६१

गोकर्ण ल्याण्डफिल साइटभित्रको कथा

हरि थापा

छानामाथि काग र गिद्धहरू घुमिरहेको, स्याल र भुस्याहा कुकुरहरूले सिनो तानिरहेको र दुर्गन्धले व्याप्त ठाउँ भन्नेवित्तिकै मानिसलाई पुराणमा वर्णित रौरवादि नर्कहरूको सम्झना हुन्छ । भनिन्छ, पापीहरूले मृत्युपछि नर्क बास गर्नुपर्छ । तर, मुलपानी गाविसको ८ नम्बर वडामा पर्ने तिवारी टोल, नागदह, माथिल्लो फुँयाल गाउँ, नेपाल डाँडा, सुकुमबासी बस्ती र जोरपाटीका अर्याल गाउँका बासिन्दाले केही वर्षदेखि यही जुनीमै रौरव नर्कको अनुभव गरिरहेका छन् ।

त्यहाँका बासिन्दाले यसरी नर्कको अनुभव गर्नुपर्ने कारण त्यस ठाउँमा रहेको गोकर्ण 'ल्याण्डफिल साइट' हो। त्यस ठाउँलाई २०३९ सालदेखि काठमाडौं र ललित-पुरको फोहर थुपार्न प्रयोग गरिँदै आएको छ। शुरुमा गोकर्ण ल्याण्डफिल साइटलाई प्रदूषणरहित र वातावरणीय दृष्टिकोणले स्वस्थकर बनाउने सेनिटरी ल्याण्डफिल साइटको अवधारणामा विकास गर्ने योजना थियो । शुरुका केही वर्षसम्म गोकर्णमा त्यो विधि अपनाइएको पनि थियो। त्यसबेला त्यहाँ फोहरलाई ३० सेन्टिमिटरदेखि ५० सेन्टिमिटर माटोले पुर्ने गरिन्थ्यो। स्थानीय बासिन्दा प्रमोद फुँयालका अनुसार, "शुरुमा व्यवस्थित किसिमले काम भएको थियो । तर २०४८ सालपछि जथाभावी हुनथाल्यो ।"

केही समयपछि नै त्यो क्रम टुट्नु त्यहाँ फोहर व्यवस्थापन गर्ने निर्णय दीर्घकालीन योजनामा आधारित थिएन भन्ने कुराको प्रमाण हो । प्राकृतिक रूपमा अत्यन्त राम्रो मानिएको त्यो ठाउँ देख्नासाथै जर्मन प्राविधिकहरू उत्साहित भएका थिए । तर, ती प्राविधिकहरू र फोहरमैला व्यवस्थापन तथा स्रोत परिचालन केन्द्रले त्यहाँ 'मध्यवर्ती क्षेत्र'को अवधारणालाई पूरै वेवास्ता गरे । त्यसबेला ल्याण्डफिल साइटलाई बस्तीबाट टाढा राख्ने भन्दा पनि फोहर व्यवस्थापनका लागि भनिएको जमिनको सुरक्षालाई मात्र बढी महत्व दिइएको थियो । त्यसैका लागि त्यहाँ केही समयका निम्ति काँडेतार लगाइयो ।

बिग्रेको बाटो, शर्मा (२०५६), पृ. ११०-१२६ मा प्रकाशित ।

गोकर्ण क्षेत्रभित्र ३०-४० वटा मात्र घर थिए । लामो समयसम्म त्यस ठाउँलाई फोहर थुपार्न प्रयोग गर्ने भएपछि ती घरहरूलाई अन्यत्र सार्ने अथवा घर थप्न नदिनेतर्फ कुनै काम भएन । त्यसैबीच, फोहरमैला व्यवस्थापन तथा स्रोत परिचालन केन्द्रले ल्याण्डफिल साइट क्षेत्रभित्रैबाट गाउँसम्म जाने पक्की बाटो खोलिदियो । यसो भएपछि एकातिर त्यहाँका घरजग्गाको मूल्य बढ्यो, अर्कातिर ल्याण्डफिल साइट क्षेत्रका दैनिक गतिविधिसँग स्थानीय जनताको प्रत्यक्ष सम्पर्कबाट सकेसम्म टाढै राख्ने ल्याण्डफिल साइटको सर्वमान्य नियमलाई त्यहाँ पूरै बेवास्ता गरियो ।

ल्याण्डफिल साइट छेउछाउको आवाससम्बन्धी गलत नीति तथा बाटो निर्माण जस्ता दीर्घकालीन असर गर्ने काम २०४० को दशकको शुरुमै भए पनि २०४७ सालअघिसम्म गोकर्ण ल्याण्डफिल साइटको व्यवस्थापन सम्बन्धमा कुनै विवाद आएको थिएन । किनभने त्यसबेला फोहर फाल्ने काम व्यवस्थित ढङ्गले चलिरहेको थियो । फलाम र प्लाष्टिक जस्ता पुनः प्रयोगमा आउने पदार्थहरू फोहरबाट निकालिन्थ्यो । र झण्डै ६० प्रतिशत फोहर मल बनाउन प्रयोग हुन्थ्यो । फलतः काठमाडौँको ३०-४० प्रतिशत फोहर मात्र गोकर्ण पुग्थ्यो । फोहरमैला व्यवस्थापन तथा स्रोत परिचालन केन्द्रका दुईवटा ठूला ट्रक थिए र तिनलाई मात्र त्यसबेला गोकर्णमा नियमित प्रवेश दिने गरिएको थियो । त्यसबाहेकका ट्रकलाई त्यहाँ प्रवेश गर्न केन्द्रको स्वीकृति चाहिन्थ्यो । एउटा ट्रकले ल्याएको फोहर तह लगाईसकेपछि मात्र अर्को ट्रकले ल्याएको फोहर पुर्ने काम हुन्थ्यो ।

त्यसबेला शहरका धेरै ठाउँमा 'कन्टेनर' राखिएका थिए । टेकु, एयरपोर्ट नजिक र ललितपुरको ग्वार्कोमा 'ट्रान्सफर स्टेशन' थिए, जसमध्येको मुख्य केन्द्र टेकुमा फोहरबाट फेरि प्रयोग गर्न सकिने पत्रु, मल बनाउने पदार्थ आदि छानेर गोकर्ण लाने फोहरको मात्रा घटाउने काम हुन्थ्यो । २०४७ पछि ग्वार्को र टेकुका जनताले गन्ध आयो भनेर ट्रान्सफर स्टेशनको ठूलो विरोध गरे । काठमाडौँ महानगरपालिकाका सल्लाहकार तथा वातावरण इन्जिनियर भुषण तुलाधर त्यसबेला टेकुको ट्रान्सफर स्टेशन बन्द गर्न हुने थिएन भन्नुहुन्छ। तुलाधरका अनुसार, काठमाडौँका निम्ति त्यो भन्दा उपयुक्त ट्रान्सफर स्टेशन अर्को छैन । महानगरपालिका अहिले पनि त्यस ठाउँलाई ट्रान्सफर स्टेशनका रूपमा प्रयोग गर्न चाहिरहेको छ। तर त्यसबेला सजिलो निर्णय लिएर बन्द गरिएको ट्रान्सफर स्टेशन फेरि शुरु गर्न कति गाह्रो छ भन्ने कुरा महानगरपालिकाका नीति निर्माताहरूलाई राम्ररी थाहा छ ।

त्यसबेला जनताको विरोधलाई सरकारले सहज रूपमा लियो र ट्रान्सफर स्टेशन बन्द गरिदियो । त्यसपछि फोहर सोझै गोकर्ण पुग्न थाल्यो । गोकर्णमा पनि फोहर तह लगाउने काम अव्यवस्थित हुनासाथ जनताले विरोध गरे । उनीहरूले २०४९ सालमा नयाँ डम्पिङ साइट खोज्न सरकारलाई ६ महिने अल्टिमेटम दिए । त्यस अवधिमा नयाँ डम्पिङ साइटको व्यवस्था नभएपछि त्यहाँका जनताले विरोध शुरु गरे । २०५० सालदेखि मूलपानी र जोरपाटीका स्थानीय जनताले गोकर्ण ल्याण्डफिल

साइटमा फोहर फाल्न दिएनन् । सरकारले जर्बजस्ती फोहर फाल्ने प्रयास त गऱ्यो तर सकेन । (...)

झण्डै ५२ दिनको तनावपछि गोकर्ण क्षेत्रको विकास निर्माणका निम्ति सरकारले निश्चित रकम दिने शर्तमा स्थानीय विकास मन्त्रालय, मुलपानी गाविस र जोरपाटी गाविसबीच २०५२ पुस २ गते फोहर फालेबापत सरकारले गोकर्ण क्षेत्रको विकास निर्माणनिम्ति तीन करोड रुपियाँ खर्च गर्ने सम्झौता भयो ।

स्थानीय विकास मन्त्रालयबाट प्राप्त जानकारीअनुसार, सम्झौता भएको समयमा सो तीन करोड रुपियाँलाई ६ भागमा विभाजन गरिएको थियो, जसअनुसार, ३.२ किलोमिटर सडक पिच गर्न १ करोड १५ लाख रुपियाँ, मुलपानी गाविसका सबै वडामा खानेपानी व्यवस्थाका लागि ७५ लाख रुपियाँ, दुईवटा विद्यालय भवन र कम्पाउण्ड निर्माणका निम्ति ३५ लाख रुपियाँ, मुलपानी भित्रका विभिन्न सडक ग्राभल गर्न २५ लाख रुपियाँ, स्वास्थ्य केन्द्रमा सुविधा विस्तार गर्न १० लाख रुपियाँ र मुलपानी गाविसभित्र निर्माणाधीन विभिन्न काम सम्पन्न गर्न ४० लाख रुपियाँ छुट्ट्याइएको थियो ।

स्थानीय विकास मन्त्रालय अन्तर्गतको फोहरमैला प्रबन्ध राष्ट्रिय परिषद्ले उपलब्ध गराएको एकमुष्ट विवरणमा अहिलेसम्म गोकर्णमा भएको खर्च सडकमा १ करोड १५ लाख, खानेपानीमा ७५ लाख, विद्यालयमा ३५ लाख, सडक ग्राभल गर्न ४० लाख र अन्य शीर्षकमा ३५ लाख रुपियाँ रहेको छ । (...)

निर्माण काममा सबभन्दा धेरै भ्रष्टाचार

स्थानीय जनताको मागअनुसार, मुलपानी गाविसको फोहरबाट कम प्रभावित वडामा पर्ने गरेर ३.२ किलोमिटर सडक पिच गर्ने निर्णय भयो । त्यसका लागि मीनभवनस्थित सडक विभाग डिभिजन नम्बर २ ले ९४ लाख रुपियाँको लागत अनुमान तयार गऱ्यो र सडक विभागले त्यसैअनुसार टेण्डर आह्वान गर्दा ठेकेदार ज्ञानबहादुर लामाको दाप्चा निर्माण सेवालाई २६ लाख र शङ्कर लामाको न्यू मनास्लु निर्माण सेवालाई २३ लाखमा टेण्डर पऱ्यो । उनीहरूले लागत अनुमानभन्दा ५१ प्रतिशत तल झरेर ठेक्का कबुल गरेका थिए । तर, ठेक्का दिइसकेपछि उक्त लागत अनुमान १ करोड १५ लाख पुऱ्याइयो । (...)

गोकर्ण क्षेत्र वरपरको विकास निर्माणनिम्ति सरकारको तर्फबाट तीन करोड रुपियाँ लगानी भएको कुरा फोहरमैला व्यवस्थापन राष्ट्रिय परिषद्बाट थाहा भएको छ । तर, स्थानीय बासिन्दाहरू सरकारले धेरै रकम लगानी गरेको दाबी गर्छन् । उनीहरूका अनुसार, धेरै रकम लगानी भएको नदेखाउनाको कारण जनताले खर्चको विवरण माग्लान् भनेर डराउनु नै हो । फोहरमैला व्यवस्थापन राष्ट्रिय परिषद् तथा स्रोत परिचालन केन्द्रले त्यहाँ गरेका विकास निर्माण योजनाहरू गाविसलाई अझै हस्तान्तरण गरेको छैन न त त्यहाँ भएका निर्माण कार्यको लागत अनुमान र

डिजाइनसित सम्बन्धित कागजपत्र नै दिएको छ। यसको कारण अनियमितता नै हो भन्ने दाबी गाविस उपाध्यक्षको छ।

भ्रष्टाचारको अर्को रूप: कामबिना दाम

फोहरमैला व्यवस्थापन तथा स्रोत परिचालन केन्द्र खारेज भएर यसले गर्दै आएका फोहरमैला व्यवस्थापनसम्बन्धी कामको जिम्मेवारी महानगरपालिकाले लिने भएपछि मुलपानी गाविससँग २०५५ साउन ३१ गते छुट्टै सम्झौता गर्‍यो। सम्झौतामा गाविसको विकास निर्माणका निम्ति ७० लाख रुपियाँ खर्च गर्ने र १५० जनालाई जागिर दिने सहमति भएको थियो। यो सङ्ख्यामा २९ जना महानगरपालिकाको आफ्नै आवश्यकताअन्तर्गत पर्दथे। त्यसबाहेकका १२१ जनालाई दिइएको नियुक्तिले राज-नीतिक र सामाजिक विवाद पनि सिर्जना गरेको थियो। (...)

महानगरपालिकाले ती १२१ जनलाई विनाकाम जागिर दिन गरेको सम्झौता गत असार ३१ गतेदेखि सकियो। त्यसपछि महानगरपालिकाले त्यो सम्झौता नवीकरण नगर्ने निर्णय गर्‍यो। यस निर्णयको केही दिनपछि ती १२१ जनाले गोकर्ण ल्याण्डफिल साइटमा फोहर थुपार्न दिएनन्। तर स्थानीय विकास मन्त्रालयले तिनीहरूलाई जागिर दिने आश्वासन दिएपछि उनीहरूले फोहर खसाल्न दिए। अहिले पनि महानगरपालिकाले तिनीहरूलाई तलब दिइरहेको छ।

गोकर्ण ल्याण्डफिल साइटलाई केही स्थानीय व्यक्तिले आर्थिक लाभ लिने थलो बनाए। प्रमुख राजनीतिक पार्टीहरूले त्यस ठाउँलाई आफ्नो स्वार्थअनुकूल बनाउन पटक पटक आन्दोलन गरे। फोहरलाई वैज्ञानिक ढङ्गले तह लगाउनेतर्फ फोहरमैला व्यवस्थापन समितिले विचार गरेन र आफ्नो ठाउँमा गुणस्तरीय विकास निर्माणतर्फ स्थानीय बासिन्दा र त्यहाँका अगुवा नेताहरूको ध्यान गएन।

(...) गोकर्ण ल्याण्डफिल साइट राम्ररी चलिरहेकै अवस्थामा पनि सरकारले ठाउँ ठाउँमा डम्पिङ साइट खोजेको देखिन्छ तर त्यसको अनुगमन गर्ने काम भने भएको देखिँदैन। २०४५ सालतिरै लुभुमा ल्याण्डफिल साइट खोजिएको थियो। त्यसको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन पनि भएको थियो। तर, पछि सरकारी निकायले त्यसमा गम्भीर चासो लिएन र लुभुमा ल्याण्डफिल साइट बनाउने चर्चा त्यसै सेलाएर गयो। त्यसैगरी भीमढुङ्गा, साङ्लाटार, रामकोट, सेतीदेवी, छम्पी थुप्रै ठाउँलाई अन्तिम टुङ्गो लगाउन भने सरकारी निकायले सकेन।

केही वर्ष पहिले नै रामकोटमा पनि फोहर फ्याँक्नका लागि पूर्वाधार तयारी कार्य भइसकेको थियो, जहाँ स्थानीय बासिन्दाले नै फोहर ल्याउने स्वीकृति दिएका थिए। स्थानीय जनताको मागबमोजिम त्यहाँ धमाधम निर्माण कार्य शुरु भयो। सरकारी ढुकुटीबाट करिब दुई करोड रुपियाँ खर्च भएपछि त्यसलाई अनुपयुक्त घोषणा गरियो। यद्यपि, त्यो प्रस्तावित ठाउँको क्षमता ८-९ महिना पनि छैन भन्ने कुरा सबैलाई शुरुमै थाहा थियो। (...)

श्री ५ को सरकारले फोहरको व्यवस्थापन गर्न सक्दैन भन्ने निष्कर्षमा पुगेका जनता महानगरपालिकाले यसको जिम्मेवारी लिएपछि यसको दिगो समाधान हुने आशामा थिए । महानगरपालिकाका पूर्व मेयर र वर्तमान मेयरका भाषणहरू र अधिकारको खोजीले पनि जनतालाई उहाँहरूप्रति आशावादी हुन करै लगाएको थियो । तर केही परिवर्तन भएन । गोकर्ण ल्याण्डफिल साइट व्यवस्थापन कार्यमा पनि वैज्ञानिक परिपाटी नआएको र स्थानीय जनताबीच समन्वय कायम गर्न नसक्नाले फोहरमा मोलमोलाई गरेर फाइदा लिन खोज्ने र राजनीति गर्नेहरूको मनोबल उच्च हुन पुग्यो । तर, स्थानीय जनताले अनियमिता र भ्रष्टाचारकै विषयलाई लिएर विरोध गरेनन् । "यसो गर्नाका कारण रकम केन्द्रीय तहबाट खर्च गरिनु हो । स्थानीय गाविसमार्फत रकम खर्च भएर त्यसको अनुगमन केन्द्रले गरेको भए यसको विरोध गर्न सकिन्थ्यो," मुलपानी गाविसका अध्यक्ष बताउँछन् । (...)

यिनै कारणहरूले गर्दा गोकर्णमा भएको अनियमितताले सिङ्गो उपत्यकालाई नै असर पारेको छ । त्यहाँ अनियमितता नभएको भए र फोहरको सही व्यवस्थापन भएको भए सिङ्गो राजधानी नै डम्पिङ साइट हुने थिएन । उपत्यकावासीले फोहरको दुर्गन्धमा सास फेर्नुपर्ने थिएन । गोकर्ण ल्याण्डफिल साइटमा भएको आर्थिक अनियमितता र अवैज्ञानिक व्यवस्थापनका कारण अरू ठाउँमा डम्पिङ साइट टुङ्गो लगाउन ठूलो कठिनाइ बेहोर्नु परिरहेको छ । ♦