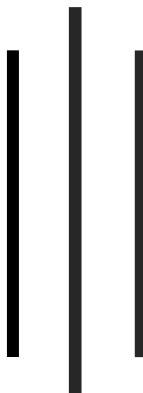


प्रस्तावित दोस्रो अन्तर्राष्ट्रीय निजगढ विमानस्थल

वातावरणीय असर अध्ययन प्रतिवेदन

Report on Environmental, Social and Economic Impacts of Second International Nijgadh Airport, Bara

June, 2019



Journalism for Sustainability

Nepal forum of Environmental Journalists
Bhanimandal, Ring road, Lalitpur
Email: nefej@mos.com.np

बिषयसूची (Table of Contents)

संक्षिप्त शब्दहरु (Abbreviation).....	४
सारांश (Abstract)	५
१. परिचय (Introduction)	६
१.१ प्रस्तावको पृष्ठभूमि (Background)	६
१२ आयोजनाको वर्तमान अवस्था (Current Status of the Project)	७
१.३ अध्ययनको उद्देश्य (Objectives of the study)	९
१.४ अध्ययन विधि (Study Methods)	९
१.५ अध्ययनको सीमा (Limitation of the study)	९
२. निजगढ छानौटका सरकारी आधार (Government bases for Nijgadh Selection) १०	
३. सरकारले नजरअन्दाज गरेको पक्ष (Sectors Ignored by Government)	११
३.१ वन जंगल (Forest)	१२
३.२ खानेपानी/मुहान (Drinking Water/ Source).....	१४
३.३. हात्तीको मार्ग (Elephants' Route).....	१४
३.४ चराचुरुंगी/अन्य बन्यजन्तु (Birds/Other Wildlife).....	१५
३.५ चुरेमा असर (Impacts on Chure)	१५

३.६ बाढी डुवान (Flooding)	१५
३.७ टाँगिया वस्ती व्यवस्थापन (Management of Tangia Basti)	१५
३.८ वातावरणीय प्रदूषण (Environmental Pollution):	१६
३.९ वातावरणीय सेवा (Environmental services):.....	१६
३.१० प्रभाव सम्बोधन गर्ने लाग्ने अनुमानित रकम (Estimated Amount To Adress the impact):	१७
४ परियोजनामाथि प्रश्न (Question on Project)	१७
५. निष्कर्स र सुझाव (Conclusions and Recommendations).....	२०
सन्दर्भ सामाग्री (References).....	२३
अन्तर्वार्ताहरू (Interviews)	२४
अध्ययन स्थलको नक्सा.....	२५
अध्ययन स्थलको फोटोहरू.....	२६

संक्षिप्त शब्दहरु (Abbreviation)

कि.मि	किलो मिटर
गा.वि.स	गाउँ विकास समिति
नेफेज	नेपाल वातावरण पत्रकार समूह
BOOT	Build Own Operate Transfer
DFS	Detailed feasibility Study
DPR	Detailed Project Report
EIA	Environmental Impact Assessment
LMW	Land Mark Worldwide
SIA	Second International Airport

सारांश(Abstract)

सरकारले अघि सारेको आर्थिक समृद्धिको नारालाई सार्थक बनाउन मुलुकको भौतिक पूर्वाधार विकास अपरिहार्य छ। भौतिक पूर्वाधारको योजना तुर्जमा हुँदै गर्दा त्यो दिगो विकासको ध्येयबाट प्रेरित हुनुपर्छ भन्ने हामी सोच्छौं। सन्दर्भ, प्रस्तावित दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय निजगढ विमानस्थलको हो।

यतिबेला मुलुकमा एकमात्र अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको विमानस्थल छ। वार्षिक भण्डै ३८ लाख यात्रु थेप्ने त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल चाप थेरन नसक्ने अवस्थामा पुगेको वर्षो भइसक्यो। त्यसर्थमा मुलुकलाई अर्को ठूलो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको आवश्यकताबोध हुनु स्वाभाविक कुरा हो। खासमा, अन्य देशका विमानस्थल आधुनिक प्रविधि, नयाँ संरचनाहरू मैत्री हुँदै गर्दा हामीलाई पनि अर्को अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको विमानस्थल छिडै चाहिएको छ। तर यसको अर्थ के कुनै अध्ययननविनै हचुवाको भरमा हामीले यति ठूलो परियोजना निर्माण गर्न सक्छौं? त्यसका लाभहानी नहेरी, त्यसका वस्तुगत अध्ययन विश्लेषण नगरी परियोजना निर्माणमा हामफाल्नु कति बुद्धिमानी हो? अहिले सरकारले दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण कार्य यस्तै हचुवाको भरमा अघि बढाइरहेको सन्दर्भमा यो अध्ययन आवश्यक परेको हो।

सरकारले निजगढमा दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउँदै गर्दा यसको आर्थिक, सामाजिक, वातावरणीय पक्षहरूलाई नजरअन्दाज गर्न पाउँदैन, मिल्दैन। विमानस्थल बन्नुहुँदैन भन्ने आग्रह कसैले पाल्नु हुँदैन। हाम्रो पनि त्यस्तो आग्रह होइन। तर जैविक विविधता र प्राकृतिक सम्पदाको विनाशले मानवीय जीवन पनि प्रभावित भइरहेको सन्दर्भमा हामीले प्राकृतिक स्रोत नासेर विकास गर्दा सयचोटि सोच्नुपर्छ। निजगढमा विमानस्थल बन्दा यसका सामाजिक, आर्थिक, वातावरणीय असर के हुनसक्छन्? तिनलाई के कसरी न्यूनीकरण गर्न सकिन्छ, कमभन्दा कम क्षतिमा परियोजना बनाउने उपाय के हुन्? यस्ता विषय बेवास्ता गरेर विमानस्थल प्रक्रिया अघि बढाउनु बुद्धिमानी होइन।

यसै सन्दर्भमा नेपाल वातावरण पत्रकार समूह(नेफेज)ले यसको वातावरणीय पक्षमा हुनसक्ने असर र नोक्सानीबारे अध्ययन गरेको छ। स्थानीय सरोकारवालादेखि विज्ञहरूसँगको अन्तर्वार्ता, अन्तर्क्रिया तथा वस्तुगत अवस्थाको विश्लेषणका आधारमा यो प्रतिवेदन तयार पारिएको हो। कुनै पनि परियोजना निर्माण गर्दै गर्दा त्यसको विस्तृत अध्ययन हुनु अनिवार्य छ। विस्तृत अध्ययनपछि वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन अध्ययन गर्नुपर्ने वातावरण कानुनमा व्यवस्था छ। सरकारले विस्तृत अध्ययननविनै वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन स्वीकृत गरेपछि यो परियोजनामाथि अनेक प्रश्न र शंका उत्पन्न भएको छ। वन तथा वातावरण मन्त्रालयले

स्वीकृत गरिसकेको प्रतिवेदनमा साडे २४ लाख रुख काट्नुपर्ने उल्लेख गरेपछि त भन् दोस्रो ठूलो विमानस्थल बनाउने परियोजना पछाडिको नियत के होला ? भन्ने शंकाहरू उब्जएका हुन् । शंका र नियतहरूको निरूपण नगरी परियोजना अघि बढाउनु उचित होइन । यो अध्ययन पनि सरकारलाई हतार र हचुवामा गरिएका त्रुटिहरू सच्चाउन सहयोग मिलोस् भन्ने उद्देश्यबाट प्रेरित छ ।

१. परिचय (Introduction)

१.१ प्रस्तावको पृष्ठभूमि (Background)

निर्माणाधीन दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय निजगढ विमानस्थल (SIA) को पृष्ठभूमि भण्डै साडे दुई दशक पुरानो हो । मुलुकको एकमात्र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल साँधुरो महसुस भएपछि सन् १९५५ (वि.स. २०११) तत्कालीन सरकारले NEPECON/IRAD कम्पनीलाई अध्ययनसहित विकल्प खोज्न जिम्मेवारी दियो । उक्त कम्पनीले नेपालका विभिन्न आठ स्थान विराटनगर, जनकपुर, भरतपुर, निजगढ, नेपालगञ्ज, धनगढी, सुखेत र भैरहवाको स्थलगत प्राविधिक अध्ययन गन्यो ।

कम्पनीले ती सबै ठाउँको हवाई उड्डयनका दृष्टिले प्राविधिक अध्ययन गरिसकेपछि सबैभन्दा उपयुक्त निजगढ हुने निष्कर्ष निकाल्दै सरकारलाई दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणका लागि सिफारिस गन्यो ।

सिफारिसको १३ वर्षपछि २०६४ साल पुस १८ गते राष्ट्रिय योजना आयोगले दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलसम्बन्धी योजनालाई सूचीकृत गन्यो । निजी क्षेत्रको लगानी (BOOT MODEL) मा आधारित भएर निर्माण गर्न उक्त आयोजना सूचीकृत भएको थियो । सूचीकृत भएको एक वर्षपछि २०६५ पुस २ गतेको मन्त्रिपरिषद्ले Land Mark Worldwide (LMW) सँग आयोजनाको सम्भाव्यता अध्ययन गर्ने सम्झौता गन्यो । मन्त्रिपरिषद्को निर्णयअनुसार संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र LMW बीच सम्झौता भएको थियो । २०६६ फागुन २३ (७ मार्च, २०१०) मा पर्यटन मन्त्रालय र LMW बीच Detailed Feasibility Study (DFS) गर्ने सम्झौता भयो । २०६८ साउन १७ (२ अगस्ट, २०११) मा LMW अध्ययन सकेर मन्त्रालयलाई DFS प्रतिवेदन बुझाएको थियो । (स्रोत : अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध समितिको प्रतिवेदन, २०७६, पृष्ठ ४८)

१.२ आयोजनाको वर्तमान अवस्था(Current status of the Project)

कोरियन कम्पनी LMW ले गरेको विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययन मन्त्रालयमै कर्तै थन्किएको छ । सरकारसँग अहिले मेघा प्रोजेक्ट भनिएको निजगढ दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको विस्तृत योजनासहितको प्रतिवेदन छैन । सरकारले २०७५ जेठ ९ गते स्वीकृत गरेको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन (EIA) नैयतिबेला प्राप्त हुने मुख्य 'डकुमेन्ट' हो ।

प्रस्तावित दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बारा जिल्लामा पर्छ । निजगढ विमानस्थल नामकरण गरिएपनि निर्माणाधीन क्षेत्र कोल्वी नगरपालिका र जितपुर-सिमरा उपमहानगरपालिकाभित्र पर्छ ।

सरकारले विमानस्थल क्षेत्र भनी घोषणा गरेको क्षेत्रफल ८०४५.७९ हेक्टर (८० वर्ग किमि) छ । मन्त्रिपरिषद्को २०७१ फागुन २९ गतेको मन्त्रिपरिषद् बैठकले उक्त क्षेत्रलाई चार किल्ला तोक्ने निर्णय गरेको थियो । मन्त्रिपरिषद्कै निर्णयबमोजिम उक्त चार किल्लाबारे सर्वसाधारणको जानकारीका लागि २०७१ चैत ३० को राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरियो ।

जसअनुसार, प्रस्तावित विमानस्थलको क्षेत्रफल यसप्रकार छ ।

पूर्व : पूर्वपश्चिम (महेन्द्र) राजमार्गको लालबकैया नदीको पुलबाट नदी हुँदै ८ किमि दक्षिण नदीको सिमाना सप्ही गाविस ।

पश्चिम : पूर्वपश्चिम राजमार्गको पसाहा खोलको पुलबाट खोला हुँदै ६ किमि दक्षिण खोलाको सिमाना हरैया गाविस ।

उत्तर : पूर्वपश्चिम राजमार्गको पसाहा खोलादेखि बकैया नदीसम्म ।

दक्षिण : पसाहा खोलाको हरैया गाविसको जैइतापुराबाट सीधा पूर्वतर्फ करैया गाविस, ककडी गाविस, गढीमाई नगरपालिका (साविकको डुमरवाना गाविस) हुँदै सप्ही गाविसको बकैया नदीको किनारसम्म ।

(स्रोत : राजपत्र, ३० चैत, २०७१)

प्रस्तावित निर्माणस्थल पूर्वपश्चिम राजमार्गको दक्षिण पथलैयाबाट ८ देखि १८ किमि पूर्वमा अवस्थित छ । करिब ८० वर्ग किमि क्षेत्रफलमा फैलिएको निर्माणस्थल समलम्ब (trapezoidal) आकारमा रहेको छ । जुन

पूर्वमा लालवकैया नदी र पश्चिममा पसाहा खोला बीचको सिमानामा अवस्थित छ । (स्रोत : वातावरणीय मूल्याङ्कन प्रतिवेदन, २०७५)

विमानस्थल क्षेत्रका चार किल्लामा अहिले तारबार लगाउने काम भइरहेको छ । सँगै मुअब्जा वितरण प्रक्रिया पनि अघि बढिरहेको छ । कुल क्षेत्रफलमध्ये १ सय १० विघा निजी जग्गा विमानस्थल क्षेत्रमा पर्छ । उक्त जग्गाको मुअब्जा दिने प्रक्रिया अघि बढिसकेको छ । सरकारले यस्ता आयोजनाका लागि निजी जग्गा अधिग्रहण गर्दा जग्गा प्राप्ति ऐन २०३४ अनुसार गर्दछ । उक्त ऐन अनुसार, २०७३ चैत १४ गते गरिएको मुअब्जा निर्धारणका आधारमा हालसम्म ५५ विघा १२ कठ्ठा जग्गाको मुअब्जा वितरण भइसकेको छ र अरु प्रक्रियामा बढेको छ । (स्रोत : अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध समितिको प्रतिवेदन, २०७६, पृष्ठ ४९)

आयोजन अघि बढाउन पर्यटनमन्त्री संयोजक रहने नौ सदस्यीय उच्चस्तरीय सहजीकरण समिति र पर्यटन सचिव संयोजक रहेको एधार सदस्यीय आयोजना कार्यान्वयन समिति गठन भएको छ भने सिमरामा निजगढ विमानस्थल आयोजना कार्यालय स्थापना गरिएको छ ।

सरकारले स्वीकृत गरेको ईआईए प्रतिवेदनका अनुसार, विमानस्थल दुई चरणमा विकास गर्ने प्रस्ताव गरिएको छ । एक, अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन प्राधिककरण (आईकाओ) को मापदण्डअनुसारको धावनमार्ग, ट्याक्सी वे, टर्मिनल एप्रोनलगायत आवश्यक पारवहन तथा सञ्चार सुविधासहितको विमानस्थल । जहाँ न्यूनतम ३.६ किमि लामो दुईवटा रनवे, यात्रु टर्मिनल, कार्गो टर्मिनल, फाइटफायरिङ स्टेसन, विमानस्थल, विमान मर्मत केन्द्र, इन्जिन रन अप प्याड, GSE भण्डारण र मर्मत केन्द्र, कार पार्किङ, पावर प्लान्ट, एयर फिल्ड सञ्चयसूच, हिटिङ र कुलिङ प्लान्ट, पम्पिङ स्टेसन, इन्धन भर्ने सुविधासहितको विमानस्थल हुनेछ । जसले वार्षिक ६ करोड यात्रु थेगेछ ।

आधुनिक यातायात, व्यवस्थित ढलसहितको सुविधासम्पन्न स्मार्ट एयरपोर्ट सिटी विकास दोस्रो चरणमा गरिने पनि प्रतिवेदनमा उल्लेख छ । प्रतिवेदनका अनुसार, विमानस्थल निर्माणका लागि २४ लाख ६० हजार रुपये सय २१ रुख काट्नु गर्नुपर्ने हुन्छ ।

विमानस्थलको भौतिक संरचनाका लागि भण्डै १९ सय हेक्टर जमिन आवश्यक पर्छ र भविष्यमा आवश्यकताअनुसार विस्तार गर्न रुपये ४९ हेक्टर लिइएको प्रतिवेदनमा उल्लेख छ ।

१.३ अध्ययनको उद्देश्य (Objective of the study)

- प्रस्तावित विमानस्थल निर्माण आयोजनाले त्यस क्षेत्रमा पार्नसक्ने जैविक र वातावरणीय असरबाटे अध्ययन गर्ने।
- वातावरणीय, जैविक, सामाजिक असरहरू पहिल्याउने सन्दर्भमा सरकारले स्वीकृत गरेको वातावरण मूल्याङ्कन प्रतिवेदन(EIA)को समीक्षा गर्ने, त्रुटि/कमजोरी केलाउने।
- त्यसक्रममा वातावरणसँग सान्दर्भिक ऐन, नियमहरू के कति पछ्याइएको छ ?विश्लेषण गर्ने।
- के (EIA) प्रतिवेदनले भनेजस्तै साढे २४ लाख रुख काट्नु जरुरी छ ? लेखाजोखा गर्ने।
- विमानस्थलसँग जोडेर स्मार्ट सिटी बनाउने प्रस्ताव राख्नु पछाडिको स्वार्थ खोतल्ने।
- वन्यजस्तु, चराचुरुड्गीलाई पर्ने असरबाटे अध्ययन गर्ने।

१.४ अध्ययन विधि (Study Methods)

- अध्ययन सामग्रीहरू जस्तो, (EIA) प्रतिवेदन, संघीय संसद् अन्तर्राष्ट्रिय समितिको प्रतिवेदनलगायत निजगढ विमानस्थलसँग सन्दर्भिक पाठ्य सामग्रीहरूको अध्ययन।
- पत्रपत्रिका, अनलाइनमा प्रकाशित लेखरचना, अन्तर्वार्ता, समाचारको अध्ययन
- सरोकारवाला व्यक्तिहरू, वन/वातावरणसँग जोडिएका सरकारी अधिकारी, स्थानीय जनप्रतिनिधि, राजनीतिक दल, नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरूसँग कुराकानी/अन्तर्क्रिया।
- वन, वातावरण र जैविक असरबाटे अध्ययन अनुसन्धान गरिरहेका विज्ञहरूसँग अन्तर्वार्ता।
- विमानस्थल निर्माण क्षेत्रको स्थलगत अध्ययनका साथै आयोजनाबाट लाभ/हानी हुने स्थानीय सरोकारवालाहरूसँग अन्तर्क्रिया।

१.५ अध्ययनको सीमा (Limitation of the study)

- अध्ययन/विश्लेषण वस्तुनिष्ठ तथ्यमा आधारित हुनेछ।
- अध्ययन वातावरणीय र जैविक संरक्षणको कोण केन्द्रित रहनेछ।
- अध्ययन मेघा परियोजनाहरू जैविक/वातावरणीय पक्षलाई नजरअन्दाज गरिनु हुन्न भन्ने मनसायबाट प्रेरित रहनेछ।

२. निजगढ छानौटका सरकारी आधार(Government bases for Nijgadh Selection)

सरकारले निजगढ विमानस्थल निर्माणको औचित्य पुष्टि गर्न अनेक कारण अघि सारेको छ । जस्तो, पर्यटन विकास, विस्तार र व्यापारको विविधीकरणका लागि यो विमानस्थल महत्वपूर्ण हुनेछ । संसारको जुनकुनै कुनासम्म हवाई यातायात जोड्ने, नेपालमात्रै होइन, भारतका विहार, यूपीसम्मका यात्रुले पनि यो विमानस्थलबाट लाभ लिनसक्नेछन् । आदि आदि । सरकारले अध्ययन गरेको आठ स्थानमध्ये निजगढ रोज़नुका केही कारण बुँदागत रूपमा यसप्रकार छन् । (स्रोत : निजगढ विमानस्थल निर्माणका लागि पर्यटन मन्त्रालयले जारी गरेको श्वेतपत्र)

कुनै पनि प्रस्ताव (आयोजना) को वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गर्दा प्रस्तावका मुख्य क्रियाकलाप (कार्य) हरूको बारेमा जानकारी हुनै पर्छ । ती कार्यहरू कार्यान्वयन गर्दा तिनबाट वातावरणीय स्रोतमा के कस्तो र कति अनुकूल वा प्रतिकूल प्रभाव पर्छ भन्ने मूल्याङ्कन गर्ने हो । विमानस्थल निर्माण गर्दा रन-वे कहाँ, कति लामो र चौडा हुन्छ, अन्य के कस्ता भवन वा संरचनाहरू कहाँ बन्छन्, के कस्ता उपकरणहरूको प्रयोगबाट धुवाँ, धुलो वा ध्वनि के कति निस्कन्छ, फोहोर पदार्थ के कति निस्कन्छ र कसरी, कहाँ व्यवस्थापन गर्ने हो? आदि बारेमा जानकारी हुनै पर्छ । यसैगरी ती निर्माण हुने स्थलको भूमि, जल वा भू-उपयोग के कस्तो छ सो बारेमा आधारभूत जानकारी हुनुपर्छ ।

प्रस्तावित दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निजगढमा निर्माण तथा सञ्चालन हुने भएकाले प्रयोगमा आउने वन जड्गल हो । केही जमिनमा बसोबास भएको छ र टांगिया खेती प्रणाली अपनाइएको छ । तर माथि उल्लेख भएअनुसार विमानस्थल निर्माण गर्दा बनाइने संरचना वा पूर्वाधार के कस्तो भू-उपयोग भएको जमिनमा बन्दछ भन्नेबारेमा जानकारी नहुँदा नेपाल सरकारबाट स्वीकृत वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन बसोबास क्षेत्र र वन जड्गलको मात्रै हो भन्नुपर्ने स्थिति रह्यो । प्राविधिक रूपमा यो प्रतिवेदनलाई विमानस्थलको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन भन्न नसकिने धारणा पनि आयो । यद्यपि उक्त प्रतिवेदनको आधारमा विमानस्थल निर्माण र सञ्चालन गर्दा सृजना हुने रोजगारी, अर्थतन्त्रमा हुने वृद्धि, प्राविधिक दक्षतामा वृद्धि तथा ज्ञान र अनुभव बढावा एवम् हवाई यातायातबाट सृजना हुने बहुसङ्ख्यक क्रियाकलापहरू अनुकूल प्रभाव हुन् नै । यसैगरी विमानस्थलको निर्माण एवम् सञ्चालनबाट सृजना हुने केही निम्न प्रतिकूल प्रभावलाई पनि नजर अन्दाज गर्न मिल्दैन ।

एकमात्र त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलले वर्तमान अवस्थामा हवाई चाप थेग्न सकिरहेको छैन । केही स्तरोन्नतिको काम भएपनि यो विमानस्थलको समयको आवश्यकताअनुरूपको विस्तार गर्ने अवस्था छैन । भौगोलिक अवस्थिति, जमिनको सीमितता आदिले त्यो दिँदैन । त्यसकारण केही दशकयता दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको आवश्यकता बोध हुँदै आएको थियो । त्यसैको कडी हो, निजगढ विमानस्थल ।

- त्रिभुवन विमानस्थलमा अर्को रनवे थप्न सक्ने अवस्था छैन । हवाई उड्डयनको विकास र विस्तार हुँदै जाँदा यसको क्षमता विस्तार अति जरुरी भइसकेको छ । प्रस्तावित स्थल ८० वर्ग किमि क्षेत्रफल भएकाले आधुनिक विमानस्थलका लागि आवश्यक संरचना निर्माण गर्न सकिन्छ ।
- दोस्रो विमानस्थल बन्दै गर्दा त्यो काठमाडौलाई पायक पर्ने बनाइनु अति जरुरी छ । त्यसकारण निजगढ नै व्यापक सम्भावना बोकेको दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बन्नसक्छ ।
- एयर रुटका हिसाबले पनि उपयुक्त छ । पूर्व पश्चिम हुने गरी एयर रुट प्रस्तावित छ ।
- उडान र अवतरणमा जिरो भिजिविलिटी हुँदा पनि सहज र सुरक्षित उडान र अवतरण हुने स्थल निजगढमात्रै हुनसक्छ । प्राविधिक दृष्टिले पनि सबैभन्दा उपयुक्त भएकाले ।
- वातावरणीय विनास र संरक्षणका दृष्टिले व्यवस्थापन गर्न सकिन्छ, निजगढमा ।
- घनाबस्ती वरपर नभएकाले भविष्यमा योजनाबद्ध शहर विकास गर्न सकिने ।
- भारतीय सीमाबाट २३ किमि दूरीमा रहेको यो स्थलमा उडान र अवतरणका लागि फराकिलो ‘एयर स्पेस’ छ, त्यसैले ।

३. सरकारले नजरअन्दाज गरेको पक्ष(Sectors Ignored by Government)

निजगढ छनोटका थुप्रै आधार पेश गरेको सरकारले यसबाट पर्न सक्ने नकारात्मक पक्षलाई चाहिँ पूरै नजरअन्दाज गरेको छ । वन र वातावरणसँग जोडिएका केही महत्वपूर्ण पक्षलाई बेवास्ता गरेर अघि बढादा त्यो दिगो विकास परियोजना हुनसक्दैन । त्यसकारण ती असरबारे अहिले नै बहस विमर्श गरी त्यस्ता असर न्यूनीकरण गर्ने उपाय खोजिनुपर्छ ।

३.१ वन जंगल (Forest)

प्रदेश २ मा पर्ने प्रस्तावित निजगढ विमानस्थल बारा जिल्लाको चारकोसे भाडीमा पर्छ । यो वन क्षेत्र चितवन राष्ट्रिय निकुञ्ज र पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जसँग जोडिएको छ ।

EIA प्रतिवेदनका अनुसार, यो वनक्षेत्रको ८ हजार ४९ हेक्टर जमिन फँडानी गरेर विमानस्थल बनाउने योजना छ । वन क्षेत्रको नमुना सर्वेक्षण गरी तयार गरिएको प्रतिवेदनले साढे २४ लाख रुख काट्न प्रस्ताव गरेको छ । सरकारले रुख काट्ने प्रक्रिया अघि बढाएपनि वातावरण अधिकारकर्मीहरूको विरोधका कारण रुख काट्ने निर्णय स्थगित गरिएको छ । यद्यपि कुनै पनि बेला रुख काट्न् सुरु हुनसक्ने अवस्था छ । वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनअनुसार विमानस्थल निर्माण गर्दा नोक्सान हुने वन पैदावार राजश्वको आधारमा रु. ५९ करोड र बजार मूल्यको आधारमा १५ अर्ब जति देखिन्छ ।

त्यति ठूलो मात्रामा रुख काट्ने निर्णय गर्ने सरकारसँग त्यसको विकल्प के गर्ने भन्ने प्रस्ट योजना छैन । कतिसम्म भने, भण्डै आठ हजार हेक्टर जग्गामध्ये कति वन, कति बस्ती, पहिलो चरणमा कहाँ के कति काट्ने, त्यसपछिका चरणहरूमा के हुन्छ, त्यसको प्रस्ट योजना छैन । कोरियन कम्पनी ल्याण्डमार्कले १३ सय हेक्टर जमिन भए विमानस्थल बनाउन पुग्ने भनेको छा ।

विमानस्थल निर्माणस्थलको धेरै भाग चारकोसे भाडीमध्येको मुख्य भाग हो । सालको घना जंगल छ, यहाँ । एउटा अध्ययनअनुसार, यहाँ ५ लाख ८५ हजार ठूला रुख, १८ लाख ६४ हजार पोल आकारका रुख छन् । यसबाट निस्कने काठ दाउराको मूल्याङ्कन गर्दा अध्ययन समयको बजार मूल्यमा रु. ५९६ अर्ब हुने आड्कलन गरिएको छ । भण्डै दुई लाख छिप्पिएका सालका रुख र ४ लाख सालका पोल रहेका छन् । १७/१६ फिट गोलाई र १३०/१३५ फिट अग्ला भीम सखुवाजस्ता विशाल रुख पनि यहाँ भेटिन्छन् । ५ सय वर्ष पुराना यी रुख हामा प्राकृतिक सम्पदान हुन् । यिनको संरक्षण अपरिहार्य छ ।

(प्रभु बुढाथोकी, पूर्व सदस्य राष्ट्रिय योजना आयोग । नागरिक दैनिक, ३ मासिर, ०७५)

EIA प्रतिवेदनले एक रुख काटेबापत २५ रुख लगाउने भनेको छ । तर त्यो रुख कहाँ रोप्ने, २४ लाख रुखको क्षतिपूर्तिका लागि ६ करोड रोप्नुपर्छ । यसका लागि २१ अर्ब ५० करोड रुपैयाँ लाग्ने अनुमान गरिएको छ । वातावरणविद् भूषण तुलाधार भन्छन्, ‘६ करोड रुख कहाँ रोप्ने हो ? एउटा रुख हुक्काउन १० वर्ष लाग्छ ।

यसबारे योजना केही छैन । विगतमा सरकारले रिडरोडमा १२ सय रुख काट्यो, त्यसको पूर्ति गर्ने रोप्छु भनेर खै रोपेको ?'

वनविज्ञ सुरज श्रेष्ठका विचारमा सरकारले वन कटान र वृक्षरोपणका लागि छुट्याएको बजेटले विमानस्थलकै दक्षिणपट्टि रहेको आवादी जग्गा खरिद गर्न सकिन्छ । 'विमानस्थल बन्नुपर्छ तर शून्य वन कटानीको विकल्पमा जान सकिन्छ । वन कटानी र वृक्षरोपणका लागि सरकारले साढे २१ अर्ब रुपैयाँ छुट्याएको छ । त्यसलाई आवश्यक आवादी जग्गा किन्न प्रयोग गर्न सकिन्छ,' श्रेष्ठ भन्छन् ।

विमानस्थल आयोजना प्रमुख ओम शर्मा पनि कमभन्दा कम वातावरणीय क्षति गरेर विमानस्थल बनाउनुपर्नेमा जोड दिन्छन् । उनले EIA प्रतिवेदनले भनेजसरी साढे २४ लाख रुख काट्न नपर्ने बताएका छन् । उनले झण्डै आयोजना निर्माणको १२ वर्षमा दुई लाख ७० हजार जति रुख काट्नुपर्ने दाबी गरे । 'आयोजना प्रमुखको हैसियतले मेरो यहाँ झण्डै एक वर्ष बित्दैछ । यो अवधिमा मेरो अध्ययनले भन्छ, ६० हजार जति साल रुख, बाँकी बुट्यान, कुकाठहरू काटेर विमानस्थल बनाउन सकिन्छ । त्यसमध्ये पनि पहिलो चरणमा पहिलो धावनमार्ग बनाउँदा त सालका रुख दश हजारमात्रै काटे पुरछ,' उनी भन्छन्, 'ती दश हजार रुख पनि तुरुन्त लगाइहाले हो भने ५ वर्षमा निकै ठूला भइसक्छन् । वार्षिक २२ अर्बको बजेट भए पुग्छ । पहिलो चरणका लागि १ खर्ब १० अर्ब रुपैयाँ अनुमातिन लागत निकालेको छु । मैले मेरो अध्ययनको निष्कर्षसहितको विकल्प सरकासमक्ष पेश गरिसकेको छु । यसो भएमा अहिले उठेका कतिपय गम्भीर वातावरणीय समस्याका मुद्दा पनि समाधान हुन्छन् । विमानस्थल पनि बन्छ ।'

संघीय संसद्को अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध समितिको स्थलगत प्रतिवेदनले पनि त्यतिधेरै रुख काट्न आवश्यक नभएको उल्लेख छ । उक्त समितिका सदस्य एवं पूर्व प्रधानमन्त्री माधवकुमार नेपाल भन्छन्, विमानस्थललाई चाहिनेभन्दा बढी वन काटिनु हुन्न । विमानस्थल क्षेत्रमा स्मार्ट सिटी चाहिन्न । कमभन्दा कम वन विनासमा विमानस्थल बनाउने हो ।'

(स्रोत :माधव नेपाल, कुराकानीमा आधारित, असार पहिलो साता ।)

३.२ खानेपानी/मुहान (Drinking Water/ Source)

रुख, जंगल कटानबाट सीधा असर खानेपानीमा पर्छ । उसै पनि तराईमा पछिल्ला दिनहरूमा खानेपानी संकट चुलिएर गएको छ । भूमिगत पानी चार्ज घटेर जमिनमुनिको ठूलो पानीको भण्डार बर्सेनि सतह घट्दैछ । जसले गर्दा पानीको बहाव क्षति हुँदै गएको छ ।

(स्रोत :दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल वन सरोकार समिति, सुभावहरू)

जमिनमुनिको पानी रित्तिई जाँदा र यत्रो ठूलो स्केलमा जंगल विनास हुँदा त्यसले खानेपानी, सिंचाइ आदिमा सीधा असर गर्दै । विमानस्थल निर्माणस्थलमा रहेका खानेपानी मुहान सुक्ने, प्रभावित हुने हुँदा यसले स्थानीय खानेपानी समस्या बढ्नेछ । निर्माणस्थल क्षेत्र नदीनाला, भूमिगत पानी चार्ज हुने ठूलो स्रोत हो ।

आयोजना प्रमुख ओम शर्माचाहिँ विमानस्थल निर्माण गर्ने मुहान जोगाएर गर्ने भएकाले पानीको समस्या नहुने दाबी गर्दैन् । ‘१० प्रतिशत मुहान निर्माणस्थलबाट बाहिर रहेकाले पानीको हकमा कम क्षति हुन्छ । सुख्खा मौसमका लागि रिजर्भवायर बनाएर वितरण गर्न सकिन्छ,’ उनी बताउँछन् ।

३.३ हात्तीको मार्ग (Elephant's Route)

पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्ज जोडिएको यो विमानस्थल क्षेत्र हात्ती हिङ्डने कोरिडर (जैविक मार्ग) पनि पर्छ । हात्तीको आफ्नै बाटो हुन्छ । बाघ, हात्तीजस्ता जनावर यहाँ नियमित विचरण गर्दैन् । हात्तीहरू विशेष गरेर ६/६ महिनामा हिंडिरहने कोरिडर यही पर्छ । भारतदेखि आउने हात्तीहरू रौतहटदेखि नारायणघाटसम्म पुग्छन् । त्यो कोरिडर मासिँदा त्यसको सीधा असर हात्ती हिङ्डने बाटोमा पर्छ । हात्ती नियमित हिङ्डन बाटो अवरोध हुँदाको परिणाम हात्ती र मानिस द्वन्द्वका कयौं नजिर हामीले पूर्वपश्चिम जैविक मार्गमा देखेका छौं ।

पर्सा निकुञ्जका वार्डेन अमिर महर्जन भन्छन्, ‘हात्तीको आनीबानी व्यहोरा हेर्दा उसको बाटोमा जे आउँछ, त्यसलाई विगारेर हिङ्डने गर्छ । त्यसकारण दक्षिणतिर २/३ किमि स्ट्रिपको ठाउँ छोडियो भने हात्तीलाई

आवतजावत गर्न सजिलो हुन्छ । यदि लालबकैयामा पनि स्ट्रिप बनाउन सकियो भने यो अर्को विकल्प हुन सक्छ ।’ आयोजना प्रमुख ओम शर्मा भन्छन्, ‘विमानस्थलनजिकै जनावरको पानीको सुविधाका लागि नहर निर्माण गरिन्छ । यिनीहरूको आवतजावतका लागि सात सय मिटर टाढा विकल्पको ठाउँ बनाउनुपर्छ ।’

३.४ चराचुरुंगी/अन्य वन्यजन्तु (Birds/Other Wildlife)

यो जंगलमा ५ सय प्रजातिका चराचुरुडगी बसोबास गर्दछन् । हाती, बाघ, ठूलो धनेस, अजिंगर, सालक, सारस, हायना, पुझ्के बँदेल आदि २२ जातका लोपोन्मुख वन्य जन्तु यहाँ पाइन्छन् । यसै आयोजना क्षेत्र पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जसँगै जोडिएको छ । त्यसकारण यी जनावरहरूको संरक्षण र यिनको आवतजावतको सुनिश्चितता विमानस्थल निर्माण एउटा ठूलो चुनौती हो । वन्यजन्तु र चराचुरुडगीलाई पर्ने असर नजरअन्दाज गर्न मिल्दैन ।

३.५ चुरेमा असर (Impacts on Chure)

परियोजना क्षेत्रमा दुईवटा साभेदारी र सामुदायिक वन छन् । एक, तामागढी साभेदारी वन र दुई, सहजनाथ । यी दुवै साभेदारी वनमा आश्रित भण्डै तीन लाख स्थानीय बासिन्दा छन् । सरकारले दुवै वनलाई नयाँ क्षेत्र प्रदान गर्ने भनेपनि त्यसबारे केही प्रस्त पारेको छैन । यी वन विमानस्थल क्षेत्रमा पर्दा त्यसमा आश्रित स्थानीयको काठदाउरा, घाँसपात प्राप्त गर्ने स्रोत प्रभावित हुन्छ । जीविकोपार्जनको एउटा माध्यम प्रभावित भएपछि स्वाभाविक रूपमा यो समुदाय चुरे दोहनतिरै आकर्षित हुनेछ । जसले अन्ततः चुरेमा थप असर गर्नेछ ।

३.६ बाढी डुवान (Flooding)

‘वर्षायाममा लालबकैया र पसाहा नदीहरूको जलाधार क्षेत्र द सय ६८ किमि छ । वार्षिक १५ सय मिमि पानीको ५० प्रतिशतले ६५ करोड घनमिटर पानी हुन्छ । एक करोड घनमिटर पानी एकैपटक भेल बनेर आउँदा २ किमि लामो, २ किमि चाक्तो र द फिट गहिरो डुवान हुन्छ । यस्तो अवस्थामा पूर्वमा लालबकैयाले गौरा बजार र पसाहाले पश्चिम गढीमाई, कलैया डुवानमा पार्छ । यसको प्रभावले वीरगञ्जसमेत जलमग्न हुनेछ ।’

(स्रोत :दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, वन सरोकार समिति)

विमानस्थल आयोजना क्षेत्रको दक्षिण भागमा आयोजना क्षेत्रबाट ६ वटा नालीबाट जम्मा ७ वटा सिंचाइ योजनाहरू सञ्चालन भएका छन् । दक्षिण भागमा करिब ३९०० विघा क्षेत्रफलमा सिंचाइ भइरहेको सन्दर्भमा यो आयोजनाले त्यो पनि प्रभावित पार्नेछ । त्यसकारण यसको विकल्पबारे पनि विमर्श हुनु आवश्यक छ ।

३.७ टाँगिया बस्ती व्यवस्थापन (Management of Tangia Basti)

यो परियोजना अघि बढाउन सबैभन्दा पहिले व्यवस्थापन गर्नुपर्ने केही छ भने, त्यो टाँगिया बस्ती हो । सरकारले मटियानी, काठधाटका जग्गाहरू अधिग्रहण प्रक्रिया अघि बढाए पनि टाँगिया बस्तीबारे केही निर्णय

गरेको छैन । यो बस्ती पूरै प्रस्तावित विमानस्थल क्षेत्रमा पर्दछ । यहाँ बसोबास गरिरहेका स्थानीयहरूसँग जग्गा जमिनको धनीपुर्जा छैन ।

सन् १९८० को दशकमा सरकारले यस क्षेत्रमा वृक्षारोपण गर्न भनेर ५८ परिवारलाई अस्थायी रूपमा बसोबास गराएको थियो । वृक्षारोपणसँगै टाँगिया कृषि प्रणाली गर्न भनेर ती सर्वसाधारणलाई सरकारले नै ल्याएर बसोबास गराएको थियो तर समयक्रममा पहाडबाट बसाई सदै त्यो क्षेत्रमा गएर बस्ने मानिसहरूको संख्या बढ्यो । त्यहाँको ऐलानी जग्गामा बस्नेहरू १४९६ परिवार छन् । जनसंख्याका हिसाबले भण्डै ८ हजार भएको अनुमान छ । जग्गाको धनीपुर्जा नभएका उनीहरूले विमानस्थल निर्माण हुँदै गर्दा आफूहरूलाई पायक पर्ने ठाउँमा स्थान्तरण गर्नुपर्नेलगायत जीविकोपार्जनको सुनिश्चितता हुनुपर्ने माग राखेका छन् ।

मतियानी र काठघाटमा पनि ऐलानी जग्गामा बस्नेहरूको व्यवस्थापनको मुद्दा छ । जोसँग लालपुर्जा छ, तिनले क्षतिपूर्ति पाएका छन् । ५८ विघा जमिन अधिग्रहण भइसकेको आयोजना कार्यालयले जनाएको छ । अरु पनि प्रक्रिया अघि बढेको छ । विमानस्थल बन्दै गर्दा यी बस्तीहरूको व्यवस्थापन अर्को महत्वपूर्ण मुद्दा हो ।

३.८ वातावरणीय प्रदूषण (Environmental Pollution): विमानस्थल निर्माण र सञ्चालनको समयमाक्रसर प्लान्टको सञ्चालन तथा धुवाँ धुलो उड्ने जस्ता कार्यहरूबाट पनि जल र वायु प्रदूषणका साथै ध्वनिको तह उच्च हुने तथ्यलाई नकार्न सकिँदैन । यसैगरी हवाईजहाज उड्दा र ल्याण्ड गर्दा आउने ध्वनिको उच्च तह (करिब १०० डेसिबल) बाट मानिसलगायत घरपालुवा जनावर र वन्यजन्तुलाई निरन्तर प्रतिकूल प्रभाव पर्ने कुरा पनि नकार्न सकिँदैन । साधारणतया, मानिसका लागि ५०/५५ डेसिबलको आवाज उपयुक्त हुन्छ र रातको समयमा अझै कम ध्वनिको मापदण्ड पनि हुन्छ । विमानबाट निस्कने हरितगृह र्यासबाट तापक्रम बढ्ने कुरा पनि सिद्ध भइसकेको छ ।

३.९ वातावरणीय सेवा (Environmental services): वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनअनुसार विमानस्थल निर्माणका लागि वन क्षेत्रबाट रुख बिरुवा हटाउँदा प्राप्त हुने काठ, पोल र दाउराको मूल्य अबैं रुपैयाँ हुन्छ नै । यसैगरी सो वन क्षेत्रबाट कार्बन सञ्चय (स्वेकेस्ट्रेसन), अक्सिजनको मात्रा, गैढकाष्ठ वन पैदावार र कृषि उत्पादनका लागि आवश्यक प्रांगारिक पदार्थ, नाइट्रोजन, फस्फरस र पोटासियमलाई प्रचलित मूल्यमा परिणत गर्दा वार्षिक कुल २ खर्ब ३१ अर्ब रुपैयाँ बराबरको वातावरणीय सेवा नोक्सान हुनेछ । हामीलाई बाँच्नका लागि नभई नहुने अक्सिजन वायु रुख बिरुवाबाट मात्रै पाइन्छ । अस्पतालमा अक्सिजनको

दररेटअनुसार पनि प्राणवायु अक्सिजनको आर्थिक मूल्य निकालिन्छ । स्वीकृत वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनमा उल्लेख भएअनुसार विमानस्थल निर्माण गर्न कटान हुने वन क्षेत्रबाट वार्षिक २ खर्ब ३० अर्ब रुपैयाँ बराबर अक्सिजन वायु प्राप्त हुन्छ ।

३.१० प्रभाव सम्बोधन गर्न लाग्ने अनुमानित रकम(Estimated Amount To Adress the impact):

वन क्षेत्र प्रस्तावित विमानस्थल निर्माण गर्दा सृजना हुने प्रतिकूल वातावरणीय प्रभावलाई घटाउन र क्षतिपूर्तिका लागि यथेष्ठ आर्थिक लगानी आवश्यक पर्दछ । उदाहरणको लागि, पुनर्वासका लागि विभिन्न मोडल प्रस्तुत भएका छन् र सोका लागि ७८ करोडदेखि १ अर्ब ३५ करोड रुपैयाँसम्म लाग्ने देखिन्छ । वनको नोक्सानीका लागि २१ अर्ब रुपैयाँ क्षतिपूर्तिका लागि अनुमान गरिएको छ । यसैगरी अनुकूल वातावरणीय प्रभावलाई उच्चतम् गर्न र प्रतिकूल प्रभावलाई न्यून गर्न थप करिब १५ करोड रुपैयाँ लाग्ने देखिन्छ ।

४. परियोजनामाथि प्रश्न(Question on Project)

यतिबेला निजगढ विमानस्थल राष्ट्रिय बहस र विवादको विषय बनेको छ । अनुमानित लागतमा यो विमानस्थल बन्ने हो भने यो मुलुकको हालसम्मकै ठूलो मेघा प्रोजेक्ट हुने कुरामा दुईमत छैन । निर्माण प्रक्रिया बढ़दै गर्दा केही विषयले यसलाई विवादको घेरामा ल्याइदिएको छ । परियोजनासँग सन्दर्भिकता उठेका केही अति महत्वपूर्ण प्रश्न छन्, जसको निरूपण निर्माण प्रक्रिया अघि बढाउनुपूर्व खोज्नु आवश्यक छ ।

- के कुनै परियोजनाको निर्माण प्रक्रिया विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन **DPR** बिनै अघि बढ्न सक्छ ? दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण प्रक्रिया अघि बढाइरहँदा सरकारसँग यसको **DPR** (Detail Project Report) नै छैन ।

सरकारसँग भएको सम्झौताअनुसार, कोरियन कम्पनीले LMW ले Detailed Feasibility Study (DFS) गरेर सरकारलाई बुझाएपनि त्यो अध्ययन नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले प्राप्त गर्न सकेको छैन । 'LMW सँग गरिएको बुँदा न १.३ अनुसार, DFS गर्ने अवधिसम्म नेपाल सरकारले कुनै तेस्रो पक्षलाई विमानस्थल निर्माण गर्न नदिने साथै उक्त प्रतिवेदन पेस भएपश्चात LMWले विमानस्थल निर्माण गर्ने प्रस्तावसमेत पेश गरेमा, BOOT ऐनको दफा ९ बमोजिम सरकारले LMW लाई नै प्राथामिकता दिनुपर्ने प्रावधान रहेको । साथै उक्त सम्झौताको बुँदा नं ५.१ अनुसार, दुवै पक्षले कुनै पनि सूचना वा कागजात तेस्रो

पक्षलाई दिनुपूर्व दोस्रो पक्षको अनुमति आवश्यक पर्ने व्यवस्थासमेत उल्लेख गरिएकाले हालसम्म LMW ले पेश गरेको DFS प्रतिवेदन नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले प्राप्त गर्न नसकेको ।'

(स्रोत : निजगढ विमानस्थल निर्माणका लागि पर्यटन मन्त्रालयले जारी गरेको श्वेतपत्र)

- के ईआईए प्रतिवेदन आवश्यक प्रक्रिया पूरा गरेर स्वीकृत भएको हो ? सरकारले पारित गरेको ईआईए प्रतिवेदन त्रुटिपूर्ण छ । स्वयं संघीय संसद्को अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध समितिले उक्त ईआईए प्रतिवेदन त्रुटिपूर्ण भएको सार्वजनिक टिप्पणी गरिसकेको छ । यो प्रतिवेदनमा अन्य परियोजनाका तथ्याङ्क र विवरण कपी पेस्ट गरिएको छ । यसको अनुसार विमानस्थलको विस्तृत विवरण वातावरण मन्त्रालयले हतारमा ईआईए प्रतिवेदन स्वीकृत गरेर यसलाई विवादित बनाएको छ ।

(स्रोत : 'विमानस्थलको ईआईए त्रुटिपूर्ण' अनलाइनखबर, २०७५, पुस ३ गते) र
<https://www.spotlightnepal.com/2018/09/20/international-airport-forests/>

वातावरणविद् भूषण तुलाधर प्रश्न गर्दैन्, 'यत्रो ठूलो प्रोजेक्टका लागि विस्तृत ईआईए रिपोर्ट बन्नुपर्ने हो । अहिले स्वीकृत निजगढको ईआईएमै समस्या छ । त्यो तथ्यमा आधारित र गुणस्तरीय छैन । एउटा हाइड्रोपावरको रिपोर्टको अंश नै त्यसमान मिसिएको भनिन्छ ।'

वातावरण संरक्षण ऐन २०५३ तथा वातावरण संरक्षण नियमावली २०५४ को अनुसूची ४(कार्यसूची) बमोजिम तयार गरेको देखिँदैनस्वीकृत ईआईए ।

ईआईए गर्न पहिलो त परियोजनाको संरचना निर्धारण हुनुपर्छ । त्यसपछि मात्रै उक्त संरचनाहरूको वातावरणीय, सामाजिक,आर्थिक पक्षहरूको अध्ययन सुरु हुन्छ । सरोकारवालाहरूसँग छलफल, सम्भावित प्रभावको सूचीकरण, कतिसम्म भने, नो प्रोजेक्ट सिनारिओ आदि सबै विकल्पको प्राविधिक, वातावरणीय विश्लेषण गरिन्छ । यसका अतिरिक्त सरोकारवाला, विज्ञहरूसँग छलफल अनिवार्य छ । तर निजगढ विमानस्थल ईआईएले यी सबै प्रक्रियाको पालना गरेको छैन ।

'निजगढ विमानस्थलको ईआईए बनाउँदा प्रक्रिया नै मिचियो । अहिलेको मूल समस्या यही हो । कुनै पनि परियोजना बनाउँदा विस्तृत रूपमा परियोजना प्रतिवेदन तयार भएपछि मात्रै वातावरणीय प्रभाव अध्ययन सुरु गरिनुपर्ने वा कस्तीमा परियोजना संरचना स्पष्ट किटान गरेको हुनुपर्छ । जसको आधारमा ईआईए रिपोर्टले

विस्तृत प्रभाव अध्ययन गरेर विकल्पको पनि विश्लेषण गर्दछ । त्यसैले परियोजना नै तयार नभएको अवस्थामा भूगोलमात्रै हेरेर ईआईए प्रतिवेन तथ्यहीन र हावादारी हुन जान्छ ।'

(स्रोत : के समस्या छन्, निजगढ विमानस्थलको ईआईए मा ? अर्जुन ढकाल, सेतोपाटी)

- अर्को महत्वपूर्ण प्रश्न हो, रुख कटानबारे । विमानस्थल बनाउन के साडे २४ लाख रुख काट्नै पर्ने हो ? संसदीय समितिले प्रस्ट शब्दमा त्यतिधेरै संख्यामा रुख काट्न नपर्ने भनिसकेको छ । रुख काट्ने तर त्यसको क्षतिपूर्ति कसरी गर्ने ? यतिधेरै संख्यामा रुख काटेपछि त्यसको दीर्घकालीन असर पूर्ति गर्न ३८ हजार हेक्टर जमिनमा ६ करोड रुख रोप्नुपर्छ । त्यो जमिन छ हामीसँग ?

(स्रोत : 'विमानस्थलको ईआईए त्रुटिपूर्ण' अनलाइनखबर, २०७५, पुस ३ गते)

- के विमानस्थल बनाउन ८ हजार हेक्टर जग्गा चाहिन्छ ? जबकि दुनियाँका ठूलठूला एयरपोर्टहरू यो भन्दा निकै कम थोरै जमिनमा बनेका छन् । दिल्लीस्थित इन्दिरा गान्धी विमानस्थल २०६६ हेक्टरमा छ । त्यहा बर्सेनि साडे ६ करोड यात्रुहरू यात्रा गर्दछन् । बैंकको सुवर्णभूमि एयरपोर्ट ३२४० हेक्टर छ । ६ करोडभन्दा बढी यात्रु एक वर्षमा थेग्ने सिंगापुरको चान्नी एयरपोर्ट १३०० हेक्टरमा फैलिएको छ । लण्डनको हिथ्रोकै कुरा गराँ । युरोपकै व्यस्त विमानस्थल जम्मा १ हजार २ सय ७७ हेक्टरमा फैलिएको छ । यस्ता अरु थुप्रै नजिर छन्, जसले प्रस्तावित दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको क्षेत्रफलमाथि प्रश्न उठाउँछ ।
- वन मासेर स्मार्ट सिटी बनाउँदा कसलाई लाभ ? विमानस्थल नबन्देदेखि भूमाफियाहरू यो क्षेत्रमा सक्रिय भइसकेका छन् । प्रदेश २ मा उसैपनि सबैभन्दा कम वन छ । ९६६१ वर्ग किमिमध्ये ४.३६ वन क्षेत्र छ । 'डीपीआर नै नगारी रुख काट्न तम्सिएका छन्, भूमाफियाहरू । डीपीआर नभई प्रदेश सरकारले रुख काट्न दिँदैनौ ।

(स्रोत : प्रदेश २ का मुख्यमन्त्री लालबाबु राउत, १२ असोज , २०७५, कान्तिपुर दैनिक ।)

- सरकार आफैले बनाउने कि दातृ निकाय वा संस्था खोज्ने ? यो विमानस्थल बनाउन विभिन्न सात देशले लगानी गर्न इच्छुक रहेको प्रस्ताव राखेका छन् । गत वर्ष चैतमा भएको लगानी सम्मेलनपछि विदेशी राष्ट्र र निकायले यो परियोजनामा लगानी गर्न इच्छा देखाएका छन् । स्वदेशी विज्ञहरूले चाहिँ विदेशी लगानीमा

जानुभन्दा पहिलो चरणको विमानस्थल स्वयं सरकारले नै लगानी गर्नुपर्ने बताएका छन् । भण्डै सात खर्ब रुपैयाँ लगानीको अनुमान गरिएको यो मेघा प्रोजेक्ट वार्षिक २२ अर्ब छुट्याए पुग्ने विज्ञहरूले दाबी गरेका छन् ।

‘पिपिपीमा गए फास्ट ट्रायाक र काठमाडौं हेटौडा सुरुड मार्गकै नियति दोहोरिन सक्छ । त्यसकारण बुट तथा पिपिपि प्रारूपमा जानु हुँदैन । यो मोडेलमा जाँदा पनि धेरै आयोजना सफल हुनसकेका छैनन् । यी लगानी प्रारूपमा निकै समय खर्चिसकिएको छ । एक त यी प्रारूपमा जाँदा कानुन संशोधन आवश्यक पर्छ भने आयोजना सम्पन्न गर्न अति नै ढिलो हुन्छ ।’

(स्रोत :सरकारले नै निजगढ बनाउन सुभाव, देउजा, वीरेन्द्रबहादुर, पूर्व पर्यटन सचिव, नयाँ पत्रिका दैनिक, ०७५, माघ २७)

५. निष्कर्ष र सुझाव(Conclusions and Recommendations)

- ठूलो आयोजना भएकालेयोबन्न हुँदैन भन्ने निष्कर्ष रहेन यो अध्ययनको । स्थानीय जनता पनि परियोजना बनोस् भन्ने चाहनामा छन् तर परियोजना बन्दै गर्दा मुख्यतः जैविक विविधता र वातावरणीय असरलाई अधिकतम संरक्षण गर्ने गरी यसको विस्तृत अध्ययन योजना बन्नुपर्छ । अर्थात् यो स्वीकृत गरिएको तृटिपूर्ण ईआईएलाई स्थगित गरिनुपर्छ । प्राविधिक रूपमा यो स्वीकृत ईआईएलाई विमानस्थलको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन भन्न पनि अप्लायरो पन्यो । त्यसपछि सकदो छिटो डीपीआर सुरु गरिनुपर्छ । जसले सम्पूर्ण संरचनाहरूको वातावरणीय, सामाजिक, आर्थिक विश्लेषण गर्दैन् । यो डीपीआरले विकल्पको अध्ययन पनि गर्दै । विकल्पहरूको अध्ययनसहित डीपीआर गरिसकेपछि वन क्षेत्र र बसोबास क्षेत्रमा पर्ने वातावरणीय प्रभावको मूल्याङ्कन भइसकेकाले नेपालको विद्यमान कानुनबमोजिम पूरक ईआईए गरिनुपर्छ । त्यसपछि मात्रै परियोजना अघि बढाउनु उचित हुन्छ ।
- सात खर्बको लगानी हुनसक्ने अनुमान भएको यत्रो ठूलो परियोजनाको डीपीआर नै नहुनु र त्यही अवस्थामा रुख काट्ने आदि कुरा अघि बढ्नु उचित हुनै सक्दैन । त्यसकारण जबसम्म डीपीआर बन्दैन, रुख काट्ने निर्णय मुल्तबीमा हुनुपर्छ । डीपीआरसँगै नयाँ ईआईए गरेपछि मात्रै कति रुख काट्ने वा नकाट्ने निक्यौल निस्कनेछ ।
- एयरपोर्ट नजिक शहर बन्ने कुरा कुनै पनि कोणबाट उपयुक्त हुनसक्दैन । स्मार्ट सिटीका नाममा वन विनास गर्ने नियत उचित होइन ।

- टाँगिया बस्ती व्यवस्थापनको विकल्पहरू के के हुन् ? के त्यो बस्तीमा बस्ने सबै सुकुम्बासी नै हुन् ? तिनको अन्यत्र जग्गा जमिन सम्पति छैन ? वास्तविक सुकुम्बासीलाई सरकारले जीविकोपार्जन, गाँस, बासको व्यवस्था गर्नुपर्छ ।
- परियोजनामा विदेशीको मुख ताक्नुभन्दा स्वदेशी लगानीमै अघि बढाउँदा एक त यो परियोजना छिटो सम्पन्न हुने सम्भावना हुन्छ । आयोजना प्रमुखले वार्षिक २२ अर्ब लगानी गर्दा ५ वर्षमा पहिलो चरणको काम सक्ने जुन प्रस्ताव अघि सारेका छन्, त्यसमाथि आवश्यक अध्ययन गरेर निष्कर्षमा पुग्नु उचित हुन्छ ।
- अहिले विमानस्थल क्षेत्र भनेर जुन द हजार हेक्टर जमिन प्रस्तावित गरिएको छ । त्यो आवश्यक देखिँदैन । अरु देशका ठूला विमानस्थलभन्दा चार पाँच गुणा ठूला एयरपोर्ट बनाउनु के उचित हो ? त्यसकारणले अब क्षेत्रफल तोकदा वनजंगल संरक्षणलाई केन्द्रमा राखेर तोक्नु उचित हुन्छ ।
- विमानस्थल आयोजना प्रमुख ओम शर्माले ईआईए रिपोर्टले भनेजति अर्थात् साढे २४ लाख रुख काट्न नपर्ने दाबी गरिरहेका छन् । उनले पत्रकार सम्मेलनबाटै त्यस्तो दाबी गरेका हुन् । अध्ययन टोलीसँगको अन्तर्वार्तामा पनि उनले त्यो कुरा दोहोच्याए । उनको त्यो दाबी सरकारले स्वीकार नगरेको सन्दर्भमा त्यसले थप भ्रम र अन्योल थपेको देखिन्छ । शर्मा आयोजना प्रमुख हुन् । विमानस्थल निर्माणको निर्णय सरकारको हो ।
- स्वीकृत वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनअनुसार वार्षिक कुल २ खर्ब ३१ अर्ब रुपैयाँ बराबरको वातावरणीय सेवा नोक्सान हुने, पुनर्वासका लागि मात्रै ७८ करोडदेखि १ अर्ब ३५ करोड रुपैयाँसम्म लाग्ने, वनको नोक्सानीका लागि २१ अर्ब रुपैयाँ क्षतिपूर्ति तथा अनुकूल वातावरणीय प्रभावलाई उच्चतम् गर्न र प्रतिकूल प्रभावलाई न्यून गर्न थप करिब १५ करोड रुपैयाँ लाग्ने अनुमान गरिएको तथा प्राविधिक रूपमा विमानस्थलको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन मान्न कठिन भएकाले यस विमानस्थलको निर्माण र सञ्चालन गर्दा वातावरणीय स्रोतमा पर्ने र पर्न सक्ने अनुकूल तथा प्रतिकूल प्रभावको विस्तृत मूल्याङ्कन पुनः गर्नुपर्ने देखिन्छ ।
- उक्त वन क्षेत्रमा रहेको जैविक विविधता, हात्तीको पदमार्ग भएको तथा नेपालको वन, जैविक विविधता र वातावरण संरक्षणसम्बन्धी विद्यमान नीति, रणनीति, कार्ययोजना एवम् कानुनलगायत नेपाल पक्ष भएको जैविक विविधतासम्बन्धी महासन्धि र साइटिसलाई समेत विचार गर्दा बहुसरोकारवालाहरूको सहभागिता सुनिश्चित गरी आयोजनास्थल वरपरमा समेत परामर्श कार्यक्रमहरू यथाशक्य चाँडो सुरु गरी सबैलाई सु-सूचित हुने अवसर दिनुपर्छ ।

वन तथा वातावरणमन्त्रीको तहबाट ईआईए रिपोर्ट स्वीकृतभएको छ । जबसम्म शर्माका प्रस्ताव अथवा संघीय संसद्को अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध समितिका सिफारिस सरकारले अपनत्व लिईदैन । तबसम्म तिनको कुनै अर्थ हुँदैन । कम वातावरणीय क्षतिबाट प्रेरित प्रस्तावहरूका आधार सरकारले यो परियोजनाको अध्ययन र कार्यान्वयन बेग्लै सिराबाट थाल्नु उचित हुन्छ ।

- सरकारको खबौं खर्ब बजेटको यत्रो परियोजनाबारे के स्थानीयवासी जानकार हुनुपर्दैन ? सरकारले सरोकार समितिका नाममा जनचेतना अभिवृद्धि गर्ने भनेर २२ लाख खर्चिएको देखिन्छ, तर परियोजनाबारे न स्थानीय जनतालाई केही थाहा छ न त त्यहाँका अरु कार्यालयलाई नै । विमानस्थल निर्माणको विषयलाई लिएर सरकारकै एउटा एजेन्सी र अर्को एजेन्सीबीच कुनै चिठीपत्र आदानप्रदन भएको पाइदैन । त्यसकारण स्थानीय जनतालाई परियोजनाबारे जानकारी नदिई, तिनको लाभहानीबारे सूचित नगरी परियोजना अघि बढाउन मिल्दैन । त्यसकारण परियोजनाबारे व्यापक जनचेतना र अन्तर्कियाहरू आवश्यक छ ।

सन्दर्भ सामाग्री (References)

संघीय संसद, अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध समितिको प्रतिवेदन, २०७६

राजपत्र, ३० चैत्र, २०७९

वातावरणीय प्रभावमूल्याङ्कन प्रतिवेदन, २०७५

निजगढ विमानस्थल निर्माणका लागि पर्यटन मन्त्रालयले जारी गरेको श्वेतपत्र

दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल, वन सरोकार समितिका सुभावहरू

मुकेश पोखरले र जियालाल साह, विमानस्थलका नाममा बन्धक, हिमाल खबरपत्रिका

प्रभु बुढाथोकी, वातावरणको लेन्सबाट निजगढ विमानस्थल, नागरिक दैनिक, ०७५ मंसिर ३।

अमित ढकालका लेखहरू, सेतोपाटी

डा. नागेन्द्रप्रसाद यादव, वनविज्ञ, अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण मूल्यवान साल वन काटेर बनाउने कि विकल्प खोज्ने ?,

अन्तर्वार्ताहरू (Interviews)

ओम शर्मा, दोस्रो अन्तर्राष्ट्रीय विमानस्थल आयोजना प्रमुख

सुरज श्रेष्ठ, वन तथा वातावरण विज्ञ

विजय सिंह, वातावरणविद्

भोला भट्टराई, वन विज्ञ

माधवकुमार नेपाल, पूर्व प्रधानमन्त्री

अर्जुन ढकाल, पूर्व अध्यक्ष, नेपाल वातावरण पत्रकार समूह नेफेज ।

टाँगिया सरोकार समिति.

अम्बर घिसिंग (वडा सदस्य)

सुमन सत्याल (सचिव)

सविना लामा (बस्तीको व्यक्ति)

सुन्दर सुनार (कार्यपालिका सदस्य)

मन बहादुर थापा मगर (श्री नेपाल राष्ट्रीय आधारभूत विद्यालयको गुरु)

सुबाश कुमार खनाल (निजगढ मेयर)

राम प्रसाद चौधरी (साभदारी बन उपभोक्ता महासंघ)

भरत बहादुर भण्डारी (कोहल्बी नगर प्रमुख)

अमिर महर्जन (पर्सा निकुञ्ज पार्कको वार्डेन)

अध्ययन स्थलको नक्सा



अध्ययन स्थलको फोटोहरू



निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल अवधारणा नक्सा



टाँगिया बस्तीका व्यक्तिहरूसँग छलफल



अध्ययन स्थल