**निजगढ विमानस्थलमा अनपेक्षित अलमल**

**आन्तरिक किचलोले लगानीकर्ता भड्किन सक्छन्**

FacebookTwitterMore

अभियान

**२०७६ पौष, ११**

**लेख | दृष्टिकोण**

[उमेशचन्द्र ठाकुर](https://www.abhiyandaily.com/authorprofile&444)

साढे २ दशकदेखि निकै चासो र चर्चामा रहेको निजगढ अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माणको विषय त्यति नै अन्योलमा जेलिएको छ । एक त लगानीको स्रोत व्यवस्थापनका देखिएको सकस खेपिरहेको यो बहुप्रतीक्षित पूर्वाधार पछिल्लो समयमा कानूनी दाउपेचको शिकार हुन पुगेको छ । सर्वोच्च अदालतले दुई बेग्लाबेग्लै रीटको सुनुवाइ गर्दै विमानस्थल निर्माणको प्रक्रिया तत्काल अघि नबढाउन अन्तरिम आदेश जारी गरेपछि विमानस्थल निर्माणको विषय अन्योलपूर्ण बनेको छ । सरकारले राष्ट्रिय गौरवको सूचीमा राखेको यो पूर्वाधारका लागि अपेक्षित लगानी उपलब्ध भएको अवस्थामा आगामी ५ वर्षभित्र पहिलो धावनमार्ग सञ्चालनमा ल्याउन सकिने सम्भावना देखिएको छ । अहिले निर्माणको प्रक्रिया नै रोकिएपछि अन्योलमात्र होइन, सरोकारका पक्षमा असन्तोष पनि बढेको छ । स्थानीय सरोकारवालाले सार्वजनिक कार्यक्रम नै गरेर विमानस्थलको काम रोकिनु विडम्बना भएको बताइसकेका छन् ।

संघीय राजधानी काठमाडौंको बढ्दो शहरीकरण र एकमात्र अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलका रूपमा रहेको त्रिभुवन विमानस्थलमा यात्रुको चाप व्यवस्थापनका निम्ति राजधानीबाट दूरी र सम्बद्ध पूर्वाधारको उपलब्धताका अधारमा बाराको निजगढलाई दोस्रो अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थल क्षेत्र छनोट गरिएको हो । सन् २०१५ सम्ममा विमानस्थल निर्माण गरिसक्ने योजना बनाएको थियो । तर, लक्षित समयसीमाको ४ वर्ष पछिसम्म पनि विमानस्थल बन्छ कि बन्दैन भन्नेमा अन्योल झन् बढेको छ । २०६६ सालमै दक्षिण कोरियाको ल्यान्डमार्क वल्र्डवाइड कम्पनीलाई परियोजनाको विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययनको अनुमति दिएको थियो । कम्पनीले १ वर्ष लगाएर तयार पारेको प्रतिवेदन सरकारलाई बुझाएकै ८ वर्ष बितिसेकेको छ । त्यो अध्ययन सम्झौतामा सरकारले वल्र्डवाइडलाई निर्माणको जिम्मा दिने शर्त स्वीकार गरेको थियो । अहिले भारत र चीनसहित अन्य ५ कम्पनीले निर्माणमा चासो देखाएको सरकारले बताएको छ । गत २०७५ चैतमा भएको लगानी सम्मेलनमा ती ५ कम्पनीको लगानी प्रस्ताव परेको बताइए पनि लगानी निश्चित भने भइसकेको छैन ।

सम्भाव्यता प्रतिवेदनले विमानस्थल निर्माण पूरा गर्न तीन चरणमा १ खर्ब १५ अर्ब रुपैयाँ खर्च अनुमान गरिएको थियो । ४ वर्षभित्र विमानस्थल सञ्चालनमा ल्याउने योजना राखिएकोमा लगानी र निर्माणमा देखिएको अन्योलले अहिले समयमात्र लम्बिएको छैन, खर्चको आकार पनि वृद्धि हुँदै गएको छ । अहिले यो विमानस्थल सम्पन्न गर्न लाग्ने अनुमानित खर्च दोब्बरभन्दा माथि पुगिसकेको छ । योजना कार्यालयको दाबीलाई आधार मान्ने हो भने वर्षको ३० अर्ब रुपैयाँ बजेट व्यवस्था हुँदा ५ वर्षमा पहिलो टर्मिनल सञ्चालनमा ल्याउन सकिन्छ । ८ वर्षमा दोस्रो र १२ वर्षमा तीनओटै टर्मिनल सञ्चालनमा ल्याइसक्ने लक्ष्य राखिएको छ । यसका लागि कुल ३ खर्ब ७० अर्ब रुपैयाँ खर्च हुन्छ । सरकारले यो वर्षका लागि डेढ अब रुपैयाँमात्र बजेट छुट्याएको छ । विमानस्थल निर्माणमा केही बा≈य लगानीकर्ताले चासो देखाए पनि आन्तरिक दाउपेच र तानातानले लगानीकर्तालाई उत्साहित गरेको छैन । विगतमा पनि दक्षिण कोरिया र भारतका लगानीकर्ताले यस्तै किचलोलाई कारण देखाएर लगानीबाट हात झिकेको तथ्यलाई स्मरण गर्नु सान्दर्भिक हुन्छ ।

सरकारले राष्ट्रिय गौरवको योजना भने पनि अहिलेसम्म निर्माणको मोडालिटी कस्तो हुने भन्ने नै टुंगो लाग्न सकेको छैन । १० लाख मानिस उतारेर शिलान्यास गर्ने उद्घोष गर्ने विभागीय मन्त्रीले यसमा पर्याप्त सहजीकरण गर्न सकेका छैनन् । करीब एकै समयको सेरोफेरोमा अघि बढाइएका पोखरा र भैरहवा क्षेत्रीय विमानस्थलको प्रगतिका अगाडि वैकल्पिक अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थल भनिएको निजगढ कछुवा गतिमा मात्र सीमित छैन, यो विमानस्थलको निर्माण नै अन्योलमा परेको छ । यो विमानस्थल केवल यात्रु आवागमनसँगमात्र सरोकार राख्दैन, देशकै मुख्य प्रवेशद्वार र उत्पादन तथा आपूर्तिको केन्द्र वीरगञ्जको विशिष्टता उपयोगको महत्त्वपूर्ण पूर्वाधार पनि बन्नेछ ।

काठमाडौं त्रिभुवन अन्तरराष्ट्रिय विमानस्थलको समग्र भौतिक पूर्वाधारको अधिकतम उपयोग गरिएको छ । तर, यो वर्ष सन् २०१९ पछि आन्तरिक र अन्तरराष्ट्रिय उडानको चाप यो विमानस्थलले धान्न नसक्ने विभिन्न यसअघिका अध्ययनले देखाइसकेका छन् । आन्तरिक र बाह्य उडानका विमानहरू आकाशमै घण्टौं जाममा पर्ने र यात्रु विमानस्थलमा विमान पर्खेर बस्नुपर्ने समस्या समान्यजस्तै भइसकेको छ । यसले नेपालको हवाई यात्रामा असुरक्षाको चुनौती पनि थपेको छ । यो बहसको अलग, तर अनिवार्य पाटो हो ।

यो योजनासँग अर्को गौरवको काठमाडौं–तराई द्रुतमार्गलाई पनि जोडेर हेरिएको छ । निजगढ विमानस्थल र द्रुतमार्गको सफलता एकअर्कासँग जोडिएका छन् । विमानस्थललाई द्रुतमार्गबाट अलग्याएर उपादेयता पूर्ण नहुन सक्छ । द्रुतमार्ग निर्माणको जिम्मा नेपाली सेनाले लिएको छ । निजगढबाटै मकवानपुर–ललितपुर हुँदै काठमाडौंसम्म ७६ किलोमीटर द्रुतमार्ग अबका केही वर्षमा पूरा हुने अपेक्षा राख्न सकिन्छ । २०६६ सालमा शुरू भएको यो योजनामा विलम्ब भइआए पनि अब पूर्णता पाउने आधारहरू देखिएका छन् । तर, यसका लागि पनि पर्याप्त लगानीको भने खाँचो छ । ४ वर्षमा निर्माण सक्ने भनेर सेनालाई जिम्मा दिइएकोमा स्रोतमा अहिलेसम्म अलमलजस्तै भएको छ । १ खर्ब १२ अर्ब रुपैयाँ लगानीमा निर्माण सक्ने लक्ष्यका साथ काम अघि बढाइएकोमा विनियोजित बजेटको आकार हेर्दा १० वर्षमा पनि पूरा हुनेमा आशंका उत्पन्न भएको छ । यो आशंकाको समाधान द्रुतमार्गको मात्र नभएर निजगढ विमानस्थलको व्यावसायिक सम्भाव्यताको आधार बन्नेमा किन्तुपरन्तु आवश्यक छैन । द्रुतमार्गमा लगानीको आकार बढाउनुपर्छ ।

सरकारले पछिल्लो समय भैरहवा र पोखरा विमानस्थललाई प्राथमिकतामा राखेर निजगढलाई थोरै बजेट दिन थालेपछि स्थानीय सरोकारवाला सशंकित हुनु पनि अस्वाभाविक होइन । त्यहीमाथि एकपछि अर्को दाउपेचले विषयलाई झन् शंकास्पद बनाएको छ । निजगढ विमानस्थलको वातावरणीय प्रभावको विषय पनि विवादित बन्दै आएको छ । वन ऐन २०४९ र नियमावली २०५१ का प्रावधान अवरोध बनेका छन् । वन ऐन नियममा वन क्षेत्रमा कुनै आयोजनाका लागि जग्गा लिँदा सोही क्षेत्रफलबराबरको जग्गा अन्यत्र उपलब्ध गराएर मासिएको एउटा रूख बराबर २५ ओटा बिरुवा रोप्नुपर्ने हुन्छ । विमानस्थलका लागि प्रस्तावित ३ हजार हेक्टर क्षेत्रफलमा टाँगियाबस्ती, कठगाउँ, मटिहानी, ककडीलगायतमा जग्गा अधिग्रहण गर्नुपर्ने छ । अरू जग्गाका लागि वन क्षेत्र फाँड्नुपर्छ । प्रस्तावित विमानस्थलको ९० प्रतिशत क्षेत्रफल वनमा पर्छ । अहिले ८ हजार हेक्टर वनक्षेत्रका २४ लाख रूख काटिने भन्दै विरोध भएको छ । तर, आयोजनाले ८ हजार हेक्टरमध्ये ४ हजार हेक्टरमात्र प्रयोग हुने बताएको छ । विमानस्थल पूर्णक्षमतामा सञ्चालनमा ल्याउन ३ लाख ३४ हजारभन्दा बढी रूख मास्नु नपर्ने बताइएको छ । ४ हजार हेक्टरमा काटिने रूखको सट्टा १२ हजार हेक्टरमा वृक्षरोपण गरिने योजना राखिएकाले वातावरण बिग्रिने चिन्ता सम्बोधन हुने देखिन्छ ।

व्यवस्थापिका–संसद्को विकास समितिले राष्ट्रिय गौरवका आयोजना निर्माणमा कानूनी अवरोध संशोधन गर्न निर्देशन दिएको थियो । तर, त्यो निर्देशन कुन कुनामा थन्किएको छ, सरोकार निकाय नै यसमा बेखबर छन् । एकताका पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र मातहतको नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, लगानी बोर्ड, राष्ट्रिय योजना आयोगबीचको क्षेत्राधिकारको तानातानमा रुमलिएको यो पूर्वाधार अहिले आएर पर्यावरणको आवरणमा अवरुद्ध हुने अवस्था सतहमा देखिएको छ । तर, विकास आयामका अवरोध सतहमा जे देखिन्छन्, आन्तर्य त्यति सहज र सतही नहुन सक्छन् । वातावरण संरक्षणको विषय आज एक गम्भीर पक्ष हो । तर, विकास र वातावरणलाई एकअर्काका प्रतिद्वन्द्वीका रूपमा देखाउने काम कत्ति पनि उचित होइन । । वातावरणको स्वाभाविक चिन्तालाई स्वीकार गर्नुपर्छ । वातावरण जोगाउने बहानामा विकासलाई अवरुद्ध पारिनु पनि तार्किक कुरा होइन । वातावरणको कम क्षतिमा बढी उपलब्धि लक्षित विकास अघि बढाइनुपर्छ ।

*लेखक वीरगञ्ज उद्योग वाणिज्य संघका पूर्वउपाध्यक्ष हुन् ।*