अन्य भाडाका सवारी साधन झैं एकस्थानबाट अर्को स्थानमा पुऱ्याएर सोबापत भाडा लिने गर्दछन्। साइकल र रिक्सालाई ट्राफिक प्रहरीहरूले भने रुचाउने गरेको पाइँदैन (पाण्डे २०५८)। यसो हुनुमा साइकल र रिक्साले सवारी साधनको प्रवाहमा अवरोध ल्याउने तथा सवारी दुर्घटना गराउनमा यिनको भूमिका हुनु पनि हो (नयाँ सडक २०५८घ)। रिक्सालाई काठमाडौंका मुख्य सडकमा चलाउन दिइँदैन भने साइकलका लागि त्यस्तो कुनै अवरोध छैन। मूलत: रिक्साको प्रयोग भित्री सडकमा र पर्यटक ओसार्नमा भैरहेको छ।

धनी गरीब सबैले चढे पनि साइकललाई हेय भावनाले हेर्ने गरेको पाइन्छ। यसो हुनुमा कम आर्जन गर्ने वर्गका धेरै मानिसहरूको साथी भएकाले पनि हो। साइकलले सवारी आवागमनमा बाधा पुऱ्याएको भन्ने आरोप केही हदसम्म सही भए पनि त्यसले वायु प्रदूषण कम गर्नमा पुऱ्याउने सहयोग उत्तिकै महत्वपूर्ण छ। फेरि साइकलका लागि भनेर कतै छुट्टै सडक नबनाइएको र छिटो चल्ने साधनहरूसँगै साइकल गुड्नु पर्ने अवस्थामा दुर्घटना वा बाधा पुग्नु अस्वाभाविक होइन। साइकल वा रिक्सा पत्रिकामा प्रथम पृष्ठका सामग्री बन्न नसके पनि भित्री पृष्ठमा यदाकदा झुल्किने गरेको देखिन्छ। केही समय पहिले ट्राफिक प्रहरीले साइकल चालकलाई ट्राफिक नियम उल्लंघन गरेको आरोपमा उठबस गराइरहेको तस्वीर छापिएको थियो। त्यस्तै, केही साइकलप्रेमीहरूले वातावरण प्रदूषण विरुद्ध 'साइकल अभियान नेपाल' नामक संस्था काठमाडौं जिल्ला प्रशासन कार्यालयमा दर्ता गरेको समाचार १७ साउन २०५८को *हिमालय टाइम्स*मा छापिएको छ (हिमालय टाइम्स २०५८ग)। आक्कलझुक्कल आउने बाहेक

विशेष महत्व साथ साइकल वा रिक्साबारेमा छापिएका समाचार बिरलै पढ्न पाइन्छ।

काठमाडौंमा दर्ता भएका सबै सवारी साधन एकै पटक सडकमा ओर्लिने हो भने एउटा सवारी साधनका लागि कालोपत्रे गरिएको सडकमा २.८१ मिटर र सामान्य सडकमा ३.६५ मिटर स्थान उपलब्ध हुन्छ भनेर २६ पुस २०५६को *कान्तिपुर*मा छापिएको समाचारको 'लिडप्यारा'मा लेखिएको छ (कान्तिपुर २०५६ठ)। सडकको धारण क्षमता हेर्दा सडकको लम्बाइ चौडाइलाई मात्र नहेरेर निश्चित समयमा कति सवारी साधन सडकमा निस्कन्छन् त्यसलाईसमेत हेर्नु पर्छ। कार्यालय खुल्ने र बन्द हुने समयमा सडकभरि सवारी साधन ओर्लिन्छन् भने अन्य समयमा होलो हुन्छ। विद्यालय र कार्यालय खुल्ने समयमा फरक ल्याउने हो भने ट्राफिक जामका समस्या केही घट्ने थियो। २०५६ देखि २०५८ सम्ममा उपत्यकामा ७०,००० नयाँ सवारी साधन थपिएका छन्। तर यस अवधिमा थोरैमात्र सडकहरू चौडा या नयाँ खुलेका छन् भने यातायात व्यवस्थापन प्रक्रियामा कुनै परिवर्तन आएको पाइदैन। यस्तो अवस्थामा ट्राफिक जामका घटना बढोत्तरी हुनु अस्वाभाविक होइन। 'जाम'का कारण एक स्थानबाट अर्को स्थानमा पुग्न लाग्ने समयमा वृद्धि त हुन्छ नै कम गतिका कारण सवारी साधनबाट निस्कने प्रदूषण पनि वृद्धि हुन्छ। सवारी साधनहरू ३० किलोमिटर प्रति घण्टाभन्दा कम र ६०भन्दा बढीको गतिमा गुड्दा बढी प्रदूषण गर्ने अध्ययनहरूले प्रष्ट्याइसकेका छन् (देवकोटा २०५६क)।

उपत्यकामा सवारी साधनको संख्या अनियन्त्रित रूपमा बढ्दै गएको र सोका कारण अत्यधिक ट्राफिक जाम हुने प्रवृत्ति देखिएको भन्दै उपत्यकाका सडकहरूको धारण क्षमताको अध्ययन गरी नयाँ गाडी क्रमश: नियन्त्रण गर्दै लैजाने भन्ने १४ भदौ २०५६को मन्त्रीपरिषदले गरेको निर्णयसम्बन्धी समाचार १६ भदौ २०५६का पत्रिकाहरूमा छापिएको छ। तर जेठ २०५७ मा मात्र निर्माण तथा यातायात मन्त्रालयले सडकको धारण क्षमता अध्ययन गर्न कार्यदल गठन गरेको पाइन्छ। कार्यदल गठन गर्ने निर्णयसँगै यातायात व्यवस्था विभागले टेम्पो, ट्याक्सी तथा माइक्रोबसको नयाँ दर्तामा रोक लगाएको थियो। सफा टेम्पोमा पनि रोक लगाइएपछि सरकारको सो निर्णयको विरोध भएकोबारे यसअघि चर्चा गरिसकिएको छ।

सो कार्यदलले गरेको अध्ययन प्रतिवेदन सार्वजनिक नभए पनि पत्रिकाहरूले सूत्रहरूको हवाला दिदै उपत्यकामा सडकको धारण क्षमताभन्दा बढी सवारी साधन रहेको उल्लेख गरेका छन्। सोही अध्ययनलाई आधार मानेर सरकारले दोश्रो पटक सफा टेम्पो र अन्य टेम्पोको नयाँ दर्तामा रोक लगाएको थियो (गौतम २०५७)। यदि अध्ययनले सवारी साधनको संख्या आवश्यकताभन्दा बढी भन्ने देखिएको हो भने निजी सवारीको नयाँ दर्तामा तुरुन्त रोक लगाउनु पर्छ। सरकारले भने त्यसको उल्टो सार्वजनिक र प्रदूषण नगर्ने सवारी साधनको दर्ता बन्द गरेको पाइन्छ।

सरकार एकातर्फ 'ननपोलुटिङ' र सार्वजनिक सवारीलाई दुरुत्साहित गर्छ भने अर्कोतर्फ भएका सार्वजनिक यातायातलाई सुलभ र सजिलो बनाउने प्रयास

रत्तिभर गर्दैन । सार्वजनिक सवारी अस्तव्यस्त भएपछि नागरिकले समय बचत गर्न पनि निजी सवारी साधन किन्नु पर्ने बाध्यता रहन जान्छ । यसरी हेर्दा सरकारी निकायहरूको नीति सार्वजनिक यातायात व्यवस्था नसुधार्ने र निजी सवारी साधन जति पनि दर्ता गर्न दिने रहेको देखिन्छ । सामाजिक न्याय र अन्य सबै हिसाबले सरकारको यो क्रियाकलाप अव्यवहारिक छ । यस्तो कार्यनीतिबाट फाइदा पुग्ने एउटै मात्र जमात हो– सवारी साधनका व्यापारीको जमात । यी सबै क्रियाकलापको सीधा फाइदा पुग्ने वर्ग त्यही एउटा मात्र भएकाले सरकार कसको स्वार्थ परिपूर्ति गरिरहेछ ठम्याउन गाह्रो पर्दैन ।

'अब सवारी साधनको भारवहन क्षमता पनि जाँचिने' शीर्षकमा २६ फागुन २०५६को *हिमालय टाइम्स*ले समाचार छापेको छ । वातावरण राज्यमन्त्री भक्तबहादुर बलायरले सेज नेपालले आयोजना गरेको कार्यक्रममा 'अब आयात हुने गाडीहरूको मापदण्डका अतिरिक्त भारवहन क्षमता पनि हेरिने' उल्लेख गर्नु भएको थियो (हिमालय टाइम्स २०५६ड) । सवारी साधनले तोकिएकोभन्दा बढी भार बोक्ने गरेको सबैले देखेकै हो । थोत्रा बस, मिनिबसमा कोचाकोच मान्छे हुल्ने प्रवृत्ति यथेष्ट पाइन्छ । सुविधामा १०-१४ सिटे भनी फिकाइएका माइक्रोबसहरूमा त २२/२४ जनासम्म मानिस राखेर गुडाइएको छ । यसका लागि यस्ता माइक्रोबसहरूमा सिट थपिएको देखिन्छ । तोकिएको भारभन्दा बढी तौल राख्नाले सो सवारीको इन्जिनमा बढी भार पर्ने र धूवाँ पनि बढी फ्याँक्नाले प्रदूषणमा बढोत्तरी हुनु अस्वाभाविक होइन । मन्त्रीले बोलेका धेरै अरु कुराहरू जस्तै सवारी साधनको भारवहन क्षमताको कुरा पनि सेलाएर गयो ।

पुराना भएकाले लामो रुटमा चल्न नपाउने थोत्रा बस, मिनीबस काठमाडौं उपत्यकामा बगेल्ती छन् । यी पत्रु सवारी साधन 'सिण्डिकेट' प्रणालीबाट चल्ने र नयाँ बसलाई चल्न/चलाउन नदिन एकजुट हुन्छन् । विभिन्न स्थानमा यात्रु कुरेर बस्छन् र पछाडिबाट अर्को सवारी नआएसम्म गुड्दैनन् यी । उदाहरणका लागि पुरानो बसपार्कबाट धुम्बाराही जानुपर्ने यात्रुले एक नम्बर लेखिएको बसमा चढ्ने हो भने त्यो बस बबरमहल, बानेश्वर, तीनकुने, गौशाला, चाबहिलमा पछाडिबाट सोही रुटको अर्को बस नआएसम्म रोकिएर बस्ने गर्दछ । यसरी रोक्दा बसवालालाई त फाइदा होला तर यात्रुले भने निकै समय गुमाउनु पर्छ । रोकेर बसिरहँदा यी बस इन्जिन बन्द गर्दैनन् जसले गर्दा प्रदूषण भने भैरहेको हुन्छ । मान्छे ओराल्न र चढ्नमात्र रोक्ने हो भने प्रदूषण कम हुने र यात्रुको समय निकै बचत हुन्थ्यो । यसो नहुँदा प्रदूषण बढ्छ नै, विदेशी मुद्रा खर्चेर ल्याउनु पर्ने इन्धनको प्रयोगमा वृद्धि हुन्छ, यात्रुको समय पनि बर्बाद हुन्छ, बस भित्र भिड हुन्छ, फलत: यात्रुलाई निजी सवारी साधन किन्नतर्फ धकेलिरहेको हुन्छ ।

ट्राफिक व्यवस्था सुधार्न ट्राफिक प्रहरी कार्यालय वा मातहतका कर्मचारीबाट काम नै नभएको भन्न मिल्दैन । विभिन्न स्थानमा सडकको घुइंचो हटाउन ट्राफिक प्रहरीबाट प्रयास भएका छन् । कालिमाटी ट्राफिक प्रहरी पोष्टका प्रमुख सीताराम हाछेथुलाई त स्थानीय क्लबले ट्राफिक व्यवस्थापन गरेको भन्दै सम्मान गरेको थियो (नयाँ सडक २०५८छ) । ट्राफिक प्रहरी कार्यालयबाट कालिमाटी

चोकमा 'क्यामेरा' राखेर नियम विपरीत सवारी चलाउनेलाई दण्ड सजाय गर्ने गरेको समाचार पत्रिकामा छापिएको छ (नयाँ सडक २०५८ग) । त्यस्तै, जनस्तरबाट सवारी चाप नियन्त्रणका लागि काठमाडौं जेसिजले निजी सवारीमा लिफ्ट लिने दिने चलन शुरु गर्ने प्रयास भएको थियो । 'वैशाख त लागोस् राजधानीमा लिफ्ट दिने र लिने चलन चल्नेछ' भनेर *कान्तिपुर*ले ७ चैत २०५५मा लेखेको छ (कान्तिपुर २०५५झ) । काठमाडौं जेसिजले सवारी चाप न्यूनीकरणका लागि निजी सवारीमा लिफ्ट मागेर यात्रा गर्ने अभियान शुरु गर्ने प्रयास गरे पनि सफल भएन ।

सडकको स्थितिलाई लिएर विभिन्न समाचार छापिएका छन्, बहस भएका छन् । सडकको स्थितिको बारेमा थाइल्याण्डका राजदूतले लेखेको सम्पादकलाई चिठीमा सडकको स्थितिका कारण गर्भवती महिलाले सवारी साधनमा नै बच्चा जन्माएको सामग्री छापिएपछि लाजिम्पाट महाराजगंजको सडकमा सुधार गरिएको थियो । त्यस्तै पुतलीसडकमा थपिएको नयाँ कालोपत्र केही दिनमा नै उप्किएपछि सो समाचार बनेको र सदनमासमेत सोबारेमा बहस चलेको थियो । त्यस्तै, सडकमा रहेका खाल्डाखुल्डीका कारण भएका दुर्घटना, खानेपानी तथा दूरसचार संस्थानले नयाँ बनाइएका सडक खनेका जस्ता समाचार सामग्री बने पनि बिग्रे भत्केका सडकले कसरी प्रदूषण बढाउनमा मदत पुऱ्याइरहेको छ भन्ने दृष्टिकोणबाट उल्लेख्य समाचार देखिदैनन् । उपत्यकाको सडक सुधार्नमा सवारी साधनबाट सडक उपयोग गरेबापत छुट्टै सडक कर उठाउने र उठेको रकम सडक मर्मत सभारमा खर्च गरेमा यातायात व्यवस्थित हुने तथा प्रदूषण पनि कम हुन्छ तर यो मुद्दा प्राय: ओझेलमा परेको छ ।

वातावरणमा काम गरिरहेकाहरूको सुझावअनुरूप सरकारले काठमाडौं उपत्यकामा 'फ्युल ट्याक्स' लगाउने घोषणा गरेको थियो । आर्थिक वर्ष २०५७/५८को आर्थिक विधेयक प्रस्तुत गर्ने क्रममा 'फ्युल ट्याक्स' लगाउने व्यवस्था गरिएको हो । विधेयकमा उपत्यकामा बिक्री हुने इन्धनमा प्रति लिटर ५० पैसा वातावरण शुल्क लगाउने र सोबाट उठेको रकम छुट्टै वातावरणीय कोष खडा गरी वातावरणका क्षेत्रमा खर्च गर्ने भनिएको छ । तर 'यो कार्य सरकारले राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरेर कार्यान्वयनमा ल्याउने छ' भनिएकाले सरकारले राजपत्रमा अर्को सूचना प्रकाशित नगरेका कारण कार्यान्वयन भएन । अघिल्लो वर्ष कार्यान्वयन नभएको सो व्यवस्था आर्थिक वर्ष २०५८/५९को विधेयकमा पनि जस्ताको तस्तै पेश गरियो र सदनले स्वीकृत पनि गऱ्यो । तर, राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरी सो व्यवस्था लागू गर्नेतर्फ न सरकारले जागरुकता देखायो न वातावरणमा काम गर्नेहरूले नै दवाब दिन सके, न पत्रिकामा सोसम्बन्धी समाचार छापियो । पहिलो पटक व्यवस्था भएको एक वर्षभन्दा पनि पछि *कान्तिपुर*ले यससम्बन्धी समाचार सामग्री छापेको थियो । वातावरण मन्त्रालयले रीत पुऱ्याएर अर्थ मन्त्रालयलाई चिठी लेखेका खण्डमा सो मन्त्रालयबाट कार्यारम्भ हुने बताइए पनि रकम संकलन गर्ने कार्य कहिलेबाट कारगर हुन्छ भन्न सकिने स्थिति देखिदैन ।

बढ्दो सवारी चापलाई दृष्टिगत गर्दै नगरपालिकाहरूले आकाशे पुलको

निर्माण तथा फुटपाथमा राखिने पसलहरूको नियन्त्रणका लागि प्रयास गरिरहेका छन् । विभिन्न स्थानमा ट्राफिक चिह्नको व्यवस्था र ट्राफिक बत्तीको आवश्यकता रहेको छ । काठमाडौंका दश मुख्य स्थानमा ट्राफिक बत्तीको व्यवस्था गर्नका लागि जापानी सहयोग संस्था जाइकाले १० करोड रुपियाँ सहयोग गर्ने समाचार *नयाँ सडक्ले* १४ भदौ २०५८मा छापेको छ (नयाँ सडक २०५८ज) । यातायात व्यवस्थापन, पार्किङ व्यवस्था, बटुवाहरू, छाडा चौपाया, ट्राफिक प्रहरी, आदिलाई केन्द्र बनाएर छापिएका सामग्रीमा धेरैजसो दुर्घटना निम्त्याएको अथवा बढी समय लाग्ने उल्लेख भए पनि कमै मात्र सामग्रीले अव्यवस्थित ट्राफिकका कारण बढ्ने प्रदूषणलाई ध्यान दिएका छन् ।

सवारी साधनबाट निस्कने प्रदूषण बढोत्तरी हुनुमा सवारी साधनको राम्री मर्मत तथा संभार नहुनु पनि मुख्य हो । नियमित मर्मत तथा संभार हुने हो भने सवारी प्रदूषणमा कमी आउने तथ्य इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थानले ग्यासं चालित कारको प्रदूषण परीक्षण गर्दा मर्मत संभार अघि ३.७ प्रतिशत सीओ र मर्मत संभार पछि १.५ प्रतिशत सीओ पाइएकाले पनि प्रष्ट हुन्छ (भट्टराई २०००) । सवारी प्रदूषणका बारेमा कुरा गर्दा सवारी साधनको नियमित मर्मत संभारको कुरा सदैव निस्के पनि त्यसलाई विषयवस्तु बनाएर प्रेषित समाचार सामग्रीको अभाव छ । मर्मत संभार र प्रदूषणलाई लिएर *महानगरले* १२ चैत २०५७मा समाचार सामग्री छापेको छ । प्रदूषणको बहसमा किताबी ज्ञान भएकालाई मात्र संलग्न गराउने तर व्यावहारिक ज्ञान भएका र प्रदूषण नियन्त्रणमा मुख्य भूमिका खेल्ने मेकानिक्सहरूलाई संलग्न नगराउने गरेको गुनासो अटोमेकानिक बाबुराजा महर्जनले गरेका थिए (महानगर २०५७ख) । २८ चैत २०५७मा *कान्तिपुरले* यातायात व्यवस्था विभाग र डानिडाले काठमाडौंमा रहेका विभिन्न वर्कशपलाई वायुप्रदूषण नियन्त्रणका लागि अटोमेकानिकल तालिम प्रदान गरेको समाचार छापेको छ (कान्तिपुर २०५७झ) ।

शहरको वायु प्रदूषण कम गर्न सडकदेखि सवारी साधनसम्मको मर्मत संभारले ठूलै भूमिका खेल्छ तर यी स-साना कुराहरूप्रति उस्तो ध्यान गएको छैन । शहरी यातायात व्यवस्थापनमा यातायात व्यवस्था विभाग, सडक विभाग, नगरपालिका तथा ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, प्रदूषण नियन्त्रण इकाइ आदिको समुचित समन्वयको अभावमा प्रदूषण बढ्छ । समन्वयको अभावमा यातायात व्यवस्थापनले गति लिन सकेको छैन भने प्रदूषणको समस्या पनि दिनानुदिन विकराल बन्दै गैरहेको छ ।

इटाभट्टा र सिमेन्ट कारखाना

उपत्यकामा निर्माण कार्यमा ईंट (इटा)को प्रयोग धेरै पुरानो हो । प्राचीनतम सम्पदाहरूको निर्माणमा पनि इटाको प्रयोग भएको देख्न पाइन्छ भने अत्याधुनिक घरहरूमा पनि इटा प्रयोग भएकै छ । भलै ती इटाहरूको गुणस्तरमा फरक होओस् । प्राचीन स्मारकमा उच्चकोटीका इटाको प्रयोग भएको देखिन्छ भने कतिपय पुराना घरमा काँचा तथा कमसल इटा प्रयोग भएको पाइन्छ । पछिल्ला केही दशकयता आधुनिक प्रविधि प्रयोग गरी बनाइएका इटाको प्रयोग प्रशस्त

देख्न सकिन्छ । हाल निर्माण कार्यमा प्रयोगमा आउने सिमेन्ट आधुनिक उत्पादन हो यद्यपि सिमेन्टजस्तै सामग्री पहिले पनि प्रयोगमा आएको पाइन्छ ।

सन् १८७१ देखि १८८१को समयमा काठमाडौं उपत्यकाको जनसंख्या ८१ प्रतिशतले वृद्धि भएको छ (विश्वबैंक १८८६) । शहरीकरण र जनसंख्या वृद्धि सँगसँगै आवासजन्य तथा अन्य निर्माण कार्यमा पनि तीव्रता आयो । ती निर्माण कार्यमा आवश्यक सामग्री उत्पादन गर्ने उद्योगहरू पनि खुल्न थाले । इटा बनाउने पहिलेदेखि नै प्रचलनमा रहे पनि बढ्दो मागलाई ध्यान्न २०२० सालदेखि चिम्नी भट्टाको प्रयोग गरी उत्पादन शुरु भयो । सन १८७१ देखि १८८१ बीच दर्ता भएका इटा उद्योगको संख्या हेर्ने हो भने २०० प्रतिशत वृद्धि भएको छ (विश्वबैंक १८८६) । २०२४ सालमा चीन सरकारको सहयोगमा आधुनिक शैलीको हरिसिद्धि इटा टायल कारखाना खोलिएको थियो । २०४० साल सम्ममा उपत्यकामा इटाभट्टाको संख्या १०५ पुगिसकेको थियो भने २०५० सालसम्ममा ३०५ वटासम्म इटाभट्टा खुलेका थिए । तर, आधुनिक भट्टाहरूको संख्या भने नगण्य नै बढ्यो । असार २०५६ सम्ममा २०० जति भट्टाहरू दर्ता गरेर चलिरहेका थिए भने २०५८ सालसम्म १२५ वटामात्र नविकरण गरिएर चलाइएको छ जसमध्ये ५ वटामात्र उच्च प्रविधिका छन् (पोखरेल २०५८) ।

हाल निर्माण कार्यमा अत्यावश्यक मानिने सिमेन्टको माग पूर्ति गर्न सरकारले हिमाल सिमेन्ट कारखाना खोल्यो काठमाडौंको केन्द्रबाट करिब ६ किलोमिटर दक्षिण वाग्मती नदी किनार चोभारमा । सो सिमेन्ट उद्योगको उत्पादन क्षमता ३६० टन प्रति दिन रहेको बताइन्छ (विश्वबैंक १८८६) । यस उद्योगबाट उत्पादित सिमेन्टले काठमाडौंमा निर्माण कार्यका लागि अत्यावश्यक सामग्री सहज र सुलभ रूपमा उपलब्ध गराइदियो । निर्माण कार्यसँग सम्बन्धित सिमेन्ट र अन्य उद्योग– इटा, मार्बल, रोडा, आदि–ले पुऱ्याएको सुविधा संगसँगै उत्पादनका क्रममा निस्कने विभिन्न प्रदूषक तत्वहरूले पनि यहाँका बासिन्दालाई आक्रान्त पार्न थाल्यो ।

कुनै बेला शहरभन्दा बाहिर र दूरदराजका गाउँमा रहेका जस्ता लाग्ने इटाभट्टाहरू र सुदूर दक्षिणमा रहेको ठानिएको सिमेन्ट उद्योग अहिले शहरको निकै नजिक लाग्छन् । काठमाडौंको दक्षिण र पूर्वमा ५-१० किलोमिटर भित्रै अवस्थित इटाभट्टाका चिम्नीबाट निस्कने प्रदूषणको मुस्लोले ती भट्टा छेउछाउ बस्नेहरूलाई उकुसमुकुस पार्छ । त्यस्तै सिमेन्ट उद्योगमा रहेका दुईवटा ३३.५ मिटर उचाईका ठाडा चिम्नीबाट निरन्तर प्रदूषक तत्वहरू वायुमण्डलमा फ्याँकिइरहेको हुन्छ । एक अनुमानअनुसार सो उद्योगबाट प्रदूषण नियन्त्रण गर्ने संयन्त्र (ब्याग फिल्टर्स र वेट स्क्रवर्स) लगाउनु अगाडि औसत दैनिक २.८५ टन त धूलोका कणहरू (पार्टिकल्स) मात्रै निसृत गर्थ्यो (विश्वबैंक १८८६) । दैनिक ठूलो परिमाणमा निस्कने फोहरले गर्दा वरपरका बासिन्दालाई निकै हैरानी बेहोर्नु पर्छ । सुख्खा मौसममा र दक्षिणबाट वायु बहेको बखतमा यी प्रदूषक तत्व पूरै शहरभरि फैलन्छन् । विश्वबैंकले निकालेको एक प्रतिवेदनअनुसार काठमाडौं उपत्यकाको हावामा रहेका धूवाँ-धूलाका कण (टोटल सस्पेण्डेड पार्टिकल्स–टीएसपी)को हिसाब गर्ने हो भने हिमाल सिमेन्ट उद्योग एक्लैले ३६ प्रतिशत

योगदान गरेको छ भने इटाभट्टाहरूको ३१ प्रतिशत योगदान रहेको छ (विश्वबैंक १९८६)।

इटाभट्टाहरूमा काँचो इटा पोल्न पहिले दाउराको अत्यधिक प्रयोग हुने भए पनि पछिल्ला दिनहरूमा त्यसको प्रयोग स्वात्तै घटेको छ। वातावरण तथा जनस्वास्थ्य संस्था (एन्फो)ले गरेको एक अध्ययनअनुसार हाल इटाभट्टामा ६ प्रतिशत दाउरा, २४ प्रतिशत काठको धूलो, ७० प्रतिशत कोइलाको प्रयोग हुने गरेको पाइएको छ। कमसल कोइलाको प्रयोग गर्नुको अतिरिक्त धानको भुस, प्लास्टिक, टायर, फोहर, आदिको पनि प्रयोग हुने गरेको छ (पोखरेल २०५८)। इटाभट्टाहरूले धूलोका कणका अलावा सल्फर र सल्फरका अक्साइड, नाइट्रोजनका अक्साइड, आदिका अतिरिक्त डायोक्सिन र फुरान जस्ता प्रदूषक ग्यासहरू पनि वायुमण्डलमा फ्याँकिरहेका हुन्छन् (फुयाँल १९८९ए)।

इटाभट्टा तथा सिमेन्ट उद्योगहरूबाट भैरहेको प्रदूषण विरुद्ध विभिन्न आवाजहरू आइरहेका छन् भने सरकारले पनि ती उद्योगका प्रदूषण नियन्त्रण गर्नेतर्फ बेलाबखत केही नीतिहरू तयार गरेको पाइन्छ। तर, अन्यत्र जस्तै कार्यान्वयन नहुने रोग यहाँ पनि छ। २०५२ सालमा सरकारले शहरी क्षेत्रभित्र इटाभट्टाहरू स्थापना गर्न नदिने निर्णय गरेको थियो। त्यस्तै इटाभट्टाबाट हुने प्रदूषण नियन्त्रण गर्न सामान्य कदमहरू जस्तै भट्टा बस्तीछेउ हुन नहुने, चिम्नी निश्चित उचाई (३६ फिट)भन्दा कम हुन नहुने, छरछिमेकलाई बाधा पुऱ्याउन नहुने, उद्योगबाट निस्कने पदार्थलाई उचित तवरबाट तह लगाउनु पर्ने, आदि व्यवस्था सरकारले नगरेको होइन (पोखरेल २०५८)।

औद्योगिक व्यवसाय ऐन २०४८ दफा ८ को उपदफा १मा इटाभट्टाको सञ्चालनका लागि अनुमति लिनु पर्ने बाध्यात्मक व्यवस्था छ। सोही ऐनको दफा २५ अनुसार अनुमति नलिई उद्योग सञ्चालन गरेमा १ लाखसम्म जरिवाना गर्ने, उद्योग बन्द गराउने, र अनुमति वा दर्ता प्रमाणपत्रमा उल्लिखित शर्तहरू पालना नगरेमा त्यस्तो उद्योगको दर्ता वा अनुमति खारेज गर्ने जस्ता सजायको व्यवस्थासमेत गरेको छ (गौतम २०५७)।

नगरक्षेत्रभित्र इटाभट्टा संचालन गर्न नपाइने नियम रहेको छ नेपाल सरकारको। तर शहरीक्षेत्रभित्र तथा साँस्कृतिक सम्पदा र घना बस्ती भएका स्थानमा पनि इटाभट्टाहरू संचालन भैरहेका छन् र खोलिदैछन्। इजाजत पत्र बिना संचालन गरिएका त्यस्ता इटाभट्टाविरुद्ध स्थानीय जनताले विरोध गर्दै आइरहेका छन्। व्यापक जनदबावका कारण ललितपुरको टिकाथली गाविसमा अनुमति पत्र बिना संचालन गर्ने त्यस्ता इटाभट्टालाई संचालन बन्द गर्न घरेलु तथा साना उद्योग कार्यालयले बारम्बार पत्र पठाएको र मुचुल्कासमेत तयार गरे पनि उद्योगवालाहरूले मनोमानी ढंगले संचालन गरि नै रहेका छन् (गौतम २०५७)।

इटाभट्टाबाट हुने प्रदूषणबाट आजित भएका स्थानीय बासिन्दाले बेलाबखत विभिन्न संघ संस्था खोलेर र आन्दोलन समिति नै गठन गरेर त्यस्ता प्रदूषक उद्योग बन्द गर्न गराउन लागिपरेको देखिन्छ। यस्तै एक संस्था हो वातावरण सुधार युवा समूह। टिकाथली गाविसस्थित उक्त समूहले स्थापनाकालदेखि नै

इटाभट्टाबाट निस्किएको प्रदूषणका विरुद्ध आवाज उठाउँदै आएको छ। अर्को शब्दमा उक्त संस्थाको गठन नै त्यस कार्यका लागि भएको हो। उक्त संस्थाका अनुसार टिकाथली गाविस (ललितपुर)मा मात्रै १३ वटा इटाभट्टा रहेकोमा ६ वटा अनुमतिपत्र बिना नै संचालित छन्।

इटाभट्टा धनीमध्ये कतिपयले बिना अनुमति पत्र, कतिपयले एउटा इजाजत पत्रले दुई तीन ठाउँमा, कतिपयले एक ठाउँको इजाजतपत्रले अर्को ठाउँमा संचालन गरिरहेको देखिन्छ। गैरकानुनी ढंगबाट चलेका यस्ता भट्टालाई राजनीतिक संरक्षण पनि प्राप्त हुनाले त्यस्ता भट्टाविरुद्ध स्थानीय व्यक्तिले आवाज उठाउँदा नसुनिएको दाबी छ वातावरण सुधार युवा समूह टिकाथलीका अध्यक्ष किशोर सिलवालको। सिलवाल नेपाली काँग्रेस र नेकपा एमालेसँग सम्बद्ध जिल्लास्तरीय नेताहरूको यस्ता भट्टामा प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष लगानी रहेकोले नै गैरकानुनी गतिविधि हुँदा पनि कारवाही हुन नसकेको मान्छन्।[२२]

ललितपुरमा मात्र होइन भक्तपुरमा पनि इटाभट्टाबाट भैरहेको प्रदूषणका विरुद्ध स्थानीय बासिन्दाहरूले आवाज उठाइरहेका छन्। भक्तपुरको दुवाकोटका बासिन्दाले सो गाविसमा रहेका इटाभट्टाले गर्दा स्कूले विद्यार्थी, वृद्धहरूमा विभिन्न समस्या ल्याएको, खेतीपातीमा नकारात्मक असर परेको भन्दै इटाभट्टा हटाउन हस्ताक्षर संकलन गरेर र सम्बन्धित निकायमा बुझाएका थिए।

हिमाल सिमेन्ट कारखानाको प्रदूषणबाट पीडित स्थानीय बासिन्दाले बेलाबखत संघर्ष समिति गठन गरेर सो उद्योग बन्द गरिनु पर्ने माग राख्दै आन्दोलन गर्दै आएका छन्।[२३] वातावरण संरक्षण संघर्ष समिति कीर्तिपुरका सुजिन्द्र महर्जनको संयोजकत्वमा स्थानीय चोभारबासीले स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने अधिकार हनन भैरहेको भन्दै विभिन्न कार्यक्रमको आयोजना गरेका थिए। यसक्रममा उनीहरूले पर्चा पम्प्लेट निकाल्नुका साथै काठमाडौंमा जुलुस प्रदर्शन पनि गरेका थिए। पृथ्वी दिवस २००० मनाउन आयोजित कार्यक्रममा महर्जनले भनेका थिए "कि त सरकारले चोभारबाट सिमेन्ट उद्योग हटाउनु पऱ्यो कि त चोभारका बासिन्दालाई अन्यत्र" (कान्तिपुर २०५७क)।

सिमेन्ट उद्योग वा इटाभट्टाबाट हुने प्रदूषण कम गर्न विभिन्न उपायको खोजी नभएको भने होइन। इटाभट्टाको प्रविधिमा सुधार ल्याउन आवाजहरू उठिरहेका पाइन्छन्। यस्ता सुधारबाट उत्पादन लागत घट्नेमात्र होइन कि प्रदूषणमा पनि कम आउने दाबी गरिएको पाइन्छ। इटाभट्टाका उद्योगीहरू पनि उपयुक्त प्रविधि भएमा प्रयोगमा ल्याउन तयार भएको बताउँछन् (घिमिरे २००१)। तर व्यवहारमा भने उपत्यकाका केही इटाभट्टालाई छाडेर सबै पुरानै ढर्रामा चलिरहेका छन्।

हामी कहाँ प्रचलनमा रहेको अस्थायी प्रकृतिको भट्टाबाट प्रति केजी इटा पोल्न ४११ किलो क्यालोरी उर्जाको प्रयोग भैरहेको छ जबकि यसमा सुधार गरेर स्थायी प्रकृतिको भट्टामा परिवर्तन गर्ने हो भने त्यतिकै इटा उत्पादन गर्न

[२२] किशोर सिलवालसंगको व्यक्तिगत कुराकानी।

[२३] यो लेख प्रेसमा जानुअघि सरकारले हिमाल सिमेन्ट कारखानालाई अन्यत्र स्थानान्तरण गर्ने निर्णय लिइसकेको थियो।

२४५ किलो क्यालोरीमात्र खर्च लाग्छ। त्यस्तै चिम्नी भट्टामा सामान्य सुधारबाट पनि प्रदूषणमा निकै कमी आउँछ। भारतको दिल्लीमा गरिएको एक अध्ययनअनुसार २,२०० मिलिग्राम प्रदूषण फ्याँकिरहेका इटाभट्टाहरूले सुधार पश्चात ५५० मिलिग्राम मात्र प्रदूषक तत्व बाहिर फ्याँकेका थिए (पोखरेल २०५८)।

हिमाल सिमेन्ट कारखानाबाट हुने प्रदूषण नियन्त्रण गर्न जर्मन सरकारको सहयोगमा उक्त उद्योगका चिम्नीमा प्रदूषण नियन्त्रण गर्ने संयन्त्र स्थापना गरिएको थियो। उक्त संस्थाका महाप्रबन्धक किरणराज पौडेललाई उद्धृत गर्दै *काठमाण्डौ पोष्ट*मा सुरेन्द्र फुयाँल लेख्छन्: 'सो संयन्त्र जडान गरेपछि प्रदूषणमा ८५ प्रतिशत कमी आएको थियो' (फुयाँल १८८८ए)। तर निकै महंगो सो संयन्त्र छोटै समयमा बिग्रियो र प्राविधिक ज्ञानका अभावमा मर्मत नभएकाले प्रदूषण नियन्त्रणमा सो संयन्त्रले सहयोग पुऱ्याउन सकेन।

इटाभट्टा र सिमेन्ट कारखानाबाट आउने प्रदूषणका कारण जनस्वास्थ्यमा तथा माटोको उर्वराशक्ति र खेतीबालीमा नकारात्मक प्रभाव परिरहेको भन्दै स्थानीय बासिन्दाहरूले गरेको आन्दोलनको रिपोर्टिङ भएको छ छापामा। पत्रिकाहरूले स्वतन्त्र रूपमा पनि यी उद्योगबाट भोग्नु परिरहेको पीडालाई उजागर गर्दै रिपोर्टिङ गरेका छन्। उद्योगका कारण सागसब्जीमा धूलो तथा सिमेन्टको पत्र जम्ने गरेको, खकार कालो आउने गरेको, श्वास प्रश्वासमा व्यवधान आएको जस्ता स्थानीय व्यक्तिका समस्याले पत्रिकामा स्थान पाएको देखिन्छ। तर वायु प्रदूषणका क्षेत्रमा सक्रिय संस्थाहरूले यी प्रदूषकलाई महत्व दिएर आन्दोलन गरेका छैनन्। यद्यपि, स्थानीय संस्थाहरूले उठाएका आवाज अथवा मागलाई भने ती संस्थाले समर्थन गरेको पाइन्छ। छापामा पनि सघसंस्थाहरूकै रोग देखिन्छ; कहिलेकाहीं लेख्ने, सेलाउने र फेरि लेख्ने।

प्रदूषण, जनस्वास्थ्य र अर्थतन्त्र

शहरको विकाससँगै वातावरणीय समस्याहरू बढ्दै जान्छन्। काठमाडौं उपत्यकामा वर्षेनी ६ प्रतिशतले जनसंख्या वृद्धि भइरहेको छ (तुलाधर २००१)। बढ्दो जनसंख्या र मानिसका बढ्दा आवश्यकताका कारण अन्य गतिविधिहरू पनि तीव्र हुँदै गैरहेको पाइन्छ; फलस्वरूप वातावरण प्रदूषित भैरहेको छ। सवारी साधनको कुरा गर्ने हो भने समग्र दक्षिण एसियामा नै नेपालको वृद्धिदर (१३.५ प्रतिशत प्रतिवर्ष) धेरै छ (कोजिमा २०००)। काठमाडौंको मात्र हिसाब गर्ने हो भने वर्षेनी १५ प्रतिशतभन्दा बढीको दरमा सवारी साधनहरू वृद्धि भैरहेका छन्। काठमाडौंको वायुको सन्दर्भमा दुई मुख्य स्रोत: इटाभट्टा र सिमेन्ट उद्योगको संख्या वृद्धि नभएको हिसाबले प्रदूषण वृद्धि नभएको भन्न सकिन्छ होला। तर इटाभट्टामा गुणस्तरीय कोइलाको सट्टा पुराना टायर, प्लास्टिक, कम गुणस्तरीय कोइला आदिको प्रयोगले वायुको गुणस्तर बिगार्न योगदान गरिरहेको छ। त्यस्तै, देशका समग्र उद्योग धन्दाहरूमध्ये आधा आधी त काठमाडौंमै अवस्थित छन् जसले गर्दा प्रदूषण अरु बढिरहेको छ (मोप २०००)। काठमाडौंको भू-बनोट कचौरा आकारको भएकाले पनि यहाँ उत्सर्जित प्रदूषित वायु यहींको वायुमण्डलमा

धेरै समयसम्म रहिरहेर जनस्वास्थ्यमा नकारात्मक असर पुऱ्याउँछ। 'टेम्परेचर इन्भर्सन' र प्रदूषक वायु काठमाडौंको वरपर नै घुमिरहने हुनाले त्यसले 'भिजीबिलिटी'मा पनि असर गरिरहेको छ। विभिन्न प्रदूषक, धूवाँ धूलोको कारण तुवाँलो धेरै लाग्ने र कमजोर 'भिजिबिलिटी' हुने दिनहरूको बढोत्तरीले हवाइ उडानहरूमा दुष्प्रभाव परिरहेको छ (दीक्षित २०००)।

सन् १८८५मा गरिएको एक अध्ययनअनुसार काठमाडौं उपत्यकाबाट प्रतिवर्ष वायुमण्डलमा ६३,००० टन प्रदूषक तत्व उत्सर्जन हुने अनुमान गरिएको छ। जसमध्ये ५६,००० टन कार्बन मोनोक्साइड, ५,००० टन नाइट्रोजन अक्साइड, १,००० टन हाइड्रोकार्बन र ८४० टन सल्फर डाइअक्साइड छन् (बराल र अरु २००१)। उपत्यकाको वायुमा रहेका विभिन्न प्रदूषक तत्वहरूको मापन कार्य समयसमयमा भै रहेको छ। लिडर्स नेपाल, नेपाल एन्भारनमेन्ट एण्ड साइन्टिफिक सर्भिसेज (नेस), वातावरण तथा जनस्वास्थ्य संस्था (एन्फो), सोयल टेस्ट प्राली जस्ता संस्थाहरू स्वयंले र अन्य संस्थाका लागि पनि वायुको गुणस्तर अनुगमन गर्ने गरेका छन्। वातावरण मन्त्रालय, एसियाली विकास बैंक जस्ता संस्थाले पनि वायुमा रहेका प्रदूषक तत्वहरूको मापन गर्ने कार्य गरे गराएको पाइन्छ। प्राय: सबै प्रतिवेदनले काठमाडौं उपत्यकाको वायुमा रहेको 'पार्टिकुलेट म्याटर्स'को मात्रा विश्व स्वास्थ्य संगठनले तोकेकोभन्दा निकै बढी (सात गुणा बढीसम्म (दीक्षित २०००)) रहेको उल्लेख गरेका छन्। तर अन्य प्रदूषक तत्व जस्तै, कार्बन डाइअक्साइड, सल्फरका अक्साइड, नाइट्रोजनका अक्साइड, हाइड्रोकार्बन तथा सिसाको मात्रा उपत्यकाको वायुमा विश्व स्वास्थ्य संगठनको निर्देशिकामा तोकिएको मात्राभन्दा थोरै वा हाराहारीमा रहेको पाइन्छ। विश्व स्वास्थ्य संगठनले वायुमा प्रदूषकहरूको जुन मात्रा तोकेको छ त्योभन्दा बढी भएमा त्यसले विभिन्न स्वास्थ्य समस्या खडा गर्ने ठानिन्छ। विभिन्न देशले आफ्नो देशको स्थिति हेरेर वायुको गुणस्तरको मापदण्ड तोक्ने गरेका छन् तर नेपालमा वायु प्रदूषणको बारेमा थुप्रै खाले टीकाटिप्पणी भए पनि वायुको गुणस्तर तोक्नेतर्फ ध्यान दिइएको छैन।

नेपालले आफ्नै मापदण्ड नतोकेकाले सबै प्रतिवेदनमा विश्व स्वास्थ्य संगठनको निर्देशिकालाई आधार बनाइएको छ। हावामा पार्टिकुलेट म्याटर्स (PM_{10})को लागि विश्व स्वास्थ्य संगठनको गाइडलाइन ७०$\mu g/m^3$ रहेको पाइन्छ जुनभन्दा निकै बढी त्यस्ता पार्टिकुलेट म्याटर्स काठमाडौंको हावामा भएको देखिन्छ (गौतम २०५८ङ)। तर अन्य प्रदूषक तत्वहरू भने सो निर्देशिकाले तोकेभन्दा केही स्थानमा मात्र बढी पाइएको छ। हावामा प्रदूषक तत्वको मात्रा विभिन्न समय, स्थान, मौसम, उचाइ आदिमा फरक पर्ने र नापजाँच गर्ने संयन्त्रले पनि केही फरक पार्ने हुन्छ।

हावामा रहेका स-साना धूवाँ तथा धूलोका कणिका श्वास फेर्दा मानिसको शरीरभित्र पस्छन्। ठूला कणहरू नाकका प्वालमा रहेका रौंले छेक्ने तर मसिना (७ माइक्रोनभन्दा साना) कणिका भने भित्र छिर्ने र फोक्सोमा गएर टांसिने गर्दछन्। यस्ता कणिकाले फोक्सो तथा श्वास प्रश्वास प्रक्रियामा असर पार्ने र विभिन्न रोगका कारक बन्दछन्। अन्य प्रदूषकहरूमा सिसाले स्नायु प्रणालीमा

सीधा असर गर्छ, बेन्जिन क्यान्सरकारक हो, कार्बन मोनोअक्साइडले मुटुको व्यथा बढाउँछ र स्नायु प्रणालीमा असर गर्छ, नाइट्रोजनका अक्साइडहरूले श्वास नलीमा खराबी ल्याउँछ, हाइड्रोकार्बनहरू क्यान्सरकारक पनि हुन्छन् (सीएसइ १८८६)। नेपालमा वायु प्रदूषणका कारण प्रभावित संख्या देखाउने खासै अध्ययनहरू नभए पनि अन्यत्र गरिएका अध्ययनहरूले वायु प्रदूषणले सीधा जनस्वास्थ्यमा प्रभाव पर्ने प्रष्ट भैसकेको छ।

नेपालमा सवारी साधनबाट हुने प्रदूषण १० प्रतिशतले बढ्दा अमेरिकी डलर ७५,००० बराबरको स्वास्थ्यमा हुने खर्च बढ्ने अनुमान गरिएको छ (आर्य १८८६)। जनस्वास्थ्यमा परेको दुष्प्रभाव कम गर्न जति खर्च हुन्छ त्यसले मानिसको आर्थिक स्थितिमा नकारात्मक असर पार्ने र अन्ततः देशकै अर्थतन्त्रमा नकारात्मक प्रभाव पार्छ भनिन्छ किनकि क्यान्सर जस्ता रोगहरूको उपचार प्रविधि नेपालमा सुलभ छैन। *न्युजविक्ले* गुडबाई साँग्रिला शीर्षकमा सामग्री छापिदिंदा नेपालको पर्यटनमा नकारात्मक प्रभाव परेको मान्नेहरू निकै छन्। पर्यटनमा दुष्प्रभाव पर्नु भनेको नेपालको अर्थतन्त्रमा पनि असर पर्नु हो। त्यसबाहेक, वायु प्रदूषणका कारण मानिसको कार्यक्षमता र 'इन्टेलिजेन्स'मा आउने ह्रासले पनि अर्थतन्त्रमा नकारात्मक असर पारिरहेको छ (विश्वबैंक १८८६)।

काठमाडौं उपत्यकाको वायुको बारेमा छापिएका सामग्री हेर्दा वायु प्रदूषणले जनस्वास्थ्यमा नकारात्मक असर पुऱ्याउने भएकाले वायुको शुद्धता गरिनु पर्छ भन्ने तर्क मुख्य रहेको पाइन्छ। विक्रम टेम्पोविरोधी आन्दोलनमा प्रमुखता साथ उछालिएको तथ्य वायु प्रदूषणले विभिन्न रोगव्याधी ल्याइरहेको छ भन्ने हो। विक्रम टेम्पोको विरोध गर्ने क्रममा होस वा अन्य निर्णय गर्ने कार्यमा, प्रदूषण र त्यसले जनस्वास्थ्यमा पर्ने दुष्प्रभावलाई मुख्य आधार बनाइएको पाइन्छ। विक्रम टेम्पोको विरोधमा आन्दोलन चलाउनेहरूले प्रदूषित वायुका कारण जनमानसमा के कस्तो असर गरिरहेको छ वा गर्दैछ भनेर जनमानसलाई संवेदनशील बनाउने प्रयत्न गरेका थिए।

काठमाडौं उपत्यकामा नयाँ ५०० टेम्पो ल्याउने निर्णय रद्द भएको लगत्तै नेपाल वातावरण पत्रकार समूह, मार्टिन चौतारी, लिडर्स नेपाल तथा प्रो पब्लिकले संयुक्तरूपमा आयोजना गरेको 'वायु प्रदूषण र उपत्यकाको यातायात' विषयक कार्यक्रममा वायु प्रदूषणबाट स्वास्थ्यमा परेको असरको क्षतिपूर्ति गर्न वार्षिक साठी करोड रुपियाँभन्दा बढी खर्च हुने गरेको जानकारी दिइएको १ फागुन २०५५का *आजको समाचारपत्र* (समाचारपत्र २०५५च) तथा *हिमालय टाइम्स*ले छापेका छन् (हिमालय टाइम्स २०५५घ)। विक्रम टेम्पो विरोधी आन्दोलनको चरमोत्कर्षमा काठमाडौं महानगरपालिका मेयर केशव स्थापितले आन्दोलनको समर्थन गर्दै निकालेको वक्तव्य एवं विज्ञापन *समाचारपत्र*मा छापिएको छ। उक्त विज्ञापनमा वायु प्रदूषणका कारण वर्षेनी २० करोडभन्दा बढी खर्च हुने र प्रत्येक वर्ष २०,००० नागरिकलाई दमको रोग लाग्ने तथा ५,००० बालबालिका लहरे खोकीको शिकार हुने बताइएको छ (समाचारपत्र २०५५ज)। त्यस्तै, एक अनुमानअनुसार वायु प्रदूषणका कारण वर्षेनी ३८४ जना

क्रोनिक ब्रोंकाइटिस, ३,७७१ जना बालबालिका तथा वृद्ध ब्रोंकाइटिस तथा १४,६७५ जना दमको रोगबाट ग्रसित हुने गर्दछन् (बराल र अरु २००१)।

बालबालिका र वृद्धहरूको रोग प्रतिरोध क्षमता वयस्कहरूको भन्दा कमजोर हुने हनाले वायु प्रदूषणको प्रभाव उनीहरूमा चाँडो पर्छ। त्यस्तै, सवारी साधन वा अन्य धूवाँ धूलोको स्रोतसँग निरन्तर सान्निध्य (एक्स्पोज) हुनेलाई पनि रोगव्याधीले चाँडै सताउँछ। धेरै सवारी गुड्ने वा धूलाम्ये सडकको छेउ व्यापार गर्नेहरू, इटाभट्टा वा सिमेन्ट कारखाना रहेको ठाउँ वरपरका बासिन्दाहरू र ट्राफिक प्रहरीहरू अस्वस्थकर वायुका कारण हुने रोगव्याधीको पहिलो शिकार हुने गर्दछन्। ट्राफिक प्रहरीहरू निरन्तर सवारी साधनबाट निस्कने धूवाँ निलिरहन्छन् र उनीहरूलाई सवारी साधनको प्रदूषणले धेरै दुःख दिन्छ। *कान्तिपुर*मा ६ फागुन २०५५मा मीरा अमात्यको बाइलाइनमा छापिएको समाचारमा ट्राफिक प्रहरीलाई धूवाँ धूलोका कारण हुने विभिन्न समस्या भएको बताइएको छ (अमात्य २०५५)।

निजी सवारी साधनलाई दुरुत्साहन र सार्वजनिक सवारीको 'एफिसियन्सी' वृद्धि गर्ने हो भने सवारी साधनबाट निस्कने प्रदूषणबाट सबैभन्दा बढी प्रभावित हुने ट्राफिक वर्ग नै लाभान्वित हुने थियो। सवारी साधनको प्रदूषण परीक्षणमा हुने अनियमितताका ट्राफिक प्रहरीको हात भएको भन्ने आरोप लाग्दै आइरहेको हो जसबाट अन्ततः ट्राफिक प्रहरी नै प्रभावित भैरहेका हुन्छन्। तर, नीति नियम माथिल्ला तहकाले बनाउने र उनीहरू सडकको धूवाँ धूलोको सामना नगर्ने तथा परीक्षणका क्रममा पनि सडकमा बस्नेहरूको हात नहुने हुनाले होला यतातर्फ ट्राफिक प्रहरी कार्यालय सजग भएको देखिदैन।

वायु प्रदूषणका बारेमा जनमानसलाई सचेत गराउने गरी पत्रपत्रिकाले समय समयमा समाचार छापेका छन्। २४ चैत २०५५ *आजको समाचारपत्र*मा 'राजधानीका डाक्टर भन्छन् मुख चाहिँ छोप्नु पर्छ है' शीर्षकको टंक श्रेष्ठको बाइलाइन स्टोरीले जनमानसलाई बाहिर हिंड्दा मास्क लगाएर हिंड्न सचेत गरेको पाइन्छ। समाचारमा भनिएको छः "कान्ति बाल अस्पतालमा दैनिक स्वास्थ्य परीक्षणका लागि आउने बालबालिकामध्ये आधाले श्वास प्रश्वाससम्बन्धी गुनासो गर्ने गरेका छन्" (श्रेष्ठ २०५५)। त्यस्तै कान्ति बाल अस्पतालको प्रतिवेदनको हवाला दिंदै *गोरखापत्र*मा भनिएको छः शहरी क्षेत्रका ७८ प्रतिशत बालबालिका प्रदूषणका कारण विभिन्न रोगबाट ग्रसित छन्। २०५६ सालमा भक्तबहादुर बलायर वातावरण राज्यमन्त्री भएपछि उनले वातावरणसम्बन्धी सबै कार्यक्रममा बोल्दा प्रायः जनस्वास्थ्यसँग प्रदूषणलाई जोड्ने गरेको र उनीलाई उद्धृत गर्दै धेरै समाचार छापिएकाले यो विषयले पत्र पत्रिकामा राम्रै स्थान पाएको छ। त्यस्तै, वायु प्रदूषण र जनस्वास्थ्यलाई लिएर पत्रपत्रिकाले पटक पटक सम्पादकीय छापेका छन्।

वायु प्रदूषण तथा 'ग्लोवल वार्मिङ'का कारण निर्मूल भैसकेका रोगव्याधीहरू फेरि देख्न थालिएको समाचार छापिएका छन् पृथ्वी दिवस २००० (२२ अप्रिल)मा आयोजित कार्यक्रमको रिपोर्टिङ्ग गर्ने क्रममा (कान्तिपुर २०५७क)। वायु प्रदूषणका कारण उपत्यकामा क्षयरोगीको संख्या बढिरहेको भन्ने समाचार

छापिएको छ भने विभिन्न अस्पतालका डाक्टरलाई उद्धृत गर्दै वायु प्रदूषणका कारण उपत्यकाका मानिसहरूमा विभिन्न रोगले बढी संक्रमण गरेको समाचार बेलाबखत आइरहेको पाइन्छ। जाडो महिनामा वायु प्रदूषणले बढी सताउने उल्लेख गर्दै *कान्तिपुर*मा छापिएको समाचारमा मर्निङ वाकबाट हुने फाइदाभन्दा बढी बेफाइदा भएको बताइएको थियो (पराजुली २०५५ख)। त्यस्तै प्रदूषणका कारण सृजित दम, ब्रोङ्काइटिस, निमोनिया, लहरेखोकी, रुघाखोकी र आँखासम्बन्धी रोगको उपचारका लागि उपत्यकावासीले वर्षेनी ३ देखि ५ करोड रुपियाँ खर्च गर्ने गरेको विश्व स्वास्थ्य संगठनको हवाला दिदै *कान्तिपुर*ले छापेको छ (गौतम २०५८ङ)।

वायु प्रदूषणका कारण जनस्वास्थ्यमा नकारात्मक असर पर्छ र वायुको गुणस्तर सुधार्नु पर्छ भन्नेमा मतैक्य पाइन्छ। शायद 'कन्फ्लिक्ट अफ इन्टरेस्ट' नभएकाले पनि अन्य मुद्दाहरूमा जस्तो यस मुद्दालाई लिएर दुईवटा धार देखिदैन। वायु प्रदूषणका कारण यति मान्छे रोगी भएको वा मरेको अनुमानित हिसाब गरिए पनि सो तथ्य 'स्ट्याब्लीश' गर्न कठिन छ। वायु प्रदूषणका कारण एकै पटक मानिस नमर्ने भएकाले पनि उत्तिको संवेदनशीलता प्रदर्शन भएको पाइँदैन। कुनै स्थान विशेषमा भएको इटाभट्टाबाट निस्कने प्रदूषणका कारण सो स्थानका बासिन्दाको स्वास्थ्य बिग्रेको भन्ने आरोप त्यहाँका मानिसको स्वास्थ्य परीक्षण गरेर भन्न सकिए पनि उक्त स्थानका बासिन्दाको स्वास्थ्य वायुका कारण मात्र नभई अन्य कुनै कारणवश पनि भएको हुनसक्छ। हामीकहाँ कुनै उद्योग विशेषले मेरो वा हाम्रो स्वास्थ्यमा खराबी ल्यायो भन्ने आरोप लगाएर क्षतिपूर्तिका लागि अदालतमा मुद्दा दायर नगरिएको र सामान्य हिसाबमा यी कुराहरू भैरहेकाले वायु प्रदूषण र जनस्वास्थ्यका बारेमा छापिएका सामग्रीले सचेत/शिक्षित गराउने कार्य मात्र गरेका छन्। कुनै उद्योग विशेषलाई सबुत प्रमाणसहित क्षतिपूर्तिको माग गरिएको भए र सोतर्फ आन्दोलन अघि बढेको भए शायद विभिन्न धारहरू देखा पर्थे होलान्। तर त्यसो नभएर सचेत गराउने खालका सामग्रीमात्र प्रकाशन भएकाले एकैखाले सामग्री देखा परेको हुन सक्छ।

निष्कर्ष

असोज २०५५ देखि असोज २०५८ सम्म तीन वर्षभर पत्रपत्रिकामा छापिएका वायु प्रदूषणसम्बन्धी सामग्री केलाउँदा वातारणीय सचेतनका हिसाबले हाम्रा पत्रिकाहरू धेरै जागरुक रहेछन् भन्ने देखिन्छ। संख्यात्मक हिसाबले वायु प्रदूषणका बारेमा छापिएका सामग्रीलाई खोट लगाउने ठाउँ छैन। वायु प्रदूषणबाहेक अन्य वातावरणीय प्रदूषणका समाचारले पनि उत्तिकै स्थान पाउँदो हो त वातावरणीय आन्दोलन निकै अगाडि हुन्थ्यो। ठोस फोहर, पानी, माटो, वन जस्ता अन्य वातावरणीय समस्याले वायु प्रदूषणको तुलनामा कति स्थान पाएका छन् भनेर यो अध्ययनमा नहेरिए पनि के भन्न सकिन्छ भने वायु प्रदूषणका बारेमा यो अवधिमा जति सामग्री छापिएका छन् त्यति अरु बारेमा छापिएका छैनन्। यसको एउटा कारण वायु प्रदूषणका क्षेत्रमा कार्यरत सघसंस्थाहरूको सक्रियता हो।

पत्रिकाहरूमा वायु प्रदूषणसँग सम्बन्धित साना, टुक्रे समाचारदेखि खोजमुलक रिपोर्टिङ्ग सम्म र विज्ञापन/प्रायोजित सामग्रीदेखि अर्न्तवार्तासम्म छापिएका छन्। यी सामग्रीले जनमानसलाई सूचित, शिक्षित तथा सचेत गर्नुका अतिरिक्त केही हदसम्म सरकारलाई खबरदारी गरी 'वाचडग'को भूमिका पनि निर्वाह गरेका छन्। सरकारलाई गलत काम नगर्न खबरदारी गर्ने, गरेमा फिर्ता लिन दबाब दिने साथै गलत काम कारबाहीको भण्डाफोरसमेत गर्न पत्र पत्रिकाका समाचार, विचार, सम्पादकीयहरूले सफलता प्राप्त गरेका छन्, यो तीन वर्षको समयावधिमा।

उपत्यकामा नयाँ ५०० विक्रम टेम्पो दर्ता गर्ने निर्णयको भण्डाफोर गर्दै पत्रिकाले सो निर्णय विरुद्ध जनमत निर्माण नगर्दो हो त नागरिक समाजका अन्य अंगले गरेको प्रयासले मात्र सो कार्य फिर्ता हुन्थ्यो भनेर भन्न सकिँदैन। विक्रम टेम्पो विरोधी आन्दोलनलाई पत्रिकाको समर्थन नभएको भए सो आन्दोलनले सफलता नपाउन पनि सक्थ्यो। त्यस्तै, मुख्यत: पत्रिकाकै कारण सफा टेम्पो दर्तासम्बन्धी निर्णय एक पटक सरकारले फिर्ता लिनु परेको थियो भने ग्यास टेम्पोको मापदण्ड तथा सुविधा रद्द गर्ने सवालमा पनि पत्रिकामा छापिएका समाचार, लेख, सम्पादकीयको ठूलो भूमिका रहेको थियो। यसबाहेक मट्टितेल रंग्याउने, युरो १ मापदण्ड कार्यान्वयन गर्नेदेखि इटाभट्टा र सिमेन्ट कारखाना विरुद्ध जनमत निर्माण गर्ने र उनीहरूको आन्दोलनलाई अगाडि बढाउनमा पत्रिकाको भूमिका निर्णायक पाइएको छ।

धेरै पत्रपत्रिकाले एउटै आवाज र साथमा तथ्यपरक तथा ओजपूर्ण लेखाइमार्फत् विभिन्न निर्णयहरूको समर्थन वा विरोध गर्दा धेरै कार्य हुन सक्दोरहेछ भनेर वायु प्रदूषणका बारेमा भएका माथि उल्लेखित निर्णयहरूबाट निष्कर्ष निकाल्न सकिन्छ। तर, सबै इश्युहरूमा सबै पत्रिकाको एकै आवाज हुँदैन, भएको छैन। टु-स्ट्रोक र २० वर्ष पुराना सवारी साधनसम्बन्धी सरकारी निर्णयले सबैतर्फबाट समर्थन पाउन नसक्नुको कारण उसले त्यो निर्णयको तर्कसंगत आधार खुलाउन नसक्नु र निर्णय गर्दा बलिया तथ्यहरूको सहारा नलिनु पनि थियो। सरकारले यति तदर्थवादी हिसाबले सो निर्णय गरेको थियो कि उसले गरेको निर्णयबाट कति सवारी साधन प्रभावित हुनेछन् भन्ने पनि उसलाई थाहा थिएन। तसर्थ सो मुद्दाले धेरैतर्फबाट समर्थन पाएन।

पत्रपत्रिकामा आउने समाचारका गुणस्तर ती पत्रिकाका रिपोर्टरहरूको ज्ञान, दक्षता, विषयवस्तुप्रति उनीहरूको रुचि आदिमा निर्भर रहन्छ। वातावरणीय रिपोर्टिङ्गका क्रममा विभिन्न प्राविधिक शब्द, तथ्य वा संयन्त्रहरू निरन्तर आइ नै रहेका हुन्छन्। ती प्राविधिक भाषा/तथ्यहरूलाई बुझेर सामान्य जनमानसले बुझ्ने गरी समाचार तयार गर्नु उक्त विषयप्रति सामान्य जानकारी वा रुझान नभएकालाई अप्ठेरो हुनु स्वाभाविक हो। एउटै रिपोर्टरले सामान्यतया उही विषयमा निरन्तर रिपोर्टिङ्ग गर्ने हो भने अथवा पत्रकारिताको भाषामा आफ्नो 'बिट'मा रिपोर्टिङ्ग गर्ने हो भने समाचारको गुणवत्ता तथा प्रभावकारितामा वृद्धि हुने गर्दछ। दैनिक पत्रिकाहरूमा 'बिट'को व्यवस्था भए पनि साप्ताहिक पत्रिकामा प्राय: त्यस्तो नहुनाले साप्ताहिकको रिपोर्टिङ्ग, अपवादलाई छाडेर, दैनिककोभन्दा राम्रो देखिदैन। *कान्तिपुर*मा रमा पराजुली र सुबोध गौतमले यो क्षेत्रमा कलम

चलाएको पाइन्छ भने *काठमाण्डु पोष्ट*मा सुरेन्द्र फुयाँल, *समाचारपत्र*मा महेन्द्र बिष्ट, *हिमालय टाइम्स*मा गजेन्द्र बिष्ट, *गोरखापत्र*मा पुष्कर माथेमा, *राइजिङ नेपाल*मा नवीन सिह खड्का आदिले विगत तीन वर्षमा वायु प्रदूषणका विषयमा रिपोर्टिङ गरेका छन्। र, उनीहरूले गरेका रिपोर्टिङहरू प्राय: प्रष्ट, तथ्यपरक र चुरो समातेर लेखिएका पाइन्छन्।

पत्रपत्रिकामा त्यसो त सधैँभरि प्रभावकारी, तथ्यपरक र वातावरणलाई ध्यानमा राखेर लेखिएका सामग्री मात्र आउँदैनन्। यदाकदा भ्रमपूर्ण, पूर्वाग्रही र तथ्यलाई तोडमरोड गरिएका वातावरणीय समाचार पनि छापिएका छन्। मूलत: दैनिक पत्रिकाका समाचार बढी सन्तुलित र उत्तरदायीपूर्ण पाइयो भने साप्ताहिक पत्रिकाका समाचार कम विश्वास लाग्ने, तथ्यमा आधारित नभएका, मनगढन्ते र आग्रह/पूर्वाग्रह प्रेरित पाइयो। दैनिक पत्रिकामा सबैभन्दा बढी विवादास्पद रिपोर्टिङ सरकारी भइकन पनि *गोरखापत्र*का समाचार देखिएका छन्। *गोरखापत्र*मा सन्तुलित समाचार नआएका होइनन् तर अवान्छित र भ्रमपूर्ण समाचार सामग्रीले पनि सो पत्रिकामा स्थान पाएको पाइन्छ। भारतीय सवारी साधन अलपत्र परेको समाचार (गोरखापत्र २०५८क) र सफा टेम्पोका ब्याट्रीविरुद्धको अतिरञ्जनापूर्ण समाचार (सुबेदी २०५७) आदिका कारण वातावरणीय रिपोर्टिङमा *गोरखापत्र*ले आफ्नो छवि केही धूमिल बनाएको छ। अन्यथा *गोरखापत्र* र *राइजिङ नेपाल*ले पटकपटक वातावरणीय सुधारका पक्षमा लेख र सम्पादकीय नछापेका होइनन्। *कान्तिपुर, समाचारपत्र* र *हिमालय टाइम्स*का समाचार/रिपोर्टहरू प्राय: सन्तुलित पाइयो। त्यस्तै यी पत्रिकाले समयसमयमा सम्पादकीय लेखेर आफ्ना रिपोर्टहरूको अनुसरण गरेका छन्। *स्पेसटाइम, नयाँसडक* र *राजधानी* दैनिकहरूले आफूलाई लिकमा सँगै हिंडाउने यथासक्य प्रयास गरि नै रहेका छन्। साप्ताहिक पत्रिकाका हकमा *देशान्तर*लगायतका केहीलाई छाडेर अन्य पत्रिकाका समाचार, रिपोर्टहरू मनगढन्त र तथ्यमा आधारित नभएकामात्र होइनन् कि भ्रामक र पूर्वाग्रह पीडित भएर पनि लेखिएको पाइयो। यही अवस्थामा नेपालीभाषी साप्ताहिक पत्रिकाबाट तसर्थ धेरै आशा गर्ने स्थान छैन।

पत्रिकाहरूको अर्को कमजोरी भनेको फलोअप रिपोर्टिङमा उस्तो ध्यान नदिनु हो। त्यस्तै, पत्रिकाहरू कतिपय सवालहरूमा अलि गहिराइमा छिर्न नचाहने र सतहमा रमाउने गरेको पाइन्छ। पत्रिकाले ५०० टेम्पो ल्याउने निर्णय रोक्नमा भूमिका त खेल्यो तर सो काण्डका पछाडि के कस्ता करतुत भैरहेका थिए वा कति रकमकलमको लेनदेन भएको थियो भनेर खोतल्न सकेको भए 'सुनमा सुगन्ध' हुने थियो। ग्याँस सवारी साधनलाई कम प्रदूषक भन्दै दिइँदै आएको सहुलियत त रोकियो तर ग्याँस सवारी साधन आयात गरिंदा गरिएका गडबडीहरूलाई बाहिर ल्याउन सकेन। यी केही उदाहरण मात्र हुन्। तसर्थ के भन्न सकिन्छ भने अझै गतिलो खोजी रिपोर्टिङका लागि ठाउँ निकै छ। दैनिक पत्रिकाले यस क्षेत्रमा सकारात्मक कार्य गरे पनि संभवत दिनदिनै रिपोर्ट बुझाउनु पर्ने बाध्यताले रिपोर्टरहरूलाई धेरै समय लगाएर खोजी गर्न 'इन्सेन्टिभ' नभएको हुन सक्छ। त्यस्तै कतिपय अवस्थामा नयाँ र सम्बन्धित विषयमा जानकारी नभएका रिपोर्टरहरूले समाचार सामग्री तयार पार्दा पनि एउटै पत्रिकामा परस्पर

विरोधी धारणाहरू आएको हुन सक्छ। साप्ताहिक पत्रिकाहरूमा दैनिकमा भन्दा बढी समय पाइए तापनि विषयवस्तुको बारेमा ज्ञान नहुने र एउटै विट हेर्न नपाएकाले पनि गतिलो समाचार नआएको हुनसक्छ।

पत्रपत्रिकामा छापिएका वातावरणसम्बन्धी सामग्रीहरू मुख्यत: गैरसरकारी संस्थाका गतिविधि (छलफल, गोष्ठी, अध्ययन), सरकारी निर्णय वा अन्य सरोकार समूह (व्यापारी, व्यवसायी) आदिका कार्यक्रममा आधारित रहेको पाइन्छ। त्यसमा पनि वातावरणका क्षेत्रमा काम गरिरहेका गैरसरकारी संस्थाले बेलाबखत आयोजना गर्ने कार्यक्रम र ती संस्थाले उपलब्ध गराउने जानकारी पत्रिकाहरूको खुराक बन्ने गरेका छन्। वातावरणीय संस्थाहरूले सरकारका काम कारवाहीहरूको लगातार अनुगमन र विभिन्न निर्णय गर्न दिने दबाबले पनि सरकारले बाध्य भएर निर्णय गरेको पाइन्छ, जुन समाचारका सामग्री बनेका छन्।

कतिपय संघसंस्थाले आपसमा सहकार्य गर्दै संयुक्त कार्यक्रमहरूमार्फत् सरकारलाई दबाब दिदै आएका छन्। यसले गर्दा आवाज पनि ठूलो हुने र सामूहिक स्वार्थले स्थान पाउने हुन्छ। प्रो पब्लिक, लिडर्स नेपाल, स्वच्छ उर्जा नेपाल, एक्सप्लोर नेपाल ग्रुप, नेपाल वातावरण पत्रकार समूह, मार्टिन चौतारी आदि संस्थाहरूले विभिन्न मुद्दाहरूमा एकाकार भएर आवाज उठाएको पाइन्छ। विक्रम टेम्पो विस्थापनका समयमा यी संस्थाहरू एकजुट नभए तापनि पछिल्ला दिनहरूमा जस्तो भारतीय सवारी साधनविरुद्ध अदालतमा मुद्दा दायर गर्न, पृथ्वी दिवस मनाउन, ग्याँस सवारी साधनलाई दिदै आएको छुटको विरोध गर्न, युरो १ सम्बन्धी कार्यक्रम गर्न, टु-स्ट्रोक र २० वर्षे सवारी साधन आदि जस्ता विषयमा उल्लिखित संस्थाहरू र अन्य केही संस्थाले सहकार्य गरेका थिए। व्यापारिक प्रतिष्ठानको जस्तो वातावरणीय संस्थाहरूलाई कुनै निर्णयका कारण आर्थिक लाभ नहुने भएकाले पनि पत्रपत्रिकाले यी गैरसरकारी संस्थाको विचारलाई प्राथमिकता दिएको हुनुपर्छ। तर वातावरण पत्रकार समाज (सेज) नेपाल, मेरो नेपाल जस्ता केही संस्थाका भूमिका शंकास्पद पनि देखिएको छ। सेज नेपालले टीए र सीओपीसम्बन्धी विवादमा भारतीय सवारी साधनका पक्षमा गरेको वकालत वा ग्याँस चालित सवारी साधनका पक्षमा हुने गरी आयोजना गरेको कार्यक्रम (समाचारपत्र २०५८ज) आदिले उसको भूमिकामा शंका गर्ने ठाउँ दिएको छ।

अखबारहरूले प्राय: समाचार तयार गर्दा वातावरणवादी वा वातावरणविदहरूलाई संपर्क गर्ने गरेको पाइन्छ। यस्ता 'विद' वा 'वादी'हरू मूलत: गैरसरकारी संस्थासँग सम्बन्धित हुने गरेका छन्। सरकारी विज्ञहरू पनि समाचारमा कम 'कोट' गरिएको पाइन्छ। सरकारी निकायमा काम गर्ने विज्ञहरू खुल्न नचाहने/विवादमा आउन नचाहने र सरकारी 'भर्सन' सचिव वा सम्बन्धित निकायबाट प्राप्त हुने हुनाले त्यस्ता विज्ञहरूको 'कोट' नपरेको हुनसक्छ। त्यसबाहेक देशका शैक्षिक संस्थामा कार्यरत विज्ञहरू पनि यस्ता समाचारपत्रहरूमा विज्ञका रूपमा उस्तो देखा परेका छैनन्। पत्रपत्रिकाले वायु प्रदूषणका विषयमा 'कोट' गर्ने गरेका विज्ञहरूमा वातावरण संरक्षण परिषदका सदस्य सुरेन्द्र देवकोटा, लिडर्स नेपालका आमोद पोखरेल, नेपाल एन्भारनमेन्ट एण्ड साइन्टिफिक सर्भिसेजका तोरण शर्मा, रोनाष्टका अनिल शंकर गिरी, पहिले वातावरण

मन्त्रालयमा कार्यरत रमेशचन्द्र आर्य, आदि छन्। यसबाहेक त्रिचन्द्र क्याम्पसका शिक्षक हेवबहादुर खड्का, मार्टिन चौतारीका अनिल बराल, सोयल टेस्ट प्रालिसँग सम्बन्धित श्रीकृष्ण गिरी, काठमाडौं नगरपालिकासँग पहिले सम्बन्धित भूषण तुलाधर, यातायात इन्जिनियर पार्थमणि पराजुली, विनरक इन्टरनेशनलका विकास पाण्डे आदि पनि बेलाबखत विज्ञका रूपमा पत्रिकामा देखिएका छन्। त्यस्तैगरी मार्टिन चौतारी, प्रो पब्लिक, एक्सप्लोर नेपाल समूह जस्ता संस्थाका वायु प्रदूषणका क्षेत्रमा कार्यरत व्यक्तिहरू वातावरणवादीका रूपमा पत्रिकामा छाएका छन्। कतिपय पत्रिका, विशेषगरी साप्ताहिकहरू,ले 'पर्यवेक्षक' वा 'विज्ञ'हरूको हवाला दिने र नाम नदिने गरेका छन्। त्यस्तै कतिपय पत्रिकाले सम्पर्क नै नगरी 'कोट' गरिदिने अथवा अन्यथा अर्थ लाग्ने गरी 'कोट' गर्ने गरेको पनि जानकारीमा आएको छ भने केही तथाकथित विज्ञ (काल्पनिक संस्थाका काल्पनिक विज्ञ)हरू पनि पत्रिकामा आएका छन् भनिन्छ।

कतिपय रिपोर्टमा सामान्य त्रुटिहरू पनि भेटिन्छन्। नाप जाँच गर्ने यन्त्र होस् वा मापदण्ड, पत्रिकाले तीबारे उल्लेख गर्दा त्रुटि गर्ने गरेका छन्। त्यस्तै रिपोर्टरहरूलाई वातावरणको सामान्य विज्ञान पनि थाहा नभएको अवस्थामा समाचारहरू प्रष्ट र ओजपूर्ण हुँदैनन्। यसको मूलकारण रिपोर्टरहरूलाई सोबारे ज्ञान नहुनु नै हो। पत्रकार हुँदैमा सबै जान्नु पर्छ भन्ने होइन तर नजानेका शब्द वा तथ्यहरू राम्ररी बुझेर लेख्न हिच्किचाउन भने नपर्ने हो। त्यस्तै, पत्रिकाका सम्पादक/ व्यवस्थापकहरूले पनि आफ्ना रिपोर्टरहरूलाई दक्ष तुल्याउन सम्बन्धित विषयका सन्दर्भ सामग्रीहरू उपलब्ध गराउने हो भने रिपोर्टिङ्को गुणस्तरमा सुधार आउँछ। उदाहरणका लागि वातावरणमा रिपोर्टिङ्ग गर्ने पत्रकारका लागि भारतबाट निस्कने *डाउन टु अर्थ* निकै उपयोगी हुन्छ। त्यस्तै, व्यवस्थापनले वातावरणीय बिट हेर्ने पत्रकारलाई सो पत्रिका प्रकाशन गर्ने संस्था सोसायटी फर एन्भारन्मेन्टल कम्युनिकेशन्स वा अन्य त्यस्तै संस्थाहरूमा 'इन्टर्नशिप'का लागि पठाउने हो भने सो रिपोर्टरको सैद्धान्तिक तथा व्यावहारिक ज्ञान अभिवृद्धि त हुन्छ नै उसले गर्ने रिपोर्टिङ पनि उच्चस्तरको हुन्छ।[२४]

केही पत्रपत्रिकाका समाचार कहिलेकाहीं प्रायोजित जस्तो देखिन्छन्। यस्तो प्रायोजित समाचार छाप्नेमा धेरैजसो कम प्रचलनमा आएका साप्ताहिक पत्रिकाहरू छन् भने कहिलेकाहीं मूलधारका पत्रिकामा पनि पूर्वाग्रही र भ्रमात्मक सामग्री छापिएका छन्। धेरै पटक पत्रिकामार्फत् विवादमा आएको समस्या हो सफा टेम्पोका ब्याट्रीले गर्ने प्रदूषण। लेड एसिड ब्याट्रीलाई नै लिएर पटक पटक छलफल/ कार्यक्रम गरिए पनि सफा टेम्पोको ब्याट्रीलाई मात्र तारो बनाएर समाचार आइ नै रहेको छ। यसले कि त पत्रकारहरू पत्रिका नै पढ्दैनन् भन्ने जनाउँछ कि त कुनै आग्रह पूर्वाग्रहमा त्यस्ता सामग्री छापिएका हुन् भन्ने

[२४] सेन्टर फर साइन्स एण्ड एन्भारनमेन्ट (सीएसई)को भगिनी संस्था हो सोसायटी फर एन्भारनमेन्टल कम्युनिकेशन्स, जसले *डाउन टु अर्थ* नामक वातावरणीय पाक्षिक पत्रिका निकाल्छ। सीएसई वातावरणीय आन्दोलनमा यस क्षेत्रमा मात्र होइन अन्तर्राष्ट्रिय जगतमासमेत ख्यातीप्राप्त संस्था हो। आफैंले अनुसन्धान गर्ने र ती अनुसन्धानका आधारमा गरिने वेजोड वकालत (एडभोकेसी)का लागि ख्यातिप्राप्त छ यो संस्था। दिल्लीको वायुको स्थितिमा सुधार गर्न र रेन वाटर हार्भेस्टिङका लागि यस संस्थाले गरेका प्रयास र प्रतिफल उल्लेख्य छन्। इन्टरनेटमा यस्को ठेगाना www.cseindia.org हो।

बुझ्नुपर्छ। पाठकहरूलाई भ्रममा पार्ने समाचारको अर्को उदाहरण हो ग्याँस चालित सवारी साधनले गर्ने प्रदूषणका बारेमा छापिएको समाचार। *स्वराज* साप्ताहिकले ग्याँस चालित सवारी साधनले मानिसले श्वास फेर्दा फ्याँक्ने पदार्थ नै फ्याँक्ने हुनाले त्यसले कत्ति पनि प्रदूषण गर्दैन भन्ने समाचार छापेको थियो (स्वराज २०५७)। ग्याँस सवारी साधनले उत्सर्जन गर्ने कार्वनमोनोक्साइड केही समयमा नै कार्वनडाइक्साइडमा परिवर्तन हुन्छ र मानिसले उत्सर्जन गर्ने वायु पनि कार्वनडाइक्साइड हो। तर कार्वनडाइक्साइडले प्रदूषण गर्छ चाहे त्यो मानिसले फ्याँकोस् वा गाडीले। त्यसबाहेक ग्याँस सवारी साधनले वातावरण प्रदूषण गर्ने अन्य पदार्थ जस्तै हाइड्रोकार्वन आदि पनि फ्याँक्छ।

सवारी साधनका व्यापारीहरूले समयसमयमा सरकारी निर्णयलाई उल्ट्याउन खोज्ने, ऐन कानुनलाई गलत व्याख्या गर्ने गरेको पाइन्छ। काठमाडौं उपत्यकामा पेट्रोल/डिजेल चालित तीनपाँग्रे सवारी साधनलाई दर्ता निषेध भए पनि पटक पटक बजाज टेम्पोले विभिन्न कार्यक्रम गरेको छ। २०५५ सालमा बजाज टेम्पोले पत्रिकामा गरेको विज्ञापन प्रकाशनका साथै पत्रकार सम्मेलन (कान्तिपुर २०५५ख, हिमालय टाइम्स २०५५क)को आयोजना गरेको केही समयपछि ५०० टेम्पो ल्याउने निर्णय भएको थियो। 'बाघ कराउनु र बाखो हराउनु'ले शंका गर्ने ठाउँ दिन्छ। त्यस्तै युरो १ लागू गर्ने अवसरमा दुगड ब्रदर्श लगायतका केही व्यापारीहरूले सरकारले तोकेको आफ्ना साधनले मापदण्ड पूरा गर्ने विज्ञापन छापे (कान्तिपुर २०५६ड) पछि वातावरण मन्त्रालयले विज्ञप्ति नै निकाल्नु परेको थियो 'हालसम्म कुनै सवारीले पनि युरो मापदण्डको 'क्राइटेरिया' पुऱ्याएको छैन' भनेर (कान्तिपुर २०५६ढ)।

तत्कालीन प्रधानमन्त्री गिरिजाप्रसाद कोइरालाले भारतीय सवारी साधनलाई उत्पादकहरूको 'सेल्फ सर्टिफिकेशन' का आधारमा नेपाल भित्रिन दिने निर्णय विरुद्ध सर्वोच्च अदालतमा मुद्दा परेपछि *गोरखापत्र* लगायतका केही पत्रिकाले भारतीय सवारी साधनका केही विक्रेताको मात्र भनाइ राखेर 'भन्सारमा सवारी साधन अलपत्र, राजस्व घाटा' भन्दै समाचार प्रवाहित गरेका थिए (गोरखापत्र २०५८क)। तर *गोरखापत्र*को समाचार भ्रमात्मक थियो भन्ने *काठमाण्डु पोष्ट*मा छापिएको सवारी साधन आयातसम्बन्धी तथ्यांकहरूले बताउँछन् (काठमाण्डु पोष्ट २००१सी)। व्यापारीहरूकै संस्था नेपाल भारत उद्योग वाणिज्य संघले पनि भ्रमपूर्ण वक्तव्य तथा विज्ञापन प्रकाशित गरेको थियो। यी र यस्ता अन्य समाचार सामग्रीले केही व्यापारीको निहित स्वार्थपूर्ति मात्र गर्दछ। तर, यस्ता सामग्री मुख्य दैनिकमा प्राय: छापिएका छैनन्।

समग्रमा भन्नुपर्दा वायु प्रदूषणका बारेमा पत्रपत्रिकामा छापिएका सामग्रीले वायु प्रदूषण विरोधी आन्दोलनलाई निकै सहायता पुऱ्याएको छ। सरकारलाई विभिन्न निर्णय गर्न दबाब दिने, गलत निर्णयहरूलाई भण्डाफोर गर्ने, जनमानसलाई विभिन्न मुद्दाहरूका बारेमा सूचित, सचेत तथा शिक्षित गर्ने गरेका छन् पत्रिकामा छापिएका सामग्रीहरूले। पत्रपत्रिकाका कारण वातावरणीय स्थितिको निरन्तर अनुगमन गरिरहेका संस्थाहरूको सहयोगमा उल्लेख्य कार्यहरू सम्पन्न भएको छ विगत तीन वर्षमा। नकारात्मक प्रवृत्ति पनि नदेखिएका होइनन् केही पत्रिकामा

तर यो हालसम्म सानो स्तरमा मात्रै रहेको छ। पत्रिकाहरूले आफ्ना रिपोर्टरहरूलाई अझ बढी सबल (इक्विप्ड) बनाउन सन्दर्भ सामग्रीहरू उपलब्ध गराउने तथा विभिन्न तालिम, विद्वतवृत्ति प्रदान गर्ने हो भने समाचार सामग्रीको गुणवत्ता अभिवृद्धि हुने विश्वास गर्न सकिन्छ। रिपोर्टरहरूले पनि आफूले संप्रेषण गरेका सामग्री र सम्बन्धित विषयवस्तुहरूको निरन्तर अनुगमन गर्ने, सरकारी तथा गैरसरकारी क्षेत्रका सही/गलत काम कारवाहीका बारे सूचित, सचेत र खबरदारी गर्ने कार्य गरिरहने र आफ्ना रिपोर्टहरूलाई अझ बढी माझ्ने, सन्तुलित र तथ्यपरक बनाउने हो भने वातावरणीय रिपोर्टिङले वैशिष्ट्य कायम गर्ने विश्वास गर्न सकिन्छ। वायु प्रदूषणका क्षेत्रमा विगत तीन वर्षमा छापिएका सामग्रीले भविष्य अँध्यारो छैन भन्ने त देखाउँछ, तर गर्नु अझै पनि धेरै छ।

धन्यवाद

यस लेख तयार गर्ने क्रममा मलाई प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष सहयोग पुऱ्याउने सबैप्रति म आभारी छु। लेखको शुरुका मस्यौदा पढेर टिप्पणी, सुझाव दिने प्रत्यूष वन्तप्रति कृतज्ञ छु। अध्ययन सामग्री उपलब्ध गराई सहयोग गर्ने अधिवक्ता भरतमणि गौतम, प्रभाकर गौतम, अनिल राउत र मार्टिन चौतारीको छलफल कार्यक्रममा यो लेख प्रस्तुत हुँदा उपस्थित हुने र टिप्पणी गर्ने सबैलाई धन्यवाद। लेख सकेसम्म तथ्यपरक होओस् र गल्ती नछिरून् भन्ने प्रयास हुँदाहुँदै असावधानीवश गल्ती भएको रहेछ भने त्यसको जिम्मेवार म स्वयं हुँ।

सन्दर्भ सामग्री

अधिकारी, महेश. २०५७. ग्याँसको कमीले उपत्यकाबासीको भात भान्सा नै ठप्प. *खबरपत्रिका*, २५ पुस, पृ ३.

अपराह्न. २०५६. आजदेखि विक्रम टेम्पो बहिस्कार, काठमाडौंमा दुवैथरीको प्रदर्शन, टेम्पो चालक र बहिस्कारवादीबीच भिडन्तको स्थिति. १ वैशाख, पृ १.

अमात्य, मीरा. २०५५. राजधानीका ट्राफिक प्रहरीहरूको प्रदूषण पीडा. *कान्तिपुर*, ६ फागुन, पृ ८.

आचार्य, कृष्ण. २०५८. ट्रलीबसमा जो पनि चढ्दछन् तर.... *राजधानी*, ३२ जेठ, पृ ११.

आचार्य, राजु. २०५७. ग्याँसद्वारा संचालित टेम्पोहरूमा कुनै पनि बेला ठूलो दुर्घटना हुनसक्ने. *स्पेसटाइम*, १० फागुन, पृ २.

आजको समाचारपत्र. २०५५क. प्रदूषणविरुद्ध हस्ताक्षर अभियान. १६ मंसिर, पृ २.

आजको समाचारपत्र. २०५५ख. प्रदूषक टेम्पोविरुद्ध सरकारी अभियान शिथिल. १७ माघ, पृ ८.

आजको समाचारपत्र. २०५५ग. टेम्पो दर्ताको निर्णयप्रति आपत्ति. २३ माघ, पृ ८.

आजको समाचारपत्र. २०५५घ. टेम्पो आयात पुनः रोक्का. २६ माघ, पृ १.

आजको समाचारपत्र. २०५५ङ. टेम्पो आयातको निर्णय रद्द गर्न माघ. २६ माघ, पृ २.

आजको समाचारपत्र. २०५५च. वायु प्रदूषणबाट वर्षमा साठी करोड खर्च. १ फागुन, पृ ८.

आजको समाचारपत्र. २०५५छ. वायु प्रदूषण घटाउन प्रदूषक सवारी बहिस्कारको

पहल. ७ चैत, पृ २.

आजको समाचारपत्र. २०५५ज. वायु प्रदूषणविरुद्ध कार्यक्रममा सहभागी हुन काठमाडौं महानगरपालिकाको आह्वान. ३० चैत, पृ ८.

आजको समाचारपत्र. २०५६क. विक्रम टेम्पोविरुद्ध सडकमा प्रदर्शनी, मध्याह्नसम्म तनाव. २ वैशाख, पृ १.

आजको समाचारपत्र. २०५६ख. बहिस्कारको कारण टेम्पो यात्रुमा कमी. ५ वैशाख, पृ ८.

आजको समाचारपत्र. २०५६ग. विक्रम टेम्पो सडकबाट अब अदालतमा. ३० वैशाख, पृ १.

आजको समाचारपत्र. २०५६घ. विक्रम टेम्पो हटाउन प्रधानमन्त्री र मन्त्रीको हस्ताक्षर. २४ जेठ, पृ १.

आजको समाचारपत्र. २०५६ङ. उपत्यका ट्राफिक प्रहरीद्वारा अत्यधिक प्रदूषणयुक्त सवारी साधन प्रवेशमा रोक. ५ असार, पृ २.

आजको समाचारपत्र. २०५६च. सडक अवरुद्ध गर्ने विक्रम टेम्पो व्यवसायीहरूमाथि लाठीचार्ज. १४ असार, पृ ८.

आजको समाचारपत्र. २०५६छ. विक्रम टेम्पो फेरि रोकियो. २० असार, पृ २.

आजको समाचारपत्र. २०५६ज. टेम्पो व्यवसायीद्वारा राजधानीमा जुलुस प्रदर्शन. २८ असार, पृ २.

आजको समाचारपत्र. २०५६झ. डिजेल टेम्पो हटाउने निर्णयको हार्दिक स्वागत. १० साउन, पृ ८.

आजको समाचारपत्र. २०५६ञ. टेम्पो हटाउने निर्णयको कामपाद्वारा स्वागत. १२ साउन, पृ २.

आजको समाचारपत्र. २०५६ट. डिजेल टेम्पो हट्दा एक चौथाइ प्रदूषण घट्ने. १६ साउन, पृ १.

आजको समाचारपत्र. २०५६ठ. टु स्ट्रोक सवारी साधनलाई विस्थापित गर्ने तयारी. १७ भदौ.

आजको समाचारपत्र. २०५६ड. मास ट्रान्जिटलाई प्राथमिकता दिन माग. १८ भदौ.

आजको समाचारपत्र. २०५६ढ. निष्पक्ष प्रशासन र द्रुततर विकास: भ्रष्टाचारमुक्त समाजको आधार. २२ भदौ, पृ ५.

आजको समाचारपत्र. २०५६ण. डिजेल टेम्पो व्यवसायीहरूमा अत्यन्त जरुरी सूचना. ३२ भदौ, पृ ८.

आजको समाचारपत्र. २०५६त. सडकमा निस्केका डिजेल टेम्पो प्रहरीको कब्जामा. २ असोज, पृ १.

ओझा, केदार. २०५७. बीस वर्ष पुराना गाडी सञ्चालनमा रोक लगाइने. *कान्तिपुर*, ८ मंसिर, पृ १.

कान्तिपुर. २०५५क. टुकटुक टेम्पोविरुद्ध सर्वोच्चमा रिट दायर. ४ मंसिर, पृ २.

कान्तिपुर. २०५५ख. बजाज टेम्पोमाथिको प्रतिवन्ध हटाउन माग. २२ मंसिर, पृ ११.

कान्तिपुर. २०५५ग. आइपुग्यो, आइपुग्यो, प्रदूषण रहित विक्रम टेम्पो (विज्ञापन). २३ माघ, पृ ५.

कान्तिपुर. २०५५घ. निर्णयको औचित्य. २४ माघ, पृ ४.
कान्तिपुर. २०५५ङ. टेम्पो आयातको निर्णयबारे प्रधानमन्त्रीद्वारा स्पष्टीकरण माग. २५ माघ, पृ १.
कान्तिपुर. २०५५च. पेट्रोल टेम्पो भित्र्याउने निर्णय रद्द. २६ माघ, पृ १.
कान्तिपुर. २०५५छ. सही निर्णय. २८ माघ, पृ ४.
कान्तिपुर. २०५५ज. विक्रम टेम्पो चलाउन रोक लगाउने अभियान. २ चैत, पृ २.
कान्तिपुर. २०५५झ. वैशाख त लागोस् राजधानीमा लिफ्ट लिने र दिने चलन चल्नेछ. ७ चैत, पृ २.
कान्तिपुर. २०५५ञ. प्रदूषित टेम्पो बहिष्कार अभियान शुरू. २८ चैत, पृ १२.
कान्तिपुर. २०५६क. बौद्ध रुटमा विक्रम टेम्पो चढ्ने र चलाउनेहरूको संख्यामा कमी. ४ वैशाख, पृ २.
कान्तिपुर. २०५६ख. विक्रम टेम्पो संचालन नै गैरकानुनी भएको दाबी गर्दै रिट निवेदन दायर. २८ वैशाख, पृ २.
कान्तिपुर. २०५६ग. प्रदूषक टेम्पो चल्न नदिने निर्णय कार्यान्वयनमा दृढता. २२ साउन, पृ २.
कान्तिपुर. २०५६घ. तीनपाँग्रे चल्न छाडे पनि चारपाँग्रे बाँकी. २ असोज, पृ १.
कान्तिपुर. २०५६ङ. टेम्पो धनी महानुभावहरू, फाइदा उठाऔं (विज्ञापन). ५ असोज, पृ ३.
कान्तिपुर. २०५६च. माइक्रोबसको धूवाँ नाप्ने उपकरणको अभाव. २३ असोज, पृ १.
कान्तिपुर. २०५६छ. च्यासिस डाइनामोमिटरसम्बन्धी डेनिस मौनताले अधिकारीहरू आश्चर्यमा. १० मंसिर, पृ २.
कान्तिपुर. २०५६ज. स्वास्थ्यका लागि डिजेल र पेट्रोल दुवैको धूवाँ खतरनाक. १८ मंसिर, पृ २.
कान्तिपुर. २०५६झ. सवारी साधनको आयातमा युरो १ मापदण्ड खुकुलो नबनाउन सरकारलाई आग्रह. २५ मंसिर, पृ २.
कान्तिपुर. २०५६ञ. सवारी साधनको आयातमा युरो १ तत्काल लागू गर्ने निर्णय. ८ पुस, पृ १.
कान्तिपुर. २०५६ट. युरो १ मापदण्डका सवारी साधनहरूका लागि गुणस्तरीय पेट्रोलियम पदार्थ आयात गरिने. ११ पुस, पृ २.
कान्तिपुर. २०५६ठ. 'थोरै सडक र धेरै सवारी साधन राजधानीको प्रदूषणको मुख्य कारक'. २६ पुस, पृ २.
कान्तिपुर. २०५६ड. माइक्रोबसको विज्ञापन. ३ माघ, पृ ५.
कान्तिपुर. २०५६ढ. अब आयात हुने सवारी साधन प्रदूषण मापदण्डअनुरूप हुनुपर्ने. ५ माघ, पृ २.
कान्तिपुर. २०५७क. वायु प्रदूषक उद्योगहरूलाई उपत्यकाबाट हटाउने माग. ८ वैशाख, पृ २.
कान्तिपुर. २०५७ख. प्रदूषित सवारी साधन आयात रोक्न भारतलाई लिखित पत्र पठाउनुपर्छ. २६ साउन, पृ १.
कान्तिपुर. २०५७ग. गाडी भित्र्याउने सहमतिविरुद्ध मुद्धा हाल्ने चेतावनी. २८ साउन, पृ २.
कान्तिपुर. २०५७घ. सत्तापक्षी सांसदद्वारा भारतीय गाडी आयात सहमतिको विरोध. २ भदौ, पृ १.
कान्तिपुर. २०५७ङ. ग्याँसबाट चल्ने सवारी साधनको प्रदूषण मापदण्ड तयार हुन सकेन. ५ भदौ, पृ २.
कान्तिपुर. २०५७च. टुस्ट्रोक सवारी साधन हटाउने प्रस्ताव फिर्ता. १२ कार्तिक, पृ १.
कान्तिपुर. २०५७छ. बीस वर्ष पुराना, टुस्ट्रोक बाहन हटाउने निर्णयविरुद्ध च्याली. २० पुस, पृ २.
कान्तिपुर. २०५७ज. भारतीय सवारी आयातको सहमति कार्यान्वयन नगर्न पुनः आदेश. १० फागुन, पृ ३.
कान्तिपुर. २०५७झ. वायु प्रदूषित तत्वको मात्रा कम गर्ने तालिम. २८ चैत.
कान्तिपुर. २०५८क. प्रदूषक सवारीलाई कर छुट दिएर जनस्वास्थ्यमा खेलबाड गरेको आरोप. ४ जेठ, पृ २.
कान्तिपुर. २०५८ख. नेपाल भारत उद्योग वाणिज्य संघको प्रेस विज्ञप्ति. ८ साउन.
कान्तिपुर. २०५८ग. एलपी ग्याँसबाट चल्ने सवारीलाई दिइदै आएको सुविधा कटौती. ८ साउन, पृ १.
कान्तिपुर. २०५८घ. मिसावटयुक्त पेट्रोल बेच्नेलाई कारवाही गरिएकोमा एशोसियसनद्वारा विरोध. ८ भदौ, पृ १०.
कान्तिपुर. २०५८ङ. नेपाल गुणस्तर तथा नापतौल विभागको सूचना. १२ भदौ.
कान्तिपुर. २०५८च. डिजेलको विकल्पमा अनुदानको मट्टितेल प्रयोगमा वृद्धि, डिजेल खपतमा २८ प्रतिशत ह्रास. ५ असोज, पृ ८.
काफ्ले, दिपेन्द्र. २०५७. ब्याट्रीबाट चल्ने सफाटेम्पोले जनस्वास्थ्यमा असर पार्ने. *स्पेसटाइम*, २७ फागुन, पृ २.
खवरकागज. २०५६. विद्युतीय टेम्पोहरू प्रदूषणरहित नै हुन् त ? २७ माघ, पृ ५.
गतिविधि. २०५७. सफा टेम्पोले प्रदूषण छोड्दै छ. ४ चैत, पृ २.
गोर्खा एक्सप्रेस. २०५७. यूरो १ सम्बन्धमा थप जानकारी. ७ चैत.
गोरखापत्र. २०५५क. विक्रम टेम्पो हटाउन १६ हजार व्यक्तिको हस्ताक्षर संकलन. १६ मंसिर, पृ १४.
गोरखापत्र. २०५५ख. यातायात व्यवस्था विभागको सूचना. १४ पुस.
गोरखापत्र. २०५५ग. अब ग्याँस टेम्पोको पालो. १६ पुस, पृ १४.
गोरखापत्र. २०५५घ. पेट्रोल टेम्पो दर्ता नगर्ने निर्णय. २६ माघ, पृ १.
गोरखापत्र. २०५५ङ. डिजेल टेम्पो हटाउन विकल्प जरुरी. ११ फागुन, पृ १,११.
गोरखापत्र. २०५६क. विक्रम टेम्पोमा रोक लगाउन रिट दायर. २८ वैशाख, पृ १२.
गोरखापत्र. २०५६ख. सफा टेम्पोविरुद्ध कारण देखाउ आदेश. २६ असार, पृ १२.
गोरखापत्र. २०५६ग. प्रदूषण बढाउने तीनपाँग्रे सवारीमा रोक लाग्ने. १० साउन, पृ १.
गोरखापत्र. २०५६घ. प्रदूषणविरुद्धको साहसिक निर्णय. १३ साउन, पृ ६.
गोरखापत्र. २०५६ङ. यातायात व्यवस्था विभागको सूचना. १७ साउन.
गोरखापत्र. २०५६च. हेटौडामा पनि विक्रम टेम्पो संचालनमा रोक. २७ साउन, पृ १.

गोरखापत्र. २०५६छ. काठमाडौंमा नयाँ सवारी दर्तामा नियन्त्रण गरिने. १७ भदौ, पृ १.
गोरखापत्र. २०५६ज. राजधानीमा भोलिदेखि विक्रम टेम्पोमा रोक. ३२ भदौ, पृ १.
गोरखापत्र. २०५६झ. जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालयको प्रेस विज्ञप्ति. १८ असोज, पृ १२.
गोरखापत्र. २०५६ञ. माइक्रोबस आयातको व्यवस्थाबारे छलफल. २५ मंसिर, पृ ११.
गोरखापत्र. २०५६ट. नयाँ सवारी साधनमा युरो १ लागू. ११ पुस, पृ ११.
गोरखापत्र. २०५६ठ. जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालयको सूचना. ११ पुस.
गोरखापत्र. २०५६ड. थप चार रुटमा ट्रलीबस चलाउन अध्ययन जारी. ८ माघ, पृ ११.
गोरखापत्र. २०५६ढ. प्रदूषण मापदण्डभित्र नपरेका सवारी साधन भोलिदेखि बन्द गरिने. ६ फागुन, पृ ११.
गोरखापत्र. २०५७क. यातायात व्यवस्था विभागको सूचना. १७ जेठ.
गोरखापत्र. २०५७ख. उपत्यकाबाट विस्थापित हुने सवारी साधनबारे सार्वजनिक जानकारीका लागि (विज्ञापन). कार्तिक.
गोरखापत्र. २०५७ग. ग्याँसको अभाव र आपूर्ति. २१ पुस, पृ ६.
गोरखापत्र. २०५७घ. ग्याँसको हाहाकार र आश्वासन. २६ पुस, पृ ६.
गोरखापत्र. २०५८क. भारतबाट आयातित धेरै गाडीहरू बाटोमै अलपत्र. ११ वैशाख, पृ ८.
गोरखापत्र. २०५८ख. ग्याँसचालित सवारीसाधन निकै प्रदूषक. ४ जेठ, पृ ११.
गोरखापत्र. २०५८ग. पेट्रोल पम्पहरूमाथि कारबाही. १५ भदौ, पृ ८.
गोरखापत्र. २०५८घ. ग्याँसबाट सञ्चालित सवारी साधनहरूमा प्रदूषण जाँच गर्ने सम्बन्धमा सूचना (विज्ञापन). १८ असोज.
गौतम, ओजस्वी. २०५७. सरकार वायु प्रदूषणप्रति संवेदनशील छैन. *नयाँ सडक*, ७ कार्तिक, पृ २.
गौतम, सुबोध. २०५६क. अल बिदा...विक्रम टेम्पो ! अल बिदा...धूवाँको मुस्लो ! *कान्तिपुर*, १ असोज, पृ १.
गौतम, सुबोध. २०५६ख. सेतो, पहेंलो र नीलो प्लेटका प्रदूषक गाडीलाई बिदा गर्ने तयारी. *कान्तिपुर*, ७ फागुन, पृ १.
गौतम, सुबोध. २०५७. सरकारी अनुमतिबिना ललितपुरमा ६ वटा इटाभट्टा सञ्चालित. *कान्तिपुर*, २८ पुस.
गौतम, सुबोध. २०५८क. ग्याँसबाट चल्ने टेम्पो मापदण्डभन्दा तीनगुणा बढी प्रदूषित. *कान्तिपुर*, १८ वैशाख, पृ २.
गौतम, सुबोध. २०५८ख. नक्कली पाटपुर्जाका कारण ग्याँस बाहन प्रदूषक. *कान्तिपुर*, २३ वैशाख, पृ १.
गौतम, सुबोध. २०५८ग. अब जति थोत्रो गाडी, त्यति धेरै कर. *कान्तिपुर*, ८ साउन, पृ २.
गौतम, सुबोध. २०५८घ. प्रदूषण परीक्षणमा धेरै सवारी असफल. *कान्तिपुर*, १८ असोज, पृ १.
गौतम, सुबोध. २०५८ङ. आँखाले नदेखिने धूलोका कण उपत्यकामा मापदण्डभन्दा पाँच गुणा बढी, वायु प्रदूषणको सबैभन्दा खतरनाक तत्व सोझै फोक्सोमा.

कान्तिपुर, २७ असोज, पृ १.
घटनाचक्र. २०५७. ज्यान लिने सफा टेम्पोदेखि होशियार. ४ चैत, पृ १,८.
घटना र विचार. २०५७. माइक्रोबसको नाममा करोडौंको राजस्व चुहावट, अख्तियारको ध्यान कता ? १० फागुन, पृ ८.
जनआह्वान. २०५६. विक्रम टेम्पो सरकार ले !, मजदुरहरूलाई रोजगार दे ! ३ वैशाख, पृ ८.
जनएकता. २०५५. टेम्पोको बीचमा जुहारी. २८ चैत, पृ १,८.
जनएकता. २०५६क. टेम्पो हटाउने निर्णयको बिरोध. १७ साउन, पृ ७.
जनएकता. २०५६ख. टेम्पो व्यवसायीद्वारा सांसदको ध्यानाकर्षण. १७ साउन,पृ १.
जनभावना. २०५७. माइक्रोबस आयातमा कमिशनको खेल. १८ भदौ, पृ १.
डाँगी, डम्बरजंग. २०५६. डिजेल टेम्पोले डाँडा काट्दैमा काठमाडौंको वातावरण कति सुध्रन्छ ? *गोरखापत्र*, १ भदौ, पृ १.
डाँगी, डम्बरजंग. २०५७. सञ्जीवनी तेलबाट डिजेलगाडी सञ्चालनमा सफलता. *गोरखापत्र*, १५ कार्तिक, पृ १.
दुगड, मोतिलाल. २०५६. पेट्रोलभन्दा डिजेल कम प्रदूषक हो भनेर सरकारले विश्व हँसाइदिएको छ. *एसिया* २(५):५.
दृष्टि. २०५५. प्रधानमन्त्रीलाई थाहा छैन ? २६ माघ, पृ १.
दृष्टि. २०५६. वातावरण मन्त्रीले कति खाए ? ११ माघ, पृ २.
देवकोटा, सुरेन्द्रराज. २०५६क. सार्वजनिक यातायातमा तदर्थवाद. *कान्तिपुर*, २८ वैशाख, पृ ४.
देवकोटा, सुरेन्द्रराज. २०५६ख. काठमाडौंमा युरो १ पछिका दिनहरू. *कान्तिपुर*, १८ असोज, पृ ६.
देवकोटा, सुरेन्द्रराज. २०५६ग. कुन धूवाँ कति राम्रो ? *कान्तिपुर*, १३ पुस, पृ ६.
देशान्तर. २०५६. विक्रम टेम्पोको पैठारी रोक्न प्रधानमन्त्री आफैं सक्रिय. २४ माघ, पृ १,८.
नयाँ मोर्चा. २०५६. विक्रम टेम्पोले सासंद गुहाऱ्यो. १८ साउन, पृ १.
नयाँ सडक. २०५८क. अनुदान खारेज गर्नुपर्छ. ५ जेठ, पृ ४.
नयाँ सडक. २०५८ख. ट्रलीबसलाई निजीकरण गर्नुपर्छ. १० असार, पृ ४.
नयाँ सडक. २०५८ग. ट्राफिक प्रहरीको साथी बनेको. २८ असार, पृ २.
नयाँ सडक. २०५८घ. साइकल चालकमाथि ट्राफिकको वक्रदृष्टि. ३० साउन, पृ २.
नयाँ सडक. २०५८ङ. ग्याँसका सवारी साधनमा दिएको सुविधा हटाएकोमा वातावरणविदहरूद्वारा स्वागत. ३० साउन, पृ ६.
नयाँ सडक. २०५८च. सरकारी निर्णयविरुद्धमा सर्वोच्चमा रिट. ३० साउन.
नयाँ सडक. २०५८छ. ट्राफिक प्रहरीलाई नागरिक अभिनन्दन. ५ भदौ, पृ २.
नयाँ सडक. २०५८ज. काठमाडौंमा एघार करोड रूपैयाँको ट्राफिक बत्ती. १४ भदौ, पृ १.
नेपाल समाचारपत्र. २०५६क. टेम्पोको सट्टा मापदण्ड विपरितका डिजेल गाडी सुविधामा भिकाउने कसरत. १४ असोज, पृ ८.
नेपाल समाचारपत्र. २०५६ख. चक्रपथमा ट्रलीबस चलाउन दशौंपछि सम्भावना

खोजिने. २८ असोज, पृ १.
नेपाल समाचारपत्र. २०५६ग. युरो १ मापदण्ड विपरितका माइक्रोबस फिकाउने गोप्य तयारी. १७ मंसिर, पृ ८.
नेपाल समाचारपत्र. २०५६घ. गुणस्तरहीन पेट्रोलबारे निगम अनिर्णयको स्थितिमा. २४ माघ, पृ १.
नेपाल समाचारपत्र. २०५६ङ. मापदण्डमा नआउने सरकारी गाडी पनि प्रतिवन्धित. ५ फागुन, पृ १.
नेपाल समाचारपत्र. २०५६च. एलपीजीबाट चल्ने सवारी पेट्रोलभन्दा बढी प्रदूषक. १७ फागुन, पृ ८.
नेपाल समाचारपत्र. २०५६छ. नेपाल यातायात व्यवसायी महासंघको सूचना (विज्ञापन). १७ फागुन, पृ ८.
नेपाल समाचारपत्र. २०५७क. सवारी इन्धनको रूपमा इथानोल प्रयोग गर्न स्वीकृति दिइने. ३१ साउन, पृ ५.
नेपाल समाचारपत्र. २०५७ख. पुराना सवारी साधनमा प्रतिवन्ध लगाउने निर्णयको स्वागत. ८ मंसिर, पृ ८.
नेपाल समाचारपत्र. २०५७ग. पुराना सवारी साधन हटाउने निर्णयको विरोध: कालो झण्डा बोकेर गाडी गुड्न थाले. २ पुस, पृ ८.
नेपाल समाचारपत्र. २०५८क. ग्याँस सवारी पनि प्रदूषक भएपछि अनुदानमा प्रश्न. ४ जेठ, पृ १.
नेपाल समाचारपत्र. २०५८ख. सरकारी निर्णयमा विवेक प्रयोगको आवश्यकता ५ जेठ, पृ ६.
नेपाल समाचारपत्र. २०५८ग. एलपी ग्याँस फिलिङ स्टेशनको परीक्षण संचालन पर्सिदेखि. ५ जेठ, पृ ८.
नेपाल समाचारपत्र. २०५८घ. सवारी साधन रोकबारे कार्यदल गठन. १६ जेठ, पृ १२.
नेपाल समाचारपत्र. २०५८ङ. ग्याँसबाट सञ्चालित सवारी साधन हटाउन सर्वोच्चद्वारा परमादेश जारी. २० जेठ, पृ १.
नेपाल समाचारपत्र. २०५८च. युरो १ मापदण्डको बजाज टेम्पो अब नेपालमा. १३ साउन, पृ ८.
नेपाल समाचारपत्र. २०५८छ. पेट्रोल पम्प बन्द गर्ने आदेशमाथि छानबिनको माग. ७ भदौ, पृ ८.
नेपाल समाचारपत्र. २०५८ज. प्रदूषण मापदण्डको विवादमा मुछ्ने गरेकाले एलपीजीका व्यवसायी आक्रोशित. १६ भदौ, पृ ४.
नेपाल समाचारपत्र. २०५८झ. नेपाल आयल निगम लिमिटेडको अत्यन्त जरुरी सूचना (विज्ञापन). ७ असोज, पृ ३.
न्यौपाने, अनन्त. २०५८. डिजेल गाडीमा मट्टितेलको प्रयोग, वर्षमा एकपटक फिल्टर फेरे पुग्ने. *स्पेसटाइम*, ११ जेठ, पृ १.
पराजुली, रमा. २०५५क. यातायात व्यवसायीहरूको दबाबमा प्रदूषण मापदण्ड खुकुलो पारियो. *कान्तिपुर*, १६ वैशाख, पृ १.
पराजुली, रमा. २०५५ख. तपाई 'मर्निङ वाक'मा गइरहनु भएको छ ? *कान्तिपुर*,

८ पुस, पृ १.
पराजुली, रमा. २०५५ग. प्रदूषण बढाउने टेम्पोको आयातमा लागेको प्रतिबन्ध फुकुवा. *कान्तिपुर*, २३ माघ, पृ १.
पराजुली, रमा. २०५७क. बिजुली टेम्पोमा रोक: वातावरणलाई धक्का, पैंतालीस करोडको उद्योग धराशायी. *कान्तिपुर*, १८ जेठ, पृ १.
पराजुली, रमा. २०५७ख. राजधानीमा गुड्ने ग्याँस टेम्पो पेट्रोल जत्तिकै प्रदूषक. *कान्तिपुर*, १ फागुन, पृ १२.
पाण्डे, गोपीकृष्ण. २०५८. काठमाडौंको रिक्सा व्यवसाय. *स्पेसटाइम*, १८ जेठ, पृ ७.
पोखरेल, आमोदकुमार. २०५८. उपत्यकाको वायु प्रदूषण नियन्त्रण गर्न चिम्निभट्टामा सुधारको खाँचो. *कान्तिपुर*, २० वैशाख.
प्रभातकालीन. २०५७. आवश्यक गृहकार्य नगरी युरो वन लागू गरिएको आरोप. ५ चैत.
बिष्ट, गजेन्द्र. २०५६. सवारी प्रदूषण मापदण्डको कार्यान्वयनप्रति आशंका व्यक्त. *हिमालय टाइम्स*, १७ फागुन, पृ १.
बिष्ट, महेन्द्र. २०५६. ग्याँस सवारीलाई प्रदूषण मापदण्ड भित्र बाँध्ने तयारी. *नेपाल समाचारपत्र*, २५ फागुन, पृ १.
भट्टराई, शिवकुमार. २०५८. बजारमा आपूर्ति हुने पेट्रोलियम पदार्थमा ७० प्रतिशत मिसावट हुने गरेको दावी. *गोरखापत्र*, १६ साउन, पृ १.
महानगर. २०५६. विक्रम टेम्पोका विरोधी र समर्थकबीच ठाउँठाउँमा झडप. १ वैशाख, पृ १.
महानगर. २०५७क. ग्याँसको अभावबाट पीडित उपभोक्ता. २६ पुस, पृ २.
महानगर. २०५७ख. सस्तो प्रविधिबाट उत्पन्न प्रदूषण युरो १ले रोक्न नसक्ने. १२ चैत, पृ १.
माथेमा, पुष्कर. २०५८. जनताको स्वास्थ्य कि बीस वर्ष पुराना सवारी साधन. *गोरखापत्र*, १८ भदौ, पृ ७.
यातायात गतिविधि. २०५७. इलेक्ट्रिक टेम्पोको प्रदूषण प्रकरण. ४ असोज, पृ १.
युगसंवाद. २०५५. जनता धूवाँ खाँदै सरकार कमिसन खाँदै. २६ माघ, पृ १,८.
राई, प्रकाश. २०५८. पुराना ब्याट्री: नयाँ समस्या. *धराप*, बसन्त थापा, मोहन मैनाली, सं. पृ ८८-१०८. ललितपुर: खोज पत्रकारिता केन्द्र.
राजधानी. २०५८क. सरकारलाई सवारी जाँच संयन्त्र स्थापना गर्न आदेश. १२ असोज, पृ १.
राजधानी. २०५८ख. फोर स्ट्रोक तीनपाँग्रे बजारमा. १२ साउन, पृ ८.
राजपत्र. २०५१. नेपाल राजपत्र. भदौ १७.
राजपत्र. २०५४. नेपाल राजपत्र. पुस २८.
राजपत्र. २०५६क. नेपाल राजपत्र. भदौ १४.
राजपत्र. २०५६ख. नेपाल राजपत्र. पुस ८.
राजपत्र. २०५७क. नेपाल राजपत्र. कार्तिक ७.
राजपत्र. २०५७ख. नेपाल राजपत्र. कार्तिक २५.
रावल तारा. २०५६. टु स्ट्रोक इन्जिनबाट सञ्चालित सवारी साधनहरू तुरुन्तै विस्थापित गरिने. *हिमालय टाइम्स*, १८ असोज, पृ १.

राष्ट्रवाणी. २०५७. वातावरणविदहरूको गम्भीर प्रश्न. ४ जेठ.
रेग्मी, निमेष. २०५८. सवारी, सौर्य र सञ्चारका ब्याट्री व्यवस्थापनमा सरकार नीतिविहिन. *नेपाल समाचारपत्र*, १० असार, पृ १.
विकल्प. २०५७. युरो १ सम्बन्धमा थप जानकारी. ८ चैत.
विमर्श. २०५६. भ्रष्टाचारका कति प्रमाण चाहियो ? ७ माघ, पृ १.
विश्वदीप. २०५७. सफा टेम्पो व्यवसायीहरू संकटमा. चैत ८, पृ २४.
शर्मा, सुधीर र गोपाल खनाल. २०५७. तेलमा मिसावटको खेल. *हिमाल* १०(१७): ३०-३५.
शर्मा, सुधीर र गोपाल खनाल. २०५८. तेल: मिसावटको खेल. *धराप*, वसन्त थापा, मोहन मैनाली, सं. पृ ५३-६६, काठमाण्डु: खोज पत्रकारिता केन्द्र.
श्री कमाण्डर. २०५६. आज टेम्पो ड्राइभरहरू सडकमा ओर्लिए. १ वैशाख, पृ १.
श्रेष्ठ, टंक. २०५५. राजधानीका डाक्टर भन्छन्– 'मुख चाहिं छोप्नै पर्छ है !' *आजको समाचारपत्र*. २४ चैत, पृ १.
श्रेष्ठ, विष्णुलाल. २०५६. माइक्रोबसको विकल्प सफा टेम्पो ! *नेपाल समाचारपत्र*, १ पुस, पृ १.
श्रेष्ठ, सुदीप. २०५८क. दुई महिना नपुग्दै राजधानीमा फेरि ग्याँस अभाव. *कान्तिपुर*, ८ वैशाख.
श्रेष्ठ, सुदीप. २०५८ख. मिसावट गर्ने पेट्रोल पम्पविरुद्ध कारबाही भएपछिको व्यापारिक एकता. *कान्तिपुर*, १५ भदौ, पृ ७.
सगरमाथा. २०५७. इलेक्ट्रिक टेम्पोलाई विष फैलाउने छुट किन ? ५ असोज, पृ ८.
सन्ध्याकालीन. २०५६. टेम्पो बहिस्कार गर्ने विदेशी दलाल भएको दाबी. १ वैशाख, पृ १,४.
सम्बोधन. २०५६. टेम्पो व्यवसायीहरू आन्दोलनमा. १८ भदौ, पृ ४.
साँघु. २०५६. युरो १ काण्डमा राज्यमन्त्री मालामाल. २४ पुस, पृ १.
सारथी. २०५५. टेम्पो काण्डमा विजय गच्छेदार. २८ माघ, पृ १,१२.
सुबेदी, भवानी. २०५७. सफा टेम्पोका ब्याट्री जनस्वास्थ्यका लागि घातक ! *गोरखापत्र*, २ चैत, पृ १,११.
स्पेसटाइम. २०५७क. एलपी ग्याँसको आपूर्ति. २१ पुस, पृ ४.
स्पेसटाइम. २०५७ख. यातायात व्यवसायीद्वारा चेतावनी. २४ फागुन, पृ ५.
स्पेसटाइम. २०५७ग. युरो १ मापदण्ड अनुरूप भएको दावी. ८ चैत.
स्पेसटाइम. २०५८. एलपी ग्याँसबाट सञ्चालित सवारी साधन हटाउन सर्वोच्चद्वारा परमादेश जारी. २० जेठ, पृ २.
स्वराज. २०५७. टुकटुक विरुद्ध टेम्पो माफिया. २६ साउन, पृ १.
हाँक. २०५६क. टेम्पो र ड्राइभरहरू अब कहाँ जाने ? २ भदौ, पृ ७.
हाँक. २०५६ख. उनीहरूको विकल्प के त ? २ भदौ, पृ २.
हाँक. २०५६ग. माइक्रोबसमा कमिशनको खेल. २८ पुस, पृ १,८.
हिन्दू. २०५६. विक्रम टेम्पो बहिस्कार जारी राख्न द एक्सप्लोर नेपालको अपिल. १३ वैशाख, पृ ७.
हिमालय टाइम्स. २०५५क. टेम्पो आयातमा प्रतिवन्ध लगाउनु विडम्बना. २० मंसिर, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५५ख. गन्धरहित ग्याँस टेम्पो छिटै प्रयोगमा आउने. १६ पुस, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५५ग. आपत्तिजनक निर्णय. २६ माघ, पृ ४.
हिमालय टाइम्स. २०५५घ. राजधानीको प्रदूषणबारे वातावरणविद्हरू चिन्तित. १ फागुन, पृ २.
हिमालय टाइम्स. २०५५ङ. डिजेल टेम्पोबाट निस्कने धूवाँले जनस्वास्थ्यमा असर. २० चैत, पृ २.
हिमालय टाइम्स. २०५५च. विक्रम टेम्पो बहिस्कारका विरुद्ध यातायात व्यवसायी महासंघ. २३ चैत, पृ ६.
हिमालय टाइम्स. २०५५छ. विक्रम टेम्पो बहिस्कार गर्न जनचेतना जुलुस. २८ चैत, पृ २.
हिमालय टाइम्स. २०५५ज. प्रदूषणविरुद्ध महानगरपालिकाको आह्वान. २८ चैत, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५५झ. डिजेल टेम्पोको यात्रा: जनस्वास्थ्यमा खतरा. २८ चैत, पृ २.
हिमालय टाइम्स. २०५६क. दश वर्षसम्म रुख काट्न नदिने र विक्रम टेम्पो हटाउने प्रधानमन्त्रीको अठोट. २३ जेठ, पृ १.
हिमालय टाइम्स. २०५६ख. सरकारले विक्रम टेम्पोलाई हटाउने. ११ असार, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५६ग. अनामनगरबाट पनि विक्रम टेम्पो लखेटियो. १८ असार, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५६घ. विक्रम टेम्पो संचालन गर्न खोज्दा झडप. २२ असार, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५६ङ. जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालयको सूचना. २० भदौ, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५६च. फेरि अर्को प्रश्नचिन्ह. १४ असोज, पृ १.
हिमालय टाइम्स. २०५६छ. माइक्रोबसको छानबिन गर्न माग. २२ असोज, पृ १.
हिमालय टाइम्स. २०५६ज. नेपाल यातायात व्यवसायी महासंघको विज्ञप्ति (विज्ञापन). २४ असोज, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५६झ. सफा टेम्पोको पक्षमा. २४ मंसिर, पृ ४.
हिमालय टाइम्स. २०५६ञ. अब आयात हुने सम्पूर्ण सवारी साधन युरो १ मापदण्डका हुनुपर्ने. ८ पुस, पृ १.
हिमालय टाइम्स. २०५६ट. सवारी प्रदूषण मापदण्डभित्र पहिला सरकार स्वयं बस्ने. ५ फागुन, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५६ठ. निर्धारित मापदण्ड विपरितका चारसय मोटर भित्र्याउने तयारी. १५ फागुन, पृ १.
हिमालय टाइम्स. २०५६ड. अब सवारी साधनको भारवहन क्षमता पनि जाँचिने. २६ फागुन, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५७क. चक्रपथभित्र चल्ने गरी सार्वजनिक सवारी दर्ता

नगरिने. ५ कार्तिक, पृ ५.
हिमालय टाइम्स. २०५७ख. यातायात व्यवसायी महासंघको विज्ञापन. १५ कार्तिक.
हिमालय टाइम्स. २०५८क. ग्याँसबाट चल्ने सवारीसाधन अझ प्रदूषक भएको ठहर. ४ जेठ, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५८ख. ग्याँसचालित सवारी साधनको प्रदूषण जाँच गर्न माग. १२ असार, पृ ८.
हिमालय टाइम्स. २०५८ग. साइकल अभियान नेपाल नामक संस्था दर्ता. १७ साउन, पृ २.

A Nepali Times/Himal Investigation. 2000. 'Nepal Oil Corruption'. *Nepali Times* # 19, p.1,7 (1-7 December).

Arya, Ramesh. 1996. Air Pollution and Transport. In *Environment* 1(1): 33-43.

Arya, Ramesh. 2001. How Environment Friendly are LPG Vehicles? *The Kathmandu Post*, 20 March, p.4.

Baral, Anil, Ramesh Parjauli and Bimal Aryal. 2000. Institutional Responses to Electric Vehicle Promotion in Nepal. *Studies in Nepali History and Society*, 5(1): 89-125.

Bhattarai, Binod. 2000. Not-so-Safa Decision. *Nepali Times*.

Bhattarai, Rabindra N. 2000. Liquefied Petroleum Gas Operated Vehicles. *SOMEN Newsletter* 6(1): 9-13.

CEMAT. 1999. Final Report on Pre-feasibility Study for Extending Trolley Bus Services within Kathmandu Valley. Kathmandu: CEMAT Consultants Pvt Ltd.

CSE. 1996. *Slow Murder: the Deadly Stories of Vehicular Air Pollution in India*. New Delhi: Centre for Science and Environment.

DANIDA. 1998. Study on Environmental impacts of Rechargeable Batteries in Relation to Danida Funded Projects on Electric Vehicles and Solar Energy. Kathmandu: DANIDA.

Dixit, Kunda. 2000. Dust to Dust. *Nepali Times*. 21 June, p.4,5.

Ghimire, Pragya. 2001. Brick Kilns Making Kathmandu's Air Fouler. *The Kathmandu Post*, 4 March, p.1.

Khadka, Navin Singh. If Phased Out, What will Replace Diesel Tempos? *The Rising Nepal*, 29 June, p.1,7.

Kojima, Masami, Canter Brandon and Jitendra Shah. 2000. *Improving Urban Air Quality in South Asia by Reducing Emissions from Two Stroke Engine Vehicles*. Washington: The World Bank.

Lal, C.K. 1999. Strokes. *The Independent*, 15 September, p.5.

LEADERS. 1999. *Citizen's Report 99: Air Pollution in the Face of Urbanization*. Kathmandu: Leaders Nepal.

Martin Chautari. 1999. Bottlenecks in the Proliferation of Electric Vehicles in Nepal (Report submitted to REPSO/ Winrock International, Nepal). Kathmandu: Martin Chautari.

MoPE. 2000. *Nepal's State of Environment*. Kathmandu: HMG, Ministry of Population and Environment.

Onta, Pratyoush. 1999. Mass Transportation in Kathmandu. *The Kathmandu Post*, 12 February, p.4.

Pandey, Bikash. 1999. A Lost Opportunity. *The Kathmandu Post*, 15 September, p.4.

Pandey, Birodh. 2001. When Cooking Gas Cylinders Power Vehicles, Safety is at Risk. *The Kathmandu Post*, 22 September, p.1.

Parajuli, Rama. 1999. Govt Decision on Bajaj Tempo Flayed. *The Kathmandu Post*, 6 February, p.8.

Parajuli, Ramesh. 2001a. Will the Government Hear this? *The Kathmandu Post*, 25 February, p.4.

Parajuli, Ramesh. 2001b. Improving Air Quality in Kathmandu Valley. *The Kathmandu Post*, 26 August, p.4.

Parajuli, Ramesh. 2001c. Ban on Age-old Vehicles: How Justifiable?. In Comments and suggestions regarding the ban of 20yr old vehicle and two-stroke three wheelers from the Kathmandu valley. (Submitted to the Task Force, Ministry of Population and Environment)

Phuyal, Surendra. 1999a. Kilns, Cement Factory Add to Vehicular Emission. *The Kathmandu Post*, 17 February, p.1.

Phuyal, Surendra. 1999b. Two-stroke Mobikes Banned. *The Kathmandu Post*, 31 August, p.8.

Phuyal, Surendra. 1999c. What on Earth will the Microbus Look Like? *The Kathmandu Post*, 7 September, p.1,8.

Phuyal, Surendra. 2000. Vehicle Ban Agitates Entrepreneurs. *The Kathmandu Post*, 2 December, p.1.

Phuyal, Surendra. 2001a. LPG Vehicles Posing Problems. *The Kathmandu Post*, 6 May, p.1,8.

Poudel, Pramod. 2001. Interim Order on Indian Self-certified Vehicles. *The Kathmandu Post*, 13 January, p.1.

Sharma, Toran. 1999. Monitoring Kathmandu's Air Pollution. *NEFEJ News* XIV (VI).

The Independent. 1999a. More Emissionless Vehicles to Ply Kathmandu Roads. 6 January, p.2.
The Independent. 1999b. Can Petrol Quality be Checked? 24 November, p.1,8.
The Kathmandu Post. 1998. Why Victimize Safas? 29 October, p.4.
The Kathmandu Post. 1999a. Repel this Decision. 8 February, p.4.
The Kathmandu Post. 1999b. Emission Test on Two-wheelers too. 24 April, p.8.
The Kathmandu Post. 1999c. No More Tempos in Bharatpur. 20 March, p.8.
The Kathmandu Post. 1999d. Ban on Old Vehicles may not Materialize. 16 June, p.1.
The Kathmandu Post. 1999e. Hetauda bans Vikram Tempos. 2 August, p.2.
The Kathmandu Post. 1999f. Phase-out of Polluting Vehicles on the Anvil. 17 August, p.8.
The Kathmandu Post. 1999g. Ban on Vikram Tempos Holds. 19 September, p.1.
The Kathmandu Post. 2000. Avert LPG shortage. 23 December, p.4.
The Kathmandu Post. 2001a. LPG Vehicles Fail Emission Test. 2 May, p.1,8.
The Kathmandu Post. 2001b. New EV Project Launched. 25 June, p.3.
The Kathmandu Post. 2001c. Vehicle Import Surges. 25 June, p.5.
The Rising Nepal. 1999a. Writ Filed for Court Order to Ban Vikrams. 11 May, p.1.
The Rising Nepal. 1999b. Bye Bye to Vikrams, Concession Granted to Import Microbuses. 2 September, p.1.
The Rising Nepal. 1999c. Check Fuel Quality. 23 November, p.4.
The Rising Nepal. 1999d. Govt Sets Criteria for Pollution-free Vehicles. 26 December, p.3.
The Rising Nepal. 2001a. Safa Tempos are not Clean: Experts. 15 March.
The Rising Nepal. 2001b. 650 Safa Tempos in the Valley. 27 May, p.1.
The Rising Nepal. 2001c. NICCI Opposes Vehicle Import Policy. 17 July, p.7.
The World Bank. 1996. *URBAIR: Urban air quality management in Asia (Kathmandu Valley report)*. Washington: The World Bank.
Tuladhar, Bhushan. 2001. Two Stroke Ban in Kathmandu. Paper presented at the "Regional workshop for reducing vehicle emissions: reduction of emission from 2-3 wheelers", Hanoi, 5-7 September. ■