सर्वोच्च अदालत, वृहत् पूर्ण इजलास

माननीय न्यायाधीश श्री हरिकृष्ण कार्की

माननीय न्यायाधीश श्री विश्वम्भरप्रसाद श्रेष्ठ

माननीय न्यायाधीश श्री ईश्वरप्रसाद खतिवडा

माननीय न्यायाधीश श्री प्रकाशमान सिंह राउत

माननीय न्यायाधीश डा. श्री मनोजकुमार शर्मा

आदेश

विषयः **उत्प्रेषण परमादेश**

रिट नं. ०७६-WF-०००६

रिट निवेदकहरुः

१. जनहित संरक्षण मञ्च तथा आफ्नो हकमा समेत काठमाडौं जिल्ला, का.म.न.पा. वडा नं. १४ कुलेश्वर बस्ने वरिष्ठ अधिवक्ता प्रकाशमणि शर्मा,

२. जनहित संरक्षण मञ्च तथा आफ्नो हकमा समेत काठमाडौं जिल्ला, का.म.न.पा. वडा नं. २९ बस्ने वरिष्ठ अधिवक्ता रमा पन्त खरेल,

३. रुपन्देही जिल्ला स्थायी घर भई हाल काठमाडौं जिल्ला, का.म.न.पा. वडा नं. १० बस्ने वरिष्ठ अधिवक्ता दिनेश त्रिपाठी,

४. तेह्रथुम जिल्ला, म्याङ्लुङ्ग न.पा. वडा नं. ९ बस्ने अधिवक्ता खगेन्द्र सुवेदी,

५. काठमाडौं जिल्ला, का.म.न.पा. वडा नं. १० कालिकास्थान बस्ने अधिवक्ता पदम बहादुर श्रेष्ठ,

६. ललितपुर जिल्ला, ल.पु.म.न.पा. वडा नं. १ बखुण्डोल बस्ने रुपा बस्नेत,

७. काठमाडौं जिल्ला, का.म.न.पा. वडा नं. २३ बस्ने चन्दा राणा,

८. काठमाडौं जिल्ला, का.म.न.पा. वडा नं. २३ बस्ने गणपतिलाल श्रेष्ठ,

९. सप्तरी जिल्ला, डाकनेश्वरी नगरपालिका वडा नं ८ बस्ने त्रिलोक शर्मा,

१०. महोत्तरी जिल्ला, बर्दिवास नगरपालिका वडा नं १३ बस्ने राम आशिष चौधरी,

११. बर्दिया जिल्ला, ढोढरी गा.वि.स. वडा नं ६ बस्ने चाहना शाह,

१२. नवलपरासी जिल्ला, रामग्राम नगरपालिका वडा नं. ३ बस्ने जनहित संरक्षण मञ्चमा कार्यरत श्रद्धा सुमन आचार्य,

१३. ललितपुर जिल्ला, महालक्ष्मी न.पा. वडा नं १ बस्ने जनहित संरक्षण मञ्चमा कार्यरत संजय अधिकारी

<u>विरुद्ध</u>

<u>प्रत्यर्थीहरुः</u>

१. प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालय, सिंहदरवार,

२. संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, सिंहदरवार,

३. वन तथा वातावरण मन्त्रालय, सिंहदरवार,

४. मुख्य मन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, प्रदेश नं. २, जनकपुर,

५. वन तथा भू-संरक्षण विभाग, बबरमहल,

६. वातावरण विभाग, बबरमहल,

७. राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा वन्यजन्तु संरक्षण विभाग, बवरमहल,

८. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, राष्ट्रिय गौरव आयोजना, कार्गो कम्प्लेक्स, गौरिगाउँ ।

<u>रिट नं. ०७६-WF-०००७</u>

<u>रिट निवेदकहरुः</u>

१. मोहन बहादुर पाण्डेको छोरी काठमाडौं जिल्ला, का.म.न.पा. वडा नं. १६ पकनाजोल बस्ने वर्ष ६१ की रञ्जु हजुर पाँडे क्षेत्री,

२. मथुर सिंह दनुवारको छोरा महोत्तरी जिल्ला, भंगाहा न.पा. वडा नं. ७ बस्ने वर्ष ६४ को डा. विजय कुमार सिंह दनुवार,

३. चन्द्रकिशोर लालको छोरा महोत्तरी जिल्ला, महोत्तरी गा.पा. वडा नं. ३ बस्ने बर्ष ४७ को पंकज कुमार कर्ण,

४. पशुपति भण्डारीको छोरा साविक जिल्ला रौतहट पुरेनवा गा.वि.स. वडा नं. ५ घर भई हाल काठमाडौं जिल्ला, का.म.न.पा. वडा नं. १० बानेश्वर बस्ने वरिष्ठ अधिवक्ता कृष्ण प्रसाद भण्डारी,

५. गिरीनाथ ढुंगेलको छोरा काठमाडौं जिल्ला, का.म.न.पा. वडा नं. १० बस्ने बर्ष ७५ को डा. द्वारिकानाथ ढुङ्गेल,

६. रणध्वज बस्नेतको छोरा मोरङ्ग जिल्ला, साविक मृगौलिया गा.वि.स. वडा नं. २ बस्ने बर्ष ६३ को भरतकुमार बस्नेत,

७. खुमानन्द भट्टराईको छोरा अर्घाखाची भूमिकास्थान न.पा. वडा नं. २ घर भई काठमाडौं जिल्ला, बुढानिलकण्ठ न.पा. वडा नं. १० बस्ने बर्ष ५० को डा. चिरञ्जीवी भट्टराई,

८. विरबहादुर खत्रीको छोरा काठमाडौं जिल्ला नागार्जुन न.पा. वडा नं. ४ बस्ने बर्ष ५७ को सुकदेव खत्री,

९. वेदराज उपाध्यायको छोरा जिल्ला रुपन्देही तिलोत्तमा न.पा. वडा नं. १४ घर भई ललितपुर जिल्ला, ल.पु. म.न.पा. वडा नं. २५ बस्ने बर्ष ४९ को केशरमणी अर्याल समेत ९ जनाको वारेश जिल्ला नुवाकोट पञ्चकन्या गा.पा. वडा नं. २ बस्ने बर्ष २५ की अंशु कोइराला ।

विरुद्ध

प्रत्यर्थीहरुः

१. प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालय, काठमाडौं,

२. संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, काठमाडौं,

३. वन तथा वातावरण मन्त्रालय, सिंहदरबार, काठमाडौं,

४. मुख्य मन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, प्रदेश नं. २, जनकपुरधाम,

५. उद्योग, पर्यटन, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, प्रदेश नं. २ जनकपुरधाम ।

नेपालको संविधानको धारा ४६ तथा १३३(२) र (३) बमोजिम यस अदालतमा दायर भई सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को नियम २२(२)(च) बमोजिम यस इजलास समक्ष पेश हुन आएको प्रस्तुत रिट निवेदनहरुको संक्षिप्त तथ्य एवं आदेश यस प्रकार छः

तथ्यगत व्यहोराः

१. वरिष्ठ अधिवक्ता प्रकाशमणि शर्मा समेत निवेदक रहेको रिट नं. ०७६-WF-०००६ को निवेदनमा उल्लेख भएको व्यहोरा संक्षेपमा निम्नानुसार रहेको छः

क. देशको समग्र विकासको दिगोपना वातावरणीय अवस्थाको गुणस्तरमा निर्भर रहन्छ। राष्ट्रको समृद्धिका लागि प्राकृतिक तथा मानव निर्मित सम्पदाहरुको दिगो व्यवस्थापन र बहुआयामिक उपयोग पूर्व शर्त हुन। वातावरण र सामाजिक-आर्थिक विकासका सवालहरुलाई एकीकृत रुपमा व्यवस्थापन गर्दै मानव निर्मित विकासबाट सिर्जित प्रतिकूल वातावरणीय प्रभावलाई रोकथाम एवम् न्यूनीकरण गर्न र वातावरणको संरक्षण गर्न जरुरी छ। वन भनेको केवल रुख मात्र होइन, जैविक विविधताको वासस्थान पनि हो। जैविक विविधताद्वारा वनसमेत समृद्ध हुदै जान्छ र एउटामा बृद्धि भए अर्कोमा पनि बृद्धि हुन्छ। जैविक विविधतामा वन र वातावरणको अनोन्याश्रित सम्बन्ध हुन्छ। वनको दिगो व्यवस्थापनबाट हरित अर्थतन्त्र निर्माण, रोजगारीका अवसरहरुको सृजना, पर्यटनमा टेवा, कार्वन संचिति, जैविक विविधता र जलाधार जस्ता सेवाहरु बढाउनु पर्ने नेपाल सरकारको नीति रहेको छ। नेपालको कुल वन क्षेत्रको ५१% (२१ लाख ८० हजार हेक्टर) वनक्षेत्र उत्पादनमूलक वैज्ञानिक व्यवस्थापन गर्न योग्य रहेको तथ्यांक देखिन्छ। यसरी वन व्यवस्थापन गर्न सके काठ दाउराको आपूर्ति सहज हुनुका साथै अनुमानित वार्षिक १०० अर्व राजश्व संकलन भई राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा उल्लेख्य योगदान पुग्न सक्ने देखिन्छ। अव्यवस्थित शहरीकरण, पूर्वाधार विकास र वातावरण बीचमा असन्तुलन हुनु, योजनाबद्ध विकासमा कमजोरी हुनु लगायतका पक्षहरु नेपालको प्रमुख वातावरणीय समस्याहरु हुन। जसका कारण वन क्षेत्र दिन प्रतिदिन विनाश हुँदै गएको छ। वन क्षेत्रको उचित संरक्षण नभएमा भावी सन्ततीले संविधानद्वारा प्रदत्त स्वच्छ र स्वस्थ वातावरणमा जीउन पाउने नैसर्गिक अधिकार हुनन् हुने खतरा छ।

ख. नेपालको तराई भागमा रहेको हरियो वन नेपालको धन भन्ने कुरालाई जिवित तुल्याउने बारा जिल्लाको जंगल साल, खयर र सिसौको गरी ३ किसिमका कडा काठको वन रहेको छ। उक्त वन नेपालको लागि अत्यन्त संवेदनशील र महत्वपूर्ण क्षेत्रको रुपमा रहेको कुरा IUCN को 1995 को अध्ययन प्रतिवेदनमा "The Tarai mixed hardwood forest is usually rich in special diversity" भन्ने उल्लेख

भएबाट स्पष्ट भएको छ। यसको थप पुष्टी EIA of the Bara forest management plan (IUCN 1995) बाट पनि हुन्छ। प्रदेश २ को वनक्षेत्र सबैभन्दा कम रहेको छ। तराई क्षेत्रमा वनक्षेत्र कम रहेको र त्यो पनि घट्दै गइरहेको अवस्थामा बारा जिल्लाको चारकोशे झाडीको रुपमा रहेको वन क्षेत्रलाई मासेर दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल (निजगढ विमानस्थल) बारा जिल्लाको कोहल्वी नगरपालिका वडा नं. ८ र जितपुर सिमरा उपमहानगरपालिका वडा नं. १ मा बनाउने गरी भएको नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७१/११/२९ को निर्णय संविधान, कानून, राष्ट्रिय नीति तथा सर्वोच्च अदालतबाट प्रतिपादित कानूनी सिद्धान्त समेतको विपरित रहेको छ।

ग. दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण क्षेत्र ९० प्रतिशत वन क्षेत्रले ढाकेको तराइको घना जंगल पर्दछ। निर्माण क्षेत्रमा सिसौ, साल लगायतका रुखहरुले भरिएको छ। सो वन क्षेत्रको महत्वबारे प्रस्तावित विमानस्थलको लागि गरिएको वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकनले "52% of the forest is in the dominance of Sal species, of which larger part lies in the project site loosing over one of the most economic forest resource from the district. In addition, when looking at the natural regeneration Sal has one of the best and profuse amount of naturally grown seedling and sampling in the floor. It is a least disturbed part of the forest with very few incident of forest fire. It showed that the forest is one of the best Sal forest in the area. In addition, Satisal is another tree species which is one of the protected species of tree. This showed the important the area with regards to protection due to its special composition having Sal dominancy with Satisal species" भनी उल्लेख गरेबाट पनि यो वन क्षेत्र संरक्षित हुनु पर्ने प्रष्ट देखिन्छ। प्रस्तावित क्षेत्रमा तांगिया वृक्षारोपण, सहजनाथ साझेदारी वन, तामागढी साझेदारी वनसमेत रहेका छन। उक्त वनक्षेत्र यस परियोजनाले समाप्त पार्ने उक्त वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन प्रतिवेदनमा उल्लेख छ।

घ. उक्त वन क्षेत्र भारतको जिम कोर्बेट तथा दुधुवा आदि राष्ट्रिय निकुञ्जदेखि नेपालको चितवन, पर्सा आदि राष्ट्रिय निकुञ्ज हुँदै वाग्मतीसम्मको तराई भू-परिधिको अविछिन्न वनमालाको एक मुख्य कडि हो। यो जंगलमा पाँच सय प्रजातिका चराचुरुंगी, २२ किसिमका लोपोन्मुख बोटविरुवा र २३ किसिमका स्तनधारी वन्यजन्तुहरु पाइन्छन्। यो वन क्षेत्र विश्वमा नै दुर्लभ मानिने बाघ, गैंडा जस्ता महत्वपूर्ण जनावरहरुको जैविक मार्ग हुनुका साथै जैविक विविधताले भरिएको तराईको वन क्षेत्र हो। यस वन क्षेत्रमा करिव पाँच सय प्रजातिका तथा कतिपय लोपोन्मुख सूचीमा रहेका चराहरु पाइन्छन्। साथै, १० प्रजातिका घस्रने जन्तु, ३१ प्रजातिका पुतली, राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा वन्यजन्तु संरक्षण ऐन, २०२९ को अनुसूची १ मा सूचिकृत Wild Asian Elephant, Gaur Bison, Royal Bengal Tiger, Python, Giant Hornbill and Sarus Crane लगायतका १९ प्रजातिका वन्यजन्तु, २५ प्रजातिका पंछी समेत रहेका छन। परियोजनाको सन् २०१८ मा भएको EIA मा २२ वटा सङ्कटापन्न विरुवासमेत रहेको उल्लेख छ।

ङ. प्रस्तावित विमानस्थल क्षेत्र पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जसँग जोडिएको कारणले संरक्षित एसियन हात्ति, बाघ, हाइन, अजिङगर, जाइन्टहर्नविल, सारस जस्ता संरक्षित र लोपोन्मुख जनावर यस क्षेत्रमा आवत-जावत गर्ने भएकाले विमानस्थल क्षेत्रमा अग्लो चेनलिंक तारवार गर्नु पर्ने हुन्छ, यसले वन्यजन्तुलाई विमानस्थलमा प्रवेश गर्न रोक्दछ भनी उक्त विमानस्थलको २०१८ को EIA प्रतिवेदनमा नै उल्लेख भएको छ। सो क्षेत्र कोहल्वी, भल्वाईखोर र टाँगियावस्ती हुँदै रौतहटको जंगलसैया साझेदारी वन, गैंडाटार हुँदै त्यस क्षेत्रमा रहेका हात्ती सर्लाहीको वागमती, सप्तरी, कोशीटप्पु वन्यजन्तु आरक्ष हुँदै झापासम्म आवतजावत गर्छन। सो कुराको पुष्टी A status report on Nepal's Wild Elephant Population, 1997 को अध्ययनबाट सो क्षेत्र हात्तीको लागि करिडोर र प्रजनन् क्षेत्रको रुपमा विकास गर्नु पर्ने भन्ने उल्लेख भएको छ। हात्तीको बारेमा अध्ययन गरेका विज्ञहरुका अनुसार हातीहरुले सदैव आफूले हिड्ने गरेको बाटो नै प्रयोग गर्ने गरेको र प्रस्तावित विमानस्थलको

जंगल क्षेत्रसमेत हात्तीको आवतजावत गर्ने बाटोको रुपमा रहेकाले सो क्षेत्रमा विमानस्थल बनेमा ठुलो दुर्घटना हुन सक्ने सम्भावना रहेको छ। सो क्षेत्रमा ठुलो संख्यामा बाघहरु समेत रहेको अध्ययनबाट देखिएको छ। प्रस्तावित विमानस्थलको लागि गरिएको EIA Report मा पनि त्यस क्षेत्रमा ठुलो जंगल खाली गरिने हुँदा जंगली जनावरको वासस्थान पर्सा निकुञ्जमा स्थानान्तरण हुने आँकलन गरिएको छ। तर जनावर त्यस्तो आँकलन अनुसार पर्सामा जाने वैज्ञानिक तथा तार्किक आधार देखिदैन। यसबाट Human Animal Conflict हुने निश्चित भएकाले यति धेरै चराचुरुङ्गी तथा वन्यजन्तु भएको जंगल क्षेत्र मासी विमानस्थल निर्माण गर्नु उपयुक्त छैन।

च. वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन प्रतिवेदन अपुरो र गम्भीर त्रुटिपूर्ण रहेको छ। वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन गर्दा त्यस क्षेत्रमा गरिने भौतिक, रासायनिक, जैविक, सामाजिक, आर्थिक र सांस्कृतिक सम्पदा जस्ता पक्षहरुमा के कस्तो र कहाँ अनुकूल वा प्रतिकूल प्रभाव पर्छ भन्ने कुरा उल्लेख गरिनु पर्दछ। वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन गर्दा रन-वे कहाँ कति लामो र चौडा हुन्छ? के कस्ता भवन वा संरचना वा पूर्वाधारहरु कहाँ बन्छन? के कस्ता उपकरणहरुको प्रयोग हुन्छ र तिनबाट धुवाँ, धुलो वा ध्वनी के कति निस्कन्छ? फोहोर पदार्थ के कति निस्कन्छ र त्यसको व्यवस्थापन कसरी गर्ने भन्ने सम्बन्धमा तथा वातावरण संरक्षणका उपायहरु, प्रतिकूल प्रभाव न्यूनीकरणका उपायहरु उल्लेख हुनु अनिवार्य मानिन्छ। यसका साथै वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन गर्दा विकल्पको विश्लेषण गरिएको हुनु पर्छ। सो प्रतिवेदनको पृष्ठ ७-१ र ७-२ मा आयोजनाको सन् २०११ मा पुरा भएको विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययनको अवधारणा ले-आउट मात्रै प्राप्त भएको र सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदन पुनरावलोकन गर्न नपाइएको भन्ने उल्लेख भएकाले सो वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन प्रतिवेदनको गुणस्तरमा प्रश्न उठेको छ। प्रतिवेदनमा स्वीकृत कार्यसूची अनुसारका क्षेत्रमा अध्ययन गरिएको तथा विकल्प विश्लेषण गरिएको छैन। विद्यमान वन ऐन, २०४९ को दफा ६८ मा आयोजनाका प्रस्तावकलाई वन क्षेत्र प्रयोग गर्न

दिन वन क्षेत्रको विकल्प नभएको हुनु पर्ने र वनमा उल्लेखनीय वातावरणीय प्रभाव पर्न नहुने व्यवस्था छ। यसबाट पनि वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन गर्दा विकल्पको विश्लेषणमा ध्यान दिनु पर्दछ। विमानस्थलको रन-वे, ट्याक्सी-वे, एप्रोन, प्यासेन्जर र कार्गो टर्मिनल लगायतका संरचना वा पहुँचमार्ग, जल तथा ढल प्रशोधन केन्द्र जस्ता पूर्वाधार के कस्तो जमिनमा बन्दछ र रन-वे कुन जातका रुख भएको वन क्षेत्रमा बन्छ भन्ने उल्लेख नै छैन।

छ. वजार मूल्य अनुसार आयोजना निर्माण गर्दा रु. ६९ अर्बभन्दा बढीको वन पैदावर नोक्सान हुने कुरा उल्लेख छ। नोक्सान हुने वन क्षेत्रबाट प्राप्त भइरहेको वातावरणीय सेवामध्ये काटिने रुखबाट हुने हरितगृह ग्याँस उत्सर्जन (कार्वन सञ्चित गर्ने रुख काटिने भएकाले) प्राप्त हुने अक्सिजन, गैर काष्ठ वन पैदावर, प्राङ्गारिक पदार्थ तथा नाइट्रोजन, फसफोरस र पोटासियम जस्ता पोषण तत्वको ह्रासलाई मूल्यमा परिणत गर्दा वार्षिक रु. २ खर्ब ३१ अर्ब भन्दा बढी नोक्सान हुने प्रतिवेदनको पृष्ठ ६-२० मा अनुमान गरिएको छ। No Project Option र No Forest Option को विश्लेषण गर्नु पर्ने वाध्यात्मक व्यवस्था भएकोमा प्रतिवेदनमा सो कुरा उल्लेख नै छैन। जैविक वातावरणमा पर्ने प्रतिकूल प्रभावलाई न्यून गर्न क्षतिपूर्ति वृक्षारोपणको लागि १ रुख बरावर २५ वटाको दरमा वृक्षारोपण गर्नु पर्ने हुन्छ। प्रस्तावित क्षेत्रको वन फडानी गरी ३८ हजारभन्दा बढी हेक्टर क्षेत्रमा क्षतिपूर्ति वृक्षारोपणको लागि आवश्यक पर्ने सार्वजनिक क्षेत्रको पहिचान भएको देखिँदैन। सोही प्रजातिका रुखहरु हुर्कन सक्ने र जैविक विविधता पुनः स्थापित हुन सक्ने स्थल हुनु पर्ने मान्यता पनि रहेको छ। साल जातको काठको क्षतिपूर्ति बराबर १८०० हेक्टर भन्दा बढी वन क्षेत्र चाहिने हुन्छ। तर सो कुरालाई EIA प्रतिवेदनले स्पष्ट गर्न नसकेको हुँदा उक्त प्रतिवेदन त्रुटिपूर्ण रहेको छ। उक्त वन क्षेत्रमा रहेको जैविक विविधता, हात्तीको पदमार्ग तथा नेपालको वन र वातावरण संरक्षण सम्बन्धी विद्यमान नीति, रणनीति, कार्ययोजना एवम् कानून लगायत नेपाल पक्ष भएको जैविक विविधता सम्बन्धी महासन्धी र

CITES लाई समेत प्राविधिक दृष्टिले हेर्दा स्वीकृत वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन प्रतिवेदनले वन तथा जैविक विविधताको संरक्षणलाई न्याय गरेको देखिदैन।

ज. EIA प्रतिवेदनमा विमानस्थललाई जलविद्युत आयोजनासँग तुलना गरिएको छ। आयोजनाबाट वातारण मैत्री स्वच्छ उर्जा उत्पादन भई त्यसले देशको आर्थिक तथा सामाजिक विकासमा योगदान पुग्ने उल्लेख छ। यसमा हाइड्रोपावरका संरचना जस्तैः पावरहाउस, हेडवक्सहरुको वैकल्पिक स्थानको कुरा छ। साथै, विष्फोटक पदार्थको प्रयोग कम गर्ने भनी EIA प्रतिवेदनमा भनिएको छ। प्रतिवेदनमा राष्ट्रिय प्रकृति संरक्षण कोष ऐन समेत आकर्षित हुने उल्लेख भएबाट उक्त EIA प्रतिवेदन गौरीशंकर क्षेत्रको जलविद्युत आयोजनाको प्रतिवेदन उतार गरी ल्याइएको अनुमान गर्न सकिन्छ। सो प्रतिवेदनमा विमानस्थलमा आउने ठुला जहाजको ध्वनी मात्रा १००-११० डेसिवलसम्म केही क्षणका लागि हुने भनिएको छ, तर अध्ययनले ठूला जहाजको ध्वनीको मात्रा १४० डेसिवल हुने देखाएको छ।

झ. वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ र वातावरण संरक्षण नियमावली, २०५४ बमोजिम तयार हुने वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन प्रतिवेदनमा विकल्प विश्लेषण र वातावरण व्यवस्थापन योजना समावेश हुनु पर्छ। सन् १९९५ मा गरिएको पूर्व सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदनले वैकल्पिक ८ स्थानहरु पहिचान गरेको थियो। EIA प्रतिवेदनमा निजगढ नै सबैभन्दा उपयुक्त स्थान मान्नुको कारण खुलाइएको छैन। निवेदकले पटक-पटक उक्त सन् १९९५ को पूर्व सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदन र निजगढ विमानस्थलको DPR माग गर्दा राष्ट्रिय गौरव आयोजनाले उक्त विवरण गोप्य रहने भनी सूचना नदिएको अवस्था छ। विमानस्थलको लागि आवश्यक पर्ने तत्वहरुमा जमिन कति भिरालो छ भन्ने कुरा, पहाड हिमालबाट कति दुरीमा छ, आवश्यक पर्ने दृश्यता, अन्य देशसँगको दुरी, त्यस क्षेत्रको माटो, ध्वनी प्रदुषणको असर, आवश्यक पर्ने क्षेत्रफल, बोटविरुवा नष्ट हुने भएमा सोको क्षतिपूर्ति स्वरुप वृक्षारोपण गर्नु पर्ने क्षेत्रको पहिचान एवम् खर्चको समेत अनुमान गरिएको छैन।

ञ. नेपाल सरकारले ठुलो परिमाणमा रुख कटान गर्ने गरी गरेको निर्णय नेपालको संविधान तथा नेपाल सरकारले वातावरण, पर्यावरण, जैविक विविधता, जलवायू परिवर्तनसंग सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रिय कानून, मौजुदा राष्ट्रिय कानून र सर्वोच्च अदालतबाट प्रतिपादित कानूनी सिद्धान्तको विपरित हुने गरी स्वेच्छाचारी शैलीमा अगाडि बढेको छ। सो कार्यबाट वन वातावरण तथा जैविक विविधता विनाश हुने र कतिपय वनस्पति तथा जनावर लोप हुने अवस्था रहेकाले अन्तर-पुस्ताको लागि खतरा उत्पन्न हुने देखिन्छ। नेपालको संविधानको धारा ५१(छ), वन नीति २०७५ र वातावरण नीति २०७६ ले Public trust doctrine लाई अंगिकार गरेका छन। यस कुरामा प्रत्यर्थीहरुले दृष्टि दिएको पाइदैन।

ट. नेपालको संविधानको धारा ३० ले स्वच्छ एवम् स्वास्थ्य वातावरणमा बाँच्न पाउने हक प्रत्याभूत गरेको छ। राज्य उपर स्वच्छ र स्वस्थ वातावरण कायम राख्ने दायित्व रहेको छ। धारा ५१(छ)(१) मा राष्ट्रिय हित अनुकूल तथा अन्तर-पुस्ता समन्यायको मान्यतालाई आत्मसात् गर्दै देशमा उपलब्ध प्राकृतिक स्रोत साधनको संरक्षण, संबर्द्धन र वातावरण अनुकूल दिगो रुपमा उपयोग गर्ने र स्थानीय समुदायलाई प्राथमिकता र अग्राधिकार दिँदै प्राप्त प्रतिफलको न्यायोचित वितरण गर्ने र धारा ५१(छ)(५) ले जनसाधारणमा वातावरणीय स्वच्छता सम्बन्धी चेतना बढाई औद्योगिक एवम् भौतिक विकासबाट वातावरणमा पर्न सक्ने जोखिमलाई न्यूनीकरण गर्दै वन, वन्यजन्तु, पंछी, वनस्पति तथा जैविक विविधताको संरक्षण, संबर्द्धन र दिगो विकास गर्ने दायित्व नेपाल सरकारलाई सुम्पेको छ। वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ को दफा २ ले कुनै प्रस्तावको मूल्यांकन गर्दा सो प्रस्तावले वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल प्रभाव पार्ने वा नपार्ने, त्यस्तो प्रभावलाई कुनै उपायद्वारा हटाउन वा कम गर्न सकिने वा नसकिने सम्बन्धमा एकिन गर्नु पर्ने व्यवस्था छ। वन ऐन, २०४९ को दफा ६८ मा राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त योजना, लगानी बोर्डबाट स्वीकृत भएको योजना, राष्ट्रिय गौरवको आयोजना सञ्चालन गर्न वनको प्रयोग गर्नु बाहेक अन्य कुनै पनि विकल्प नभएमा र त्यस्तो योजना सञ्चालन गर्दा वातावरणमा

उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने भएमा त्यस्तो योजना सञ्चालन गर्नको निमित्त नेपाल सरकारले स्वीकृति दिनुपर्ने व्यवस्था भएकोमा सो प्रतिकूल निर्णय भएको छ। राष्ट्रिय प्राथमिकताप्राप्त योजनाको लागि राष्ट्रिय वन क्षेत्र प्रयोग सम्बन्धी निर्देशिका, २०७४ को दफा ३ मा योजनासंग सम्बन्धित मन्त्रालयले योजनाको सम्भाव्यता अध्ययन गर्दा सम्भवभएसम्म राष्ट्रिय वन क्षेत्र नपर्ने गरी सम्भाव्यता र विकल्पहरुको अध्ययन गर्नुपर्ने व्यवस्था छ। सो व्यवस्थालाई राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त योजनाको लागि राष्ट्रिय वन क्षेत्र प्रयोग सम्बन्धी कार्यविधि, २०७६ ले पनि निरन्तरता दिएको छ।

ठ. विकास र वातावरण बीच सन्तुलन कायम गर्दै दिगो विकास र अन्तराष्ट्रिय प्रतिबद्धताहरु पुरा गर्ने लक्ष्य सहित राष्ट्रिय वातावरण नीति, २०७६ तर्जुमा भएको हो। यस नीतिले हरियाली प्रवर्द्धन गरी नागरिकको स्वच्छ र स्वास्थ्य वातावरणमा बाच्न पाउने संवैधानिक हकलाई सुनिश्चित गर्ने लक्ष्य लिएको छ। उक्त नीतिमा आयोजनाको प्रस्तावकलाई वन क्षेत्र प्रयोग गर्न दिन अन्य विकल्प नभएको हुनुपर्ने व्यवस्था गरेको छ। तर प्रत्यर्थीहरुले उपरोक्त व्यवस्था विपरित विकल्प हुँदाहुँदै अपारदर्शी रुपमा वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन प्रतिवेदन स्वीकृत गर्नु राष्ट्रिय वातावरण नीति, २०७६ विपरित छ। भौतिक पूर्वाधारको विकास गर्दा वातावरण मैत्री संरचना निर्माण गरिने नीति रहेको भएपनि सो विपरित वन नै सखाप पार्ने गरी पूर्वाधार विकास गरिनु उक्त नीति तथा कानून विपरित हुन्छ।

ड. वन नीति, २०७५ मा भौगोलिक हिसाबले अत्यन्त संवेदनशील अवस्थामा रहेको चुरे क्षेत्रको संरक्षणको लागि राष्ट्रपति चुरे तराई मधेस संरक्षण विकास कार्यक्रम सञ्चालनमा रहेको उल्लेख छ। जैविक विविधता, जलवायु परिवर्तन जस्ता संरक्षण क्षेत्रका विभिन्न अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि सम्झौताहरुमा सहभागी भई अन्तर्राष्ट्रिय सहकार्य बढाउँदै आइएको छ। तराईका १३ जिल्लाको लागि Emission Reduction Program Document (ERPD) तयार भई कार्यान्वयनको चरणमा रहेको छ। यसले निकट भविष्यमा नेपालले उत्सर्जन कटौती गरेको कारणबाट अन्तर्राष्ट्रिय भुक्तानीको दावी गर्ने अवस्था रहेको छ। नेपालको प्राकृतिक श्रोतहरुमध्ये वन,

जैविक विविधता तथा जलाधार क्षेत्र प्रत्यक्ष जनताको जीविकोपार्जनसंग जोडिएको महत्वपूर्ण विषय हुनाले यसको सुधार समेत गर्दै दिगो व्यवस्थापन मार्फत मुलुकको समृद्धिमा महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याउने सम्भावना रहेको छ। यस नीतिको उद्देश्यहरुमाः (१) वन क्षेत्रको उत्पादकत्व, उत्पादन र वातावरणीय सेवामा अभिवृद्धि गर्ने; (२) वन पैदावारमा आत्मनिर्भर भई मूल्य अभिवृद्धि सहित निर्यात प्रवर्द्धन गर्ने तथा वन, वनस्पति, वन्यजन्तु तथा जैविक विविधताको संरक्षण, पुनस्थापना र दिगो उपयोग गर्ने; (३) हालको वन क्षेत्रलाई घट्न नदिई विभिन्न प्रकारबाट क्षति भएका वनको पुनःस्थापना गर्ने भन्ने रहेका छन। राष्ट्रिय प्राथमिकताप्राप्त वा राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु सञ्चालन गर्न वन प्रयोग गर्नको विकल्प नभएमा संघले कानून, निर्देशिका तथा कार्यविधिका आधारमा वन क्षेत्र प्रयोग गर्ने व्यवस्था गर्ने र वनक्षेत्र प्रयोग गर्दा घटेको वनको क्षेत्रफललाई परिपूर्ति हुने गरी संघले प्रदेश तथा स्थानीय तहसंग समेत समन्वय गरी वृक्षारोपण तथा वनको पुर्नस्थापना गर्ने समेत व्यवस्था रहेको छ। गुणस्तरहीन र अमान्य प्रतिवेदनका आधारमा नेपालको संविधान, वातावरण ऐन, वन ऐन, वन नीति, वातावरण नीति र कार्यविधिहरु विपरित कारण र आधार विना स्वेच्छाचारी ढङ्गले नेपाल सरकारले वातावरणीय संवेदनशील क्षेत्रमा दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने गरी गरेको निर्णय बदरभागी र अमान्य रहेको छ।

ढ. प्रत्यर्थीहरुले गरेको निर्णय तथा गर्न लागेको कार्य नेपाल पक्ष भएका जैविक विविधता सम्बन्धी महासन्धि, १९९२ ले नेपाल सरकारलाई जैविक विविधता संरक्षण गर्नुपर्ने गरी सुम्पिएको दायित्व विपरित छ। उक्त महासन्धिको धारा ११ मा जैविक विविधताको संरक्षण र दिगो प्रयोगको लागि राज्यले सुदृढ उपायहरु अपनाउनु पर्ने भनिएको छ। धारा १४ ले जैविक विविधतामा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर पर्ने कुनै कार्य गर्दा वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन गर्नुपर्ने कुरा उल्लेख छ। यसबाट प्रभावकारी र विश्वसनीय वातावरण प्रभाव मूल्यांकन गर्नु र वन तथा जैविक विविधताको दिगो उपयोग गर्नु राज्यको दायित्व बन्ने देखिन्छ। वातावरण तथा

विकास सम्बन्धी रियो घोषणापत्र, १९९२ मा नेपालले हस्ताक्षर गरेको छ। संकटापन्न वन्यजन्तु तथा वनस्पतिको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार विरुद्धको महासन्धि, १९७३ मा महासन्धिको अनुसूची १ मा रहेका दुर्लभ वन्यजन्तु र वनस्पतिको जुनसुकै हालतमा पनि संरक्षण गर्नु पर्ने उल्लेख छ। उक्त महासन्धि कार्यान्वयन गर्ने क्रममा संकटापन्न वन्यजन्तु तथा वनस्पतिको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार नियन्त्रण ऐन, २०७३ जारी भएको छ। संकटापन्न वन्यजन्तुको वासस्थान नष्ट गर्नु र वनस्पतिको नोक्सान गर्नु महासन्धि तथा ऐन विपरितको कार्य हुन जान्छ। जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी पेरिस महासन्धि, २०१५ र United Nations Convention to Combat Desertification (UNCCD) लगायतको नेपालले अनुमोदन गरी पक्ष राष्ट्र बनेको हुँदा त्यस्ता महासन्धिले गरेका व्यवस्था र अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा राज्यले गरेका प्रतिबद्धता पुरा गर्नु राज्यको कर्तव्य हो। सोको पालना गर्नु पर्दछ।

ण. वातावरण संरक्षण, दिगो विकास, वातावरण, वन र जैविक विविधता, वातावरण प्रभाव मूल्यांकन, अन्तरवंशीय समन्यायको सिद्धान्त तथा सरकार र यसका निकायहरुले निर्वाह गर्नुपर्ने दायित्व सम्बन्धमा सर्वोच्च अदालतले विभिन्न मुद्दामा नजिर सिद्धान्त प्रतिपादन गरेको छ। “प्रस्तावित आयोजनाको सट्टा अन्य कुनै विकल्प छ र यस विकल्पको अनुशरण गर्दा वातावरणीय नोक्सानीलाई बचाउन सकिने स्थिति छ भने विकल्पले नै सार्वधिक प्राथमिकता पाउनु पर्ने हुन्छ। वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन गर्दा हरसम्भव विकल्पको अध्ययन गरिने प्रावधान रहेकाले विकल्पको छनौट गर्दा वातावरण संरक्षणलाई मूल उद्देश्य मानिनु पर्दछ र यसका लागि आर्थिक व्ययभारको प्रश्नले महत्व पाउनु हुँदैन” भनी अधिवक्ता रामकुमार आचार्य विरुद्ध नेपाल सरकार समेत (ने.का.प. २०७०, अंक १, नि.नं. ८९४२) को विवादमा सिद्धान्त प्रतिपादन भएको छ।

त. “विकास निर्माण मानव जीवनलाई समृद्ध एवं सहज बनाउन अति आवश्यक हुन्छ। तर विकास निर्माणको कार्य गर्दा मानवीय जीवनलाई नै खतरामा पार्ने गरी गर्नु हुँदैन। त्यो सन्तुलित विकास हुन सक्दैन। वातावरणमा गम्भीर रुपले असर पार्ने

गरी भएको विकासले मानवको अस्तित्वमा नै खतरा उत्पन्न गर्ने भएकाले त्यस प्रकारको विकास अभिसापमा परिणत हुन पनि सक्छ" भनी अधिवक्ता अमिता गौतम पौडेल विरुद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयसमेत (ने.का.प. २०७४, अंक ६, नि.नं. ९८२९) को मुद्दामा तथा "बाँच्न पाउने हक (Right to life) र सम्मानपूर्वक जीउन पाउने हक अन्तर्गत जिउने मात्र नभएर सामाजिक, शारीरिक र मानसिक रुपले स्वस्थ्य रहन पाउने, स्वस्थ्य वातावरणमा बाँच्न पाउने, स्वस्थ्य वातावरणमा काम गर्न पाउने तथा प्रदुषणरहित वायूमा स्वास फेर्न पाउने जस्ता अधिकार पनि समेट्नु पर्ने हुन्छ। स्वच्छ वातावरणमा जिउन पाउने हकमा कुनै पनि प्रत्यक्ष वा परोक्ष असर परेमा न्यायिक उपचारको सान्दर्भिकता रहने हुनाले यस हकलाई न्यायमा पहुँचको हकसम्ममा पनि विस्तारित रुपमा हेर्न सकिने" भनी अधिवक्ता प्रकाशमणि शर्मासमेत विरुद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयसमेत (ने.का.प. २०६५, अंक ४, नि.नं. ७९५४) को मुद्दामा व्याख्या भएको छ। "वातावरण मानव जीवनको अभिन्न अंग हो। वातावरण बिग्रन गयो भने त्यसको प्रत्यक्ष असर मानव जीवन र पशुपंक्षीमा पर्दछ। वन क्षेत्रमा कुनै राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त योजना संचालन गर्नु पर्दा पनि सकभर अन्यत्र नै गर्नुपर्ने र अन्यत्र संचालन गर्न सकिने विकल्प नभएमा र त्यसबाट वातावरणमा प्रतिकूल असर पर्ने नभएमा मात्र वन क्षेत्रमा स्वीकृति दिन सकिने" भनी योगी नरहरिनाथ विरुद्ध प्रधानमन्त्रीसमेत (ने.का.प. २०५३, अंक १, नि.नं. ६१२७) को मुद्दामा सिद्धान्त प्रतिपादन भएको छ। बारा जिल्लाको निजगढको वन क्षेत्रमै दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा बनाउनु पर्ने कारण र आधार नखुलाई गरेको नेपाल सरकारको निर्णय उक्त सिद्धान्तको आधारमा पनि बदरभागी छ।

थ. बारा जिल्लामा अवस्थित जैविक विविधताले भरिपूर्ण प्राकृतिक सम्पदाको महत्वपूर्ण स्रोतको रुपमा रहेको निजगढ वन क्षेत्रमा अन्य विकल्प हुँदाहुँदै बिना कारण र आधार अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गरिएमा त्यस क्षेत्रको जैविक विविधता, वातावरण, वन्यजन्तु एवं वनस्पतिमा गम्भीर रुपमा नकारात्मक असर पर्ने तथा

भविष्यमा त्यस क्षेत्रका जनतालाई जलस्रोतको अभाव भई तराई क्षेत्रको सम्पूर्ण भूभाग नै मरुभूमीकरण हुनसक्ने हुँदा पूर्ण न्यायका लागि बारा जिल्लाको वन क्षेत्रको पूर्ण संरक्षण गरी संविधान, वातावरण एवं वन ऐन, वन तथा वातावरण सम्बन्धी नीतिहरु र जलवायु परिवर्तन लगायतका वातावरण र जैविक विविधता सम्बन्धी सरकारको अन्तर्राष्ट्रिय दायित्व, सार्वजनिक न्यास, अन्तरवंशीय समन्याय समेतका आधारमा उक्त जैविक विविधताले सम्पन्न वन क्षेत्रको संरक्षण एवं स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकको प्रचलनको लागि रिट आदेश जारी हुनु पर्दछ। तसर्थ, वातावरण प्रभाव मूल्याकन प्रतिवेदनलाई अमान्य एवं बदर घोषित गरी सो प्रतिवेदन स्वीकृत गरेको प्रत्यर्थी वन तथा वातावरण मन्त्रालयको मिति २०७५/२/९ गते निर्णय, वन क्षेत्रभित्र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउने गरी नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद्) बाट मिति २०७१।११।२९ मा भएको निर्णय, मिति २०७१/१२/३० गतेको राजपत्रमा प्रकाशित चारकिल्ला सम्बन्धी सूचना र सोबाट निसृत सम्पूर्ण निर्णयहरु उत्प्रेषणको आदेशले बदर गरी, सो क्षेत्रलाई संरक्षित वन क्षेत्र घोषणा गरी पाउँ; वातावरण प्रभाव मूल्यांकनको जिम्मेवारी पाएको कम्पनी तथा त्यस कार्यमा प्रत्यक्ष संलग्न व्यक्तिहरुले वातावरण ऐन, वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनको सर्वमान्य सिद्धान्त विपरित र पेशागत मर्यादा समेत विपरित त्रुटिपूर्ण वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन गरेको र त्यस्तो त्रुटिपूर्ण मूल्यांकनलाई स्वीकृत गर्ने व्यक्ति/कर्मचारीलाई नसिहत स्वरुप केही वर्ष वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनको कार्य गर्न नपाउने गरी तथा निजामती कर्मचारीहरुको हकमा विभागीय कारवाही गर्नु गराउनु भनी परमादेश जारी गरी पाउँ, साथै अन्तरिम आदेश समेत जारी गरी पाउँ भन्ने भन्ने व्यहोराको मिति २०७६/५/२४ मा दायर भएको प्रकाशमणि शर्मा समेतको रिट निवेदन।

२. **रञ्जु हजुर पाँडे क्षेत्रीसमेत निवेदक रहेको रिट नं. ०७६-WF-०००७ को निवेदनमा उल्लेख भएको व्यहोरा संक्षेपमा निम्नानुसार रहेको छः**

क. आजको युग सुख, शान्ति र समृद्धिको युग हो। आर्थिक विकास विना समृद्धि प्राप्त गर्न सकिदैन। शान्ति विना आर्थिक विकास पनि गर्न सकिदैंन। सडक, विमानस्थल, नहर, विद्युत गृह, अस्पताल, भवन लगायतका भौतिक संरचना विकासका लागि आवश्यक मानिन्छ। तर भौतिक संरचना निर्माण गर्दा वातावरणमा पर्न सक्ने नकारात्मक असरहरुको लेखाजोखा नगरी निर्माण कार्य गर्दा ठूलो वातावरणीय ह्रास हुन्छ। अहिले मानव जीवन लगायत पृथ्वीमा रहेका सम्पूर्ण जीवजन्तु, रुख विरुवा, जलचरको अस्तित्व नै संकटमा पर्ने निश्चित छ। सन् १९७२ को स्टकहोममा सम्पन्न प्रथम विश्व वातावरण सम्मेलनदेखि नै वातावरणीय क्षति कम गरी बढ्दो मानवीय आवश्यकता परिपूर्ति गर्न के कस्तो नीति लिनु पर्छ भनी अध्ययन गर्न Brundtland Commission गठन गरी उक्त आयोगले दिगो विकासको मोडल सिफारिस गरेको छ। उक्त सिफारिसलाई सन् १९९२ मा ब्राजिलको रियो द जेनेरियोमा भएको दोस्रो विश्व वातावरण सम्मेलनबाट अनुमोदन भएको हो। दिगो विकास भन्नाले सामाजिक, आर्थिक र वातावरणीय अवस्थाको सन्तुलित विकास हो। Brundtland Commission को प्रतिवेदन “Our common future” मा दिगो विकासको परिभाषा यसरी गरिएको छः “Sustainable development is development that needs of the present, without compromising the ability of future generations to meet their own needs.” संयुक्त राष्ट्रसंघको दीगो विकास लक्ष्यको पक्ष राष्ट्र नेपाल पनि बनेको छ र उक्त लक्ष्य प्राप्तिका लागि कार्ययोजना बनाई लागू गरेको छ।

ख. नेपालको संविधानको धारा ३०(१) मा स्वच्छ र स्वस्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकलाई मौलिक अधिकारका रुपमा मान्यता दिएको छ। वातावरण-मैत्री विकास कार्य गर्ने र दिगो विकास गर्ने कुरा राज्यका नीति तथा निर्देशक सिद्धान्तमा उल्लेख छ। अन्धाधुन्ध भौतिक विकास र औधोगिकीकरणले मानवीय एवम् वातावरणीय संकट ल्याएपछि क्षति न्यूनीकरण गर्ने उपायका रुपमा वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन (EIA) लाई कानूनी रुपमा बाध्यकारी बनाएको पनि २४ वर्षभन्दा

बढी भइसकेको छ। राष्ट्रिय वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन निर्देशिका, १९९३ समेत लागू भएको छ। वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ ले कुनै पनि विकास योजना कार्यान्वयन गर्नुपूर्व सम्बन्धित योजना/आयोजनाको प्रस्तावकले सम्बन्धित क्षेत्रको प्राकृतिक वातावरण, सामाजिक तथा आर्थिक क्षेत्रमा पार्ने प्रभावहरुको बृहत अध्ययन गरी वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन प्रतिवेदन तयार गर्नुपर्ने र त्यस्तो प्रतिवेदन सम्बद्ध सबैको राय सुझाबका लागि सार्वजनिक गर्नुपर्ने, सो प्रतिवेदनको सम्बन्धित सरकारी निकायबाट बृहत वैज्ञानिक अध्ययन एवम् परीक्षण गरेपछि वातावरणलाई प्रतिकूल असर नपार्ने भए मात्र अघि बढाउने गरी अनुमति दिनुपर्ने स्पष्ट व्यवस्था गरेको छ। वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन प्रतिवेदन आफैंले नै वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल प्रभाव पार्ने खालका विकास निर्माणका कार्य नगर्न निर्देशन दिन्छ। उक्त व्यवस्थालाई हालै आएको वातावरण संरक्षण ऐन तथा नियमावलीले स्पष्ट रुपमा अंगिकार गरेका छन्।

ग. वन ऐन, २०४९ मा अन्य वैकल्पिक क्षेत्र उपलव्ध नभएका राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाका लागि वन क्षेत्र उपलव्ध गराउन सकिने उल्लेख थियो। वन तथा वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल प्रभाव पार्ने अवस्थामा त्यस्तो आयोजना/परियोजना सञ्चालन गर्नका लागि सरकारले स्वीकृति दिन नपाउने व्यवस्था पनि थियो। हालको वन ऐन, २०७६ को दफा ४१ मा राष्ट्रिय वन क्षेत्रको कुनै पनि भाग वन क्षेत्रको भूस्वरुप परिवर्तन गरिने गरी प्रयोग गरिने छैन भन्ने उल्लेख छ। विकास नगरी नहुने आयोजनाका लागि अन्य कुनै विकल्प नै नभएमा र वातावरणीय अध्ययनबाट त्यस्तो आयोजना सञ्चालन गर्दा वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने देखिएमा मात्र शर्त तोकेर वन क्षेत्र प्रयोग गर्न दिन सकिने प्रावधान दफा ४२ मा छ। राष्ट्रिय वातावरण नीति, २०७६ मा "देशको विकास दिगो विकासको अवधारणा अन्तर्गत गरिने र जुनसुकै भौतिक पूर्वाधार निर्माण गर्दा पनि वातावरणमैत्री संरचना बनाउने र चुरे लगायत

वातावरणीय संरक्षणको दृष्टिकोणबाट अति संवेदनशील क्षेत्रको संरक्षण र दिगो व्यवस्थापन गरिने कुरा उल्लेख छ।

घ. नेपाल जैविक विविधता महासन्धि, रामसार महासन्धि; विश्व सम्पदा महासन्धि, जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय महासन्धि, एजेण्डा २१, क्योटो प्रोटोकल, नागोया प्रोटोकल, सेन्डाई फ्रेमवर्क, संकटापन्न प्रजातिका जीव तथा वनस्पतिको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार सम्बन्धी महासन्धि (साइटिस), पेरिस सम्झौता, दिगो विकास लक्ष्यहरु आदि सन्धि, महासन्धि, सम्झौता, घोषणापत्रमा सहभागी छ र पक्ष राष्ट्र हो। नेपाल सन्धि ऐन अनुसार त्यस्ता सन्धि सम्झौता नेपाल कानून सरह मान्य हुन्छन। यदि नेपाल कानून उक्त सन्धिका प्रावधान बाझिएको अवस्थामा अन्तर्राष्ट्रिय कानूनका प्रावधान लागू हुने स्पष्ट व्यवस्था छ। महासन्धिहरुले दिगो विकासको अवधारणालाई आत्मसात् गरेका छन। यसको कार्यान्वयन गर्ने जिम्मेवारी नेपाल सरकारमा रहेको छ। नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद) ले बारा जिल्लाको निजगढ नजिकको चारकोषे झाडीभित्र पर्ने लालवैकया र पसाहा खोलाको बीचमा पूर्व पश्चिम राजमार्गदेखि दक्षिणको घना वन जंगल क्षेत्रमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने तयारी गरिरहेको भन्ने जानकारी मिति २०७१/११/२९ गते भएको निर्णयको कुरा राजपत्रमा प्रकाशित सूचनाबाट हामी निवेदकहरुलाई जानकारी हुन आयो। सो सम्बन्धमा सोधखोज अध्ययन अनुसन्धान गर्दा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने तयारी भइरहेको उक्त भूभागको ९० प्रतिशत हिस्सा घना जंगलभित्र पर्ने, हालको योजनालाई कार्यान्वयन गर्ने हो भने २४,५०,८२९ वटा रुख काट्नु पर्ने भन्ने देखिएको छ। उक्त जंगल क्षेत्र पर्सा र चितवन राष्ट्रिय निकुञ्जको निकटवर्ती क्षेत्र हो। निकुञ्जदेखि पूर्वमा रहेको बागमती नदी क्षेत्रसम्मको तराईको भू-परिधिको यो एक महत्वपूर्ण भाग हो। प्रस्तावित बिमानस्थल निर्माण गर्ने क्षेत्रको विनाशले जीवजन्तुको मात्र नभई मानव जीवनमाथि नै संकट आइलाग्न सक्छ। समय व्यतित हुँदै जाँदा संतुलित पर्यावरणमा पनि परिवर्तन हुँदै जान्छ।

ङ. आयोजनाको निर्माणपूर्व सार्थक विश्लेषण गरी तार्किक निष्कर्षमा पुग्न जरुरी छ। अन्य वैकल्पिक क्षेत्र उपलव्ध नभएमा मात्र वन क्षेत्र उपलव्ध गराउन पाइन्छ, अन्यथा पाईंदैन। हचुवाका भरमा वातावरणीय दृष्टिले अति संवेदनशील क्षेत्र रोजिएको छ। वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनमा वैकल्पिक स्थलहरुको विश्लेषण नै गरिएको छैन। आयोजनाको प्रस्तावमा हाल विद्यमान रहेको संवेदनशील क्षेत्र र प्रजातिको वन काट्ने, मास्ने योजना छ। त्यसको सट्टामा रुख रोप्न र हुर्काउनका लागि योजना नै रहेको छैन। राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाका लागि राष्ट्रिय वन क्षेत्र प्रयोग गर्न दिने सम्बन्धी कार्यविधि, २०७४ ले एउटा रुख विरुवा काटे वापत २५ ओटा विरुवा रोप्नुपर्ने हुन्थ्यो। वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनले २४ लाख ५० हजार भन्दा केही बढी रुख काट्नुपर्ने देखाएको छ। त्यसको सट्टामा ६,१२,७०,५२५ बिरुवा रोप्नुपर्ने हुन्छ र त्यसका लागि ३८,२६४ हेक्टर जग्गा आवश्यक पर्दछ भनिएको छ। राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाको लागि राष्ट्रिय वन क्षेत्र प्रयोग गर्न दिने सम्बन्धी कार्यविधि, २०७६ मा एउटा रुख विरुवा काटेबापत १० वटा विरुवा मात्र रोपे पुग्ने भनी उल्लेख गरियो। यो नयाँ प्रावधान लागू गर्दा पनि सो क्षेत्रका २४,५०,८२१ वटा रुख काट्दा २,४५,००,००० नयाँ रुख रोप्नुपर्ने र हुर्काउनु पर्ने हुन्छ। यस्तो वृक्षरोपण कहाँ गर्ने, कसरी गर्ने, कहिले गर्ने भन्ने कहीं कतै उल्लेख छैन।

च. विवादित निर्णय नेपालको संविधानको धारा ५१(छ), वन नीति, २०७५, राष्ट्रिय वातावरण नीति, २०७६, वन ऐन, २०७६, वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६, जलस्रोत ऐन, २०४९ लगायतका नीति तथा कानून अनुकूल छैन। अधिवक्ता नारायणप्रसाद देवकोटा विरुद्ध मन्त्रिपरिषद् कार्यालयसमेत (२०६६ सालको रिट नं. ०६६-WO-०५२१) को मुद्दामा "स्वामित्व राज्यमा रहने भए पनि प्राकृतिक स्रोतको राज्य न्यासीसम्म मात्र हो। सार्वजनिक न्यास सिद्धान्त अनुसार प्राकृतिक स्रोतहरु सबै मानव जातिले उपभोग र प्रयोग गर्न पाउनको लागि सरकारले विनाश हुनबाट जोगाउन प्राकृतिक स्रोतको संरक्षण र सम्बर्द्धन गर्नुपर्ने राज्यको

बाध्यात्मक दायित्व हो" भन्ने नजिर प्रतिपादन भएको छ। लोकविक्रम थापा समेत विरुद्ध मन्त्रिपरिषद सचिवालयसमेत (२०५३ सालको रिट नं. २११३) मुद्दामा "सार्वजनिक न्यासको सिद्धान्त हावा, पानी, समुन्द्र वन जंगल जस्ता प्राकृतिक उपहारसँग सम्बन्ध रहेको देखिन्छ" भनिएको छ। बालकृष्ण न्यौपाने विरुद्ध मन्त्रिपरिषद् सचिवालयसमेत (ने.का.प.२०६५ नि.नं. ८००६) को मुद्दामा "नेपालको प्राकृतिक स्रोत सम्पदा जस्तै सार्वजनिक जग्गा, नदीनाला, वन जंगल आदि सार्वजनिक न्यास सिद्धान्त (public trust doctrine) अन्तर्गत पर्ने महत्वपूर्ण विषयहरु भएकाले नेपालको सांस्कृतिक सम्पदा सम्बन्धी ऐतिहासिक र पुरातात्विक विषयहरु वा कार्यपालिकाले आफ्नो संवैधानिक कर्तव्य पालना नगरेको कारणबाट नागरिकहरुको कुनै वर्ग वा समूह वा जातजाति पीडित हुन परेको विषयहरु सार्वजनिक सरोकारको विवादका विषयहरु हुन् "भनी व्यख्या भएको छ। विमानस्थलका लागि भनी ४००/५०० वर्ष भन्दा पुराना रुखहरु समेत रहेको जंगललाई विनाश गर्ने, रुख काटने र वन क्षेत्रलाई क्रंक्रिट क्षेत्रमा परिणत गर्ने गरी निर्णय भएको छ। स्वतन्त्र विज्ञहरुको भनाई अनुसार हाल प्रस्तावित क्षेत्रको ५/७ कि.मि. दक्षिण तर्फ वा सर्लाहीको मुर्तिया क्षेत्रमा वन तथा वातावरणमा न्यून असर पर्ने गरी अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउन उपयुक्त हुन सक्छ।

छ. अतः अति नै महत्वपूर्ण राष्ट्रिय वन नै विनाश हुने गरी तराईको घना जंगल काट्ने, मास्ने काठ तथा टिम्बरको व्यापार गर्ने र बारा जिल्ला पूर्वको क्षेत्रलाई पानी बिनाको मरुभूमि बनाउने षड्यन्त्रपूर्ण खेल भएकाले उक्त कार्य तत्काल बन्द गरी पर्यटन मन्त्रालयलाई वनको स्वामित्व हन्तान्तरण गर्ने भनी गरेको निर्णय; मिति २०७५/२/९ मा स्वीकृत वातावरण प्रभाव मूल्यांकन प्रतिवेदन समेतका काम कारवाही उत्प्रेषणको आदेशले बदर गरीपाउँ। उक्त जंगल क्षेत्रलाई पर्सा संरक्षित क्षेत्रमा समावेश गर्न, त्यहाँका कम्तीमा ४०० वर्ष पुराना साल तथा अन्य प्रजातिका रुखहरुलाई प्राकृतिक सम्पदा घोषणा गर्न, टाँगीया

बस्ती क्षेत्रलाई पुनः वन क्षेत्र कायम गर्न समेत प्रत्यर्थीको नाममा परमादेश जारी गरी पाउँ। साथै, रिट निवेदनको अन्तिम टुंगो नलागेसम्म रुख काट्ने योजना कार्यान्वयन नगर्नु नगराउनु र निजगढ विमानस्थल आयोजना निर्माण कार्य अघि नबढाउनु भनी तत्काल अन्तरिम आदेशसमेत जारी गरी पाउँ भन्ने समेत ब्यहोराको मिति २०७६/८/१६ मा दायर भएको रञ्जु हजुर पाँडे क्षेत्री समेतको रिट निवेदन।

<u>कारण देखाउ आदेश / अन्तरिम आदेशः</u>

३. यसमा के कसो भएको हो? निवेदकको मागबमोजिमको आदेश किन जारी हुनु नपर्ने हो? आदेश जारी हुनु नपर्ने भए सोको आधार र कारण खुलाई आदेश प्राप्त भएका मितिले बाटाका म्याद बाहेक १५ दिन भित्र लिखित जवाफ पेश गर्नु भनी आदेश र रिट निवेदनको प्रतिलिपी साथै राखी प्रत्यर्थीहरुको नाउँमा सूचना म्याद जारी गरी लिखित जवाफ प्राप्त भएपछि वा अवधि नाघेपछि पेश गर्नु भन्ने क्रमशः मिति २०७६/५/२९ र मिति २०७६/८/२० मा भएको यस अदालतको कारण देखाउ आदेश। साथै, अन्तरिम आदेश सम्बन्धमा छलफलका लागि प्रत्यर्थीहरुलाई सूचना दिनु; उक्त छलफलको अवधिसम्मका लागि मिति २०७१/१२/३० मा राजपत्रमा प्रकाशित सूचना अनुसारको नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७१/११/२९ को निर्णय कार्यान्वयन नगर्नु, नगराउनु, यथास्थितिमा राखू भनी सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को नियम ४९(ख) बमोजिम अल्पकालिन अन्तरिम आदेश जारी गरिएको छ भन्ने समेत ब्यहोराको मिति २०७६/८/२० को यस अदालतको आदेश।

४. मिति २०७१।१२।३० मा नेपाल राजपत्रमा प्रकाशित नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषदको मिति २०७१/११/२९ को निर्णय अन्तरिम आदेशको छलफल अवधिसम्म कार्यान्वयन नगर्नु, नगराउनु यथास्थितिमा राख्नु भनी यस अदालतको एक न्यायाधीशको इजलासबाट मिति २०७६/८/२० मा अल्पकालीन अन्तरिम आदेश जारी भएको देखियो। निवेदनमा उठाइएको विषयवस्तुको गाम्भिर्यता र तत्काल

निवेदकहरुलाई अपूरणीय क्षति पुग्ने अवस्थाको विद्यमानता नदेखिएको र सुबिधा सन्तुलनको दृष्टिकोण समेतबाट उक्त आदेशलाई निरन्तरता दिई रहनु पर्ने अवस्था देखिएन। तथापि प्रस्तावित विमानस्थल निर्माणका सन्दर्भमा हेर्दा उक्त विमानस्थल निर्माण हुने नहुने भन्ने कुरा निश्चित नहुँदै त्यस क्षेत्रमा रहेका रुखहरु काट्दा पछि विमानस्थल निर्माण नभएको अवस्थामा पर्यावरणमा प्रतिकूल असर पर्न जाने भन्ने निवेदन जिकिर तथा विद्वान् कानून व्यवसायीहरुको बहस बुँदासमेतलाई दृष्टिगत गर्दा हाललाई प्रस्तावित विमानस्थल क्षेत्रमा अनधिकृत रुपमा रुखहरु काट्ने कटाउनेसम्मको कार्य नगर्नु नगराउनु भनी सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को नियम ४९(२)(क) बमोजिम सो हदसम्म अन्तरिम आदेश जारी गरिएको छ भन्ने समेत ब्यहोराको मिति २०७६/९/६ को यस अदालतको आदेश।

<u>लिखित जवाफको व्यहोराः</u>

५. **०७६-WF-०००६ र ०००७ का दुवै रिट निवेदनहरुका सन्दर्भमा प्रत्यर्थीहरुबाट निम्नानुसारको व्यहोरा खुलाई लिखित जवाफ पेश हुन आएको पाइयोः**

क. रिट निवेदनमा उठान गरेको निजगढमा दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउने तथा सोको वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन निर्माण र स्वीकृत गर्ने जस्ता कुरामा यस विभागको कुन कार्यले निवेदकलाई असर गर्‍यो भन्ने विषय निवेदनमा कतै उल्लेख भएको छैन। बिना आधार यस विभागलाई प्रत्यर्थी बनाईएको निवेदन मागदाबीको औचित्य नरहेकोले रिट निवेदन खारेज गरी पाउँ भन्ने समेत ब्यहोराको **वातावरण विभागको** लिखित जवाफ।

ख. नेपाल सरकारले वातावरण र प्रचलित कानून विपरित हुने गरी कुनै निर्णय गरेको छैन। आर्थिक विकास र वातावरण संरक्षण बीचमा सन्तुलन कायम गर्न वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ जारी भएको छ। राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरु समयमा नै सम्पन्न गर्न नेपाल सरकार कटिबद्ध रहेको छ। अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणमा पर्याप्त वातावरण-मैत्री व्यवस्था गरिएको र काटिने रुखका सम्बन्धमा समेत प्रचलित कानूनले निर्धारण गरेका सबै प्रक्रिया अबलम्बन गर्नुपर्ने व्यवस्था गरिएको हुँदा जैविक विविधतामा असर पार्ने तथा नेपालले अनुमोदन गरेका अन्तर्राष्ट्रिय

महासन्धि विपरित कुनै निर्णय तथा काम कारवाही भएको छैन। निवेदकले प्रमाण पेश नगरी वातावरण संरक्षण सम्बन्धी कानूनको विपरितको कार्य भयो भन्दैमा तथ्यरहित निवेदनबाट रिट आदेश जारी हुन नसक्ने हुँदा रिट निवेदन खारेजभागी छ भन्नेसमेत ब्यहोराको क्रमशः मिति २०७६/६/१३ र २०७६/९/२२ को **प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयको** लिखित जवाफ।

ग. प्रदेश नं. २ सरकारले संघीयताको कार्यान्वयनका लागी कानून निर्माण गर्ने सिलसिलामा वन तथा वातावरण सम्बन्धी कानूनको विधेयक प्रदेश सभामा प्रस्तुत भई विचाराधीन रहेको छ। प्रदेश सरकारबाट विभिन्न समयमा जैविक विविधता संरक्षणको लागी वृक्षारोपण, पोखरीको सौन्दर्यकरण, वाल उद्यान निर्माण लगायतका योजना तथा कार्यक्रम सञ्चालन गरेको छ। यस कार्यालयको काम कारवाहीबाट निवेदकहरु तथा जन-जगत, पंछी, वन्यजन्तु र घरपालुवा जनावरसमेतलाई क्षति पुग्ने कार्य भएको छैन। रिट निवेदकको मागदावी स्पष्ट छैन। निवेदन खारेजभागी छ भन्ने समेत ब्यहोराको मिति २०७६/६/२८ को **मुख्यमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय प्रदेश नं. २ को** लिखित जवाफ।

घ. अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणमा पर्याप्त वातावरण-मैत्री व्यवस्था कायम गरिएको छ। काटिने रुख सम्बन्धमा साविकमा एक रुख काट्दा २५ वटा रुख रोप्नुपर्ने कानूनी व्यवस्थालाई स्वीकार गरेको थियो। हालको राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाको लागि राष्ट्रिय वन क्षेत्र प्रयोग गर्ने सम्बन्धी मापदण्ड सहितको कार्यविधि, २०७६ अनुसार रुख विरुवा समेत हटाईने भएमा त्यस्तो रुख विरुवाको दश गुणाका दरले सम्बन्धित वन कार्यालयले तोकेको जग्गामा आयोजनाले वृक्षारोपण गर्नु पर्ने व्यवस्था छ। सरकारी योजनाको हकमा वृक्षारोपण बापतको रकम आयोजनाको लागत ईष्टिमेटमा नै समावेश गरी वृक्षारोपण गरेको पाँच वर्षपछि त्यस्ता रुख विरुवा सम्बन्धित वन कार्यालयलाई हस्तान्तरण गर्नु पर्ने कानूनी ब्यवस्था छ। विकास निर्माण र वातावरण संरक्षणमा विभाग सदैव तत्पर रहेको छ। नेपालको संविधान तथा वातावरण, पर्यावरण, जैविक विविधता,

जलवायू परिवर्तनसंग सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रिय कानून र नेपाल कानून तथा सर्वोच्च अदालतबाट प्रतिपादन भएका सिद्धान्तहरुप्रति यो विभाग सदैव सजग र कार्यान्वयनप्रति चनाखो रहदै आएको छ। यस विभागको के कुन निर्णय वा काम कारवाहीबाट निवेदकहरुको हक अधिकारमा आघात पुगेको भन्ने रिट निवेदनमा कतै उल्लेख भएको छैन। यस विभागको हकमा रिट निवेदन खारेजभागी छ भन्ने समेत ब्यहोराको मिति २०७६/६/२९ को **वन तथा भू-संरक्षण विभागको** लिखित जवाफ।

ङ. त्रिभूवन विमानस्थलबाट वायूयानको भार वहन गर्न सक्ने अवस्था नभएकाले वैकल्पिक अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण हुन आवश्यक छ। नेपालका महत्वपूर्ण व्यापारिक केन्द्रहरु वीरगंज, भैरहवा, नेपालगंज, चितवन, पोखरा लगायतका औद्योगिक तथा पर्यटकीय क्षेत्रका लागी समेत निजगढ बिमानस्थल सहज रुटमा पर्ने देखिन्छ। नेपालले प्रयोग गरेको हवाई रुट अहिले जनकपुर सिमरा हुँदै प्रवेश गर्ने गरेको सन्दर्भमा यस क्षेत्रमा विमानस्थललाई प्रयोगमा ल्याउन थप नयाँ हवाई रुटको बाह्य अनुमति लिन आवश्यक रहदैंन। उक्त विमानस्थल निर्माण पछि तत्कालै सहज रुपमा सञ्चालनमा ल्याउन सकिन्छ। प्राबिधिक रुपमा पनि जहाज नेपालको भौगोलिक क्षेत्रभित्रै उडान गर्न सक्ने र बहुतर्फी उडान र ल्याण्डिङ गर्ने भएकोले नेपालले लामो अध्ययन पछि प्राबिधिक, आर्थिक र रणनीतिक रुपले पनि निजगढलाई छनौट गरिएको हो। नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद्) को बैठकबाट दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय बिमानस्थल निजगढमा नै बनाउने गरी मिति २०७१/११/२९ मा निर्णय भएको छ। विमानस्थल क्षेत्र भनी तोकेको ८,०४५.७९ हेक्टर क्षेत्रफलको बन कटान हुने होइन, दुर्लभ साल प्रजातिका रुख पनि कटान गरिदैन। अधिकांश बुट्यान क्षेत्र छनौट गरी करिब २,५५० हेक्टर क्षेत्रभित्र मात्रै रुख काट्ने गरी वातावरणीय प्रभाव मुल्याङ्कन प्रतिवेदन तयार गरिएको र मिति २०७५/२/९ मा स्वीकृत भएको छ। रिट निवेदनमा दाबी गरिए जस्तो नभई यस मन्त्रालयले आफूलाई तोकिएको जिम्मेवारी

प्रचलित कानूनबमोजिम पुरा गरी आएको र पर्यावरण संरक्षणलाई ध्यान दिदै आएको छ। रिट निवेदन खारेज गरी पाउँ भन्ने समेत ब्यहोराको **संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको क्रमशः** मिति २०७६/६/२९ र २०७६/९/२२ को लिखित जवाफ।

च. यस मन्त्रालयबाट निजगढ विमानस्थल निर्माणका लागी पेश भएको वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन प्रतिवेदन स्वीकृत गर्ने क्रममा EIA प्रतिवेदन सुझाव समितिले विभिन्न बुँदामा राय सुझाव दिएको थियो। यस मन्त्रालयबाट सो प्रस्तावकलाई विभिन्न १५ बुँदे शर्त तोकी उक्त प्रतिवेदन स्वीकृत गरिएको हो। प्रस्तुत बिमानस्थल निर्माणमा पर्याप्त वातावरण-मैत्री व्यवस्था कायम गरिएको छ। रुख काटिने सम्बन्धमा समेत प्रचलित कानुनले निर्धारण गरेका सबै प्रक्रिया अबलम्बन गर्नु पर्ने व्यवस्था गरिएको छ। एक रुख काट्दा २५ वटा रुख रोप्नुपर्ने व्यवस्थालाई प्रस्तावकले समेत स्वीकार गरेको हुँदा जैविक विविधतामा असर पार्ने संवैधानिक व्यवस्था तथा नेपालले अनुमोदन गरेका अन्तर्राष्ट्रिय महासन्धि विपरित काम कारवाही गरेको अवस्था छैन। रिट निवेदन खारेजभागी छ भन्ने समेत ब्यहोराको क्रमशः मिति २०७६/६/२५ को तथा मिति २०७६/९/२२ को **वन तथा वातावरण मन्त्रालयको** लिखित जवाफ।

छ. नेपाल सरकारबाट दोश्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण गर्नको लागी सन् १९९५ मा नेपालका विभिन्न आठ स्थानमा Survey को लागी पठाएको थियो। २०६६ सालमा पनि अध्ययन भएको छ। बारा जिल्लाको निजगढ उत्कृष्ट रहेकोले नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७१/११/२९ को बैठकले निर्णय गरे बमोजिम चार किल्ला तोकी अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल क्षेत्रको घोषणा गरी सर्वसाधारणको लागि सूचना प्रकाशित गरिएको हो। सो आयोजना निर्माणको लागि वातावरणीय प्रभाव मुल्याङ्कन (EIA) प्रतिवेदन स्वीकृत भएको छ। विमानस्थल निर्माण गर्ने क्रममा आ.व. २०७२/०७३ मा नै साईट अफिस स्थापना भई विमानस्थल क्षेत्रको ७७ किलोमिटर मध्ये ५५ किलोमिटरमा फेन्सिङ्ग

लगाउने कार्य सम्पन्न भईसकेको तथा बाँकीमा फेन्सिङ्ग लगाउने कार्य भैरहेको छ। करिब २,२५० मिटरमा नदी नियन्त्रण गर्ने कार्य गरिएको छ। उक्त कार्यको लागि करिब २० करोड खर्च भैसकेको छ भने विमानस्थलको लागि करिब ११० बिगाहा जग्गा अधिग्रहण गर्नुपर्नेमा हाल करिब ६४ बिगाहा जग्गा अधिग्रहण भई प्राधिकरणको नाममा आईसकेको र बाँकी अधिग्रहण गर्ने प्रक्रियामा रहेको छ। उक्त बिमानस्थलको लागि हालसम्म ४४ करोड खर्च भैसकेको छ। यसरी बिमानस्थल निर्माणका लागी करिब १० बर्षमा आवश्यक प्रक्रिया पुरा गरी निर्माणको चरणमा पुग्न लागेको अवस्थामा बिना आधार, कारण विमानस्थलको निर्माण गर्न नदिने मनसाय लिई दायर गरेको रिट निवेदन खारेज गरी पाऊँ भन्ने समेत ब्यहोराको मिति २०७६/६/३० को **नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, राष्ट्रिय गौरव आयोजना, काठमाण्डौको** लिखित जवाफ।

ज. निजगढ विमानस्थल निर्माण गर्दा सकेसम्म कम रुख काट्नुपर्ने वातावरण प्रभाव मूल्याङ्नको सिद्धन्तलाई अपनाउनु पर्ने हुन्छ। विमानस्थल निर्माणका लागि आवश्यक सबै प्रक्रिया पुरा भएपछि मात्र रुख काटने काम अगाडी बढाउनु पर्ने प्रदेश सरकार र यस मन्त्रालयको धारणा रहेको छ। विकास निर्माणको कार्य गर्दा भावी पुस्ताको लागि समेत प्राकृतिक स्रोत तथा सम्पदाको संरक्षण गर्नुपर्छ। निजगढ विमानस्थलको निर्माणबाट अरुभन्दा पनि प्रदेश दुईलाई नै वढी फाइदा हुन्छ। समय परिवर्तनसँगै विकास निर्माणको कार्य हुनुपर्छ, तर विकासको नाममा प्राकृतिक सम्पदा नै पूर्ण रुपमा मास्नु पर्छ भन्ने छैन। तसर्थ, न्यून क्षति हुनेगरी विकास हुनुपर्छ, वन जंगल समेत जोगाउनु पर्छ भन्ने पक्षमा रहेकोले निजगढ विमानस्थल निर्माण गर्दा आवश्यक सबै कार्य पूरा गरी थोरैभन्दा थोरै रुख काट्ने र अतिक्रमित क्षेत्रमा पर्ने गरी निर्माण गर्नुपर्छ, वढीभन्दा वढी रुख विरुवा जोगाउनु पर्छ भन्ने पक्षमा प्रदेश सरकार रहेको छ। प्रदेश नं. २ (मधेश प्रदेश) को उद्योग, पर्यटन, वन तथा वातावरण मन्त्रालयको काम कारवाहीबाट निवेदकहरुको कुनै अधिकार हनन् नभएको हुँदा रिट निवेदन खारेजभागी छ भन्ने

समेत व्यहोराको मिति २०७६/९/२१ को **प्रदेश नं. २ को उधोग, पर्यटन, वन तथा वातावरण मन्त्रालयको लिखित जवाफ।**

<u>केही प्रक्रियागत आदेश:</u>

१८. यो विवादलाई अग्राधिकार दिई सुनुवाईका लागि पेश गर्नू। साथै, सो सुनुवाईका दिन विवादित परियोजनाका लागि भएको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन (EIA) प्रतिवेदन सहित यस सम्बन्धमा भएका निर्णय फायलहरु सम्बन्धित सरकारी वकील मार्फत इजलास समक्ष पेश गर्नु भनी प्रत्यर्थीहरुलाई तथा महान्यायाधिवक्ताको कार्यालयलाई समेत लेखी पठाउनू भन्ने मिति २०७६/७/२४ को यस अदालतको आदेश।

१९. प्रस्तुत रिट निवेदनमा उठाईएको बिषयवस्तुको गाम्भिर्यता र त्यसमा समावेश भएको कानूनी प्रश्नको महत्व समेतलाई मध्यनजर गर्दा प्रस्तुत रिट निवेदन बृहत् पूर्ण इजलासबाट हेरिनु उपयुक्त हुने देखिएकोले सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को नियम २२(२)(च) को प्रयोजनार्थ लगाउको मुद्दासमेत साथै राखी सम्माननीय प्रधान न्यायाधीश समक्ष पेश गर्नू भन्ने मिति २०७६/११/४ को आदेश। तदनुसार भएका आदेश अनुसार यस बृहत् पूर्ण ईजलास समक्ष सुनुवाईका लागि पेश हुन आएको।

<u>सरोकारवालाहरुको निवेदन:</u>

२०. प्रस्तावित दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय (निजगढ) विमानस्थल निर्माणको लागि नेपाल सरकारले मिति २०७१/११/२९ को निर्णयले ८,०४५.७९ हेक्टर वन क्षेत्रलाई घेरबार लगाएको छ। उक्त क्षेत्रभित्र विभिन्न नदीहरु रहेका छन। एयरपोर्ट निर्माणपछि सबै नदीहरु सुक्न गई दक्षिण क्षेत्रका कृषकका लागि सिचाई तथा खानेपानीमा गम्भीर समस्या उत्पन्न हुने अवस्था छ। EIA प्रतिवेदन अनुसार २४,५०,३१९ रुख कटान हुने उल्लेख छ। साना विरुवाको समेत हिसाव गर्ने हो भने सो क्षेत्रमा करिव २ करोड ९७ लाख ६२ हजार रुख विरुवा कटान हुन्छन। साना विरुवाहरुको हिसाव नगर्दा भावी सन्ततिमाथि अन्याय हुन्छ। सो संख्याको वन कटानबाट कार्वन शोषण वापत ८ देखि ७५ अर्वसम्म मूल्य बरावरको नोक्सान पर्दछ। उक्त वन जंगली हात्तिको आहार-विहार गर्ने तथा हिड्ने बाटो भएकाले विमानस्थल निर्माण पश्चात पनि उक्त बाटो हिड्न

छाडदैनन्, पर्खाल भत्काई एयरपोर्टभित्र प्रवेश गरी जनधनको क्षति गर्ने अवस्था रहन्छ। त्यस क्षेत्रका ४९० प्रजातिका तथा पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जमा रहेका चराहरु मध्ये ठूला चराहरु आकाशमा उड्दा विमानसंग ठोकिँदा दुर्घटना हुने सम्भावना रहन्छ। निजगढ वन क्षेत्र जैविक विविधताको हिसावले महत्वपूर्ण सम्पदाको रुपमा रहेको तथ्य स्थापित छ। प्रस्तावित विमानस्थल निर्माण भएमा उक्त जैविक विविधता, वातावरण, वन्यजन्तु एवम् वनस्पतिमा नकारात्मक असर पर्ने निश्चित छ। प्रदेश नं. २ को कमभन्दा कम वन कटानी हुने स्थानको गुणस्तरीय वातावरण मुल्याङ्कन गरी गर्नु पर्दछ भन्ने निवेदकहरुको सरोकार हो। प्रकृतिले मानव लगायतका प्राणीहरुका लागि दिएका हावा, पानी, वन-जंगल लगायतका चिजवस्तु कुनै एक व्यक्ति वा एउटा मानव पुस्ताको लागि मात्र वा कुनै खास व्यवसायिक एंव औद्योगिक प्रयोजनका लागि मात्र अनियन्त्रित एवं अव्यवस्थित रुपमा उपभोग वा दोहन गर्न वा हुन नदिई तिनीहरुलाई पुस्तौं-पुस्ताको लागि सुरक्षित राख्न व्यवस्थित, दिगो एंव नियन्त्रित तवरले प्रयोग र दोहन गर्ने व्यवस्था मिलाउनु राज्यको परम कर्तव्य हुने भनी प्रकाशमणि शर्मा वि. प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयसमेत, (ने.का.प. २०६०, नि.नं. ८२७६) मा सिद्धान्त प्रतिपादन भएको छ। विवादसंग हाम्रो पनि सरोकार छ। यस आधारमा निवेदकहरुलाई मुद्दामा सहभागी हुने अनुमति प्रदान गरी सरिक हुन पाउँ भन्ने जैविक विविधता विज्ञ बावुराम प्रसाद यादव समेत जना ३ को मिति २०७६/११/२२ को निवेदन।

३१. सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को नियम ४७ बमोजिम निवेदकलाई सरोकारवालाको रुपमा प्रस्तुत रिट निवेदनको सुनुवाईमा संलग्न हुने अनुमति प्रदान गरिएको छ भन्ने मिति २०७६/११/२२ को आदेश।

३८. डा. द्वारीकानाथ ढुङ्गेल समेतले प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय समेतलाई विपक्षी बनाई रिट निवेदन दर्ता गरेको र सो सिलसिलामा सर्वोच्च अदालतले अल्पकालीन अन्तरिम आदेश जारी गरी मिति २०७६/९/६ गते अन्तरिम आदेश निरन्तर गर्ने नगर्ने बारेमा छलफलका लागि बोलाएको ब्यहोराको समाचारहरु विभिन्न माध्यममा प्रकाशित भएको हुँदा सो मुद्दामा फाष्ट ट्र्याक, एयरपोर्ट निर्माण, मूल ब्यवस्थापन समिति,

लाभान्वित एवं प्रभावित जिल्लाबासीको प्रत्यक्ष चासो र सरोकार रहेको हुँदा सो मुद्दामा जोडिई मुद्दाको पूर्पक्ष गर्न समितिको संयोजक म निवेदक रविराज दंगाललाई अख्तियारी दिने सर्वसम्मत निर्णय गरी अख्तियारी पठाएको हुँदा सर्वोच्च नियमावली, २०७४ को ४७ बमोजिम सरोकारवालाको रुपमा जोडिई मुद्दामा प्रतिनिधित्व गर्न पाउँ भन्ने फाष्ट्र ट्र्याक, एयरपोर्ट निर्माण मूल ब्यवस्थापन तथा सरोकार समितिका संयोजक रबिराज दंगाल तथा लाभान्वित एवं प्रभावित जिल्लावासीको तर्फबाट मिति २०७६/९/६ मा पर्न आएको निवेदन।

३९. सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को नियम ४७ बमोजिम निवेदकलाई सरोकारवालाको रुपमा प्रस्तुत रिट निवेदनको सुनुवाईमा संलग्न हुने अनुमति प्रदान गरिएको छ भन्ने मिति २०७६/९/६ को आदेश।

४०. निवेदक रञ्जुहजुर पाँडे क्षेत्रीले दायर गर्नु भएको रिट निवेदनमा अन्तरिम आदेश छलफल पेशी तोकी पाएको भन्ने सार्वजनिक संचार माध्यमबाट जानकारी हुन आएकोले उक्त निजगढ अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण हुँदा वा नहुँदा सो क्षेत्रको बासिन्दाको हैसियतले उक्त मुद्दामा हुने आदेशबाट यस सरोकार समितिको समेत चासो र सरोकारको विषय रहने भएकोले उक्त छलफलका लागि कानून व्यवसायी नियुक्त गरी मुद्दामा सहभागी भै प्रतिरक्षा गर्न र आवश्यक कागजात समेत पेश गर्न सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को ४७ बमोजिम अनुमति पाउँ भन्ने व्यहोराको सार्वजनिक सरोकार समितिको तर्फबाट एक बहादुर श्रेष्ठको निवेदन।

४१. सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०७४ को नियम ४७ बमोजिम निवेदकलाई सरोकारवालाको रुपमा प्रस्तुत रिट निवेदनको सुनुवाईमा संलग्न हुने अनुमति प्रदान गरिएको छ भन्ने मिति २०७६/९/६ को आदेश।

<u>बहस तथा बहस-नोटः</u>

४२. सुनुवाईका क्रममा रिट निवेदकका तर्फबाट ईजलास समक्ष उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ताहरु श्री त्रिलोचन गौतम, श्री प्रकाशमणि शर्मा, श्री दिनेश त्रिपाठी, डा. श्री सुरेन्द्र भण्डारी, डा. श्री ताराप्रसाद सापकोटा, तथा विद्वान अधिवक्ताहरु श्री सञ्जय

अधिकारी, श्री रुपा बस्नेत, श्री रोशनी गुरुङ, श्री खगेन्द्र सुवेदी, श्री भूपेन्द्र प्रसाद पौडेल, श्री पदम बहादुर श्रेष्ठ, श्री केशरमणि अर्याल, श्री पंकज कुमार कर्ण, श्री निर्मला भण्डारी, डा. श्री चिरञ्जीवि भट्टराई, श्री तेजमान श्रेष्ठ, श्री सुनिल कुमार पोखरेल, श्री लक्ष्मीनानी थापाले वहस जिकिर गर्नु भयो। वहाँहरुलेः नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद्) बाट मिति २०७१/११/२९ मा बारा जिल्लाको निजगढ स्थित वन क्षेत्रको धेरै भागमा पर्ने गरी अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउने भनी गरेको निर्णय र विमानस्थल बनाउने क्षेत्रको चार किल्ला निर्धारण गरी मिति २०७१/१२/३० मा नेपाल राजपत्रमा प्रकाशित सूचना वातावरणीय दृष्टीले त्रुटिपूर्ण छ। यो अत्यधिक मात्रामा सालका रुखहरु भएको घना वन क्षेत्र हो। विमानस्थल बनाउदा ठूलो मात्रामा रुख कटान भै जंगल सखाप हुने अवस्था छ। विकास निर्माणको कार्य गर्दा वातावरणमा कम असर पर्ने गरी दिगो विकासको नीति अनुरुप गरिनु पर्दछ। विश्व वन्यजन्तु संरक्षण कोषले संरक्षित र लोपोन्मुख भनी समावेश गरेका लोपोन्मुख तथा संरक्षितदेखि विभिन्न प्रजातिका जंगली जनावर, चराचुरुङ्गी तथा पशुपंछीहरु सो क्षेत्रमा रहेका छन्। तिनीहरुको अस्तित्व संकटमा पार्ने कार्य हुन हुँदैन। सो क्षेत्र पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जसंग पनि जोडिएको हुँदा विमानस्थल निर्माण भई सञ्चालनमा आएमा पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जमा रहेका जनावर तथा पंछीहरुलाई पनि असर पर्ने र लोप हुने खतरा बढ्छ। हात्तिको करिडोर (जैविक मार्ग) समेत मासिन पुग्दछ। विमानस्थल निर्माणको लागि वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन नै नगरी सो स्थानका रुखहरु कटान गर्न नेपाली सेनासंग समझदारी गरिएको छ। रुख कटान गर्ने समझदारी पश्चात मात्र वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन स्वीकृत भएको छ। छोटो समयमा हतारमा स्वीकृत गरिएको छ। वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन गर्दा आयोजना निर्माणको विकल्प सम्बन्धमा पर्याप्त अध्ययन नै गरिएको छैन। वातावरणीय प्रभाव अध्ययन प्रतिवेदनमा हाइड्रोपावर भनी उल्लेख गरिएको र विष्फोटक पदार्थको कम प्रयोग गर्ने भनी उल्लेख भएका कारण प्रतिवेदन हतारमा कतैबाट नक्कल गरिएको देखिएको छ। वन क्षेत्रको प्रयोग सम्बन्धी मापदण्ड, २०७६ बमोजिमको मापदण्डको पनि पालना भएको छैन। No Forest option भन्ने हेरिएन।

हरेक दृष्टिबाट वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन त्रुटिपूर्ण रहेको देखिन्छ। उक्त वन जंगलको संरक्षण नभएमा कार्वन उत्सर्जनमा समस्या थपिन्छ। प्रस्तावित विमानस्थल निर्माणका लागि छुट्याइएको क्षेत्र मध्ये करिव ९० प्रतिशत क्षेत्रफल वन जंगल भएको क्षेत्र हो। जैविक विविधता कायम राखी वातावरण संरक्षण गर्नु नेपालको कर्तव्य पनि हो। संरक्षणका लागि नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा प्रतिबध्दता पनि जनाएको छ। नेपालको संविधानको धारा ३० ले स्वच्छ वातावरणको हक सुरक्षित गरेको छ। धारा ५१ मा प्राकृतिक साधन स्रोतको संरक्षण, संवर्धन र उपयोग सम्बन्धी नीतिमा वातावरण र जैविक विविधता संरक्षण गर्ने कुरा उल्लेख छ। वन ऐन, २०७६ को दफा ४२ मा आयोजना निर्माणको विकल्प नभएमा मात्र वन क्षेत्र प्रयोग गर्न सकिन्छ। राष्ट्रिय वन क्षेत्रको प्रयोग गर्दा १ रुख कटान गरेवापत १० रुख लगाउनु पर्ने हुन्छ। क्षतिपूर्ति स्वरुप लगाउनु पर्ने रुख लगाउने स्थानको पहिचान नै गरिएको छैन। बिस्तृत आयोजना प्रतिवेदन (Detailed Project Report (DPR) र गुरुयोजना (Master Plan) बनाइएको छैन। आयोजनाको विकल्प बारा जिल्लाको सिमरा, सर्लाहीको मुर्तिया तथा निजगढमा हाल प्रस्तावित क्षेत्रबाट ५/६ किलोमिटर दक्षिण पनि हुन सक्तछ। वदनियतसाथ जंगल फडानी गर्ने उद्देश्यले मात्र कार्य गरिएको छ। तसर्थ निवेदन माग बमोजिम रिट आदेश जारी हुनु पर्दछ भनी विभिन्न सन्दर्भ सामाग्रीहरु उल्लेख गर्दै वहस जिकिर प्रस्तुत गर्नु भयो।

४३. प्रत्यर्थी संघीय सरकारका निकायहरुको तर्फबाट विद्वान नायव महान्यायाधिवक्ताहरु श्री कृष्णजीवि घिमिरे, श्री पदम प्रसाद पाण्डे तथा विद्वान सह न्यायाधिवक्ता श्री सञ्जिवराज रेग्मीले गर्नु भएको बहस सुनियो। वहाँहरुलेः प्रस्तावित दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको आवश्यकता रहेको छ। हालको त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल जोखिमयुक्त छ। त्रिभुवन विमानस्थलको थप विस्तारको सम्भावना नरहेको कारण राजधानीबाट एक घण्टामा प्रस्तावित विमानस्थलमा पुग्ने गरी राष्ट्रिय गौरबको आयोजनाको रुपमा निर्माण कार्य अगाडि बढेको हो। विभिन्न आठ स्थानको बिकल्पको रुपमा उक्त स्थानको पहिचान गरिएको हो। प्रस्तावित विमानस्थलको सन् १९९५

तथा सन् २०११ मा सम्भाव्यता अध्ययन भएको छ। आयोजनाको वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन स्वीकृत भएको छ। रुख कटान भएको संख्याको १ रुख वापत १० रुख लगाउनु पर्ने मापदण्ड अनुसार रुख लगाउने भनिएको छ। प्रस्तावित ८,०४५ हेक्टर मध्ये १९०० हेक्टरमा मात्र विमानस्थल निर्माण गर्ने गरी गुरुयोजना तयार भएको हो। प्रस्तावित निजगढ विमानस्थल एउटा हबको रुपमा स्थापित भई नेपालको आर्थिक विकासमा महत्वपूर्ण योगदान प्राप्त हुने सम्भावना छ। EIA प्रतिवेदन रीतपूर्वक तयार भएको छ। विमानस्थल निर्माण गर्ने कुरा सरकारको नीतिगत र कार्यकारिणी निर्णयको बिषय भएकाले यस कुरामा न्यायिक हस्तक्षेप गरिनु मनासिव हुँदैन। आयोजना निर्माण प्रकृया कानून अनुकूल भएकाले रिट निवेदनहरु खारेज गरिनु पर्दछ भनी तत् सम्बन्धी सन्दर्भ सामाग्रीहरु प्रस्तुत गर्दै बहस जिकिर गर्नु भयो।

४४. मधेश प्रदेश सरकारका तर्फबाट विद्वान मुख्य न्यायाधिवक्ता श्री दीपेन्द्र झालेः वातावरण र विकास एक सिक्काका दुई पाटा हुन्। वातावरण नीति र विकास नीति बीचको सन्तुलन कायम गरिनु पर्दछ। वातावरण मैत्री विकास पुर्वाधार भावी पुस्ताका लागि पनि आवश्यक हुन्छ। निजगढ अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलको लागि १९०० हेक्टर जग्गा प्रस्ताव गरेको पनि देखिन्छ। सो १९०० हेक्टरमा बनाउन सकिन्छ। टाँगिया बस्ती र त्यसको वरिपरी कम वन जङ्गल क्षति हुने गरी विज्ञ प्रतिवेदनको आधारमा स्थान तोक्न सकिन्छ। विमानस्थल निर्माणको DPR बनाउने लगायतका सवै पूर्वाधार तयार भएपछि सोही अनुसार न्यूनतम् रुख काट्ने कार्य गर्नु बुध्दिमानी हुन्छ भनी गर्नु भएको बहस जिकिर सुनियो।

४५. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका तर्फबाट विद्वान अधिवक्ताहरु श्री ताराबहादुर सिटौला, श्री द्वारिका प्रसाद भट्टराई, श्री मुकुन्द प्रसाद पौडेल, श्री विमल खनाल, श्री नारायण प्रसाद आचार्य, श्री भेषराज न्यौपानेले बहस जिकिर गर्नु भयो। वहाँहरुलेः राज्यको निर्देशक सिद्धान्त र नीति अन्तर्गत रही निर्माण हुन लागेको दोश्रो अन्तराष्ट्रिय विमानस्थललाई सहजीकरण गरी निर्माण सम्पन्न गराउनु पर्ने प्रत्येक नेपाली नागरिकको दायित्व एवं कर्तव्य रहेको छ। काठमाडौंबाट १ घण्टाको दुरीमा पुग्न सकिने र

विमानस्थल निर्माण भएपछि राजधानीसँग सहज पहुँच हुने अवस्था छ। प्रस्तावित निजगढ विमानस्थल भारतसंगको सिमाबाट २७ कि.मी. र पश्चिम तर्फ पर्ने सिमाबाट ४५ कि.मी.को दुरीमा रहेकोले हवाई उडानको दृष्टिले १० नटिकल माइलको नियन्त्रित क्षेत्र सम्पूर्ण रुपमा नेपाली हवाई क्षेत्रमा पर्दछ। विमानस्थल निर्माण गर्न सर्वाधिक उपयुक्त छ। ICAO को Aerodrome Design Manual मा तोकिएको मापदण्ड अनुसारको विमानस्थल निर्माण गर्नको लागी निजगढ मात्र उपयुक्त रहेको छ। निजगढ बाहेकका अन्य स्थानमा विमानस्थल निर्माण गर्दा उल्लेखित मापदण्ड पुरा गर्न सकिदैंन। निर्माणस्थल भनिएको स्थानमा कुनै ठूला रुख विरुवा छैनन, पोथ्रा-पोथ्री मात्र छन्। वन, वनस्पति, वन्यजन्तुलाई कुनै खास हानी-नोक्सानी हुने अवस्था छैन। प्रस्तावित विमानस्थलको निर्माण कार्य सम्पन्न भएपछि आर्थिक विकास, अन्तराष्ट्रिय सम्बन्ध विकास, हवाई यातायातको सञ्जालको विकास हुन्छ। निर्माण प्रक्रियामा कुनै कानूनी त्रुटी भएको छैन। रिट निवेदन खारेज हुनु पर्दछ भनी गर्नु भएको बहस जिकिर सुनियो।

४६. निजगढ विमानस्थल निर्माण सरोकार समूहको तर्फबाट उपस्थित विद्वान अधिवक्ताहरु श्री रमेश बडाल, श्री नारायण प्रसाद देवकोटा, श्री रामकृष्ण काफ्ले समेतलेः निजगढमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्नु आर्थिक तथा प्राविधिक दृष्टीले पनि उपयुक्त र आवश्यक छ। प्रस्तावित निर्माणस्थलमा ठूला रुख विरुवा छैनन्, साना पोथ्रा-पोथ्री मात्र छन्। केही सामान्य संख्यामा मात्र रुख काटिने हुन्छ। ठूलो विकास निर्माणको कार्यको तुलनामा यो नोक्सानी सामान्य हो। निवेदकले जिकिर गर्नु भए अनुसार वन विनास हुने अवस्था छैन। स्थानीयवासीहरुमा विमानस्थल बनोस भन्ने ठूलो अपेक्षा रहेको छ। आयोजना निर्माण सम्बन्धी कार्य कानून अनुकूल नै भएका छन्। कार्यपालिकाको नीतिगत कार्यक्षेत्रमा पर्ने यस प्रकारको विकास निर्माणको कुरामा अदालतले प्रवेश गर्नु उचित हुँदैन। रिट निवेदन खारेज हुनु पर्दछ भनी गर्नु भएको बहस जिकिर समेत सुनियो।

४७. रिट निवेदकहरुको तर्फबाट विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ताहरु श्री प्रकाशमणि शर्मा, प्रा.डा.श्री तारा प्रसाद सापकोटा, विद्वान अधिवक्ताहरु श्री रुपा बस्नेत, श्री रोशनी गिरी, श्री सञ्जय अधिकारी, प्रत्यर्थी नेपाल सरकारका निकायहरुको तर्फबाट विद्वान नायव महान्यायाधिवक्ताहरु श्री पदमप्रसाद पाण्डे र श्री कृष्णजीवी घिमिरे, विद्वान सह-न्यायाधिवक्ता श्री सञ्जिवराज रेग्मी, मुख्यमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालय, मधेश प्रदेशको तर्फबाट विद्वान मुख्य न्यायाधिवक्ता श्री दिपेन्द्र झा, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको तर्फबाट विद्वान अधिवक्ताहरु श्री तारा बहादुर सिटौला, श्री द्वारिका प्रसाद भट्टराई, श्री भेषराज न्यौपाने, श्री विमल खनाल समेतले पेश गर्नु भएको लिखित बहस नोट समेत अध्ययन गरियो।

४८. छलफल/सुनुवाईका सन्दर्भमा यस ईजलास समक्ष उपस्थित भएर विषय-विज्ञहरु डा. श्री वावुराम यादव, श्री त्रिरत्न मानन्धर, श्री वीरेन्द्र बहादुर देउजा, श्री सूवर्णराज उपाध्याय, श्री सूवर्ण बहादुर जोशी, डा. श्री प्रेम बहादुर बुढा, श्री अनुप श्रेष्ठाचार्य, श्री यूवराज कुमार भट्टराई, श्री विनोद भट्ट, श्री राजेश कुमार राई, श्री कृष्णचन्द्र पौडेल समेतले प्रस्तुत गर्नु भएको विषयगत दृष्टिकोण समेत सुनियो। वहाँहरुले व्यक्त गर्नु भएका धारणाहरु सन्दर्भ अनुसार यथास्थानमा उल्लेख गरिएको छ।

यस अदालतको ठहर/आदेशः

४९. नियमबमोजिम पेसी सूचीमा चढी सुनुवाईका लागि यस ईजलास समक्ष पेश हुन आएको प्रस्तुत विवादमा क्रमशः मिति २०७८ साल फाल्गुण ५ गते, फाल्गुण १२ गते, २०७८ साल चैत्र १० गते, चैत्र २४ गते, २०७९ साल वैशाख ८ गते, वैशाख १२ गते र १३ गते समेत गरी कूल ७ कार्य-दिन सुनुवाई गरियो। यसपछि आज २०७९ साल जेष्ठ १२ गते निर्णय सुनाउने भनी तोकिए अनुसार अव निर्णय सुनाउनु पर्ने हुन आएको छ।

५०. अव यसमा रिट निवेदन माग बमोजिम निजगढमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने सम्वन्धमा ८,०४५.७९ हेक्टर (११,८७९.७२ विगहा[1]) जग्गा विमानस्थलका लागि छुट्याउने गरी चारकिल्ला तोक्ने सम्बन्धी नेपाल सरकारबाट भएको निर्णय, वन तथा वातावरण मन्त्रालयबाट वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन स्वीकृत गर्ने सम्बन्धमा भएको निर्णय लगायत सो सम्बन्धमा भएका काम कारवाहीहरु संविधान तथा कानूनमा रहेका प्रावधान अनुकूल छन् वा छैनन्? उल्लिखित निर्णय तथा काम कारवाही उत्प्रेषणको आदेशले बदर भई परमादेश लगायतको आदेश जारी हुने वा नहुने के हो? भन्ने विषयमा निर्णय दिनु पर्ने हुन आएको छ।

५१. निर्णयतर्फ विचार गर्दा, विवादित विषयको सन्दर्भ र तथ्यगत प्रष्टताका लागि सर्व प्रथम प्रस्तावित निजगढ विमानस्थल निर्माण सम्बन्धमा भए गरिएका काम कारवाहीका सम्बन्धमा केही तथ्य/तथ्याङ्क उल्लेख गर्नु आवश्यक देखिन्छः

क. दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणका लागि सन् १९९५ मा Nepal Engineering Consultancy Services Centre Ltd. (NEPECON/IRAD) नामक कम्पनीले "Pre-feasibility Study" गरेको देखिन्छ। NEPECON को अध्ययन प्रतिवेदनमा २ कि.मी. चौडाई र ५ कि.मी. लम्बाई गरी कूल १० वर्ग कि.मी. जग्गा विमानस्थलका लागि आवश्यक पर्ने कुरा उल्लेख भएको देखिन्छ। तर उक्त प्रतिवेदन अनुसार तत्काल कुनै खास निर्माण सम्बन्धी प्रकृया अगाडि बढाईएको देखिंदैन।

---

1 **EIA Report को पृष्ठ ३-६, टेवल नं. ३-२ मा ११,८७९.७२ विगहा भनी उल्लेख गरिएको** छ। सोही आधारमा यस आदेशमा विगहा ईकाईमा पनि जग्गाको क्षेत्रफल उल्लेख गरिएको छ। एक हेक्टर जग्गामा १०,००० वर्ग मिटर हुन्छ भन्ने जग्गा नापजाँच ऐन, २०१९ को दफा ४ मा उल्लेख भएको शुत्रका आधारमा सन्दर्भ अनुसार जग्गाको नाप ईकाई गणना गरिएको छ। नेपाली समाजमा हेक्टर ईकाईको तुलनामा अहिलेसम्म विगहा ईकाई नै बढी प्रचलनमा रहेको र वोधगम्य रहेको हुँदा जग्गाको क्षेत्रफल बुझाईमा सरलता र प्रष्टता रहोस भन्ने अभिप्रायले सोही अनुसार यस आदेशमा विगहा ईकाईमा पनि जग्गाको क्षेत्रफल उल्लेख गरिएको हो।

ख. NEPECON को अध्ययन प्रतिवेदन पेश भएको करिब १५ बर्षपछि मिति २०६५/९/२ मा Land Mark Worldwide Co. Ltd. (LMW) संग Detail Feasibility Study का लागि सम्झौता गर्ने निर्णय मन्त्रिपरिषदबाट भएको, मिति २०६६/११/२३ (मार्च ७, २०१०) मा नेपाल सरकारको तर्फबाट सम्झौता गरिएको र सो कम्पनीले अध्ययन गरी २ अगष्ट २०११ मा आफ्नो अन्तिम प्रतिवेदन नेपाल सरकारलाई बुझाएको देखियो। उक्त प्रतिवेदनमा Land Use Areas भनी Airside, Landside र Airport City का लागि कूल २ करोड ४० लाख ४५ हजार वर्ग मिटर जग्गा प्रयोग हुने कुरा उल्लेख भएको देखिन्छ[2]। यसलाई हेक्टरमा परिणत गर्दा करिब २,४०४ हेक्टर हुन जान्छ।

ग. नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद्) ले गैर सैनिक हवाई उडान (सिभिल एभिएशन) ऐन, २०१५ को दफा ४क. को उपदफा (१) बमोजिम दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणका लागि गढिमाई नगरपालिका र निजगढ नगरपालिकाको केही भाग (साविक डुमरवाना गा.वि.स.) को तपसिलमा उल्लेख भए बमोजिमको क्षेत्रलाई चार किल्ला तोकी दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल क्षेत्र घोषणा गरेको भनी मिति २०७१/१२/३० को नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशित भएको देखिन्छः

> **"उत्तरः महेन्द्र राजमार्गको पसाहा खोलादेखि वकिया नदीसम्म; पूर्वः महेन्द्र राजमार्गको बकिया नदीको पुलबाट नदी हुँदै ८ कि.मी. दक्षिण नदीको सीमानामा सपाही गा.वि.स. को 2999910N र 620000E Coordinate point सम्म; पश्चिमः महेन्द्र राजमार्गको खोलाको पुलबाट खोला हुँदै ६ कि.मी. दक्षिण खोलाको**

---

2 Land Mark Worldwide Co. Ltd. ले सन् २०११ जनवरीमा पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा पेश गरेको "Detailed Feasibility Study Report" को प्रकरण ३.५, टेवल ३.४, पृष्ठ ७७ मा "Land Use Areas" भनी Airside का लागि ९,०१५,००० वर्गमिटर (९०१.५ हेक्टर अर्थात करिब १,३३१ विगहा), Landside का लागि ४,५००,००० वर्ग मिटर (४५० हेक्टर अर्थात करिब ६६५ विगहा) र Airport City का लागि १०,५३०,००० वर्ग मिटर (१,०५३ हेक्टर अर्थात करिब १,५५५ विगहा) गरी कूल २४,०४५,००० वर्ग मिटर जग्गा प्रयोग हुने कुरा उल्लेख भएको देखिन्छ। यसलाई हेक्टरमा परिणत गर्दा करिब २,४०४ हेक्टर क्षेत्रफल हुन जान्छ।

सीमाना हरैया गा.वि.स.को 2999778N र 606033E Coordinate Point सम्म; र दक्षिणः पसाहा खोलाको हरैया गा.वि.स.को 2999778N र 606033E Coordinate point बाट सीधा पूर्वतर्फ करैया गा.वि.स., ककाडी गा.वि.स., डुमरवाना गा.वि.स हुँदै सपाही गा.वि.स.को बकैया नदीको किनार 2999919N र 620000E Coordinate Point सम्म"।

घ. उपरोक्त अनुसारको निर्णयका लागि मन्त्रिपरिषदमा पेश भएको प्रस्तावमा जग्गाको क्षेत्रफल "करिब ८० वर्ग किलोमिटर" भनी उल्लेख भएको छ। मिति २०७१/१२/३० को नेपाल राजपत्रमा प्रकाशित सूचना बमोजिमको ८० वर्ग कि.मी.को चारकिल्ला भित्र ८,०४५.७९ हेक्टर (११,८७९.७२ बिगहा) जग्गा रहेको तथ्यमा विवाद देखिदैन।

ङ. मन्त्रिपरिषदबाट मिति २०७३/११/२५ मा नै पहूँच मार्ग (पेरिफेरी सडक) निर्माण, रुख कटानी तथा सुरक्षा निगरानी कार्य नेपाली सेनाबाट गराउने गरी निर्णय भएको देखिन्छ। यसपछि नेपाली सेना र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण बीच रुख कटानी तथा सुरक्षा निगरानी सम्बन्धी ८ बुँदाको समझदारी पत्रमा मिति २०७४/५/१९ मा नै हस्ताक्षर भएको समेत देखियो[3]।

च. नेपाली सेनाले रुख कटान गर्ने निर्णय भै समझदारी-पत्र भएको करिब १५/१६ महिनापछि अर्थात मिति २०७५/२/९ मा GEOCE Consultants (P) Ltd. ले तयार गरेको EIA Report विभिन्न १५ बुँदाको शर्त राखी वन तथा वातावरण मन्त्रालयबाट स्वीकृत गरिएको देखिन्छ। विमानस्थल निर्माण सम्बन्धमा गरिएको Detail Feasibility Study सम्बन्धी प्रतिवेदन वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन गर्ने

3 नेपाली सेनाको तर्फबाट उपरथी योगेन्द्र बहादुर खाँड र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणका तर्फबाट महा-निर्देशक संजिव गौतमले हस्ताक्षर गरेको उक्त मिति २०७४/५/१९ को समझदारी-पत्रको छायाँप्रति मिसिल संलग्न छ।

समूहलाई उपलव्ध गराइएको थिएन भन्ने कुरा स्वयम EIA Report मा उल्लेख भएको व्यहोराबाट देखिन्छ[4]।

छ. EIA Report (Executive Summary) मा उल्लेख भए अनुसार "साधारणतयाः प्रति हेक्टर ७०० प्रकृतिका पुनर्उत्थानका विरुवा भएकोलाई राम्रो मानिन्छ भने वन क्षेत्रमा प्रति हेक्टर ३,९०० पुनर्उत्थान विरुवा भएको पाइन्छ; रुख विरुवा क्षतीको लागि ६ करोड १२ लाख ७० हजार ५२५ वटा विरुवा लगाई हुर्काउन पर्ने हुन्छ र यसका लागि ३८,२९४ हेक्टर जमिन आवश्यक पर्दछ" भन्ने देखिन्छ। तर विरुवा लगाउने र हुर्काउने स्थान (जमिन) र सो सम्बन्धी योजना EIA Report मा खुलाइएको देखिदैन।

ज. EIA Report सम्बन्धमा २०७४ साल भाद्र १५ गते सिमरा स्थित ईच्छा होटलको सभाकक्षमा सार्वजनिक सुनुवाई गर्ने भनी GEOCE Consultants (p) Ltd. ले भाद्र १० गते एउटा सूचना प्रकाशित गरेको देखिन्छ। छलफलमा केही मानिसहरुले विचार व्यक्त गरेको तथ्य प्रस्तुत हुन आएको छ। सो सुनुवाई प्रक्रियामा कुनै उल्लेख्य संख्याका मानिसको सहभागिता रहेको र विषयवस्तु केन्द्रित सार्थक छलफल/वहस भएको भन्ने तथ्य खुल्न आएको देखिदैन। यसरी गरिएको सार्वजनिक सुनुवाईको बिषयमा पनि रिट निवेदक पक्षबाट प्रश्न उठाईएको छ।

झ. संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले मिति २०७६/८/१२ मा वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई लेखेको पत्रमा "पहिलो चरणमा १,३०० हेक्टर र दोस्रो चरणमा ६०० हेक्टर गरी कूल १,९०० हेक्टर जमिन प्रयोग हुने र सो

---

4 उल्लिखित प्रतिवेदन गोप्य राखिएको थियो भन्ने कुरा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, राष्ट्रिय गौरब आयोजनाले च.नं. ५२ मिति २०७६/४/२८ मा कर्पोरेट निर्देशनालय, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई लेखेको पत्रमा "विमानस्थलको लागि गरेको पूर्व सम्भाव्यता अध्ययन (NEPECON/IRAD, 1995) ले ८ स्थानहरु पहिचान गरिएका अध्ययन, अनुसन्धानका पूर्ण दस्तावेज र प्रतिवेदनहरु" **"खरिद प्रक्रिया प्रारम्भ हुनुपूर्व उक्त दस्तावेज गोप्य रहने"** भनी उल्लेख गरिएको कुराबाट पनि प्रमाणित हुन्छ।

प्रयोगमा आउने जग्गामा रहेका ठूला रुख १,३५,०५८ वटा र पोल साइजका रुख ३,८४,१३२ वटा गरी जम्मा ५,१९,१९० वटा रुख, तथा पहूँच मार्ग निर्माणका लागि ५,४९७ वटा रुख हटाउने योजना रहेको कुरा उल्लेख भएको देखिन्छ।

ञ. रिट निवेदक प्रकाशमणि शर्मा समेतको निवेदनमा प्रस्तावित विमानस्थल निर्माणको लागि तोकिएको वन क्षेत्र "जैविक विविधताका दृष्टीले महत्वपूर्ण रहेको; यो जंगलमा ५ सय प्रजातिका चराचुरुंगी, २२ किसिमका लोपोन्मुख बोट-विरुवाहरू र २३ किसिमका स्तनधारी वन्यजन्तुहरू रहेका; यो जंगलक्षेत्र दुर्लभ मानिने बाघ, हात्ती, गैंडा जस्ता महत्वपूर्ण जनावरहरूको विचरण गर्ने जैविक मार्ग भएको; यहाँ १० प्रकारका घस्रने जातको जन्तु (Reptiles), ३१ प्रजातिका पुतली, २२ प्रजातीका सङ्कटापन्न विरुवा रहेको; आयोजना क्षेत्र पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जसंग जोडिएको; भूमिगत जलस्रोतको पुनर्भरण, सिँचाइ र कृषिमा असर पर्ने भएको; रु. ६९ अर्ब भन्दा बढीको वन पैदावार नोक्सान हुने भएको; वन क्षेत्रबाट प्राप्त भइरहेको बातावरणीय सेवामा उल्लेख्य कटौती हुन जाने भएको" भन्ने समेत जिकिर लिएको देखिन्छ। यसरी उल्लेख गरिएको तथ्य र तथ्यांङ्क सम्बन्धमा प्रत्यर्थीहरुबाट तथ्ययुक्त रुपमा खण्डन गरिएको देखिँदैन।

ट. सरोकारवालाको हैसियतले लिखित रुपमा दृष्टिकोण प्रस्तुत गर्ने श्री यूवराज कुमार भट्टराई, श्री सरिता गिरी तथा जैविक विविधता विज्ञ श्री वावुराम प्रसाद यादवलेः अरुवा नदी, जमुनी नदी, तीयर नदी, काँटघाट नदी, थलही, बडकी पैनी, जोकाहा खोलाहरुको सिरान प्रस्तावित एयरपोर्टको जंगल भएकोले एर्यपोर्ट निर्माणपछि सबै खोला सुक्नेछन्; यसबाट २,१६,००० देखि ४,४०,००० गरिब तथा मध्यम वर्गीय कृषकहरुको सिचाई तथा खानेपानीमा गम्भीर समस्या पर्नेछ; तामागढी र सहजनाथ साझेदारी वनका ४४,९२७ घरधुरीको २,८८,४२७ उपभोक्ताहरुलाई असर पर्नेछ; गणना गरिएका ठूला रुख लगायत गणना नगरिएका साना विरुवा समेत गरी कूल २ करोड ७३ लाख रुख विरुवा नोक्सान हुनेछन्; कार्बन शोषण

वापत ८ अर्व देखि ७५ अर्व सम्म मूल्य बरावरको नोक्सान हुन्छ; वातावरणीय सेवाहरू CO2, 02, NTFPS, NITROGEN, PHOSPHORUS & POTASIUM वापत वार्षिक ने.रु. २.३१ खर्व नोक्सान हुन्छ; जङ्गली हात्तीहरूको पुर्खौली आहार-विहार गर्ने तथा हिँडने बाटोमा अवरोध पैदा हुन्छ; जैविक विविधता, वातावरण, वन्यजन्तु एवं वनस्पतिमा नकारात्मक असर पर्छ भन्ने समेतका जिकिरहरु प्रस्तुत गर्नु भएको छ।

ठ. विमानस्थल निर्माणका लागि भनी आ.व. २०७३/०७४ देखि सालबसाली बजेट विनियोजन गरिएको देखिन्छ। "आ.व. २०७२/७३ मा नै साईट अफिस स्थापना भएको; विमानस्थल क्षेत्रको ७७ किलोमिटर मध्ये ५५ किलोमिटरमा फेन्सिङ्ग लगाउने कार्य सम्पन्न भइसकेको; करीव २२५० मिटरमा नदी नियन्त्रण गर्ने कार्य गरिएको; विमानस्थलको लागि करिव ११० बिगाहा जग्गा अधिग्रहण गर्नु पर्नेमा *(लिखित जवाफको अवस्थासम्म)* करिव ६४ विगाहा जग्गा अधिग्रहण भई प्राधिकरणको नाममा आईसकेको; सो क्षेत्रमा पर्ने वन क्षेत्रको रुख कटानी, सुरक्षा निगरानी कार्य नेपाली सेनाबाट गराउनको लागि नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद्) ले मिति २०७३/११/२५ मा निर्णय गरेको; सोही बमोजिम नेपाली सेना र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण वीच मिति २०७४/५/१९ मा समझदारी पत्रमा हस्ताक्षर भएको; वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन (EIA) प्रतिवेदन वन तथा वातावरण मन्त्रालयबाट मिति २०७५/२/९ मा स्वीकृत भएको" भन्ने प्रत्यर्थी मध्येको नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, राष्ट्रिय गौरव आयोजनाको तर्फबाट पेश हुन आएको लिखित जवाफमा उल्लेख भएको छ।

ड. निजगढ विमानस्थललाई Asia को "Airport Hub" बनाउने भनिएको पाइन्छ। तर सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदनहरु समेतबाट "Hub" बन्न सक्ने कुराको कुनै विश्वसनीय बस्तुगत र तार्किक आधार सहितको विश्लेषण भएको देखिदैन।

ढ. विवादित निजगढ विमानस्थलका लागि प्रस्तावित वन क्षेत्र जैविक विविधताका दृष्टीले ज्यादै महत्वपूर्ण रहेको भन्ने अरु पनि केही तथ्य/तथ्याङ्क प्रस्तुत हुन

आएका छन्। नजिकै रहेको पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जमा ५०० भन्दा धेरै प्रजातीका चराहरु, करिव २५ वटा Endangered Aves, Wild Asian Elephant, Gaur Bison, Royal Bangal Tiger, Python, Giant Hornbill, Sarus Crane आदि पाइन्छन भन्ने विज्ञहरुको भनाई पनि रहेको देखिन्छ।

माथि उल्लेख गरिएका आधारभूत र स्थापित तथ्य / तथ्याङ्कहरुलाई दृष्टिगत गरी अव विवादित संवैधानिक तथा कानूनी प्रश्नहरु सम्वन्धमा विवेचना गर्नु सान्दर्भिक हुन आएको छ।

५२. नेपालको संविधानको धारा ३० ले प्रत्येक नागरिकलाई स्वच्छ र स्वस्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने हक प्रदान गरेको छ। वातावरणीय प्रदूषण वा ह्रासबाट हुने क्षति बापत पीडितलाई कानून बमोजिम क्षतिपूर्ति पाउने हक समेत संविधानले प्रदान गरेको छ। राष्ट्रको विकास सम्बन्धी कार्यमा वातावरण र विकास बीच समुचित सन्तुलनका लागि आवश्यक कानूनी व्यवस्था गर्न यस धाराले बाधा पुर्याएको मानिने छैन भनी उक्त धारा ३० को उपधारा (३) मा उल्लेख भएको छ। यसबाट संविधानले नै **"राष्ट्रको विकास सम्बन्धी कार्यमा वातावरण र विकास बीच समुचित सन्तुलन"** कायम गर्नु पर्ने अनिवार्यता रहेको कुरा प्रष्ट हुन्छ। स्वच्छ र स्वस्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने हक मानिसको सम्मान र प्रतिष्ठापूर्वक वाँच्न पाउने हकसंग पनि सम्बन्धित छ। यो हक संविधानमा कुनै अलङ्कारका लागि उल्लेख गरिएको होइन। यसको उपभोग प्रत्येक नागरिकले व्यवहारिक जीवनमा गर्न पाउनु पर्दछ। नागरिकमा अवश्य नै विकासको हक पनि अन्तर्निहित रहेको छ। तर विकासको एकाङ्की नाममा अन्धाधुन्द वातावरणीय विनास स्वीकार्य विषय बन्दैन; वातावरण र विकास बीच समुचित सन्तुलन कायम गर्नु आवश्यक हुन्छ। नेपालको संविधानको धारा ५१ मा रहेको राज्यका नीतिहरु अन्तर्गत वातावरण संरक्षण सम्बन्धी केही महत्वपूर्ण विषयहरु समावेश गरिएका छन्। विकासका दृष्टीले पछाडि परेका क्षेत्रलाई प्राथमिकता दिदै सन्तुलित, वातावरण अनुकूल, गुणस्तरीय तथा दिगो रुपमा भौतिक पूर्वाधारको विकास गर्ने; राष्ट्रिय हित अनुकूल तथा अन्तरपुस्ता समन्यायको

मान्यतालाई आत्मसात् गर्दै देशमा उपलव्ध प्रकृतिक स्रोत साधनको संरक्षण, संवर्धन र वातावरण अनुकूल दिगो रुपमा उपयोग गर्ने; वातावरणीय सन्तुलनका लागि आवश्यक भूभागमा वन क्षेत्र कायम राख्ने; प्रकृति, वातावरण वा जैविक विविधतामाथि नकारात्मक असर परेको वा पर्न सक्ने अवस्थामा नकारात्मक वातावरणीय प्रभाव निर्मूल वा न्यून गर्न उपयुक्त उपायहरु अवलम्बन गर्ने; वातावरण प्रदुषण गर्नेले सो बापत दायित्व व्यहोर्नु पर्ने तथा वातावरण संरक्षणमा पूर्वसावधानी र पूर्वसूचित सहमति जस्ता पर्यावरणीय दिगो विकासका सिध्दान्त अवलम्वन गर्ने कुराहरुलाई समेत राज्यको नीतिको रुपमा उल्लेख गरिएको देखिन्छ। कुनै विकास निर्माण सम्बन्धी काम कारवाही वा क्रियाकलाप सञ्चालन गर्दा राज्यले उपरोक्त उल्लिखित कुराहरुलाई मार्गदर्शक नीतिको रुपमा अनुशरण गर्नु वाञ्छनीय हुन्छ[5]। यस दृष्टिले निजगढको वन क्षेत्रमा प्रस्तावित विमानस्थल निर्माण गर्ने विषयको तथ्यगत विवरणका सन्दर्भमा विकास र वातावरण बीच समुचित सन्तुलनको दृष्टिकोण अपनाइएको छ वा छैन भन्ने कुराको न्यायिक मूल्यांङ्कन हुनु आवश्यक देखिन्छ।

५३. नेपालको संविधानको धारा ३० मा उल्लेख भएको वातावरण र विकास बीच समुचित सन्तुलन कायम गरिनु पर्ने कुराको विशिष्ट अर्थ र महत्व छ। विकासको यस अवधारणाभित्र दिगो विकास (Sustainable development) को कुरा समेटिएको छ भने दिगो विकासको अवधारणाभित्र दिगो वन व्यवस्थापनको कुरा पनि पर्दछ। अर्को शव्दमा भन्नु पर्दा ठूलो मात्रामा वातावरणीय विनास पश्चात गरिएको विकास निर्माणको कार्य दिगो विकासको अवधारणा अनुकूल हुँदैन। स्वस्थ पारिस्थितिकीय प्रणाली (Eco-system) कायम गरिनु पर्ने कुरामा विवाद गर्नु आवश्यक पनि छैन। विकासको अवधारणालाई केवल मौद्रिक अर्थमा मात्रै हेरिनु हुँदैन। सामाजिक

5 "संविधानले व्यवस्था गरेको राज्यका निर्देशक सिध्दान्त तथा नीतिहरुलाई अदालतले लागु गर्न नसक्ने भएपनि यदि सरकारले संविधानमा व्यवस्थित राज्यका निर्देशक सिध्दान्त तथा नीतिहरुको विपरित गएर निर्णय गर्छ भने त्यस्तो अवस्था औल्याउन नसकिने होइन" भनी योगी नरहरिनाथले दायर गर्नु भएको रिट निवेदनका सन्दर्भमा (ने.का.प. २०५३, अङ्क १, नि.नं. ६१२७ मा) यस अदालतबाट व्याख्या भएको छ।

सांस्कृतिक अन्तर-सम्बन्ध, मानवीय स्वास्थ्य, जैविक विविधता (Bio-diversity) को संरक्षण, अन्तर-वंशीय समन्याय (Inter-generation Equity) आदि विविध पक्षलाई पनि दिगो विकासको अवधारणा कार्यान्वयनका क्रममा सम्वोधन गरिनु पर्ने हुन्छ। राज्यले लोक-कल्याणकारी कार्यलाई नै प्राथमिकता दिनु पर्दछ। सार्वजनिक जवाफदेहिता (Public Accountability), सार्वजनिक न्यासको सिध्दान्त (Public Trust Doctrine), लोक-कल्याण (Public Welfare) र मौलिक हक अधिकारको संरक्षण (Protection and promotion of fundamental rights) जस्ता कुराहरुलाई गौण वा कम महत्वको ठानेर केवल तत्कालिक नाफा नोक्सान र आर्थिक लाभ-हानीलाई व्यापारिक वा मौद्रिक दृष्टिले मात्रै हेरेर राज्यको व्यवहार वा क्रियाकलाप सञ्चालन गर्न मिल्दैन।

५४. भारतीय सर्वोच्च अदालतले वातावरण संरक्षणका विषयमा गरेको व्याख्या, अपनाएको न्यायिक सक्रियता र प्रतिपादन गरेको सिध्दान्तहरुको सिलसिला उल्लेखनीय नै रहेको छ। विगत लगभग ४० बर्षको अवधिमा वातावरण संरक्षणका अनेक पक्ष र पहलुका सम्बन्धमा भारतीय सर्वोच्च अदालतले आफ्नो दृष्टिकोण प्रष्ट पार्दै आएको छ। अहिले वातावरणीय न्यायको कुरा प्रष्ट तबरबाट परिभाषित विधिशास्त्रको रुपमा स्थापित भैसकेको छ। पछिल्लो समयमा आएर केही भारतीय उच्च अदालतहरुले पर्यावरण संरक्षणको विषयमा राज्यको अभिभावकत्व सम्बन्धी सिध्दान्त (Parens Patriae Doctrine) को प्रयोग गरेको समेत देखिन्छ। वातावरणीय न्यायका सन्दर्भमा सार्वजनिक न्यासको सिध्दान्त (Public Trust Doctrine) तथा अन्तर-बंशीय समन्याय (Inter-generation Equity) को बिषय महत्वपूर्ण बन्दछन्। यस सम्बन्धमा भारतीय सर्वोच्च अदालतले M. C. Mehta को विवादका सन्दर्भमा सन् १९९६ मा फैसला गर्दा उल्लेख गरेको व्यहोराको केही अंश उधृत गर्नु सान्दर्भिक देखिन्छ[6]:

---

6 M. C. Mehta v. Kamal Nath (1997) 1 SCC 388, (13 December 1996) ।

"As rivers, forests, minerals and such different resources constitute a country's normal riches. These resources are not to be misused and depleted by any one era. Each era owes an obligation to every succeeding era to create and save the normal resources of the country in the most ideal way. It is in light of a legitimate concern for humanity. It is in light of a legitimate concern for the country. Therefore, the Public Trust doctrine is a piece of the rule that everyone must follow".

५५. भारतको उत्तराखण्ड स्थित उच्च अदालतले वातावरणीय कुरामा राज्यको अभिभावकीय दायित्व सम्बन्धी सिध्दान्त (Parens Patriae Doctrine) को प्रयोग सन् २०१७ मा नै गरेको देखिन्छ। Gangotri र Yamunotri नदीहरुको संरक्षणको सन्दर्भलाई लिएर अदालतले उक्त नदीहरुको glaciers लगायत "rivers, streams, rivulets, lakes, air, meadows, dales, jungles, forests wetlands, grasslands, springs, and waterfalls" लाई "living entities" को रुपमा उल्लेख गरेको छ। वातावरणीय न्याय सम्बन्धी अवधारणा विकासको क्रममा वातावरण संरक्षणको विषयलाई मानव हित र कल्याणका दृष्टिले हेरिदै आएकोमा पछिल्लो समयमा आएर प्रकृति संरक्षणको कुरालाई स्वयममा नै प्रकृतिको अधिकारको रुपमा हेर्ने सिलसिला सुरु भएको देखिन्छ। भारतीय उच्च अदालत (मद्रासको Madurai ईजलास) का न्यायाधीश S. Srimathy समेतले सन् २०२२ मा गरेको फैसलामा उल्लेख गरेको निम्नानुसारको धारणालाई पनि यस कुराको एउटा उदाहरणको रुपमा लिन सकिन्छः[7]

"It is right time to declare / confer juristic status to the "Mother Nature". Therefore, this Court by invoking "parens patriae jurisdiction" is hereby declaring the "Mother Nature" as a "Living

---

7 https://insideclimatenews.org/news/ 04052022/ india-rights-of-nature/? Fbclid =IwAR3 Kge4 iEVw2XQ-PU57 paN2IyEJnDtGh0ISz6k 4Vg_gV5gA2rOeTrc__Bmg

Being" having legal entity / legal person / juristic person / juridical person / moral person / artificial person having the status of a legal person, with all corresponding rights, duties and liabilities of a living person, in order to preserve and conserve them."

५६. प्रकृति संरक्षणको कुरालाई स्वयममा नै प्रकृतिको अधिकारको रुपमा हेर्नु पर्ने विधिशास्त्रको निर्माण हुने सिलसिला अहिले निकै अगाडि बढिसकेको पाइन्छ। दक्षिण अमेरिकी देश Ecuador ले सन् २००८ को संविधानको भाग ७ धारा ७१ र ७२ मा "Rights of Nature" समावेश गरेको छ[8]। सडक चौडा गराउने क्रममा विविध सामाग्री (Debris) Vilcabamba नदीमा फालेर नदी प्रदुषित गरेको विषयमा परेको विवादका सन्दर्भमा व्याख्या गर्दा अदालतले प्रकृतिको आफ्नो अधिकार सम्बन्धी सिध्दान्तको प्रयोग समेत गरेको देखिन्छ। यसलाई वातावरणीय न्याय

---

8 Ecuador's Constitution of 2008 - CHAPTER 7: **Rights of nature:**

Article 71: "Nature, or Pacha Mama, where life is reproduced and occurs, has the right to integral respect for its existence and for the maintenance and regeneration of its life cycles, structure, functions and evolutionary processes. All persons, communities, peoples and nations can call upon public authorities to enforce the rights of nature. To enforce and interpret these rights, the principles set forth in the Constitution shall be observed, as appropriate.

The State shall give incentives to natural persons and legal entities and to communities to protect nature and to promote respect for all the elements comprising an ecosystem".

Article 72: "Nature has the right to be restored. This restoration shall be apart from the obligation of the State and natural persons or legal entities to compensate individuals and communities that depend on affected natural systems.

In those cases of severe or permanent environmental impact, including those caused by the exploitation of nonrenewable natural resources, the State shall establish the most effective mechanisms to achieve the restoration and shall adopt adequate measures to eliminate or mitigate harmful environmental consequences".

सम्बन्धी आधुनिक विधिशास्त्रको विकासका दृष्टिले एक नयाँ फड्को मानिन्छ र दृष्टान्तको रुपमा लिने गरिएको छ। New Zealand ले "Natural Ecosystems" लाई "Living beings" को रुपमा मान्यता प्रदान गरेको पाइन्छ। सन् २०१७ मा Whanganui नदीलाई "legal rights of a human being" प्रदान गरेको देखिन्छ। सन् २०१४ मा Te Urewera National Park सम्बन्धमा तथा सन् २०१८ मा Mount Taranaki सम्बन्धमा पनि यस सिध्दान्तको प्रयोग भएको पाइन्छ। New Zealand को अभ्यासको अनुशरण गर्दै Columbia को Constitutional Court ले Panama संगको सिमाना नजिक रहेको **Atrato** नदीको कानूनी अधिकार भएको उद्घोष गर्दै Colombian Amazon मा "Protection, Conservation, Maintenance, and Restoration" को अधिकार निहित रहेको छ भनी व्याख्या गरेको छ। संयुक्त राज्य अमेरिका, अष्ट्रेलिया तथा बंगलादेश समेतले पर्यावरणीय कुराको कानूनी अधिकारहरु रहेको कुरालाई मान्यता दिएका केही दृष्टान्तहरु छन्। यसबाट पर्यावरण संरक्षणको कुरालाई केवल मानव हित र कल्याणसंग मात्र सम्बन्धित रहेको अर्थमा हेरिनु हुँदैन; यसलाई पर्यावरणीय अधिकार केन्द्रित विषय (Nature's right based approach) का दृष्टिले पनि हेरिनु आवश्यक छ भन्ने देखिन्छ। जीवजन्तु र वनस्पतीको संरक्षण गर्ने कुरा मानिसको सोख वा रुचीको स्वेच्छिक विषय मात्रै होइनन्। भावी पुस्तालाई स्वस्थ र स्वच्छ वातावरण सहितको पारिस्थितिकीय प्रणाली हस्तान्तरण गर्नु वर्तमान पुस्ताको कर्तव्य बन्दछ। त्यसैले पनि विकाश र वातावरण बीच सन्तुलन कायम गर्नु वाञ्छनीय छ।

५७. यस अदालतबाट पर्यावरण संरक्षण गर्नु पर्ने अनिवार्यता रहेको कुरामा जोड दिदै पटक पटक व्याख्या र विवेचना भई सिध्दान्त कायम भएका छन्। नेपाली न्याय प्रणालीका सन्दर्भमा वातावरणीय न्यायको बिषय नागरिकको मौलिक अधिकारको रुपमा एक महत्वपूर्ण परिभाषित हकको रुपमा स्थापित भैसकेको देखिन्छ। यसरी यस अदालतबाट प्रतिपादित सिध्दान्तहरुको आलोकमा पनि प्रस्तुत (विवादित) विमानस्थल निर्माण सम्बन्धी विवादलाई हेर्नु आवश्यक छ। स्वच्छ र स्वस्थ

वातावरणमा बाँच्न पाउने कुरालाई जीवनको अधिकारको रुपमा लगभग ३० बर्ष अगाडि नै यस अदालतले मान्यता प्रदान गरेको हो। खासगरी गोदावरी मार्वल[9], चितवनको देवघाट नजिकैको वनक्षेत्रमा मेडिकल कलेज खोल्ने बिषयलाई लिएर योगी नरहरिनाथले दायर गर्नु भएको रिट निवेदन[10] लगायत अन्य दर्जनौं विवादहरुका सन्दर्भमा[11] यस अदालतले न्यायिक दृष्टिकोण प्रष्ट पारेको छ। शत्रुधन प्रसाद गुप्ताको निवेदनका सन्दर्भमा[12] पनि मानिसको वातावरणीय हक सम्बन्धमा व्याख्या गर्दै "प्रदुषकको दायित्व सम्बन्धी सिध्दान्त" (Polluter Pay Principle) को पालना गरिनु पर्ने अनिवार्यता औंल्याएको पाइन्छ। प्रकाशमणि शर्माले दायर गर्नु भएको रिट निवेदनका सन्दर्भमा यस अदालतबाट ईटा भट्टा उद्योगका सन्दर्भमा

---

9 अधिवक्ता सूर्यप्रसाद शर्मा ढुंगेल वि. गोदावरी मार्वल ईण्डष्ट्रिज प्रा.लि. समेत, ने.का.प. विशेषांक २०५२, पृ. १६९ (निर्णय मितिः २०५२/७/१४) ।

10 योगी नरहरिनाथ समेत वि. सम्माननीय प्रधानमन्त्री समेत, ने.का.प. २०५३, नि.नं. ६१२७ (निर्णय मितिः २०५३/१/१७) उल्लिखित विवादको सन्दर्भमा यस अदालतबाटः प्राकृतिक, धार्मिक एवं पुरातात्विक दृष्टिकोणले महत्वपूर्ण भएको वन जंगलले घेरिएको देवघाट क्षेत्रको जग्गालाई सरकारले अन्तर्राष्ट्रिय चिकित्सा शास्त्र अध्ययन केन्द्र (International Society for Medical College) लाई दिने गरेको निर्णयमा उक्त क्षेत्रको जग्गा नै दिनु पर्ने विशेष कारण र आधार खुलाउन सकेको भन्ने आधारमा सरकारको निर्णयलाई "स्वेच्छाचारितापूर्ण मान्नु पर्ने" भनी अन्तर्राष्ट्रिय चिकित्सा शास्त्र अध्ययन केन्द्रलाई चितवन भरतपुर नारायणघाट उत्तरतर्फका ४२ विगाहा जग्गा दिने गरेको निर्णय उत्प्रेषणको आदेशद्वारा बदर हुने ठहर भएको छ।

11 भरतमणि गौतम वि. मन्त्रिपरिषद सचिवालय समेत, २०५४ सालको रिट नं. ३१४१, निर्णय मितिः २०५६/३/२९; भरतमणि गौतम वि. मन्त्रिपरिषद सचिवालय समेत, २०५७ सालको रिट नं. २७९१, निर्णय मितिः २०५८/२/१९; भोजराज ऐर वि. जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालय समेत, २०५६ सालको रिट नं. ४१९३, निर्णय मितिः २०५८/१०/२६; अधिवक्ता प्ररकाशमणि शर्मा वि. मन्त्रिपरिषद सचिवालय समेत, २०५२ सालको रिट नं. २९९१, निर्णय मितिः २०५४/२/२७ लगायतका विवादहरुमा भएका व्याख्यालाई केही दृष्टान्तको रुपमा लिन सकिन्छ।

12 शत्रुधन प्रसाद गुप्तासमेत वि. एभरेष्ट पेपर मिल्स् प्रा.लि.समेत, सर्वोच्च अदालतबाट प्रतिपादित केही महत्वपूर्ण नजीरहरु, भाग ८, २०६३, पृष्ठ १९४ ।

“Larger Public Interest” लाई हेर्नु पर्ने भनी[13] तथा निजले नै दायर गरेको अर्को रिट निवेदनका सन्दर्भमा प्रदुषण नियन्त्रण सम्बन्धी मापदण्डको प्रभावकारी कार्यान्वयन सम्बन्धमा[14] व्याख्या भएको छ। अधिवक्ता नारायणप्रसाद देवकोटाले दायर गर्नु भएको रिट निवेदनका सन्दर्भमा यस अदालतले स्वामित्व राज्यमा रहने भए पनि प्राकृतिक स्रोतको राज्य Trustee सम्म मात्र हो; Public Trust Doctrine अनुसार प्राकृतिक स्रोतहरू सबै मानव जातिले उपभोग र प्रयोग गर्न पाउनको लागि सरकारले विनाश हुनबाट जोगाउन प्राकृतिक स्रोतको संरक्षण र सम्बर्द्धन गर्नुपर्ने राज्यको बाध्यात्मक दायित्व हो भनी सिद्धान्त प्रतिपादन भएको छ[15]। यसबाट स्थानीय, प्रादेशिक, संघीय लगायत कुनै पनि तहका सरकारले वातावरण संरक्षणको कुरामा अविभावकीय न्यासधारी (Trustee) को रूपमा कार्य गर्नु पर्ने कुरा स्पष्ट हुन्छ।

५८. रामकुमार आचार्यले दायर गरेको रिट निवेदनका सन्दर्भमा यस अदालतबाट भएको निम्नानुसारको व्याख्या र प्रतिपादित सिध्दान्त पनि यस प्रसंगमा उल्लेखनीय छः

> **“वातावरण संरक्षण गरिनु र हुनु आज समस्त विश्वकै साझा सरोकारको विषय भएकाले वातावरण संरक्षणका लागि अदालतको अभिभावकीय भूमिका हुन्छ भने यसको संरक्षणका लागि जुटेका संघ संस्था तथा व्यक्तिहरूको पनि यत्तिकै सक्रिय भूमिका अपेक्षित हुन्छ।...वातावरण संरक्षणको प्रश्न कुनै राष्ट्रको सीमा र राष्ट्रियताको परिधिभन्दा पनि परका आवश्यकतासँग सम्बन्धित छ। यस्तो बहुआयामिक समस्त विश्वकै साझा सरोकारको विषयलाई प्रत्यर्थीहरूले जिकीर लिए झैं हकदैया र सरोकारको सीमामा संकुचित गर्नु न्यायसंगत हुँदैन।...प्रस्तावित आयोजनाको सट्टा अन्य कुनै विकल्प छ र यस विकल्पको अनुशरण गर्दा वातावरणीय नोक्सानीलाई**

---

13 प्रकाशमणि शर्मा वि. मन्त्रिपरिषद् सचिवालय समेत, सर्वोच्च अदालतबाट प्रतिपादित केही महत्वपूर्ण नजीरहरु, भाग ८, २०६३, पृष्ठ ३५५ ।

14 प्रकाशमणि शर्मा वि. जनसंख्या तथा वातावरण मन्त्रालय समेत, सर्वोच्च अदालतबाट प्रतिपादित केही महत्वपूर्ण नजीरहरु, भाग ८, २०६३, पृष्ठ ३७१ ।

15 अधिवक्ता नारायणप्रसाद देवकोटा वि. सम्मानीय प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालय समेत, संवत् २०६६ सालको रिट नं. ०६६-WO-०५२१ ।

बचाउन सकिने स्थिति छ भने विकल्पले नै सार्वधिक प्राथमिकता पाउनु पर्ने हुन्छ।...वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गर्दा हरसम्भव विकल्पको अध्ययन गरिने प्रावधान रहेकाले विकल्पको छनौट गर्दा वातावरण संरक्षणलाई मूल उद्देश्य मानिनु पर्दछ र यसका लागि आर्थिक व्ययभारको प्रश्नले महत्व पाउनु हुँदैन। नेपाल कानून वातावरण संरक्षणका पक्षमा उभिएका तथा वातावरण संरक्षण सम्बन्धी सन्धि र महासन्धिको नेपाल हस्ताक्षरकर्ता समेत रहेबाट विकासको नाममा कुनै पनि रूपमा वातावरण संरक्षणको प्रश्नलाई गौण मान्न सकिदैन।...वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन कानूनद्वारा निर्धारित प्रक्रियाबाट सम्पन्न हुनु पर्दछ। कानूनद्वारा व्यवस्थित कुरा मनोगत हुन सक्दैन। विविध विकल्पमध्ये छनौट गरिएको विकल्प वातावरण संरक्षणका दृष्टिकोणबाट अति उपयुक्त छ भन्ने कुराका वस्तुगत आधार प्रतिवेदनमा हुनुपर्दछ। ती वस्तुगत आधार कानूनसम्मत् छन् वा छैनन् अदालतका परीक्षणका विषय हुन्छन्। वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन (EIA) का अन्तरवस्तुभित्र अदालतले प्रवेश गर्नु हुँदैन भन्ने कथनसँग सहमत हुन सकिदैन। कानूनको परिपालन गर्ने गराउने र कानूनको समुचित प्रयोग भएको छ छैन हेर्ने यस अदालतको कर्तव्य नै हो"[16]।

५९.काठमाडौं उपत्यकाको दक्षिणमा अवस्थित फूलचोकी गोदावरी क्षेत्रको प्राकृतिक सम्पदाको संरक्षण सम्बन्धी प्रश्नहरु उठाएर जनहित संरक्षण मञ्चका तर्फबाट अधिवक्ता प्रकाशमणि शर्मा समेतले दायर गर्नु भएको रिट निवेदनका सन्दर्भमा यस अदालतको पूर्ण ईजलासबाट २०७२ साल वैशाखमा निरन्तर प्रकृतिको परमादेश (Continuous Mandamus) जारी गर्दा गरिएको व्याख्या पनि महत्वपूर्ण छ। अन्तरवंशीय समन्यायमा जोड दिँदै उक्त विवाद निरुपणका सन्दर्भमा उल्लेख गरिएका केही वाक्य यहाँ उधृत गर्नु आवश्यक देखिन्छ[17]:

---

16 निवेदक अधिवक्ता रामकुमार आचार्य वि. प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय समेत, ने.का.प. २०७०, अङ्क १, निर्णय नं. ८९४२ । अन्य कतिपय विवादका सन्दर्भमा उद्योग, पर्यटन, बाटो विस्तार लगायत विकाश निर्माणका कार्यसंग सम्बन्धित विविध पक्षमा यस अदालतबाट पटक-पटक व्याख्या भएका छन्।

17 निवेदक अधिवक्ता प्रकाशमणि शर्मासमेत बि. नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद्को सचिवालय समेत, ने.का.प. २०७३, अंक १, नि.नं. ९५७५ निर्णय मितिः २०७२/०१/०३ ।

"प्रकृतिका हरेक सिर्जना वा वस्तुको अस्तित्व रहिरहनुमा आ-आफ्नै प्राकृतिक कारण र महत्त्व हुन्छ। हरेक वस्तुको पृथकपृथक मूल्य र मान्यता रहेको हुन्छ। कसैको निहित उद्देश्य वा आर्थिक स्वार्थका निमित्त प्राकृतिक मूल्य मान्यता भत्काउने कुरा स्वीकार्य हुन सक्दैन। प्रकृतिको पहिचान र अस्तित्वसँग जोडिएर रहेका हावा, पानी, वनजंगल र जैविक विविधता जस्ता विषयहरू कुनै एक पुस्तामात्रका लागि बनेका होइनन्। तिनको कुनै पनि बहानामा क्षयीकरण हुन दिनु हुँदैन। विकासको नाममा प्रकृति तथा यसका अवयवहरूको आधारभूत स्वरूप वा मान्यता समाप्त गर्ने छुट कसैलाई पनि हुँदैन। प्रकृतिले दिएका उपहारको मूल्यसँग विकासका क्रियाकलापले दिने लाभको तुलना हुन सक्दैन। त्यसैले भौतिक विकासका क्रियाकलापबाट कुनै ठूलै लाभ हुने रहेछ भनेपनि प्रकृति र वातावरणलाई नकारात्मक प्रभाव पार्ने वा विनास गर्ने क्रियाकलापले निरन्तरता पाउनु हुँदैन"।

६०. प्रस्तुत विवादमा सुनुवाईको क्रममा निजगढ विमानस्थल आयोजनाका लागि विमानस्थल निर्माण क्षेत्र भनी निर्धारण गरिएको क्षेत्रको सीमाना छुट्याउन कंक्रिटको पोल बनाइएको, जग्गा अधिग्रहण गरी मुआब्जा दिने कार्यमा रकम खर्च भएको, केही संरचना निर्माण गरिएको, द्रुत मार्ग निर्माणमा खर्च भएको र उल्लिखित विविध कार्यहरुका सन्दर्भमा केही अर्ब रकम खर्च भैसकेको हुँदा विमानस्थल नबन्दा सो रकम खेर जाने कुरा प्रत्यर्थीहरुको तर्फबाट बहसको क्रममा जिकिर प्रस्तुत हुन आएको छ। आ.व. २०७३/०७४ देखि पूर्वाधार विकासका लागि बजेट छुट्याउन थालिएको तथ्यहरु पनि प्रस्तुत हुन आएको पाइयो। निजगढमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउने गरी भएको काम कारवाही उपर न्यायिक हस्तक्षेप गर्दा "कार्यकारिणीको क्षेत्राधिकारमा हस्तक्षेप हुने" र "विकासको सम्भावनामा असर पर्ने" भन्ने प्रत्यर्थीहरुका कानून व्यवसायीहरुको जिकिर पनि रहेको छ। यो कार्यपालिकाको नीतिगत क्षेत्राधिकारभित्र पर्ने विकास निर्माणको कार्य हो र यस कुरामा न्यायपालिकाले हस्तक्षेप गर्नु हुँदैन भनी विद्वान नायव महान्यायाधिवक्ताले बहसको क्रममा उल्लिखित विषयलाई प्रस्तुत विवादको अन्तर-वस्तुको रुपमा हेर्नु

पर्ने जिकिर गर्नु भएको पाइयो। यसका अतिरिक्त विमानस्थल निर्माण कार्य हुनबाट रोक लगाइयो भने विकासको गतिविधिमा नकारात्मक असर पर्ने तर्कहरु प्रस्तुत हुन आएका छन्। यस प्रकारका जिकिरहरुलाई समेत विधिशास्त्रीय वा न्यायिक मान्यताका दृष्टीले हेर्नु आवश्यक हुन आएको छ।

६१. वस्तुतः अदालत विकास कार्यको बाधक हुँदैन। विकासको अधिकार पनि मानव अधिकारकै एक विषय हो र विकासको अधिकारको संरक्षण, सुदृढीकरण र कार्यान्वयनका लागि न्यायपालिकाले सकारात्मक भूमिका नै निर्वाह गर्दछ। यस कुरामा संशय मान्नु पर्ने कुनै कारण छैन। तर यसको तात्पर्य जुनसुकै प्रकारको भौतिक निर्माण केन्द्रित विकास आयोजनाको अदालतले सँधैभरी पक्षपोषण नै गर्नु पर्दछ भन्ने पनि होइन। न्यायिक दृष्टीमा हेर्दा विकास भन्नाले दिगो, टिकाउ र सन्तुलित विकास भन्ने बुझिन्छ। वातावरणीय विनास पश्चात भएको भौतिक विकास टिकाउ, दिगो वा सन्तुलित हुँदैन भन्ने कुरा अन्तर्राष्ट्रिय रुपमा स्वीकार गरिसकिएको दिगो विकास सम्बन्धी अवधारणा, सिध्दान्त र मान्यता पनि हो। भौतिक विकासको नाममा संविधान र कानूनमा रहेका प्रावधान अनुकूल नहुने गरी अर्थात कानूनको शासन सम्बन्धी मान्यता प्रतिकूल हुन जाने काम कारवाहीलाई अदालतले न्यायिक अनुमोदन प्रदान गर्नु पनि हुँदैन। विकल्प भएसम्म कमभन्दा कम वातावरणीय क्षेति हुने विकास परियोजना नै प्राथमिकताको बिषय बन्दछ, बन्नु पर्दछ। विकास निर्माणको कार्य पनि हुने र वातावरणीय संरक्षण पनि कायम रहने अवस्था वा सम्भावनाको खोजी नै दिगो विकास सम्बन्धी अवधारणाको महत्वपूर्ण पक्ष हो। यसलाई कुनै मौद्रिक नाफा नोक्सानका आधारमा मात्र मूल्याङ्कन गरिनु मनासिव हुँदैन। न्यायपालिकाले यिनै मान्यतालाई आत्मसात् गरेर विकास र वातावरण बीचको सन्तुलन कायम राख्ने भूमिका निर्वाह गर्ने हो। विकास आयोजनाका विविध पक्षमा औपचारिक र कानूनी तबरबाट प्रष्ट परिभाषित दृष्टिकोण निर्माण नहुँदै अपरिपक्व (Pre-mature) अवस्थामा कुनै कार्य गरिएको वा रकम खर्च भएको वा

लागत परेको जस्ता कुराहरु रहेछन् भने पनि त्यसबाट नै न्यायिक दृष्टिकोण प्रभावित हुन सक्तैन[18]।

६२. विमानस्थल कहाँ बनाउने?; कस्तो बनाउने?; कुन आकारको बनाउने? भन्ने कुरा अवश्य नै सरकार (कार्यकारिणी) को क्षेत्राधिकारको विषय हो। यस कुरामा धेरै वादविवाद वा छलफल गरिरहनु आवश्यक नै छैन। प्रश्न के हो भने सरकारले गरेका कार्यकारिणी प्रकृतिका काम कारवाही वा निर्णय पनि संविधान तथा कानूनसम्मत् नै हुनु पर्दछ। जब कार्यकारिणी निर्णयले संविधान वा कानूनको दायरा उलंङ्घन गर्न पुग्दछन् वा त्यस प्रकारको प्रश्न खडा हुन पुग्दछ भने त्यस कुराको कानूनी वैधानिकताको परीक्षण अवश्य नै न्यायपालिकाले गर्दछ। कार्यकारिणीको निर्णयमा संविधान वा कानूनको त्रुटी कायम रहन पुगेको अवस्थामा स्वभाविक रुपमा त्यो न्यायिक निरुपण र क्षेत्राधिकारको विषय बन्दछ। यो न्यायपालिकाको एक महत्वपूर्ण संवैधानिक जिम्मेवारी पनि हो। सरकारले गरेका कार्यकारिणी निर्णय संविधान वा कानूनसम्मत् छन् वा छैनन् भनेर अदालतले न्यायिक परीक्षण गर्ने र आवश्यकतानुसार उचित आदेश दिने कुरा लोकतान्त्रिक पध्दतीको एउटा आधारभूत विशेषता नै हो। कार्यकारिणी निर्णय भन्ने कुराको आडमा अविवेकपूर्ण वा अनुचित वा समाज वा राष्ट्रको हीत प्रतिकूल हुन जाने गैरकानूनी काम कुरालाई न्यायिक

---

18 प्रथमतः यसलाई खर्च गर्ने निकाय वा पदाधिकारीको कानूनी जवाफदेहितासंग सम्बन्धित विषयको रुपमा पनि लिन सकिन्छ। यसका अतिरिक्त, निजगढदेखि काठमाण्डौंसम्म जोड्ने द्रुत मार्ग निर्माण गरिएको, पसाहा, बकैया आदि नदीमा तटबन्ध निर्माण गरिएको, जग्गाको संरक्षणका लागि केही पोल गाडिएको, वा केही निजी जग्गा प्राप्त गरी मुआवजा रकम प्रदान गरिएको जस्ता कुराहरुलाई “खेर जाने लागत” भन्ने अर्थमा नै लिन आवश्यक पनि देखिदैन। उल्लिखित लगानीको सार्वजनिक प्रयोजनका लागि उपयोग हुन सक्ने नै हुन्छ। अर्को दृष्टीले हेर्दा, लगभग ६९/७० अर्ब मूल्य बरावरको रुख मात्रै कटानी हुन सक्ने र वन जंङ्गलको जैविक विविधता, जीवजन्तु चराचुरुङ्गी आदिको वासस्थान, जीवनदायक अक्सिजन आपूर्ति, जलाधार संरक्षण, वनमा आश्रित सामाजिक जीवनयापन, अन्तर-वंशीय समन्याय आदि कुराहरुको मूल्य विचार गर्ने हो भने निकै ठूलो राष्ट्रिय नोक्सानी हुने अवस्था रहेको स्थिति हुँदा त्यस्तो कार्यलाई न्यायिक अनुमोदन प्रदान गर्नु उचित देखिदैन। तुलनात्मक रुपमा ठूलो नोक्सानीबाट जोगिनु नै बुध्दिमत्तापूर्ण कार्य हुनेछ।

परीक्षणको दायराभन्दा बाहिर राखेर हेर्न मिल्दैन। शक्तिपृथकीकरण, नियन्त्रण र सन्तुलनको सिध्दान्तले पनि यही मान्यता राख्दछ।

६३. रबिराज भण्डारी वि. प्रधानमन्त्री श्री मनमोहन अधिकारीसमेत भएको विवादमा[19] यस अदालतले राजनैतिक वा कार्यपालिकीय अधिकारको प्रयोग सम्बन्धमा व्याख्या गर्दा अपनाएको दृष्टिकोण पनि यहाँ उल्लेख गर्नु सान्दर्भिक छ। उक्त विवादमा व्याख्या गर्दै भनिएको छः **"कार्यपालिका वा व्यवस्थापिकाको संविधान प्रदत्त अधिकारसँग सम्बन्धित भएको कारणले मात्र तत्सम्बन्धी सबै प्रश्नहरू राजनैतिक प्रश्न हुँदैन। विवादमा उपस्थित संवैधानिक वा कानूनी प्रश्नसँग राजनैतिक प्रश्न पनि गाँसिएको अथवा संवैधानिक विवादलाई राजनैतिक रंगमा रंगाइएको कारणले पनि संवैधानिक वा कानूनी वैधताको प्रश्न राजनैतिक प्रश्नमा रुपान्तरित हुने पनि होइन।...संविधान वा कानूनको व्याख्या गर्ने अन्तिम अधिकारीको रुपमा संविधानले यस अदालतलाई सुम्पेको अधिकार र अधिकारक्षेत्रलाई सीमित वा कुण्ठित गर्ने अवधारणाको रूपमा राजनैतिक प्रश्न सम्बन्धी अवधारणाको उपयोग गर्नु कदापि संविधानसम्मत् हुँदैन"।** यसैगरी यस अदालतको संवैधानिक इजलासबाट रिट निवेदक शेरबहादुर देउवासमेत रहेको संसद विघटन सम्बन्धी[20] विवादको निरुपण गर्दा राज्यका अंङ्गहरुको अधिकारको प्रयोग सीमा सम्बन्धमा व्याख्या गर्दै भनिएको छः **"राज्यका प्रत्येक अङ्गले आफ्नो अधिकारको प्रयोग गर्दा संविधान र कानूनद्वारा निर्धारित सीमाभित्र रहनु पर्दछ। अर्को अङ्गलाई निषेध गर्ने वा निष्प्रभावी तुल्याउने कुराले शक्तिपृथकीकरण तथा नियन्त्रण र सन्तुलनको सिद्धान्तको प्रयोग र पालनामा अनुचित अवरोध पैदा हुन जान्छ। लोकतान्त्रिक सरकार भन्नाले सीमित सरकार (Limited Government) हो भन्ने मानिन्छ। संविधानले अनुमति नदिएको कुरामा कार्यकारिणी अधिकारको प्रयोग हुन सक्तैन"।** यसरी गरिएको व्याख्याको आलोकमा पनि सरकारबाट (कार्यपालिकाबाट) भएको निर्णयको न्यायिक परीक्षण गर्ने बिषयलाई हेरिनु पर्ने हुन्छ।

---

19 अधिवक्ता रबिराज भण्डारी वि. सम्माननीय प्रधानमन्त्री श्री मनमोहन अधिकारीसमेत; उत्प्रेषणयुक्त परमादेश; आदेश मितिः २०५२/५/१२ ।

20 निवेदक शेरबहादुर देउवासमेत वि. राष्ट्रपतिको कार्यालय, शितल निवास समेत, ०७७—WC—००७१, निर्णय मितिः २०७८/३/२८ (संवैधानिक इजलास) ।

६४. "लोकतान्त्रिक मूल्य मान्यतालाई आत्मसात् गरेको संवैधानिक प्रणाली र कानूनको शासनमा राज्यका कुनै पनि पदाधिकारी कानूनभन्दा माथि वा कानूनको दायराभन्दा बाहिर रहन सक्तैनन्। सबैको कानूनप्रति समान समर्पण रहन्छ र कानून नै सर्वोपरी हुन्छ"[21]। संविधानवाद तथा कानूनको शासन सम्बन्धी अवधारणाले पनि यही कुरामा जोड दिएको छ। पर्यावरण संरक्षण संविधानद्वारा संरक्षित मौलिक हक हो। वातावरणीय संरक्षणका कतिपय विषयहरु कानूनद्वारा पनि निर्धारित छन्। यस प्रकारका विषयमा नेपालको न्यायपालिकाले निकै लामो समयदेखि आफ्नो न्यायिक भूमिका जिम्मेवारीवोधका साथ निर्वाह गरी आएको छ। हामीले अहिलेसम्म अनुशरण गरी आएको मान्यता तथा विश्वका अन्य मुलुकहरुले आत्मसात् गरी आएका वातावरणीय न्यायका सिध्दान्त वा मान्यता भन्दा विपरित मार्गमा लाग्नु हाम्रालागि शोभनीय विषय बन्दैनन्। स्थापित न्यायिक मूल्य, मान्यता वा विधिशास्त्रलाई नजरअन्दाज गरेर केवल कार्यपालिकाको क्षेत्राधिकारको बिषय भन्ने कुराको आडमा विषयवस्तुको संवैधानिक तथा कानूनी वैधता परीक्षण गर्ने न्यायिक जिम्मेवारीबाट यस अदालतले पन्छिन पनि मिल्दैन। विमानस्थल निर्माणको बिषय मात्र नभएर बाटो, सिँचाई, विद्युत, उद्योगधन्दा, शिक्षा, स्वास्थ्य, कर्मचारी व्यवस्थापन आदि आदि राज्य व्यवस्था सञ्चालन सम्बन्धी कुराहरुका सम्बन्धमा पनि कार्यपालिकाबाट नै निर्णय गरिन्छन्। तर यस्ता कुनै पनि निर्णय वा काम कारवाही संविधान तथा कानूनको दायराभित्र नै रहेर गरिएको हुनु पर्दछ। त्यस्ता निर्णय वा काम कारवाही संविधान तथा कानूनको प्रावधान अनुकूल छन् वा छैनन् भन्ने कुराको परीक्षण गर्ने वा अन्तिम व्याख्या गर्ने क्षेत्राधिकार भने यस अदालतमा नै अन्तर्निहित रहेको छ। सीमित सरकार, संविधानवाद, कानूनको शासन, स्थापित न्यायिक मूल्य मान्यता, सिध्दान्त आदि पालना गर्नु पर्ने अनिवार्यता रहेको कुराको

21 निवेदक शेरबहादुर देउवासमेत वि. राष्ट्रपतिको कार्यालय, शितल निवास समेत, ०७७—WC—००७१, निर्णय मितिः २०७८/३/२८ (संवैधानिक इजलास) ।

अपवादको रुपमा निजगढ विमानस्थल सम्बन्धी विषयलाई लिनु वा हेर्नु पर्ने कुनै कारण देखिदैन।

६५. दिगो विकास सम्बन्धी सिद्धान्तको व्यवहारिक प्रयोग गर्ने एक उपायको रुपमा वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन (Environmental Impact Assessment - “EIA”) को अवधारणा विकास भएको छ। वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गर्नु पर्ने कुरालाई वातावरणसंग सम्बन्धित अन्तर्राष्ट्रिय संधि-सम्झौताले पनि स्वीकार गरेका छन्। Rio Declaration को Principle 17 माः “Environmental impact assessment, as a national instrument, shall be undertaken for proposed activities that are likely to have a significant adverse impact on the environment and are subject to a decision of a competent national authority” भनी उल्लेख भएको छ। सम्बन्धित निर्णयकर्तालाई कुनै विकासको परियोजनालाई अगाडी बढाउन स्वीकृती प्रदान गर्ने वा नगर्ने सम्बन्धमा निर्णय गर्न सघाउने कानूनी औजारको रुपमा पनि वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनलाई बुझ्न सकिन्छ। वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनले वातावरण संरक्षणको उद्देश्य प्राप्तिका लागि सम्बन्धित निर्णयकर्तालाई निर्णय गर्ने प्रकृयामा सहजीकरण नै प्रदान गर्दछ। विकास परियोजनामा रहेका वातावरणीय जोखिमको पहिचान गरी भविश्यमा सो जोखिमको सामना गर्ने, वातावरण संरक्षणका उपायहरु अपनाउने, तदनुसारका कार्यान्वयन संयन्त्र निर्माण गर्ने लगायतका विषयमा गुणस्तरीय रुपमा गरिएको वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनबाट सहयोग वा योगदान नै प्राप्त हुन्छ। विकासका कार्य र वातावरणसंग सम्बन्धित सरोकारलाई समायोजन गरी दिगो बिकास गर्न पनि वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनको आवश्यकता परेको हो। वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रकृयामा गरिने सार्वजनिक छलफल र प्राप्त हुने जनसहभागिताको माध्यमबाट विकास कार्यको स्वीकार्यता नै बृध्दि हुने हो। त्यसैले पनि कुनै आयोजनाको कार्य अगाडि बढाउनुभन्दा अगावै अनिवार्य रुपमा वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन गर्नु पर्ने व्यवस्था गरिएको पाइन्छ।

६६. वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनको आवश्यकता, महत्व र अन्तर्राष्ट्रिय प्रचलन समेतलाई हेरेर नेपालको कानूनी प्रणालीमा पनि यस सम्बन्धी व्यवस्था गरिएको हो।

वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ लागु हुनु अगावै पनि नेपालमा वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनको अभ्यास गरिएको देखिन्छ। सातौं पञ्चवर्षीय योजना अवधिमा (२०४२/२०४७ मा) कार्यान्वयनमा आएका केही परियोजनाको हकमा वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनलाई अनिवार्य गरिएको पाईन्छ। छुट्टै वातावरण कानून नरहेको अवस्थामा पनि राष्ट्रिय योजना आयोगले सन् १९९३ मा नेपालमा वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन गर्ने विधि एवं पद्दतीलाई पारदर्शी एवं प्रभावकारी बनाउने उद्देश्यले "राष्ट्रिय वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन निर्देशिका" जारी गरेको थियो। वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ जारी भएपश्चात वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनसँग सम्बन्धित व्यवस्था ऐन र नियमावलीले व्यवस्थित गर्दै आएका छन्। वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ लागु हुनुभन्दा केही पहिलेदेखी हाल वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ लागु रहेको अवस्थासम्म वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कनका खास विधि, पध्दती, प्रकृया अनुशरणको सिलसिला स्थापित भएको छ। अन्तर्राष्ट्रिय कानूनमा समेत वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनको खास विधि, सिद्धान्त एवं प्रकृया निर्धारित रहेको पाईन्छ। यस्ता विधि, सिद्धान्त एवं प्रकृया अन्तर्गत कुनै परियोजनाको निर्माण कार्य प्रारम्भ गर्नुभन्दा अगाडि चरणबद्द ढंगबाट परियोजनाको विस्तृत विश्लेषण, वातावरण अध्ययन आवश्यकताको विश्लेषण, परियोजनासंग सम्बन्धित वातावरणीय समग्र पक्षको पहिचान (scooping), वातावरणमा पर्न सक्ने प्रभावको पहिचान, प्रतिकूल प्रभाव न्यूनीकरणका उपायहरुको पहिचान, सार्वजिनक सुनुवाई, प्रतिवेदन तयारी आदि कुराहरु सम्पन्न गर्नु आवश्यक हुन जान्छ। दिगो विकासको सुनिश्चितता तथा वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कनको विश्वसनीयताका लागि उल्लिखित सम्पूर्ण चरणहरु वस्तुगत, व्यवहारिक, वैज्ञानिक एवं पारदर्शी तबरबाट स्वतन्त्र रुपमा हुन आवश्यक हुन्छ। वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रकृया वा प्रतिवेदनमा कुनै प्रकारको शंका उत्पन्न हुन सक्ने अवस्था कायम रहेमा उक्त प्रकृया र प्रतिवेदनको स्वीकार्यता र विश्वसनीयतामा नै गम्भीर प्रश्न खडा हुने अवस्था रहन्छ।

६७. विकाश निर्माणको कार्य गर्दा वातावरण संरक्षण ऐन, नियम, तथा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन सम्बन्धी प्रचलित मान्यता, सिध्दान्त वा पध्दती अनुसार सम्बन्धित विषय विज्ञहरुको समूहबाट तटस्थ र वस्तुगत आधारमा वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन गरिनु पर्ने अनिवार्यता रहेको कुराको पुष्ट्याईको लागि अव धेरै चर्चा-परिचर्चा गरिरहनु आवश्यक पनि देखिदैन। निजगढ विमानस्थल निर्माण सम्बन्ध वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन तयार गरिएको र स्वीकृत भएको भएपनि यस सम्बन्धमा विविध कोणबाट प्रश्नहरु उठेका देखिन्छन्। उल्लिखित प्रतिवेदन मिति २०७५/२/९ मा वन तथा वातावरण मन्त्रालयबाट स्वीकृत गरिएको पाइयो। तर निजगढको प्रस्तावित ठाउँमा नै विमानस्थल बनाउने गरी नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषदबाट मिति २०७१/११/२९ मा नै निर्णय गरेको र मिति २०७१/१२/३० मा चारकिल्ला तोकी विमानस्थल क्षेत्र भनी ८,०४५.७९ हेक्टर (८० वर्ग किलोमिटर) क्षेत्र विमानस्थलका लागि भनी राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरिएको देखिन्छ। विमानस्थल निर्माणका लागि भनी आ.व. २०७३/०७४ देखि केही बजेट विनियोजन गरिने गरेको र केही रकम खर्च गरिएको भन्ने तथ्य पनि प्रस्तुत हुन आएको छ। मन्त्रिपरिषदबाट मिति २०७३/११/२५ मा नै नेपाली सेनालाई "पहूँच मार्ग, पेरिफेरी सडक निर्माण तथा रुख कटान" सम्बन्धी कार्यको जिम्मा दिने भनी निर्णय भएको र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र नेपाली सेना बीच रुख कटानी तथा सुरक्षा निगरानी सम्बन्धी समझदारी पत्र मिति २०७४/५/१९ मा नै भएको देखिन्छ। यसरी विमानस्थल एरिया तोक्ने, रुख काट्ने, केही पूर्वाधार तयार गर्ने सिलसिलाका प्रारम्भिक कार्य EIA Report तयार हुनुभन्दा पहिले नै भैसकेको देखिन्छ। विवादित स्थानमा विमानस्थल निर्माण गर्ने भनी नेपाल सरकारले निर्णय गरेको लगभग ३ बर्ष पछि EIA Report तयार गरी/गराई स्वीकृत भएको अवस्था छ। प्रथम दृष्टिमा नै यसलाई सुसंगत तबरको अर्थात विधि, पध्दती र प्रकृया अनुशरण गरी भएको काम कारवाही रहेछ भनी मान्न मिल्ने अवस्था देखिदैन।

६८. EIA Report को अन्तर्वस्तु तर्फ दृष्टिगत गर्दा विमानस्थल निर्माण गर्दा न्यूनतम क्षती हुने कुराको ठोस, वस्तुगत र मनासिव रुपमा कानून बमोजिमको प्रकृया पुरा गरी विकल्पको खोजी नगरी वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन तयार गरिएको देखिन्छ। वन वा जंगल भनेको रुख विरुवा मात्रै होईन, त्यहाँको समग्र पारिस्थितिकीय प्रणाली पनि हो। विवादित विमानस्थल निर्माणका लागि छुट्याइएको वन क्षेत्रको पारिस्थितिकीय प्रणालीमा पर्न सक्ने नकारात्मक असरको वस्तुनिष्ट मूल्यांङ्कन गरिएको देखिदैन। समग्रमा हेर्दा, विवादित EIA Report वस्तुनिष्ट र स्वीकृत पध्दती अनुसार तयार गरिएको नभएर पूर्व निर्देशित, ईच्छित वा प्रायोजित कुरालाई कानूनी औपचारिकता पुरा गरेको देखाउने अभिप्रायले तयार गराइएको प्रतिवेदन हो भनी रिट निवेदकहरुले गर्नु भएको जिकिर तथ्यसंगत नै देखिन्छ। EIA Report तयार गर्दा तत्काल प्रचलित वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ द्वारा निर्देशित प्रकृया, पध्दती र शर्तहरुको समुचित रुपमा पालना गरिएको भन्ने देखिन आएन।

६९. निजगढको प्रस्तावित विमानस्थलका लागि तोकिएको वन क्षेत्रमा करिव २४,५०,३१९ वटा ठूला (ठूला र Pole Size का) रुखहरु रहेको कुरा वन तथा वातावरण मन्त्रालयले स्वीकृत गरेको वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनमा नै उल्लेख भएको छ। सोही अनुपातमा सो स्थानमा पारिस्थितिकीय प्रणाली रहेको देखिन्छ। स्वयम् प्रत्यर्थी नेपाल सरकारको आधिकारिक निकायबाट स्वीकृत गरिएको औपचारिक दस्तावेजमा नै कूल २४,५०,३१९ वटा रुखहरु रहेको र धेरै संख्यामा मझौला तथा साना रुख विरुवा रहेको कुरा उल्लेख भएको स्थितिमा विवादित आयोजनास्थलमा वातावरणीय विनासको अवस्था रहेनछ भनी मान्न मिल्ने देखिदैन। उल्लिखित ८,०४५.७९ हेक्टर (११,८७९.७२ विगहा) क्षेत्र मध्येको रुख विरुवा, जंङ्गल रहेको भनिएको करिव ७,९९० हेक्टर जग्गाभित्र अनेकौं जीवजन्तु, वनस्पति, पारिस्थितिकीय प्रणाली रहेको कुरा स्वतः न्यायिक तबरबाट पनि अनुमान गर्न सकिने विषय हो। उक्त वन क्षेत्रको नोक्सानी भएको अवस्थामा

सो क्षेत्र (खासगरी तल्लो भूभाग) को प्राकृतिक र भौगर्भिक जलाशय/पानी आपूर्तिको कुरामा पर्ने प्रतिकूल असर पनि निकै गम्भीर हुन सक्ने कुरा ईजलास समक्ष छलफलको सन्दर्भमा विषय-विज्ञहरुले औल्याउनु भएको छ। विषय-विज्ञहरुको यस प्रकारको दृष्टिकोणलाई सामान्य, सतही वा हलुका रुपमा लिएर हेर्नु बुध्दिमत्तापूर्ण कार्य हुँदैन। वन क्षेत्रको आकार, क्षेत्रफल, रुख विरुवाको संख्या तथा जैविक वासस्थान तथा जैविक-मार्ग रहेको परिस्थिति समेत समग्र पक्षमा विचार गर्दा विवादित वन क्षेत्रको विनास भएमा **"वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर पर्ने"** कुरा स्पष्ट नै छ। सो क्षेत्रमा २०० बर्षभन्दा पुरानो "भीम सखुवाको ठूलो रुख" लगायत अनेक प्रकारका जैविक विविधता रहेको तथ्य प्रमाणित अवस्थामा रहेको छ। यस प्रकारका सम्पदाको विनासबाट पर्न सक्ने प्रभावको वैकल्पिक व्यवस्थापन सम्बन्धी पर्याप्त तार्किक आधार वातावरण प्रभाव मूल्यांङ्कन प्रतिवेदनमा खुलाइएको देखिएन।

७०. EIA Report मा ठूला ५,८५,४९९ वटा रुख र पोल साईजका १८,६४,८२० वटा रुख गरी कूल २४,५०,३१९ वटा रुखहरु कटान गर्नु पर्ने कुरा उल्लेख छ[22] र सोही रुखको मूल्यको सम्म आर्थिक विश्लेषण गरिएको देखिन्छ। तर यसरी रुख विरुवा गणना गर्दा मझौला आकारका (अर्ध-पोल आकारका), साना, तथा पोथ्रा-पोथ्री आदि रुख विरुवाको गणना गरिएको र त्यसको वातावरणीय प्रभाव तथा सम्भावित क्षतीको मूल्याङ्कन भएको देखिदैन। अन्य जीवजन्तु, चराचुरुङ्गी लगायतका प्राणी लगायत समग्र पारिस्थितिकीय प्रणालीमा पर्ने प्रभावको पर्याप्त मूल्याङ्कन गरिएको देखिदैन।

७१. वन सम्बन्धी ऐनले निर्देशित गरे अनुसार नेपाल सरकारले वन तथा वातावरण संरक्षणका दृष्टीले रुख कटान सम्बन्धी एउटा मानक निर्धारण गरेको देखिन्छ।

---

22 नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले मिति २०७५/३/११ मा पर्यटन, संस्कृति तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई लेखेको पत्रमा ७,९९०.३१ हेक्टर क्षेत्रमा रहेको २४,४१,३६७ वटा रुख काट्नु पर्ने कुरा उल्लेख भएको देखिन्छ।

यसरी निर्धारण गरिएको मापदण्डमा एउटा रुख काटेपछि २५ वटा रुख लगाउनु पर्ने गरी साविकमा मापदण्ड तोकिएको पाइयो। यसबीच; निजगढ विमानस्थलको सन्दर्भ अगाडि आएपछि; नेपाल सरकारले मापदण्डमा संशोधन गरी एउटा रुख काटिएपछि सो बरावर १० वटा विरुवा रोप्नु/हुर्काउनु पर्ने भनी अनुपात निर्धारण गरेको देखिन्छ। बृक्षारोपणको अनुपात २५ बाट १० कायम गरिएको सन्दर्भ स्वयममा पनि विचारणीय छ। यसका अतिरिक्त सोही १ रुख बराबर १० विरुवाको अनुपातलाई हेर्दा पनि कहाँ, कुन ठाउँमा बृक्षारोपण गर्ने हो भन्ने कुराको कुनै योजना निर्धारण गरिएको कुरा वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन लगायत कुनै आधिकारिक लिखतबाट तथ्ययुक्त रुपमा खुल्न आएको देखिदैन[23]। यसबाट वन ऐन, नियमद्वारा निर्दिष्ट प्रावधानका आधारमा नेपाल सरकार स्वयमले निर्धारण गरेको मापदण्डको पालना भएको वा हुने अवस्था रहेछ भनी मान्न सकिने अवस्था देखिदैन।

७२. विवादित विमानस्थल निर्माणका लागि जैविक विविधतायुक्त वन क्षेत्र सहितको ८,०४५.७९ हेक्टर क्षेत्रफल जग्गा छुट्याउनुको कारण वा औचित्य पनि विशेष रुपमा विचारणीय बनेको छ। प्रस्तावित निजगढ विमानस्थल क्षेत्रका लागि कति जग्गा आवश्यक पर्ने हो भन्ने सम्बन्धमा कुनै तर्कपूर्ण र वस्तुगत मापदण्ड अपनाएको देखिन आउँदैन। वस्तुतः विमानस्थल कुन आकारको वा कति ठूलो/सानो हुनु पर्दछ भन्ने कुरा प्रविधिक र सापेक्षिक कुरा हो। तथापि, यसमा केही वस्तुगत आधारहरुको विद्यमानता स्वभाविक रुपमा अपेक्षित रहन्छ। अन्य मुलुकका केही प्रतिनिधिमूलक ठूला विमानस्थलको क्षेत्रफल तर्फ दृष्टिगत गर्दाः (१) वेलायत

---

23 यस सम्बन्धमा प्रत्यर्थी नेपाल सरकारको तर्फबाट प्रतिनिधित्व गर्ने विद्वान नायव महान्यायाधिवक्ता समेतले छलफलको क्रममा तथा लिखित बहस-नोटमा बारा, पर्सा, मकवानपुर, रौतहट, सर्लाही, महोत्तरी, धनुषा, सिराहा समेतका केही जिल्लामा रहेका प्रायः सवै खोलानालाका बगरहरु तथा खोला किनारका ऐलानी चौरहरुलाई **"बृक्षारोपणका लागि सम्भावित क्षेत्रहरु"** पहिचान गरिएको भनी जिकिर प्रस्तुत गर्नु भएको पाइयो। यस कुरामा भर पर्ने वा विश्वास गर्न सकिने कुनै तार्किक आधार देखिदैन। उल्लिखित नदी किनारमा कति जग्गा खाली रहेको छ? सो जग्गा बृक्षारोपणका लागि उपयुक्त र पर्याप्त छ वा छैन? नदी किनाराको बगरमा प्राविधिक रुपमा विरुवा रोपेर हुर्काउन सकिने हुन्छ वा हुँदैन? भन्ने कुरा पनि विचारणीय बिषय रहेका छन्।

(लन्डन) को **Heathrow** विमानस्थल संसारकै व्यस्त विमानस्थल मध्येको एउटा मानिन्छ। वार्षिक लगभग ४ लाख ५० हजारदेखि ५ लाख पटक विमानहरुले उडान/अवतरण गर्ने गरेको यस विमानस्थलको माध्यमबाट वार्षिक सरदर ७ करोड ५० लाखभन्दा बढी नै यात्रुहरुले आवागमन गर्ने गरेका छन् भन्ने तथ्याङ्क रहेको छ। उक्त विमानस्थलको क्षेत्रफल करिब १,२२७ हेक्टर रहेको पाइन्छ[24]; (२) एसियाको एउटा व्यस्त विमानस्थल मध्येको **Hong Kong** अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलमा पनि वार्षिक ७ करोडभन्दा बढी यात्रुको आवागमन हुने गरेको तथ्याङ्क छ। उक्त हङकङ विमानस्थलको क्षेत्रफल १,२५५ हेक्टर रहेको पाइन्छ; (३) सवैभन्दा व्यस्त मानिएको, पाँच वटा समानान्तर धावन-मार्ग रहेको, संयुक्त राज्य अमेरिकाको Hartsfield-Jackson **Atlanta** International Airport को क्षेत्रफल करिब १,९०२ हेक्टर रहेको छ; (४) दक्षिण एशियाको लगभग सवैभन्दा व्यस्त विमानस्थलको रुपमा रहेको भारतको नयाँ दिल्ली स्थित **Indira Gandhi** International Airport करिब २,०६६ हेक्टर क्षेत्रफलमा फैलिएको देखिन्छ; (५) Germany स्थित निकै व्यस्त **Frankfurt** Airport २,३०० हेक्टरमा निर्माण भएको पाइन्छ; (६) **Dubai** International Airport को कूल क्षेत्रफल २,९०० हेक्टर रहेको तथ्याङ्क छ; (७) अमेरिकाको ठूला विमानस्थल मध्येको O'Hare International Airport (**Chicago** Airport) करिब ३,०८७ हेक्टर क्षेत्रफलमा बनेको पाइन्छ; (८) Paris को **Charles de Gaulle** Airport को क्षेत्रफल ३,२३७ हेक्टर रहेको छ; (९) Bangkok को **Suvarnabhumi** Airport को क्षेत्रफल करिब ३,२४० हेक्टर रहेको पाइन्छ; (१०) अफ्रिकी महादेशको मानिसको आवागमनको दृष्टीले सवैभन्दा बढी व्यस्त मानिएको **Cairo** International Airport, Egypt को क्षेत्रफल लगभग ३,६२५ हेक्टर रहेको पाइन्छ; (११) चीनको **Shanghai** स्थित अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको क्षेत्रफल

24 Heathrow विमानस्थल हाल विस्तारको क्रममा रहेको छ र सन् २०२८ सम्ममा सो विस्तार कार्य सम्पन्न हुने अनुमान गरिएको पाइन्छ।

करिब ३,९८८ हेक्टर रहेको छ; (१२) **George Bush** Intercontinental Airport, Houston, USA को क्षेत्रफल ४,४५१ हेक्टर रहेको बुझिन्छ; (१३) **Washington Dulles** International Airport, Washington, D.C. को क्षेत्रफल ४,८५६ हेक्टर रहेको तथ्यांङ्क देखिन्छ। यस प्रकारका उदाहरण अरु पनि धेरै छन्। उपलव्ध भएसम्मको तथ्यांङ्कको आधारमा हेर्दा निजगढ विमानस्थलका लागि छुट्याइएको ८,०४५ हेक्टर जग्गाको तुलनामा विश्वका केवल दुई वटा विमानस्थल (Saudi Arabia र USA को Denver स्थित विमानस्थल)[25] बाहेक अन्य सवै विमानस्थलहरुको क्षेत्रफल सानो आकारको रहेको पाइन्छ[26]।

७३. सन् १९९५ को NEPECON ले गरेको सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदनमा नेपालमा दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्नका लागि करिब १,०८१ हेक्टर (करिब १० वर्ग किलोमिटर अर्थात करिब १,५९६ बिगहा) जग्गा चाहिने कुरा उल्लेख भएको पाइन्छ। पछि सन् २०११ को Land Mark Worldwide Co. Ltd. ले गरेको अध्ययन प्रतिवेदनमा २,४०,४५,००० वर्ग मिटर[27] (अर्थात करिब २,४०४ हेक्टर) जग्गा समेटिने कुरा उल्लेख भएको देखिन्छ। उल्लिखित जग्गा मध्ये "Airport City" को लागि १,०५३ हेक्टर अर्थात करिब १,५५५ विगहा जग्गा

---

25 King Fahd International Airport, Saudi Arabia को प्रायः मरुभूमि क्षेत्रमा निर्मित विमानस्थलको क्षेत्रफल ७७,६०२ हेक्टर तथा Denver International Airport, USA को क्षेत्रफल १३,५७१ हेक्टर रहेको तथ्याङ्क छ।

26 उदाहरणका लागि यहाँ प्रस्तुत गरिएका तथ्यांङ्कहरु International Air Transport Association (IATA) को तथ्यांङ्कमा आधारित रहेको छ। उल्लिखित तथ्यांङ्कहरु बिषयवस्तुको प्रष्टताका लागि केवल दृष्टान्तस्वरुप उल्लेख गरिएका हुन्।

27 Land Mark Worldwide Co. Ltd. ले सन् २०११ जनवरीमा पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा पेश गरेको "Detailed Feasibility Study Report" को प्रकरण ३.५, टेवल ३.४, पृष्ठ ७७ मा "Land Use Areas" भनी Airside का लागि ९,०१५,००० वर्ग मिटर (९०१.५ हेक्टर अर्थात करिब **१,३३१ विगहा**), Landside का लागि ४,५००,००० वर्ग मिटर (४५० हेक्टर अर्थात **६६४.४२ विगहा**) र Airport City का लागि १०,५३०,००० वर्ग मिटर (१,०५३ हेक्टर अर्थात **१,५५४ विगहा**) गरी कूल २४,०४५,००० वर्ग मिटर (२,४०४ हेक्टर अर्थात करिब **३,५५० बिगहा**) जग्गा प्रयोग हुने कुरा उल्लेख भएको छ।

आवश्यक पर्ने कुरा समेत उक्त प्रतिवेदनमा उल्लेख भएको छ[28] र सो १,०५३ हेक्टर जग्गा बाहेक गरी गणना गर्दा १,३५१ हेक्टर जग्गासम्म विमानस्थलका लागि आवश्यक हुन जाने देखिन्छ। तर २०७१ सालमा नेपाल सरकारको निर्णयले प्रस्तावित आयोजनाका लागि ८,०४५.७९ हेक्टर (८० वर्ग किलोमिटर) जग्गा छुट्याईएको पाइयो। यस बीच भएका काम कारवाहीको सन्दर्भमा खुलाइएको केही विवरणमा १,९०० हेक्टरमा विमानस्थल निर्माण हुने कुराको सन्दर्भ पनि उल्लेख भएको देखिन्छ। यस अदालतमा भएको सुनुवाई छलफलको सन्दर्भमा तथा लिखित बहस-नोटमा पनि कूल १,९०० हेक्टर जग्गामा मात्र विमानस्थल निर्माण हुने हो भन्ने जिकिर प्रत्यर्थीको तर्फबाट प्रस्तुत हुन आएको छ। अन्यत्रको अनुभव हेर्दा दुई हजार हेक्टर वा सोभन्दा घटी क्षेत्रफलमा निर्माण गरिएको अन्तर्राष्ट्रिय स्तरका विमानस्थलहरु अनेकौं रहेका देखिन्छन्। यदि प्रत्यर्थीहरुको जिकिर अनुसार १,९०० हेक्टर जग्गामा नै विमानस्थल निर्माण गरियो भने पनि हाम्रो विमानस्थलको आकार वेलायतको Heathrow, Hong Kong को विमानस्थल, John F. Kennedy International Airport, New York, Changi Airport Singapore, Australia को Sydney स्थित Kingsford Smith Airport, Denmark को Copenhagen स्थित विमानस्थल, Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airport Mumbai, अमेरिकाको Atlanta आदिमा रहेका व्यस्त विमानस्थल भन्दा ठूलै आकारको अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको विमानस्थल निर्माण हुन सक्ने देखिन्छ। स्वभाविक आवश्यकता भन्दा धेरै बढी **(विमानस्थल निर्माणका लागि आवश्यक हुने अधिकतम् क्षेत्रफल भन्दा लगभग चार गुणा बढी)** क्षेत्रमा रहेको हराभरा वन जंङ्गलको जग्गा विमानस्थलका लागि भनी छुट्याउनु पर्ने कुनै वैध, उचित, तार्किक वा वस्तुगत कारण खुल्न आएको देखिदैन[29]। स्वेच्छाचारितापूर्ण निर्णय गर्नु सुशासनको मान्यता प्रतिकूल समेत

---

28 रुख काटेर, वन जंङ्गल मासेर "Airport City" बनाउने कुरा उचित हुँदैन भन्ने यस ईजलासको दृष्टिकोण यथास्थानमा विवेचना गरिएको छ।

29 नेपालमा अन्य मुलुकको भन्दा ठूलो विमानस्थल बन्न हुदैन भन्ने होइन। सर्वोच्च शिखर सगरमाथा जस्ता गौरव गर्न लायक अरु पनि धेरै ठूला र देखाउन लायक उत्कृष्ट र विशिष्ट कुराहरु हुन सके

हुन जान्छ। परिणामतः विमानस्थलका लागि भनी ८,०४५.७९ हेक्टर (११,८७९.७२ बिगहा) जग्गा छुट्याईएको कुराको औचित्यमा गम्भीर प्रश्न खडा हुन पुगेको छ।

७४. सवै प्रकारका महत्वाकांक्षा सुःखद् मात्रै हुँदैनन्। यदाकदा कतिपय महत्वाकांक्षा कालक्रममा महँगो पनि सावित हुन सक्तछन्। विकाश निर्माणको कार्य रहर, लहड, आवेग वा भावनात्मक विषय मात्र नभएर वस्तुगत, यथार्थवादी, तथ्यपरक, औचित्यपूर्ण र दिगोपन कायम गर्नु पर्ने बिषय पनि हो। विश्वका विभिन्न भागमा रहेका ठूला र व्यस्त विमानस्थलको रुपमा सेवा प्रदान गरी आएका विमानस्थलहरु निर्माण भएको जग्गाको २,००० हेक्टरभन्दा घटी क्षेत्रफलको रहेको स्थिति उल्लेख गरी केही दृष्टान्त माथि प्रस्तुत भैसकेको छ। हाम्रो कुन आवश्यकता पूर्ति वा अभिष्ट प्राप्तिको लागि ८,०४५.७९ हेक्टर (११,८७९.७२ विगहा) जग्गा छुट्याई ठूलो परिमाणको वन पैदावार मासेर तथा पारिस्थितिकीय प्रणालीमा गम्भीर असन्तुलन पैदा हुने गरी **(केवल दुईवटा अपवादलाई छाडेर भन्नु पर्दा)** विश्वकै सवैभन्दा ठूलो र विशाल विमानस्थल निर्माण गर्नु पर्ने भएको हो? यस कुराको कुनै वस्तुगत आधार वा मनासिव कारण प्रस्तुत हुन आएको देखिदैन[30]। समग्रमा हेर्दा

प्रत्येक नेपालीका लागि गर्वकै विषय हुने थियो। तर महत्वाकांक्षा राखेर मात्रै हुँदैन। **"घाँटी हेरी हाड निल्नु"** भने जस्तै सम्भाव्यता, आवश्यकता, आर्थिक क्षमता तथा सम्भावित चुनौतीहरुको समग्र मूल्यांङ्कनका आधारमा विकास निर्माणको कार्य गर्नु बुध्दिमत्तापूर्ण हुनेछ। यस पक्षमा कुनै तथ्यपरक विश्लेषण भएको देखिदैन।

30 सन् १९९५ को NEPECON ले गरेको सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदनमा नेपालमा दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्नका लागि करिब १,०८१ हेक्टर (करिब १,५९६ बिगहा) जग्गा चाहिने कुरा उल्लेख भएको र पछि सन् २०११ मा Land Mark Worldwide Co. Ltd. ले गरेको अध्ययन प्रतिवेदनमा एयरपोर्ट सिटी लगायत विमानस्थल निर्माणका लागि कूल २,४०४ हेक्टर (करिब ३,५५० बिगहा) जग्गा आवश्यक पर्ने कुरा उल्लेख भएको देखिन्छ। थप जग्गा आवश्यक रहेको भनी अन्य कुनै अध्ययनबाट वस्तुगत आधारमा आवश्यकता पहिचान गरिएको देखिदैन। यस अवस्थामा NEPECON र को प्रतिवेदनमा उल्लेख गरिएको भन्दा करिब १०,२८३ विगहा बढी जग्गा र Land Mark Worldwide Co. Ltd. को प्रतिवेदनमा उल्लेख गरिएको भन्दा करिब ८,३३० बिगहा भन्दा बढी जग्गा किन छुट्याउनु परेको हो भन्ने कुराको आधार, कारण वा औचित्य

हचुवा तबरबाट अनुचित र अनावश्यक रुपमा ठूलो परिमाणमा वातावरणीय विनास हुने अवस्था पैदा हुने गरी आयोजना निर्माणस्थलको चयन (निर्धारण) गरिएको देखिन्छ। सम्भाव्यता अध्ययनबाट पहिचान गरिएको आवश्यकता भन्दा धेरै बढी ***(अर्थात स्वभाविक रुपमा देखिने आवश्यकता भन्दा लगभग नौ हजार विगहा बढी)*** जग्गा विमानस्थल निर्माणका लागि भनी छुट्याएर, ठूलो परिमाणमा पारिस्थितिकीय प्रणाली (Eco-system) मा क्षती पुर्याएर, प्राकृतिक सम्पदा र जैविक विविधतामा गम्भीर असर पारेर राष्ट्रिय हित र कल्याण गर्न खोजिएको भन्ने ठान्न पुगियो भने विडम्बनापूर्ण नै हुनेछ।

७५. प्रत्यर्थी नेपाल सरकारले वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन (EIA Report) स्वीकृत नहुँदैको अवस्थामा प्रस्तावित विमानस्थलको चारकिल्ला तोक्ने, तटबन्ध निर्माण गर्ने, बजेट विनियोजन गरी पूर्वाधार खडा गर्ने, रुख काट्ने प्रक्रिया (प्रशासनिक कारवाही) अगाडि बढाउने जस्ता काम कारवाही गरेको देखिन्छ। तर यसरी विमानस्थल निर्माण गर्ने, उल्लेख्य संख्यामा रुख कटान गर्ने कुरामा प्रत्यर्थी मध्येको प्रदेश नं. २ (मधेश प्रदेश) ले असहमति जनाई लिखित जवाफ पेश गरेको पाइयो। नेपालको संविधानले **"प्रदेशभित्रको राष्ट्रिय वन, जल उपयोग तथा वातावरण व्यवस्थापन"** सम्बन्धी विषयमा कानून निर्माण गर्ने लगायतका अधिकार प्रदेश सरकारलाई प्रदान गरेको छ। अहिले संघीयताको अवधारणा कार्यान्वयनको अवस्थामा राष्ट्रिय वन तथा वातावरण व्यवस्थापन गर्ने कुरामा प्रदेश सरकारले अगाडि सारेको मनासिव माफिकको दृष्टिकोणलाई अन्देखा गर्नु र सम्बन्धित प्रदेश सरकारसंग सामान्य रुपमा पनि समन्वय कायम नगरी **"प्रदेशभित्रको राष्ट्रिय वन, जल उपयोग तथा वातावरण व्यवस्थापन"** सम्बन्धी निर्णय गरिनु मनासिव देखिदैन।

७६. निजगढको वनक्षेत्र हात्ती लगायतका कतिपय वन्यजन्तुको जैविक मार्गमा पर्दछ भन्ने पनि ईजलास समक्ष सम्बन्धित विषयका विज्ञहरुले उल्लेख गर्नु भएको पाइयो।

खुलाईएको देखिदैन। अनुचित र अविवेकपूर्ण तबरबाट आवश्यकता भन्दा बढी वन बिनास गर्न लागिएको तथ्य उपरोक्त तथ्याङ्कबाट पनि प्रमाणित भएको छ।

राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा वन्यजन्तु संरक्षण ऐन, २०२९ को दफा २(ङ३) बमोजिम "जैविक मार्ग" भन्नाले वन्यजन्तुहरु एक वासस्थानबाट अर्को वासस्थानमा आवतजावत गर्ने बाटो सम्झनु पर्छ"। प्रस्तावित स्थानको वन कटान गरी विमानस्थल निर्माण गर्दा जैविक मार्गमा अवरोध पैदा हुन जाने कुराहरु पनि सम्बन्धित विषय-विज्ञले ईजलास समक्ष उल्लेख गर्नु भएको छ। यसका अतिरिक्त, प्रस्तावित विमानस्थल क्षेत्रको करिब ७ कि.मी. क्षेत्र पर्सा बन्यजन्तु आरक्षको ज्यादै निकट रहेको देखिन्छ। वन्यजन्तु आरक्षमा रहेका जीवजन्तु, पशुपंक्षी लगायत अन्य जैविक विविधता संरक्षणका दृष्टिले हेर्दा पनि थप गम्भीर नोक्सानीका सम्भावनाहरु रहेको पाइयो। International Civil Aviation Organization (ICAO) को मान्यता अनुसार संरक्षित क्षेत्रसंग जोडेर विमानस्थल निर्माण गर्नु उचित ठानिदैन। तर उल्लिखित पक्षमा विवादित EIA Report लगायत प्रत्यर्थीहरुबाट भएका काम कारवाहीमा कुनै वस्तुगत आधार सहित विश्लेषण गरिएको देखिएन।

७७. विवादित EIA Report को Chapter 7.3 मा "Comparison of Alternatives" शीर्षक अन्तर्गत Hydropower सम्बन्धित व्यहोरा उल्लेख भएको र यस प्रकारका दृष्टान्तलाई लिएर रिट निवेदकहरुका तर्फबाट विवादित प्रतिवेदन मौलिक र वस्तुगत आधारमा तयार भएको नभएर रोहरीत पुरा गर्न प्रायोजित रुपमा तयार गरिएको तथा Hydropower सम्बन्धी अर्को कुनै प्रतिवेदनको नक्कल गरिएको भनी जिकिर लिएको पाइयो। EIA Report मौलिक रुपमा, विषय केन्द्रित तथा वस्तुगत आधारमा कानूनी प्रकृया पुरा गरेर तयार गरिएको हुनु अनिवार्य छ। यो केवल रीत पुर्याउने वा औपचारिकता निर्वाह गर्ने दस्तावेज होइन, यसको कानूनी र व्यवहारिक महत्व रहेको हुन्छ। सो प्रतिवेदन तयार गर्न सम्बन्धित विषय-विज्ञहरुको योगदान रह्यो वा रहेन भन्ने पक्ष पनि उत्तिकै महत्वपूर्ण बन्दछ। वौध्दिक सक्षमता तथा तटस्थता वा निष्पक्षता जस्ता कुराहरु पनि EIA Report तयारीका सन्दर्भमा अर्को महत्वपूर्ण शर्त बन्दछ। वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन कार्य कानूनद्वारा निर्धारित प्रकृया अनुसार नै सम्पन्न हुनु पर्दछ। कानूनद्वारा निर्धारित

प्रकृयाबाट सम्पादन गर्ने कुरा मनोगत हुँदैन। उपलव्ध विविध विकल्पहरु मध्ये छनौट गरिएको विकल्प सर्वाधिक उपयुक्त छ भन्ने कुराको वस्तुगत आधार पनि प्रतिवेदनबाट देखिनु पर्दछ। यसरी ग्रहण गरिएका आधारहरु वस्तुगत र कानूनसम्मत् छन् वा छैनन् भन्ने कुरा अवश्य नै न्यायिक परीक्षणको विषय बन्दछन्[31]। उल्लिखित दृष्टिले हेर्दा विवादित EIA Report लाई त्रुटिरहित रहेछ भनी मान्न सकिने स्थिति देखिएन।

७८. आयोजनाको बिस्तृत प्रतिवेदन (Detail Project Report - DPR) तयार गरिएको देखिदैन[32]। लागत कति लाग्ने हो? त्यसको लागि आर्थिक व्यवस्थापन कसरी जुटाउने हो? भन्ने कुराको कुनै वस्तुगत विश्लेषण गरी प्रष्ट खाका तयार भएको पाइएन। अनुमानित लागत, आयोजनाबाट प्राप्त हुन सक्ने लाभ तथा सम्भावित जोखिम वा नोक्सानीका सम्बन्धमा तथ्यपरक विश्लेषण भएको देखिएन। विमानस्थलको सम्भावित निर्माण लागतको आकलनमा निश्चित दृष्टिकोण तयार भैसकेको नदेखिए तापनि **केही खर्ब रूपैयाँ** लागत पर्ने कुरामा विवाद छैन। नेपाली अर्थतन्त्रको दृष्टीले यो अवश्य नै ठूलो रकम हो। यसका लागि लागत खर्च जुटाउने, निर्माण मोडालिटी तय गर्ने कुराहरु पनि निकै महत्वपूर्ण देखिन्छन्। आयोजनाका विविध पक्षमा निश्चित योजना र दृष्टिकोण निर्माण नहुँदै रुख काट्ने र वन जंङ्गल क्षेत्र खाली गर्ने कार्य राष्ट्रका लागि जोखिमपूर्ण पनि हुन सक्तछ[33]। यस

---

31 "वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन (EIA) का अन्तरवस्तु भित्रर अदालतले प्रवेश गर्न हुँदैन भन्ने कथनसंग सहमत हुन सकिदैन" भनी अधिवक्ता रामकुमार आचार्य वि. मन्त्रिपरिषद सचिवालय समेत भएको विवादका सन्दर्भमा यस अदालतबाट व्याख्या भएको समेत देखिन्छ (ने.का.प. २०७०, अङ्क १, नि.नं. ८९४२) ।

32 नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, राष्ट्रिय गौरब आयोजनाले च.नं. ५२ मिति २०७६/४/२८ मा कर्पोरेट निर्देशनालय, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणलाई लेखेको पत्रमा **"विमानस्थल निर्माण सम्बन्धमा पर्याप्त रुपमा अध्ययन भई सकेको हुनाले DPR आवश्यक नरहेको"** भनी उल्लेख भएबाट पनि DPR नभएको कुरा प्रमाणित भएको छ।

33 संघीय संसदको अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध समितिः "पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन अध्ययन तथा अनुगमन सम्बन्धी स्थलगत अध्ययन तथा अनुगमन भ्रमण प्रतिवेदन, २०७५" को प्रकरण ३.४.१ मा पनि

सम्बन्धमा Sri Lanka ले Mattala Rajapaksa International Airport[34] निर्माणका सन्दर्भमा हासिल गरेको अनुभवबाट पनि हामीले सिक्न र केही अनुभवजन्य लाभ प्राप्त गर्न सकिने अवस्था रहेको छ। यस पक्षबाट हेर्दा पनि निजगढ विमानस्थल सम्बन्धी विवादित काम कारवाही राष्ट्रिय हित अनुकूल तथा वस्तुगत यथार्थमा आधारित रहेछ भनी मान्न सकिने आधारहरु प्रस्तुत हुन आएको अवस्था देखिएन।

७९. विषय विज्ञहरुको दृष्टिकोण पनि यस प्रसंगमा महत्वपूर्ण र विचारणीय रहेको देखिन्छ। वन तथा वातावरण विज्ञ (नेपाल सरकारका पूर्व वन सचिव) डा. श्री कृष्णचन्द्र पौडेलले ईजलास समक्ष छलफलको क्रममा केही तथ्याङ्क प्रस्तुत गर्नु

"निर्माण प्रक्रियाको मोडेल सरकारी निजी साझेदारी (Public Private Partnership), प्रत्यक्ष वैदेशिक लगानी गरी, नेपाल सरकार वा सम्बन्धित देशको स्वामित्व रहेका संस्थाहरु (Governmeent to Government) बीचको साझेदारीमा **निर्माण र व्यवस्थापन गर्ने भएपश्चात् आवश्यक लगानीको सुनिश्चितता गरिसकेपछि र निर्माण कार्य सम्बन्धी आवश्यक व्यवस्था भएपछि मात्र रुख काट्ने काम शुरु गर्ने"** भनी उल्लेख भएको देखिन्छ।

34 Colombo विमानस्थल पछिको दोस्रो ठूलो विमानस्थलको रुपमा लगभग २५० मिलियन अमेरिकी डलर रकम लागतमा निर्माण गरिएको र सन् २०१३ मा नै सञ्चालनमा ल्याइएको Mattala Airport निर्माण गर्दा चीनको Exim Bank बाट १९० मिलियन अमेरिकी डलर ऋण लिएको भन्ने देखिन्छ। दुर्भाग्यवश विमानस्थल खासै सञ्चालनमा आउन सकेन र लिइएको ऋणको साँवा, व्याजको दायित्व कायम रहेको कुरा प्रकाशमा आएको छ। Mattala Airport वन्यजन्तु संरक्षण क्षेत्रमा बनाइएको छ र जनावर तथा चराचुरुङ्गीहरुले हवाई सुरक्षामा प्रभाव पार्न सक्ने स्थिति रहेको महशुस गरिएको छ। यसबाट हात्तीको वासस्थान तथा आवागमन मार्गमा अवरोध पुग्न गई मानिस र हात्ती बीच द्वन्दको स्थिति पनि पैदा भएको पाइन्छ। यसका अतिरिक्त Mattala Airport निर्माणको कारणबाट Biodiversity मा नोक्सानी भएको, Global Warming थपिएको, जमिनको बनौट आकृति बिग्रिएको, वन विनास भएको, Vegetation मा हानी-नोक्सानी भएको, स्वभाविक प्राकृतिक वातावरणीय सम्बन्धहरु बिग्रिएको, प्रदुषण बढेको, मानिस तथा जनावर विस्थापनको अवस्था पैदा भएको, जीविकाको आधारमा नोक्सानी पुगेको भनी वातावरणविदहरुले आलोचना गर्ने गरेको समेत पाइन्छ। अहिले श्रीलंका सरकार उक्त विमानस्थल कुनै निजी व्यक्ति वा कम्पनीलाई विक्री गर्ने प्रयासमा रहेको भन्ने समाचार पनि प्रकाशमा आएको पाइन्छ। विमानस्थल बिक्री गरेर त्यहाँको सरकारले केही रकम प्राप्त गर्न सक्ने अवस्था पनि होला !! तर विनास भएको वन क्षेत्रको नोक्सानी अपूरणीय बन्न पुगेको छ। समग्रमा हेर्दा उक्त Mattala Airport निर्माणको अनुभव सुखद रहन सकेको पाइदैन।

भएको छ। वहाँले: "प्रस्तावित कूल क्षेत्रफल ८,०४५ हेक्टर मध्ये वन क्षेत्र ७,५८२ हेक्टर पर्दछ; कटान गर्न प्रस्तावित रुख संख्या ठूला रुख ५,८६,००१ वटा र पोल साइजका रुख १८,६४,८२७ वटा, कूल अनुमानित लागत ६,५६ करोड अमेरिकी डलर[35]; वन क्षेत्र नोक्सान हुँदा चुकाउनु पर्ने कूल मूल्य २ खर्ब ३१ अर्व; वन फडानीबाट प्राप्त हुने वन पैदावारको सरकारी मूल्य १४ अर्ब ९० करोड; विमानस्थल निर्माण गर्दा ९०% वन क्षेत्रमा पर्ने; ५०० प्रजातीका चराचुरुङ्गी, ३३३ प्रजातीका वनस्पति, ३३ प्रजातीका स्तनधारी प्राणी, २२ लोपोन्मुख प्रजाती नोक्सान हुने; करिब ४,००० हेक्टर कृषि भूमि र मत्स्यपालनमा असर पर्ने; २ साझेदारी वनका २७,००० उपभोक्तालाई असर पर्ने" आदि तथ्याङ्क खुलाई आफ्नो राय व्यक्त गर्नु भएको पाइयो। श्री बटु उप्रेतीले "No Forest Option" लाई आधार मानेर वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन/विश्लेषण गरिएको छैन भन्ने धारणा व्यक्त गर्नु भएको छ। वन, वातावरण, प्रकृतिक श्रोत व्यवस्थापन तथा जलवायू परिवर्तनविद् डा. श्री विनोद भट्टले प्रस्तावित निर्माणस्थलमा रहेका सालको रुख समेतको महत्व र अनुचित तथा गम्भीर विनासको सम्भावना औंल्याउनु भएको छ। सरोकारवालाको हैसियतले आफ्नो दृष्टिकोण प्रस्तुत गर्ने Aviation Expert श्री यूवराज कुमार भट्टराई, जैविक विविधता विज्ञ श्री वावुराम प्रसाद यादव तथा श्री सरिता गिरीले संयुक्त रुपमा पेश गर्नु भएको लिखित निवेदनमा: "अरुवा नदी, जमुनी नदी, तीयर नदी, काँटघाट नदी, थलही, बडकी पैनी, जोकाहा खोलाहरुको सिरान प्रस्तावित एयरपोर्टको जंगल भएकोले एयरपोर्ट निर्माणपछि सबै खोला सुक्नेछन्; यसबाट २,१६,००० देखि ४,४०,००० गरिब तथा मध्यम वर्गीय कृषकहरुको सिँचाई तथा खानेपानीमा गम्भीर समस्या पर्नेछ; तामागढी र सहजनाथ साझेदारी वनका ४४,९२७ घरधुरीको २,८८,४२७ उपभोक्ताहरुलाई असर पर्नेछ; गणना गरिएका ठूला रुख लगायत गणना नगरिएका साना विरुवा समेत गरी कूल २ करोड ७३

---

35 सन् २०१८ को EIA Report को कार्यकारी सारांशको पृष्ठ २ मा पनि उपरोक्त अनुसारको व्यहोरा उल्लेख भएको देखिन्छ।

लाख रुख विरुवा नोक्सान हुनेछन्; कार्बन शोषण वापत ८ अर्व देखि ७५ अर्व सम्म मूल्य बरावरको नोक्सान हुन्छ; वातावरणीय सेवाहरू CO2, 02, NTFPS, NITROGEN, PHOSPHORUS & POTASIUM वापत वार्षिक ने.रु. २.३१ खर्व नोक्सान हुन्छ; जङ्गली हात्तीहरूको पुर्खौली आहार-विहार गर्ने तथा हिँडने बाटोमा अवरोध पैदा हुन्छ; जैविक विविधता, वातावरण, वन्यजन्तु एवं वनस्पतिमा नकारात्मक असर पर्छ" भन्ने समेतका दृष्टिकोण प्रस्तुत गर्नु भएको देखिन्छ। श्री नवराज चापागाईले पर्सा राष्ट्रिय निकुञ्जमा पर्न सक्ने प्रभावको चित्रण गर्नु भएको पाइयो। प्रा. श्री केशव भट्टराई, प्रा. श्री राजेश कुमार राई, प्रा. श्री आमोद पोखरेल, डा. श्री गोविन्द शाह लगायतका विज्ञहरुको रायबाट पनि आयोजनाको छनौट वैज्ञानिक र वस्तुगत आधारमा नगरिएको भन्ने देखिन्छ। वहाँहरुले छलफलको क्रममा तथा लिखित व्यहोरामा प्रस्तावित विमानस्थल सम्बन्धमा आर्थिक, वातावरणीय तथा प्राविधिक पक्षमा विविध प्रकारका त्रुटीहरु रहेको कुरा उल्लेख गर्नु भएको छ। Environmental Law Alliance सम्बध्द Mark Chernaik सहितका केही विदेशी विज्ञहरुको दृष्टिकोण पनि प्रस्तुत हुन आएको छ। यसरी विज्ञहरुबाट उठाइएका प्रश्नहरु वा जनाइएका आपत्ति सम्बन्धमा प्रत्यर्थीहरुका तर्फबाट कुनै युक्तियुक्त जवाफ/प्रत्युत्तर प्रस्तुत हुन सकेको पाइएन। प्रत्यर्थीहरुको जिकिरको समर्थनमा ईजलास समक्ष धारणा व्यक्त गर्नु हुने विज्ञहरुले मूलतः त्रिभूवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको विकल्प खोज्नु आवश्यक रहेको र निजगढ नै राम्रो विकल्प भएको कुरामा जोड दिनु भएको पाइयो।

८०. वातावरणीय प्रभाव अध्ययन प्रतिवेदनमा त्यस्तो प्रस्ताव कार्यान्वयन गर्दा वातावरणमा पर्न सक्ने प्रतिकूल प्रभाव र त्यसको न्यूनीकरणको लागि अपनाउन सकिने बिभिन्न विकल्पहरुको बिस्तृत विश्लेषण गरी त्यस्ता विकल्प मध्ये प्रस्ताव कार्यान्वयन गर्न उपयुक्त हुने विकल्प र सो विकल्प कार्यान्वयन गर्न सकिने आधार र कारण सहित सिफारिस गर्नु पर्ने हुन्छ। विवादित EIA गर्दाको अवस्थामा तत्काल प्रचलित वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ को दफा ३, ४, ५, ६ समेतमा

वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गर्ने कुरालाई अनिवार्य तुल्याईएको, प्रस्तावको तयारी तथा स्वीकृति सम्बन्धी प्रक्रिया निर्धारण गरिएको र प्रस्ताव स्वीकृत नगराई कार्यान्वयन गर्न नहुने समेतका कुराहरु उल्लेख भएको देखिन्छ[36]। तर विवादित वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गर्ने, स्वीकृत गर्ने र प्रस्तावित विमानस्थल निर्माण सम्बन्धी केही प्रारम्भिक पूर्वाधार निर्माणको कार्य गर्ने सन्दर्भमा वातावरण संरक्षण ऐनमा रहेका प्रावधानहरुको समुचित अनुशरण गरिएको देखिन आएन।

८१. प्रस्तावित विमानस्थल निर्माणका लागि वन क्षेत्रको जग्गा समेत पर्ने गरी चारकिल्ला निर्धारण गर्दाको अवस्थामा तत्काल प्रचलित वन ऐन, २०४९ को दफा ६८ माः "यस ऐनमा अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि **राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त योजना सञ्चालन गर्न वनको प्रयोग गर्नु बाहेक अन्य कुनै पनि विकल्प नभएमा र त्यस्तो योजना सञ्चालन गर्दा वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने भएमा** त्यस्तो योजना सञ्चालन गर्नको निमित्त नेपाल सरकारले सरकारद्वारा व्यवस्थित वन, संरक्षित वन, सामुदायिक वन, कवुलियती वन वा धार्मिक वनको कुनै भाग प्रयोग गर्न स्वीकृति दिन सक्नेछ" भन्ने प्रावधान रहेको देखिन्छ। वर्तमान वन ऐन, २०७६ को दफा ४२(१) मा समेत "यस ऐनमा अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजना, लगानी बोर्डबाट लगानी स्वीकृत भएको योजना, राष्ट्रिय गौरबका आयोजना सञ्चालन गर्न वन क्षेत्रको प्रयोग गर्नु बाहेक अन्य कुनै पनि विकल्प नभएमा र प्रचलित कानून वमोजिमको वातावरणीय परीक्षणबाट त्यस्तो आयोजना सञ्चालन गर्दा वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने देखिएमा नेपाल सरकारले त्यस्तो योजना सञ्चालन गर्नको निमित्त राष्ट्रिय वनको कुनै भाग प्रयोग गर्न तोकिए बमोजिम स्वीकृति दिन सक्नेछ" भनी उल्लेख भएको छ। यसरी

---

36 हाल बहाल रहेको वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ को परिच्छेद २ (दफा ३ देखि १४ सम्म) मा वातावरणीय अध्ययन प्रतिवेदन तयार गर्नु पर्ने, विकल्पहरुको खोजी र विश्लेषण गर्नु पर्ने, मापदण्ड र गुणस्तर कायम गर्नु पर्ने, वातावरणीय अध्ययन प्रतिवेदन स्वीकृत नगराई कुनै पनि प्रस्ताव कार्यान्वयन गर्न वा गराउन नहुने लगायतका विविध प्रावधानहरु समावेश गरिएका छन्। ऐनमा रहेका यस प्रकारका प्रावधानहरुको अनुशरण गरिनु अनिवार्य देखिन्छ।

उल्लिखित ऐनमा रहेको प्रावधान अनुसार **"आयोजना सञ्चालन गर्न वनक्षेत्रको प्रयोग गर्नु बाहेक अन्य कुनै पनि विकल्प नभएमा"** र **"आयोजना सञ्चालन गर्दा वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने देखिएमा"** राष्ट्रिय वनको कुनै भाग प्रयोग गर्न तोकिए बमोजिम स्वीकृति दिन सकिने हुन्छ[37]। वर्तमान सन्दर्भमा यो कानूनले तोकेको अनिवार्य शर्त हो। विवादित निजगढ विमानस्थल निर्माणका लागि **"वन क्षेत्रको प्रयोग गर्नु बाहेक अन्य कुनै पनि विकल्प नभएको"** भनी निष्कर्ष निकाल्न सकिने वस्तुगत आधार प्रस्तुत हुन आएको देखिएन। यसका अतिरिक्त (अर्को कानूनी शर्त) आयोजना सञ्चालन गर्दा **"वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने"** भन्ने पनि देखिनु पर्दछ। लाखौं संख्यामा रुख भएको, अनेकौं जैविक विविधताले भरिपूर्ण वन क्षेत्रमा विमानस्थल निर्माण गर्दा **"वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने"** भनी कसरी निष्कर्षमा पुग्न सकिने हो? भन्ने प्रश्नको पनि कुनै तथ्ययुक्त आधार सहित खण्डन प्रस्तुत हुन आएको पाइएन। विमानस्थल

---

37 वन ऐनमा रहेको उक्त व्यवस्थाले अन्तर्राष्ट्रिय रुपमा वातावरण कानूनमा विकसित "Precautionary Principle"को अन्तरवस्तुलाई प्रतिबिम्वित गरेको देखिन्छ। रियो घोषणापत्रको Principle 15 मा उल्लेखित यस सिद्धान्तको प्रयोग गम्भीर एवं अपरिवर्तनीय वातावरणीय क्षति हुन सक्ने जोखिम भएका परियोजनाको हकमा लागु हुने देखिन्छ। रियो घोषणापत्रमा भनिएको छः "In order to protect the environment, the precautionary approach shall be widely applied by states of any activities and capabilities. Where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation." गम्भीर एवं अपरिवर्तनीय वातावरणीय क्षति हुन सक्ने जोखिम भएका परियोजनाको हकमा पर्याप्त वैज्ञानिक निश्चितता नभएकै कारण वातावरण संरक्षणको निम्ति गर्नुपर्ने कार्यहरुलाई पन्छाउन मिल्दैन। गम्भीर एवं अपरिवर्तनीय वातावरणीय क्षति हुने आशंका उत्पन्न भएको अवस्थामा त्यस्तो क्षतिको जोखिम नरहेको भन्ने प्रमाणित गर्ने भार परियोजना निर्माण गर्ने पक्षमा रहने कुरामा पनि यस सिद्धान्तले जोड दिन्छ। वातावरणमा व्यापक प्रभाव पर्ने कुरा प्रथम दृष्टीमै देखिन आएको अवस्थामा वस्तुगत रुपमा वातावरण र विकास बीच सन्तुलन कायम हुने तथा गम्भीर एवं अपरिवर्तनीय वातावरणीय क्षतिको जोखिम नरहेको प्रमाणित गर्ने दायित्व परियोजना निर्माण गर्ने पक्षमा नै रहने हुन्छ।

बनाउन अहिलेको भन्दा उत्तम विकल्प छैनन् भन्ने कुरामा विस्वस्त हुन सकिने तार्किक आधार पनि देखिँदैन। भएको वन जंगल सम्भव भएसम्म जोगाएर, पर्यावरण विनाश कार्यलाई सम्भव भएसम्म न्यूनीकरण गरेर विमानस्थल निर्माण गर्न सकिने सम्भावनाको खोजी आवश्यक देखिन्छ। पर्यावरणको संरक्षण गर्ने कर्तव्य सरकार लगायत राज्यका प्रत्येक निकायमा रहेको छ। यस कुरामा कुनै आवेग वा पूर्वाग्रह राखेर कसैले पनि हेलचेक्रयाई गर्न मिल्दैन। यसरी हेर्दा प्रस्तावित (विवादित) विमानस्थल निर्माण आयोजना सम्बन्धमा गरिएको निर्णय तथा काम कारवाहीले न्यायिक वैधता प्राप्त गर्न सक्ने अवस्था देखिन आउँदैन।

८२. विमानस्थल बनाउने क्षेत्र तोकिएको भनिएको स्थान निजगढ क्षेत्रमा रुख नै छैनन्; त्यहाँ प्रायः जग्गा खाली वा पोथ्रा-पोथ्री, बुटाबुटी मात्र छन् भन्ने जिकिर पनि सुनुवाईको क्रममा प्रत्यर्थीहरुका तर्फबाट प्रस्तुत हुन आएको पाइयो। तथ्यगत सन्दर्भमा उल्लिखित जिकिर तर्फ दृष्टिगत गर्दा सो जिकिर तथ्ययुक्त, विश्वसनीय र तार्किक देखिएन। यसका केही कारणहरु छनः (क) विमानस्थलका लागि भनी तोकिएको ८,०४५.७९ हेक्टर जग्गामा कूल २४,५०,३१९ वटा ठूला वा पोल साइजका रुख रहेको कुरा स्वयम् नेपाल सरकारले स्वीकृत गरेको वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनमा उल्लेख भएको देखिन्छ। यो एक स्थापित तथ्य हो; (ख) प्रस्तावित विमानस्थल निर्माण क्षेत्रमा रहेका रुख कटान गर्न नेपाली सेनासंग सम्झौता/समझदारी भएको र कतिपय रुखमा टाँचा लगाउने कार्य गरिएको तथ्य पनि प्रस्तुत हुन आएको पाइयो। रुख नै थिएनन् भने कटान सम्झौता गर्ने, टाँचा लगाउने अवस्था नै रहने थिएन। यस दृष्टिले हेर्दा पनि प्रत्यर्थी तर्फको जिकिर तार्किक र तथ्यपरक देखिँदैन; (ग) ८,०४५.७९ हेक्टर (११,८७९.७२ विगहा) जग्गा मध्ये प्रस्तावित निजगढ विमानस्थल निर्माण क्षेत्रभित्र करिव ११० बिगहा जति निजी जग्गा रहेको, त्यसमध्ये करिव ७० बिगहा[38] जग्गाको मुआब्जा वितरण

38 प्रत्यर्थीहरुले लिखित जवाफ पेश गर्दाको अवस्थामा ६४ विगहा जग्गाको मुआवजा वितरण गरेको भनी उल्लेख गरेको छ।

गरिएको भन्ने प्रत्यर्थी तर्फको भनाई रहेको छ। यस बाहेक सुकुम्वासीको रुपमा रहेका भनिएका टाँगिया वस्ती र आसपासको क्षेत्रमा लगभग १,५०० घर परिवार रहेको भनिएको छ[39]। यसरी आवादीको रुपमा रहेको जग्गाको कूल क्षेत्रफल लगभग एक हजार/बाह्रशय विगहा जति रहेको कुरा मान्न सकिएला!! यो एक हजार/बाह्रशय विगहा जग्गामा घना जंगल वा ठूला रुख छैनन् भन्ने कुरामा पनि विश्वास गर्न सकिएला!! तर उक्त लगभग एक हजार/बाह्रशय विगहा (लगभग १०%) क्षेत्रको आवादी जग्गालाई सामान्यीकरण गरेर (देखाएर) वाँकी लगभग दश हजार छ शय विगहा क्षेत्रफल (लगभग ९०%) जग्गामा रहेको वन जंङ्गललाई "रुख विरुवा नै नरहेको नाङ्गो, खाली वा पोथ्रा-पोथ्री" रहेको जग्गा भनी तर्क गर्नु अतिरञ्जनापूर्ण हुन जान्छ।

८३. प्रस्तावित परियोजनाको रुपरेखा वा खाका हेर्दा जंगल काटेर निजगढमै "एयरपोर्ट सहर" बसाल्ने कुरा पनि सामेल रहेको देखिन्छ। समग्र मिसिल प्रमाणको अध्ययनबाट Airport City / Smart City निर्माण गर्ने अभिप्राय रहेको कुरा देखिन आएको छ। Smart City भनिएको एयरपोर्ट सहरको लागि करिब ६०० हेक्टर जग्गा छुट्याउने कुरा समेत सन् २०११ को सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदन तथा सन् २०१८ को वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन समेतमा उल्लेख भएको पाइयो[40]। वन मासेर "एयरपोर्ट सहर" बनाउने कुराको कुनै कानूनी तथा तार्किक औचित्य देखिदैन। संघीय संसदको अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध समितिको "पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन अध्ययन तथा अनुगमन सम्बन्धी स्थलगत अध्ययन तथा अनुगमन

---

39 EIA Report को कार्यकारी सारांशको पृष्ट ४ मा टाँगिया वस्तीमा १,४३९ घरधुरी रहेको कुरा उल्लेख छ।

40 EIA Report को बुँदा/प्रकरण नं. ३.३, पृष्ठ ३-५/६ मा Airport City निर्माणको कुरा उल्लेख भएको देखिन्छ। Land Mark Worldwide Co. Ltd. ले सन् २०११ को जनवरीमा पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयमा पेश गरेको "Detailed Feasibility Study Report" को प्रकरण ३.५, टेवल ३.४, पृष्ठ ७७ मा "Land Use Areas" शीर्षक अन्तर्गत Airport City का लागि १०,५३०,००० वर्ग मिटर (१,०५३ हेक्टर अर्थात करिब १,५५४ विगहा) जग्गा उपयोग हुने तथ्याङ्क उल्लेख छ।

भ्रमण प्रतिवेदन, २०७५" को प्रकरण ३.४.१ मा **"घना वनको क्षेत्रभन्दा दक्षिण पातलो वन भएको, कुकाठ र पोथ्रा भएको वन क्षेत्रमा नै विमानस्थल बनाउन उपयुक्त हुने" तथा "वन कटानी गरी Smart City निर्माण गर्ने काम नगर्न सम्बन्धित निकायलाई निर्देशन दिने"** भनी उल्लेख भएको देखिन्छ[41]। सो प्रतिवेदन अनुसार निर्देशन दिने कार्य समेत भएको पाइयो। यसको तात्पर्य संसदीय समितिले वातावरण प्रभाव मूल्यांङ्कन प्रतिवेदन त्रुटिपूर्ण छ भनी स्वीकार गरेको भन्ने पनि देखिन्छ। उल्लिखित तथ्यहरु स्वभाविक रुपमा नेपाल सरकार तथा संघीय संसदको अन्तर्राष्ट्रिय सम्बन्ध समितिको संस्थागत संस्मरणमा रहने विषय देखिन्छन्। रुख काटेर "Airport City" बनाउने कुरा ठिक होईन भनी EIA Report तयारी कार्यमा संलग्न विज्ञ श्री सूवर्ण बहादुर जोशीले ईजलास समक्ष धारणा व्यक्त गर्नु भएको पाईयो। अन्य कतिपय विषय-विज्ञहरुले समेत सोही अनुसारको धारणा ईजलास समक्ष व्यक्त गर्नु भएको छ। वस्तुतः ठूलो परिमाणमा वन मासेर Airport City बनाउने कुरा मनासिव होइन। यी र यस्ता बिषय तर्फ प्रत्यर्थीहरुको वाञ्छित र विवेकपूर्ण दृष्टी पुगेको देखिन आएन।

८४. वातावरण संरक्षणको विषयमा अन्तर्राष्ट्रिय समुदायले गहिरो चिन्ता र चासो राखी महत्वपूर्ण प्रयासहरु गर्दै आएको पाइन्छ। नेपालले पनि वातावरण संरक्षण गर्ने कुरामा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा कतिपय सन्दर्भमा प्रतिवध्दता जनाएको छ। सन् १९७१ को Ramsar Convention on Wetlands, सन् १९८३ मा स्थापित Brundtland Commission र सो आयोगको माध्यमबाट जारी गरिएका घोषणापत्र, Rio de Janeiro मा सम्पन्न Convention On Biological Diversity, 1992 तथा Global Warming / Climate Change संग सम्बन्धित "Earth Summit" सहित संयुक्त राष्ट्रसंघीय तत्वावधानमा आयोजित अन्य विविध वातावरण संरक्षणसंग सम्बन्धित सम्मेलन

41 उक्त अध्ययन तथा अनुगमन उपसमितिमा मा. श्री माधव कुमार नेपाल संयोजक तथा मा. श्री चाँद तारा कुमारी, मा. श्री दिव्यमणि राजभण्डारी, मा. श्री दीपक प्रकाश भट्ट तथा मा. श्री निर्जला राउत सदस्य रहनु भएको कुरा पेश हुन आएको (मिसिल संलग्न) प्रतिवेदनको प्रतिलिपीबाट देखिन्छ।

र घोषणापत्रहरुका सन्दर्भमा नेपालले कार्यान्वयनका लागि प्रतिबध्दता जनाएको छ[42]। सन्दर्भ अनुसार UN Conference on the Human Environment, 1972 (Stockholm Conference); International Protocol to Reduce Greenhouse Gas Emission, 1997 (Kyoto Protocol); "CITES Convention"[43] आदि दस्तावेजहरु पनि महत्वपूर्ण र अनुकरणीय देखिन्छन्। हामीले विकाश निर्माणको कार्य गर्दा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा जनाएका प्रतिवध्दताहरु प्रति पनि समुचित हेक्का राख्नै पर्ने हुन्छ। प्रस्तावित निजगढ विमानस्थलका सन्दर्भमा हेर्दा नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा जनाएको प्रतिबध्दता, त्यस्ता दस्तावेजहरुमा अभिव्यक्त भावना र मर्म तथा दिगो विकासको अवधारणा अनुकूल हुने गरी कार्य गर्न लागेको छ भनी मान्न सकिने अवस्था देखिदैन।

८५. ईजलास समक्ष छलफलको क्रममा हवाई उडान विज्ञले अन्तर्राष्ट्रिय हवाई उडानका दृष्टिले निजगढमा विमानस्थल निर्माण गरिँदा हवाई उडान सम्बन्धी समस्या आउन सक्ने कुरा औंल्याउनु भएको पाइयो। प्रस्तावित स्थान हवाई उडानका दृष्टिले प्रविधिक रुपमा कति उपयुक्त छ भन्ने प्रश्न कायम नै रहेको देखिन्छ। यस पक्षमा सम्बन्धित विषय-विज्ञहरुबाट बिस्तृत अध्ययन भई निजहरुबाट पेश भएको राय प्रतिवेदनलाई आधार मानेर आयोजना निर्माणस्थल छनौट गरिएको रहेछ भनी मान्न सकिने भरपर्दो अवस्था रहेको देखिदैन।

८६. सुनुवाईको क्रममा बारा जिल्लाको निजगढ स्थित टाँगिया वस्ती सहित सो को दक्षिणतर्फको केही भूभाग समेटेर (न्यूनतम् वातावरणीय क्षतिमा) विमानस्थल

---

42 अन्तर्राष्ट्रिय प्रयासको स्थिति हेर्दा पर्यावरण संरक्षणका विविध पक्षमा विश्वभर दुईपक्षीय वा बहूपक्षीय गरी ५० वटाभन्दा बढी नै सम्झौता, सहमति, सन्धी, समझदारी, घोषणापत्र आदि जारी भएको पाइन्छ। यसमध्ये कतिपय सन्धी सम्झौता तथा घोषणापत्रको नेपाल समेत पक्षकार राष्ट्रको रुपमा रहेको छ।

43 प्रस्तावित विमानस्थल निर्माणका लागि भनी ठूलो परिमाणमा वन फडानी गरिएको अवस्थामा नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय सीमाना नजिकै रहेको लगायतका विविध परिस्थितिको कारणबाट हुन सक्ने दुर्लभ वन्यजन्तु तथा वनस्पतिको तस्करीलाई दृष्टिगत गर्दा The Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora, 1973 (CITES Convention) को प्रावधान पनि आकर्षित हुन सक्ने अवस्था रहेको देखिन्छ।

निर्माण गर्न सकिने अवस्था छ भन्ने जिकिर प्रस्तुत हुन आएको छ। अर्को विकल्पको रुपमा रिट निवेदकहरुले सर्लाही जिल्लाको मुर्तियालाई उल्लेख गरेको देखिन्छ। वैकल्पिक स्थान वा सम्भावनाहरु अरु पनि होलान् !! सम्भावित उपयुक्त स्थानको प्राविधिक सम्भाव्यता अध्ययन वस्तुगत र तार्किक आधारमा हुनु पर्ने बिषय देखिन्छ। प्राणी जगतको महत्वपूर्ण साझा सम्पदा, अस्तित्वमा रहन पाउने प्रकृतिको अधिकार, तथा भावी पुस्ताको धरोहरको रुपमा रहेको पर्यावरणलाई अनावश्यक रुपमा विनास हुन दिनबाट जोगाउन सम्भावित सबै विकल्पहरुको खोजी हुनु बुध्दिमत्तापूर्ण कार्य हुनेछ। केवल हचुवा रुपमा प्रस्तुत हुन आएका सामान्य प्रशासनिक प्रकृयाका राय र औपचारिकता निर्वाह गर्ने प्रकृतिका अध्ययन प्रतिवेदनलाई आधार मानेर ८,०४५.७९ हेक्टरको विशाल क्षेत्रफलमा फैलिएको (यसमध्ये लगभग ९०% वन जङ्गल भएको) जग्गालाई आयोजना निर्माणस्थल भनी तोकिनु उचित, तर्कसंगत र मनासिव देखिन आएन।

८७. समग्रमा हेर्दा, बारा जिल्लाको निजगढस्थित वन क्षेत्रमा पर्ने गरी अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको विमानस्थल निर्माण गर्ने भन्ने सन्दर्भमा चारकिल्ला तोक्दा, वनको अधिकांश भागको क्षेत्र पर्ने गरी ८,०४५.७९ हेक्टर (११,८७९.७२ विगहा) जग्गा छुट्याउँदा, कूल २४,५०,३१९ वटा ठूला र पोल साईजका रुखहरु र अन्य असंख्य र मूल्यवान जैविक सम्पदाको बिनास हुन सक्ने निर्णय गर्दा, तथा वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन गर्दा गराउँदा र स्वीकृत गर्दा समेतका विविध कुराहरु सम्बन्धमा भएका निर्णय, पत्राचार, प्रकाशित सूचना लगायतका काम कारवाही नेपालको संविधानको धारा ३० मा रहेको “वातावरण र विकास बीच समुचित सन्तुलन” कायम गर्ने कुराको भावना र मर्म अनुकूल देखिएन; सो काम कारवाही तत्काल प्रचलित वन ऐन, २०४९ को दफा ६८ (हाल प्रचलित वन ऐन, २०७६ को दफा ४२) अनुकूल पनि रहेको पाइएन। वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ (हाल प्रचलित वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६) ले वातावरण प्रभाव मूल्यांङ्कन गर्ने सम्बन्धमा व्यवस्थित गरेका कानूनी प्रावधानहरुको भावना र मर्म अनुकूल काम कारवाही

भएको पनि देखिएन। वास्तविक आवश्यकताको वस्तुगत विश्लेषण नगरी ८,०४५.७९ हेक्टर (११,८७९.७२ विगहा) जग्गाको विशाल क्षेत्र विमानस्थल निर्माणका लागि भनी छुट्याएको देखियो। जैविक विविधताको संरक्षण, सार्वजनिक न्यास तथा अन्तरवंशीय समन्याय लगायतका वातावरणीय न्याय सम्बन्धी मान्य सिध्दान्त/अवधारणा र प्रचलित न्यायिक अभ्यासका दृष्टिले पनि विवादित आयोजना सम्बन्धमा भए गरिएका काम कारवाहीको औचित्य पुष्टी हुने स्थिति देखिएन। अतः यसमा नेपालको संविधानको धारा १३३ को उपधारा (२) र (३) बमोजिम प्रत्यर्थीहरुको नाममा देहाय बमोजिमको आदेश जारी हुने ठहर्छः

क. बारा जिल्लाको निजगढमा विमानस्थल निर्माण गर्ने गरी नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषदबाट मिति २०७१/११/२९ मा गरिएको निर्णय, तदनुसार मिति २०७१/१२/३० मा चारकिल्ला तोकी विमानस्थल क्षेत्र भनी ८,०४५.७९ हेक्टर (८० वर्ग किलोमिटर) क्षेत्र विमानस्थलका लागि उपलव्ध गराउने गरी राजपत्रमा प्रकाशित गरिएको सूचना, मिति २०७५/२/९ मा वन तथा वातावरण मन्त्रालयबाट स्वीकृत गरिएको वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन (EIA Report), उल्लिखित वन क्षेत्रको रुख कटान गर्ने सम्बन्धमा गरिएको निर्णय, तथा उपरोक्त उल्लिखित निर्णय, सूचना, प्रतिवेदन समेतका आधारमा भए गरिएका काम कारवाहीहरु त्रुटिपूर्ण देखिएको हुँदा उत्प्रेषणको आदेशले बदर हुने ठहर्छ।

ख. नेपालमा अन्तर्राष्ट्रियस्तरको सुविधा सम्पन्न विमानस्थलको आवश्यकता रहेको तथ्यमा विवाद देखिँदैन। अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गरिनु पर्ने आवश्यकता रहेको कुरामा रिट निवेदकले पनि अन्यथा जिकिर गरेको पाइएन। वस्तुतः नेपालको हवाई उडानलाई व्यवस्थित, भरपर्दो, सुरक्षित र सुविधाजनक कायम गरिनु आवश्यक नै देखिन्छ। यस कुरामा धेरै चर्चा-परिचर्चा गरिरहनु आवश्यक पनि छैन। तर यसरी विमानस्थल निर्माण गर्दा दिगो विकासको अवधारणा, जैविक विविधताको संरक्षण, अन्तरवंशीय समन्याय, वातावरण संरक्षणको

अनिवार्यता जस्ता कुराप्रति अन्देखा गर्न वा त्यस प्रकारका कुराहरुलाई अवमूल्याङ्कन गरी हेर्न भने हुँदैन। विकास निर्माणको कार्य गर्दा केही वातावरणीय क्षति हुनु स्वभाविक भएपनि त्यस प्रकारको क्षतिलाई हरसम्भव न्यूनीकरण गर्ने तर्फ पर्याप्त वैकल्पिक उपायहरु अपनाउनु नै पर्दछ। पर्यावरण संरक्षण र दिगो विकास सम्बन्धी अवधारणा अहिले कानूनी रुपमा पनि निर्धारित र परिभाषित छन्। यस्ता समग्र कानूनहरुको समुचित अनुशरण गरी दिगो विकासको मान्यता अनुसार विकास आयोजना कार्यान्वयनमा ल्याईनु पर्दछ। यसका लागि वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन गर्ने कार्यलाई विधि, पध्दती र प्रकृया अनुसार वस्तुगत र विश्वसनीय तुल्याउन पनि आवश्यक हुन्छ। तसर्थ, हवाई उडानको आर्थिक तथा प्राविधिक सम्भाव्यता समेतका कुराहरु सम्बन्धमा वातावरण, वन, वन्यजन्तु, हवाई उडान व्यवस्थापन, अर्थशास्त्री, समाजशास्त्री, प्रशासनविद् लगायत सम्बन्धित विषयगत विज्ञता भएका आवश्यक संख्याका तटस्थ, निष्पक्ष, तथा दक्ष विषय-विज्ञहरुको समूहबाट उपलव्ध विकल्पहरु सहित वातावरणीय क्षतीलाई हरसम्भव न्यूनीकरण गर्ने उपाय पहिल्याई; विमानस्थल निर्माण गर्ने स्थलको उपयुक्तता सम्बन्धमा वस्तुगत र तार्किक रुपमा एकीन गरी; छनौट गरिएको स्थानको वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन कानूनी विधि र प्रकृया अनुसार गराई; विज्ञ समूहबाट राय ठहर सहितको प्रतिवेदन लिई; कहाँ, कुन ठाउँको कति क्षेत्रफल जग्गामा; कति क्षमताको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्नु पर्ने हो? भन्ने कुरा एकीन गरी; न्यूनतम् रुपमा मात्र वातावरणीय क्षती हुने तथा प्राविधिक दृष्टिले उपयुक्त देखिएको स्थानमा विमानस्थल निर्माण गर्ने कार्य गर्नु गराउनु भनी प्रत्यर्थीहरुका नाममा परमादेश जारी हुने ठहर्छ।

८८. प्रत्यर्थीहरुको जानकारी तथा कार्यान्वयनका लागि यो आदेशको प्रतिलिपी सहित महान्यायाधिवक्ताको कार्यालयमा लेखी पठाई दिनू। निवेदन दायरीको लगत कट्टा गरी, आदेश विद्युतीय प्रणालीमा प्रविष्ट गरी, मिसिल नियमानुसार अभिलेख शाखामा बुझाई दिनू।

(ईश्वर प्रसाद खतिवडा)
न्यायाधीश

उपरोक्त रायमा हाम्रो सहमति छः

--------------- ---------------

(प्रकाशमान सिंह राउत) (विश्वम्भर प्रसाद श्रेष्ठ)
न्यायाधीश न्यायाधीश

क्रमशः अर्को पानामा

<u>माननीय न्यायाधीश श्री हरिकृष्ण कार्कीको राय:</u>

प्रस्तुत रिट निवेदनको सम्बन्धमा मेरो राय यसप्रकार रहेको छ:

१. प्रस्तुत विवादको निरूपणको सिलसिलामा प्रथमतः विवादको पृष्ठभूमि र तथ्यगत अवस्थाको उल्लेखन गर्नु उपयुक्त देखिन्छ। सोतर्फ हेर्दा, दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको आवश्यकता बोध गरी नेपाल सरकारले विगत दुई दशकभन्दा बढी अवधिदेखि विभिन्न सम्भाव्यता अध्ययन र सर्वेक्षण गरी आएको भन्ने देखिन आएको छ। अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाका जहाजहरू नेपालमा दुर्घटना भएको पृष्ठभूमि तथा विद्यमान विमानस्थलको क्षमताले निरन्तर वृद्धि भइरहेको यात्रु चापलाई धान्न नसक्ने भन्ने समेतका आधारमा नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माणसम्बन्धी कामकारबाहीहरू अगाडि बढाइएको भन्ने कुरा मिसिलसंग्लन कागजातहरूबाट देखिन आएको छ। राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ ले अन्तर्राष्ट्रिय हवको रूपमा विकसित हुन सक्ने स्थानमा नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गरिने छ भन्ने उल्लेख गरेको छ। साथै, राष्ट्रिय हवाई नीति, २०६३ ले हवाई यातायात विस्तारका लागि आधुनिक सुविधायुक्त अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणका निमित्त अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा निर्धारित मापदण्डलाई समेत दृष्टिगत गरी नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गरिनेछ भन्ने नीति लिएको देखिन्छ। विमानस्थलको आवश्यकता तथा औचित्य सम्बन्धमा प्रत्यर्थी नेपाल सरकार र सम्बद्ध निकायबाट विभिन्न तथ्य तथ्याङ्कसमेत प्रस्तुत भएको छ। काठमाडौंमा रहेको त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलका अतिरिक्त थप अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको आवश्यकता सम्बन्धमा निवेदक पक्षबाट अन्यथा दावी लिएको देखिँदैन। नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको आवश्यकताको बारेमा निवेदकको विमति रहेको भन्दा पनि निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको लागि नेपाल सरकारले हाल निर्धारण गरेको चार किल्लाभित्र विमानस्थल निर्माण गर्दा ठूलो वातावरणीय क्षति पुग्ने र परिणामतः पर्यावरण (Ecosystem) मा अपुरणीय क्षति पुग्ने हुँदा जैविक विविधता जोगिने तथा पर्यावरणीय

क्षति नहुने गरी विमानस्थल निर्माण गरिनु पर्छ भन्नेसम्म निवेदन मागदावी रहेको देखिन्छ।

२. वरिष्ठ अधिवक्ता प्रकाशमणि शर्मासमेत निवेदक रहेको रिट निवेदन (०७६-WO-०२२३) को प्रकरण ६(ट) मा **नेपाल सरकारले देशमा दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउनु पर्छ भनी गरेको निर्णय सराहनीय छ र अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्नु हुँदैन भन्ने निवेदकहरूको माग होइन। तर उक्त विमानस्थल प्रदेश नं.२ को वनक्षेत्र कटानी नहुने वा कम भन्दा कम वनक्षेत्र कटानी हुने उपयुक्त स्थलमा गुणस्तरीयरूपमा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गरी सो प्रतिवेदनले सुझाव दिएको उपयुक्त स्थलमा नै बन्नु पर्छ भन्ने हो। निवेदकहरूको माग उक्त महत्वपूर्ण र विशेष गरी तराई क्षेत्रको लागि प्रकृतिको अनूपम वरदानको रूपमा रहेको निजगढ वनक्षेत्रमा गरिएको वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन अति सतही र लापर्बाही रूपमा, बदनियत र त्रुटिपूर्ण रूपमा, जलविद्युतको लागि गरिएको प्रतिवेदनको अंश सारिएको, सो निजगढ क्षेत्रमै निर्माण गर्नुपर्ने कुनै ठोस र वस्तुगत कारण (Compelling Reason) र आधार नदिएको, अन्य वैकल्पिक ठाउँहरूको बारेमा कुनै उल्लेख नै नगरी संविधान, वातावरण संरक्षण ऐन र वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कनको मूल्य र मान्य सिद्धान्त विपरीत गर्न मिल्दैन भन्ने हो** भन्ने बेहोरा उल्लेख गरेको देखिन्छ। निवेदकतर्फबाट पेस हुन आएको बहस नोटको अन्त्यमा समेत सोही कुरालाई दोहोऱ्याउँदै विमानस्थल निर्माणसम्बन्धी निर्णय र सोसँग सम्बन्धित काम कारबाहीहरू बदर गर्न तथा अन्य उपयुक्त आदेश जारी हुनको लागि माग गरेको देखिएको छ। यसै सम्बन्धमा परेको अर्को रिट निवेदन **रन्जु हजुर पाँडे क्षेत्री रिट नं. ०७६-WO-०४८० को प्रकरण २० (ख)** मा **स्वतन्त्र विज्ञहरूको भनाइअनुसार हाल प्रस्तावित क्षेत्रको ५/७ किलोमीटर दक्षिणतर्फ वा सर्लाही जिल्लाको मुर्तिया क्षेत्रमा वन तथा वातावरणमा न्यून असर पर्ने गरी अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउन उपयुक्त हुन सक्तछ। अतः मन्त्रिपरिषद्ले २०७२ सालमा पर्यटन मन्त्रालयलाई वन हस्तान्तरण गर्ने गरी गरेको निर्णय उत्प्रेषणको आदेश जारी गरी बदर गरी पाउँ** भन्ने माग गरेको देखिएको

छ। सोही कुरालाई सर्मथन गर्ने गरी निज निवेदकका तर्फबाट पेस हुन आएको बहसनोटमा समेत प्रस्तावित निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको आवश्यकता र औचित्यमाथि पुनर्विचार गरी राष्ट्रियस्तरमा छलफल चलाई राष्ट्रियस्तरको छलफलबाट प्रस्तावित निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको आवश्यकता पुष्टि भएमा प्रस्तावित क्षेत्रको २.४५ किलोमीटर दक्षिणतर्फ रहेको बिग्रेको वनक्षेत्र र सो आसपासको केही आवादी जग्गासमेत अधिग्रहण गरी कमभन्दा कम वातावरणीय क्षति हुनेगरी विमानस्थल बनाउनु भनी परमादेशको आदेश जारी गरिपाउँ भन्ने माग गरेको देखिन्छ।

३. नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७१।११।२९ को बैठकबाट दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निजगढमा नै बनाउने गरी निर्णय भएअनुसार यस मन्त्रालयबाट सोसम्बन्धी कार्य अगाडि बढाइएको हो। विमानस्थल क्षेत्र भनी तोकेको ८०४५.७९ हेक्टर क्षेत्रफलको सबै वनक्षेत्र कटान गर्न नभई केवल १९०० हेक्टर वनक्षेत्रमा रुख कटान गर्ने गरी वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले प्रष्ट पारेको हुँदा शून्य दृश्य सीमा (Zero Visibility) मा समेत विमान उडान एवं अवतरण गर्न सक्ने गरी निर्माण हुने, काठमाडौं तराई मधेश द्रुतमार्गसँग जोडिएपश्चात् करिब एक घण्टाको दूरीमा राजधानी काठमाडौं आइपुग्न सकिने लामो दूरीको उडान भर्ने ठूला जहाजहरूबाट संसारका महत्वपूर्ण स्थानहरूमा सीधै हवाई सम्पर्क विस्तार गर्न मिल्ने यस विमानस्थलबाट उड्ने तथा अवतरण हुने विमानहरूका लागि नेपालकै आकाशमा पर्याप्त Air Space प्राप्त हुने साथै प्रदेश नं.२ को सम्बृद्धिका लागि आर्थिक पूर्वाधार बन्ने जस्ता कारण यस विमानस्थलको निर्माण अविलम्ब गर्ने सरकारको योजना रहेको तथा भारततर्फको दक्षिणी सीमाबाट २७ किलोमिटर र पश्चिमतर्फ पर्ने सीमाबाट ४५ किलोमिटरमा रहेको निजगढ क्षेत्र हवाई उडानको दृष्टिले उत्तम स्थान रहेको छ। निजगढमा विमानस्थल सञ्चालन हुन सकेमा नेपालको आफ्नै हवाई क्षेत्रमा जहाजले उचाई लिने, ओर्लन र आवश्यक पर्दा आकाशमा परिक्रमा (होल्डिङ) गर्न सक्ने अवस्था छ।

त्यसैगरी पूर्व-पश्चिम धावनमार्ग बनाउन मिल्ने चुरेडाँडाबाट १५ किलोमीटर तथा महाभारत पर्वतबाट ३५ किलोमीटरको दूरी हवाई उडानका दृष्टिले अवरोध रहित तथा सुरक्षित हुने जस्ता ठोस प्राविधिक कारण र नेपालले भोग्नु परेको हवाई दुर्घटना न्यून गर्न पनि निजगढमा नै अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउनु पर्ने देखिन्छ भन्ने लिखित जवाफ रहेको देखिन्छ।

४. दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्नका लागि पूर्व सम्भाव्यता अध्ययन गर्न नेपाल सरकारको तर्फबाट सन् १९९५ मा NEPICO/IRAD कम्पनीलाई सर्भेक्षणमा पठाएकोमा उक्त कम्पनीले नेपालका विभिन्न आठवटा स्थानको छनौट गरी १३ वटा मानकहरूको आधारमा मूल्याङ्कन गरी सोमध्ये निजगढलाई उत्कृष्ट रहेको भनी विमानस्थल निर्माण गर्न नेपाल सरकारलाई सिफारिस गरेको र उक्त सिफारिसपश्चात् राष्ट्रिय योजना आयोगले मिति २०६४।०९।१८ मा दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण निजी क्षेत्रको लगानीमा गर्ने गरी सूचीकृत गरेकोमा नेपाल सरकार (मन्त्रिपरिषद्) बाट पनि सोहीबमोजिम निर्माण गर्ने भनी मिति २०६४।११।०१ मा निर्णय गरेको देखिन्छ। नेपाल सरकार, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र **Land Mark World Wide Company Ltd. विच सम्झौता भई Detail Feasibility Study** गर्न दिएकोमा उक्त कम्पनीले विमानस्थल निर्माण गर्न चार किल्लासहितको प्रतिवेदन २ अगष्ट, २०११ मा पेस गरेको,साथै विमानस्थल निर्माण हुने चार किल्लाभित्र वनक्षेत्र पर्ने भएकोले सहमतिको लागि वन मन्त्रालयलाई पत्राचार गरेकोमा मिति २०६६।०९।०१ मा सहमति प्राप्त भएको र तत्पश्चात् नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद्को मिति २०७१।११।२९ को बैठकले निर्णय गरेबमोजिम चारकिल्ला तोकी दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल क्षेत्रको घोषणा गरी सर्वसाधारणको लागि मिति २०७१।१२।३० मा नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशित भएको देखिन्छ।

५. नेपाल सरकारले मिति २०७१।१२।३० मा राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरी चारकिल्ला निर्धारण गरेको स्थानमा विमानस्थल निर्माण गर्दा पर्यावरणीय क्षति पुग्ने,

मरुभूमिकरण हुने, मधेश प्रदेशका नागरिकहरूलाई वातावरणीय अन्याय हुने, वन्यजन्तुको बासस्थान नष्ट हुने, संरक्षित वन्यजन्तु नष्ट हुने, वातावरण, वन जङ्गल, जैविक विविधता एवम् प्रकृति संरक्षण र दीगो विकासको अवधारणा विपरीत हुने भन्ने समेत निवेदकले दावी लिनु भएको देखिन्छ। प्रत्यर्थी तर्फबाट निजगढमा विमानस्थल निर्माण गर्ने सम्बन्धमा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनमा गरिएको सम्पूर्ण ८०४५.७९ हेक्टरमा रूख कटान गर्ने नभई १९०० हेक्टरमा मात्र विमानस्थल निर्माण हुने हुँदा वातावरणीय क्षतिको न्यूनीकरणमा ध्यान दिइएको भन्ने उल्लेख गरेको देखिन्छ। पर्यावरणीय पक्षको अतिरिक्त निजगढ नै अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको लागि उपयुक्त रहनुमा यात्रु संख्यामा भएको वृद्धि, राजधानी देखिको निकटता लगायतका आधारहरू पनि लिएको देखिन्छ। साथै निजगढको भौगोलिक अवस्थिति, प्रतिकूल मौसममा समेत जहाज अवतरण गराउन सकिने सम्भावना, न्यून भिजिविलिटिमा समेत अवतरण गर्न वा **Instrument Landing System** अनुरूप विमान अवतरण हुने सम्भावना, रनवेको क्षमता विस्तार, समानान्तर धावनमार्ग बनाउन र सञ्चालन गर्न सकिने अवस्था, टर्मिनल भवन निर्माण र विस्तारको सम्भावना, क्रस विण्डमा विमान उडान र अवतरणको सहजता, अन्तर्राष्ट्रिय हवाई उडानको लागि अर्को देशको सीमाबाट विमानस्थल कम्तीमा १० नटिकल माईल अर्थात् झण्डै १९ किलोमीटरको दूरीमा हुनुपर्ने व्यवस्था जस्ता पक्षलाई मध्यनजर गरी नेपाल सरकारले निजगढमा नै विमानस्थल बनाउनु पर्ने निष्कर्षमा पुगेको भन्ने प्रत्यर्थी निकायहरूको तर्फबाट बहस जिकिरसमेत प्रस्तुत भएको छ।

६. निवेदकहरूको निवेदन दावी, विपक्षी निकायहरूको लिखित जवाफको बेहोरा तथा सो संलग्न रहेका प्रमाण कागजातहरूको अध्ययन र दुबै पक्षबाट रहनु भएका विद्वान् कानून व्यवसायीहरूले गर्नुभएको बहस जिकिरका साथै निजहरूले पेस गर्नुभएको बहसनोटसमेतलाई मनन् गरी प्रस्तुत विवादमा निम्न प्रश्नहरूको निरूपण हुनुपर्ने देखिएको छः

(क) कुनै विकास परियोजनाको निमित्त वनक्षेत्रको प्रयोग गर्न मिल्ने हो होइन?

(ख) निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गर्दा सम्बन्धित ऐन तथा नियमावलीका सर्त र प्रक्रिया पूरा भएको छ, छैन?

(ग) नेपाल सरकारले बारा जिल्लामा निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउने सम्बन्धमा ४ किल्ला तोक्ने गरी गरेको निर्णय र तत्पश्चात् भए गरिएका कार्यहरू प्रचलित कानून अनुरूप छन्, छैनन्?

(घ) रिट निवेदकले माग गरे बमोजिमको आदेश जारी हुनुपर्ने हो, होइन?

७. निरूपण हुनुपर्ने पहिलो प्रश्नतर्फ विचार गर्दा, वन तथा वातावरणको संरक्षण र विकास परियोजनाको बीचमा उत्पन्न विवाद निरूपणको सिलसिलामा वातावरण र वनको संरक्षण तथा विकास मध्ये कुनलाई प्राथमिकता दिने भन्ने जटील प्रश्न सदैव खडा हुने गर्दछ। सरसर्ती हेर्दा विकाससँग सम्बन्धित परियोजनाको निर्माणबाट समाजलाई प्रत्यक्ष र तत्काल लाभ पुग्ने हुनाले प्रायः हरेक सरकारले विकास कार्यक्रमलाई उच्च प्राथमिकतामा राख्ने गर्दछन्। विकास परियोजनाबाट मुलुकको आर्थिक तथा भौतिक विकास भई आर्थिक तथा सामाजिक रूपान्तरणमा प्रत्यक्षरूपमा सकारात्मक असर पर्ने र राष्ट्रिय सूचकाङ्कमा समेत सकारात्मक वृद्धि हुने हुनाले सरकारले वातावरणीय प्रभावको विषयलाई प्रायशः अनदेखा गरी विकास कार्यक्रमको सञ्चालन गर्ने पनि गर्दछन्। तर त्यस्तो विकास कार्यक्रमबाट वातावरण र वनक्षेत्रको अतिक्रमण हुन गएमा प्रकारान्तरले समग्र विकास कार्यक्रमसमेत दीगो हुन सक्तैन। बरू वातावरण र वनको संरक्षणलाई अनदेखा गरी गरिने विकास कार्यक्रम असन्तुलित हुने भई राष्ट्रले भविष्यमा ठूलो मूल्य चुकाउनु पर्ने अवस्था पनि आउन सक्तछ। त्यसैकारण पछिल्लो केही दशक यता विकास र वातावरणका बीचमा सन्तुलन कायम गरेर मात्र विकास परियोजनाको सञ्चालन गर्नुपर्ने अवधारणको विकास भएको पाइन्छ। यसरी वातावरण र विकासका बीचमा सन्तुलन कायम गरी वातावरणमा सकेसम्म कम असर पुर्‍याई प्राकृतिक स्रोतहरूको कम भन्दा कम दोहन गरी विकास कार्यक्रम सञ्चालन गर्नुपर्ने मान्यतालाई दीगो विकासको अवधारणाको रूपमा समेत लिइन्छ।

८. मानव समाजको वृहत्तर उन्नतिको लागि विकास कार्यक्रम जति आवश्यक पर्दछ त्यति नै वातावरणीय संरक्षणको समेत आवश्यकता हुन्छ। वनजङ्गल, जमीन, खोलानाला, नदी, तालतलैया, सीमसारक्षेत्र लगायत प्रकृति प्रदत्त निधिहरूमा मानव मात्र नभएर हरेक जीवजन्तु वा प्राणी जगतको साथै वनस्पति जगतको जीवन निर्भर रहेको हुन्छ। यिनै प्राकृतिक उपहारले मानवलगायत सम्पूर्ण प्राणी जगतलाई स्वच्छ हावा, पानी, वासस्थान र खानेकुरासमेत उपलब्ध गराउने हुनाले प्राकृतिक स्रोतसाधन र वातावरणको संरक्षणको विषय महत्त्वपूर्ण हुन आउँछ।

९. तत्काल प्रचलित **नेपालको अन्तरिम संविधान, २०६३** को धारा १६ मा **वातावरण तथा स्वास्थ्य सम्बन्धी हक** शीर्षक अन्तर्गत उपधारा (१) मा **प्रत्येक व्यक्तिलाई स्वच्छ वातावरणमा बाँच्ने हक हुनेछ** भन्ने व्यवस्था गरिएको देखिन्छ। साथै उक्त संविधानको धारा ३५ को उपधारा (५) मा **राज्यले वातावरण स्वच्छ राख्न आवश्यक व्यवस्था गर्नेछ। जनसाधारणमा वातावरणीय स्वच्छताको चेतना बढाई भौतिक विकास सम्बन्धी क्रियाकलापहरूद्वारा वातावरणमा प्रतिकूल असर पर्न नदिन एवं वातावरण तथा दुर्लभ वन्यजन्तुको विशेष संरक्षणमा राज्यले प्राथमिकता दिनेछ। वन र वनस्पति तथा जैविक विविधताको संरक्षण, दीगो उपयोग र त्यसबाट प्राप्त लाभमा समन्यायिक बाँडफाँडको व्यवस्था गर्नेछ** भन्ने उल्लेख भएको पाइन्छ।

१०. प्रचलित **नेपालको संविधान**को प्रस्तावनामा समाजवादप्रति प्रतिबद्ध रही समृद्ध राष्ट्र निर्माण गर्ने उद्घोष गरेको पाइन्छ। यसलाई साकार पार्ने हिसाबले **नेपालको संविधान**को धारा ५१(च)(२) मा **विकासको दृष्टिले पछाडि परेका क्षेत्रलाई प्राथमिकता दिँदै सन्तुलित, वातावरण अनुकूल, गुणस्तरीय तथा दिगो रूपमा भौतिक पूर्वाधारको विकास गर्ने** उल्लेख छ। यसरी नै नेपालको संविधानको धारा ३० मा **स्वच्छ वातावरणको हक**अन्तर्गत उपधारा (१) मा **प्रत्येक नागरिकलाई स्वच्छ र स्वस्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने हक हुनेछ** भन्दै नागरिकलाई स्वच्छ र स्वस्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने हकको प्रत्याभूति दिइएको छ। त्यसैगरी ऐ.को उपधारा (३) मा **राष्ट्रको विकाससम्बन्धी कार्यमा वातावरण र विकासबीच समुचित सन्तुलनका लागि**

आवश्यक कानूनी व्यवस्था गर्न यस धाराले बाधा पुर्‍याएको मानिने छैन भन्ने व्यवस्था रहेबाट वातावरण र विकासबीच समुचित सन्तुलन कायम राख्नको लागि राष्ट्रको विकास सम्बन्धी कार्य र वातावरण संरक्षणकाबीच समुचित सन्तुलनका लागि आवश्यक कानूनी व्यवस्था गर्न सकिने भन्ने देखिन आउँछ। यस धाराको व्यवस्थालाई धारा ५१(छ) को (६) र (७) ले समेत थप स्पष्ट गरेको देखिन्छ। धारा ५१(छ) को (६) मा **वातावरणीय सन्तुलनको लागि आवश्यक भूभागमा वनक्षेत्र कायम राख्ने**, त्यसैगरी धारा ५१(छ) को (७) मा **प्रकृति, वातावरण वा जैविक विविधता माथी नकारात्मक असर परेको वा पर्न सक्ने अवस्थामा नकारात्मक वातावरणीय प्रभाव निर्मुल वा न्युन गर्न उपयुक्त उपायहरू अवलम्बन गर्ने** भनी उल्लेख गरेको पाइन्छ। यसरी नेपालको संविधानको प्रस्तावना, धारा ३० र ५१ लाई साथै राखेर हेर्ने हो भने विकासको क्रममा वातावरणमा प्रतिकूल असर पर्न सक्छ, तर त्यस्तो असर कम गरी दीगो विकासको अवधारणा अनुरूप अगाडि बढ्नु पर्ने गरी राज्यलाई मार्ग दर्शन गरेको स्पष्ट देखिन्छ।

११. UN Declaration on the Right to Development, 1986, ले विकासको अधिकार अहरणीय मानव अधिकार भएको स्वीकार गर्दै Right to Development is an inalienable Human Right भन्ने उल्लेख गरेको छ। अर्कोतिर, Sustained action is required to promote more rapid development of developing countries भन्नेसमेत उल्लेख गरेकोछ। यसरी नै नेपालले हस्ताक्षर गरेको The Rio Declaration on Environment and Development, 1992 ले समेत विकासको अधिकारलाई The right to development must be fulfilled so as to equitably meet developmental and environmental needs of present and future generations. भनी उल्लेख गरेको देखिन्छ। संयुक्त राष्ट्र संघबाट घोषणा गरिएको दीगो विकास लक्ष्यहरू (**Sustainable Development Goal, 2015-30)** मार्फत् सन् २०३० सम्ममा विश्वबाट गरिबीको अन्त्य तथा शान्ति र समृद्धिको लागि विश्वव्यापी आह्वान गरेको छ। उल्लिखित अन्तर्राष्ट्रिय दस्तावेजहरूले प्रत्याभूत गरेको विकास प्राप्त

गर्ने अधिकार प्रत्येक व्यक्तिलाई रहेको छ। त्यसैकारण अन्तर्राष्ट्रिय दस्तावेजहरूबाट निर्धारित भएको विकासको हकको कार्यान्वयनका लागि भौतिक विकासका परियोजना सञ्चालन गर्नु प्रत्येक राष्ट्रको कर्तव्यसमेत भएको देखिन्छ।

१२. स्वस्थ वातावरणमा बाँच्न पाउने अधिकारलाई अन्तर्राष्ट्रिय दस्तावेजका अतिरिक्त राष्ट्रियस्तरमा समेत संवैधानिक र कानूनी प्रत्याभूति प्राप्त भएको देखिन्छ। यसरी प्रत्येक नागरिकलाई विकास प्राप्त गर्ने अधिकार र स्वच्छ वातावरणमा बाँच्न पाउने अधिकार साथसाथै रहेकोले भौतिक विकास र वातावरणको संरक्षणको बीचमा उचित सन्तुलन कायम हुनु सदैव अपरिहार्य हुन आउँछ। वातावरण कि विकास भनी एउटा मात्रै छनौट गरी अर्को पक्षलाई नजरअन्दाज गर्न मिल्ने देखिंदैन। स्वच्छ वातावरण तथा पर्यावरण भविष्यका सन्ततीको धरोहर हो। त्यस्तै तुलनात्मकरूपमा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा भएका विकास कार्यहरू भविष्यका सन्ततीलाई हस्तान्तरण गर्नू विकासोन्मुख देशहरूको कर्तव्य पनि हो।

१३. यस अदालतबाट वातावरण र विकासबीच समुचित सन्तुलन कायम राखी राष्ट्रको विकास निर्माणसम्बन्धी कार्य गर्न सकिने भन्ने सम्बन्धमा शिवप्रसाद पौडेलसमेत विरुद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, सिंहदरबार, काठमाडौंसमेत[44] भएको उत्प्रेषणयुक्त परमादेश मुद्दामा **प्राकृतिक स्रोत साधनको क्षमताभन्दा बढी उत्खनन् एवम् प्रयोग, औद्योगिकीकरण, अव्यवस्थित शहरीकरण, वनविनाश, वातावरणसँग तादात्म्यता नराखी गरिने विकास निमार्ण आदि नै वातावरण प्रदूषण गर्ने, वातावरणीय ह्रास ल्याउने र वातावरणमा असन्तुलन ल्याउने मुख्य कारक तत्त्व भएकोले प्राकृतिक स्रोत साधनको प्रयोग गर्दा र आर्थिक विकास आदि गर्दा वातावरण विनाश नहुने गरी विकास निर्माण र वातावरण संरक्षणबीच सन्तुलन कायम हुने गरी गरिनु पर्ने** भनी आदेश भएको पाइन्छ। त्यसैगरी खड्गलाल महर्जन विरुद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, सिंहदरबार, काठमाडौंसमेत[45] भएको उत्प्रेषणयुक्त

[44]ने.का.प.२०७०, अङ्क ७, नि.नं.९०३०

[45]ने.का.प.२०७२, अङ्क ८, नि.नं.९४५४

परमादेश मुद्दामा **आर्थिक विकासबिना मानव जातिको विकास हुँदैन। आर्थिक विकास गर्ने क्रममा वातावरणकै ह्रास पनि हुन सक्छ। तर आर्थिक विकास र वातावरण संरक्षणको सन्तुलित सम्बन्धबाटै दीगो विकास हुने कुरालाई ध्यानमा राखी वातावरणीय ह्रासबाट मानव जाति, जीवजन्तु, वनस्पति, प्रकृति तथा भौतिक वस्तुमाथि हुन सक्ने प्रतिकूल प्रभावलाई यथाशक्य कम गरी स्वच्छ तथा स्वस्थ वातावरण कायम गर्न प्राकृतिक स्रोतको समुचित उपयोग र व्यवस्थापनबाट वातावरण संरक्षण हुन आउने** भनी व्याख्या भएको देखिन्छ। त्यसैगरी खगेन्द्र सुवेदी बि. प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयसमेत[46] भएको मुद्दामा **विकास निर्माणको कार्य आफैँमा नराम्रो होइन, तर प्रकृतिले दिएको अपार स्रोत साधनको अनियन्त्रित र जथाभावी अतिक्रमण वा दोहन गरी यसको अस्तित्व नै संकटमा पार्ने गरी भएको विकास यथार्थमा दीगो विकास (Sustainable Development) नभई क्षणिक हुन्छ। यसैले प्राकृतिक स्रोत साधन र विकासका बीच सन्तुलन कायम गरी प्रकृतिको कम भन्दा कम दोहन गर्ने र प्राकृतिक उपहारलाई भावी पुस्तासम्म हस्तान्तरण गर्नु नै दीगो विकास हुने** भनी आदेश भएको देखिन्छ।

१४. उल्लिखित संवैधानिक व्यवस्था र यस्तै प्रकृतिका विवादहरूमा यस अदालतबाट स्थापित सिद्धान्तहरू समेतलाई मध्यनजर गर्दा हाम्रो जस्तो विकासोन्मुख मुलुकले विकास र वातावरणको बीचमा द्वन्द्व सिर्जना भएको अवस्थामा वातावरणमा पर्ने प्रतिकूल प्रभावलाई न्यूनीकरण गर्दै विकासको परियोजना सञ्चालन गर्नु उचित हुने देखिन्छ।

१५. विकसित राष्ट्रहरूको अहिलेको वैभव आफ्नै र अन्य मुलुकको प्राकृतिक स्रोतको प्रयोगको जगमा उभिएको तथ्यलाई हामीले भुल्नु हुँदैन। विमानस्थलको निर्माण सम्बन्धमा चर्चा गर्दा Turkey को Istanbul Airport लाई लिन सकिन्छ। यो विमानस्थल निर्माणका लागि पनि रुखहरू हटाइएको थियो। वातावरणवादीहरू

[46] ने.का.प.२०७५, अङ्क ९, नि.नं.१००८६

विमानस्थल निर्माणको विरुद्धमा व्यापकरुपमा विरोध प्रदर्शनमा उत्रिएका थिए भने The Turkish Chamber of Environmental Engineers ले निर्माणको विरुद्धमा त्यहाँको अदालतमा मुद्दा दायर गरेको थियो। यसका बावजुद पनि विमानस्थलको शिलान्यास भई हाल यो विमानस्थल सञ्चालनमा रहेको छ। Istanbul Airport को कारण टर्की आर्थिक शक्तिको रूपमा विकशित भएको भन्ने समाचार आउन थालेको छ। तर यसको अर्थ विकासको नाममा प्राकृतिक स्रोतको अनुचित र अविवेकपूर्ण प्रयोग गरी वन्यजन्तु, वनस्पति र मानव जीवनलाई ठूलो क्षति पुग्ने गरी प्रयोग गर्नु पर्ने भन्ने होईन अर्थात् वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर पर्ने गरी मानवीय क्रियाकलापहरू पनि सञ्चालन गर्नु हुँदैन। यस तथ्यलाई भारतीय सर्वोच्च अदालतले Live Oak Resort (P) Ltd. vs. Panchagni Hill Station Municipal Council[47] को मुद्दामा Since in a developing economy there cannot be either development or ecology but both must exist and thus a balance shall have to be struck between the two भनी व्याख्या गरेको पाइन्छ।

१६. बेलायतको सर्वोच्च अदालतले पनि वातावरण संरक्षण र विकासबीचको सन्तुलन कायम गर्ने सम्बन्धमा केही महत्वपूर्ण फैसला गरेको पाइन्छ। **On the application of Friends of the Earth Ltd and others v Heathrow Airport Ltd**[48] को मुद्दामा २१औं शताब्दीको उत्तरार्धसम्ममा हरितगृह ग्यास उत्सर्जनलाई शून्यमा झार्ने कुरा उल्लेख भएको, जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी पेरिस सम्झौता (**Paris Agreement on Climate Change**) अनुमोदन गरेको, बेलायतले हिथ्रो एयरपोर्टको तेस्रो धावनमार्ग विस्तार गर्न लागेको भनी त्यसका विरुद्ध परेको मुद्दामा बेलायतको सर्वोच्च अदालतले सन् २०२० डिसेम्बर १६ मा Section 10 of the PA 2008 applies to the Secretary of State's function in promulgating an NPS. In exercising that function the Secretary of State must act with the objective of contributing to the achievement of sustainable development. Sustainable development is a recognized term in the planning context and its meaning is not controversial in

[47] (2001)8 SCC 329, AIR 2001 SC 3478

[48] [2020] UKSC 52.

these proceedings. As explained in paras 7 and 8 of the National Planning Policy Framework (July 2018), at a very high level the objective of sustainable development involves "meeting the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs"; it has three overarching elements, namely an environmental objective, an economic objective and a social objective. For a major infrastructure project like the development of airport capacity in the South East, which promotes economic development but at the cost of increased greenhouse gases emissions, these elements have to be taken into account and balanced against each other. Section 10(3)(a) provides that the Secretary of State must, in particular, have regard to the desirability of "mitigating, and adapting to, climate change". Unlike in section 5(8) of the PA 2008, this is not a factor which is tied to Government policy. भन्दै विमानस्थलको विस्तारको कामलाई रोक्न इन्कार गरी परियोजनको पक्षमा फैसला गर्दै वातावरण संरक्षण र विकास सँगसँगैको सिद्धान्तलाई अपनाउने मान्यता स्थापित गरेको देखिन्छ।

१७. माथिका प्रकरणहरूमा विवेचना भएअनुरूप विकास र वातावरणको संरक्षणका बीचमा विवाद सिर्जना हुँदा एउटा अवधारणाले अर्कोलाई विस्थापित गर्ने वा निषेध गर्ने हिसाबले नभई विकास र वातावरण एक अर्काको परिपूरक अवधारणाको रूपमा रहेको भन्ने दृष्टिकोणबाट विकासलाई अगाडि लैजानु पर्ने देखिन आएबाट वनजङ्गल लगायतको प्राकृतिक स्रोत र साधनको संयमतापूर्ण, सीमित र सन्तुलित उपयोग मार्फत् राष्ट्रिय आवश्यकता, सुरक्षा र भौतिक विकासको कार्यहरू गरिनु पर्ने कुरामा राज्यले विशेष ध्यान दिनुपर्ने देखियो।

१८. अब निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको प्रस्तावित भूभागको सम्बन्धमा हेर्दा नेपाल सरकारले मिति २०७१।१२।३० मा राजपत्रमा जारी गरेको सूचना, प्रत्यर्थी निकायहरूको लिखित जवाफ तथा मिसिलसंलग्न वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन समेतबाट अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण निजगढस्थित वनक्षेत्रको प्रयोग गर्ने गरी गर्न लागिएको भन्ने कुरामा विवाद देखिंदैन। सो परियोजनाको लागि वनक्षेत्रको प्रयोग गर्ने गरी चारकिल्ला तोक्ने सम्बन्धमा नेपाल सरकारको निर्णय

बमोजिम मिति २०७१।१२।३० मा नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशन गरिएको देखिन्छ।

१९. तत्काल कायम रहेको वन ऐन, २०४९ को दफा ६८ को उपदफा (१) मा **यस ऐनमा अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त योजना सञ्चालन गर्न वनको प्रयोग गर्नु बाहेक अन्य कुनै पनि विकल्प नभएमा र त्यस्तो योजना सञ्चालन गर्दा वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने भएमा त्यस्तो योजना सञ्चालन गर्नको निमित्त नेपाल सरकारले सरकारद्वारा व्यवस्थित वन, संरक्षित वन, सामुदायिक वन, कबुलियती वन वा धार्मिक वनको कुनै भाग प्रयोग गर्न स्वीकृति दिन सक्नेछ** भन्ने व्यवस्था भएको र उपदफा (२) मा **उपदफा (१) बमोजिम वनको प्रयोग गर्न स्वीकृति दिंदा कुनै व्यक्ति वा समुदायलाई कुनै हानी नोक्सानी हुने भएमा नेपाल सरकारले तत्सम्बन्धमा उपयुक्त व्यवस्था गरी दिनु पर्नेछ** भन्ने व्यवस्थासमेत रहेको देखिन्छ। सो ऐनलाई प्रतिस्थापन गरी बनेको वन ऐन, २०७६ को दफा ४२ मा विकास परियोजनाको लागि वनक्षेत्रको प्रयोग सम्बन्धमा व्यवस्था भएको देखिन्छ। उक्त दफा ४२ को उपदफा (१) मा **यस ऐनमा अन्यत्र जुनसुकै कुरा लेखिएको भए तापनि राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजना, लगानी बोर्डबाट लगानी स्वीकृत भएको योजना, राष्ट्रिय गौरवका आयोजना सञ्चालन गर्न वनक्षेत्रको प्रयोग गर्नु बाहेक अन्य कुनै पनि विकल्प नभएमा र प्रचलित कानून बमोजिमको वातावरणीय परीक्षणबाट त्यस्तो योजना सञ्चालन गर्दा वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने देखिएमा नेपाल सरकारले त्यस्तो योजना सञ्चालन गर्नको निमित्त राष्ट्रिय वनको कुनै भाग प्रयोग गर्न तोकिए बमोजिम स्वीकृति दिन सक्नेछ** भन्ने व्यवस्था रहेको देखिन्छ।

२०. यसरी साबिक तथा हाल प्रचलनमा रहेको वन ऐनका उल्लिखित प्रावधानहरूलाई हेर्दा अन्य विकल्प भएसम्म राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजना निर्माण गर्दा वनलाई प्रयोग गर्नु हुँदैन भन्ने कुरामा विवाद देखिंदैन। यद्यपि राष्ट्रिय आवश्यकता परिपूर्ति गर्न विधायिकाले उल्लिखित कानूनी प्रावधान अनुरूप समेत अन्य विकल्प नभएको

अवस्थामा विकास परियोजनाको लागि वनक्षेत्रलाई प्रयोग गर्न प्रतिबन्ध नै लगाएको भन्न मिल्ने देखिएन।

२१. विकासको कुरा गर्दा वातावरण र जैविक विविधताको संरक्षणलाई बेवास्ता गर्न र वातावरण संरक्षणको नाममा रुख काट्नै हुँदैन, खानी खन्न हुँदैन, बालुवा तथा ढुङ्गा उत्खनन गर्नै हुँदैन, माटो निकाल्न हुँदैन वा यस्तै प्राकृतिक स्रोतलाई मानवहितमा प्रयोग गर्न हुँदैन भन्ने निष्कर्षमा पुग्नु सर्वथा अनुचित हुन्छ। मानव जातिले प्रकृतिले दिएको माटो, ढुङ्गा, बालुवा, रुख, पानी, लगायतको सम्पूर्ण प्राकृतिक स्रोतलाई अधिकतमरूपमा सदुपयोग गरी आएको छ। यसै कारण विकासको लागि प्राकृतिक स्रोतलाई प्रयोग गर्नु हुँदैन भनी निरपेक्षतः बन्देज लगाउन मनासिब हुँदैन। समसामयिक तुलनात्मक अन्तर्राष्ट्रिय विकासको दाजोमा देशलाई पुर्‍याउन तथा आधुनिकीकरण गर्न न्युनतम वातावरणको नोक्सानीलाई मध्यनजर गरी विकास निर्माणका कार्यहरू गर्नु राष्ट्रिय हितमा हुन्छ। यसको अर्थ यी प्राकृतिक सम्पदाको अनुचित तथा कानून प्रतिकूलको दोहनलाई नियमन र नियन्त्रण नै नगर्ने भन्ने होइन।

२२. यथार्थमा वातावरण संरक्षणसँग सम्बन्धित कानूनी व्यवस्था, सो सम्बद्ध अन्तर्राष्ट्रिय कानूनी दस्तावेजहरू र यस अदालतबाट यस्तै प्रकृतिका विवादहरूमा प्रतिपादित सिद्धान्त तथा अन्य मुलुकको अभ्यास समेतबाट कुनै पनि विकास आयोजना सञ्चालन गर्दा वन तथा वातावरण संरक्षणको विषयलाई अनदेखा गर्न नपाइने, विकास र वातावरणका बीचमा सन्तुलन कायम गर्नुपर्ने र अन्तरपुस्ता दीगो विकासको अवधारणा अनुरूप मात्र परियोजना सञ्चालन गर्न सकिने गरी निर्देशित गरेको देखिन आउँछ। त्यसैकारण मानव सभ्यताका लागि विकास कार्यक्रम र वातावरणीय संरक्षणको विषय एक अर्कालाई निषेधित गर्ने अवधारणा नभई परिपूरण गर्ने अवधारण हुन् भन्ने नै देखिन्छ। अतएव, विकास कार्यक्रमको सञ्चालन गर्दा प्राकृतिक स्रोतसाधनमा कम भन्दा कम असर हुनेगरी प्राकृतिक स्रोत र साधनको सीमित उपयोग मात्र गर्नुपर्ने देखिन्छ। त्यसका लागि भरसक प्राकृतिक स्रोत साधन र वातावरणमा प्रतिकूल असर

नहुने विकल्प उपलब्ध रहेसम्म त्यस्तो विकल्पको छनौट गरेर विकास कार्यक्रम वा परियोजनाको सञ्चालन गर्नुपर्ने, अरू विकल्प नभएको अवस्थामा मात्र वातावरणमा कम भन्दा कम असर हुनेगरी आयोजनाको सञ्चालन गर्न सकिने भन्ने नै देखिन आउँछ। माथि उल्लिखित आधार कारणका साथै प्रचलित कानूनी व्यवस्था समेतको अवलोकन गर्दा समेत निश्चित किसिमको विकास परियोजनाको लागि अन्य विकल्प नभएको अवस्थामा तोकिएको सर्त बन्देजभित्र रही वनक्षेत्रको प्रयोग गर्न सकिने कुरामा विवाद देखिएन।

२३. अब दोस्रो प्रश्नतर्फ विचार गर्दा, वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन (EIA Report) तयार गर्ने क्रममा मूलतः वन ऐन, २०४९ एवं वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ र वातावरण संरक्षण नियमावली, २०५४ मा भएका व्यवस्थाहरू पालना गरिएको छ वा छैन, जैविक विविधताको संरक्षणको पक्षलाई ध्यान दिएको छ वा छैन भनी हेर्नु पर्ने देखियो। नेपाल सरकार मन्त्रिपरिषद्ले हाल प्रस्ताव गरिएको क्षेत्रमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणका लागि मिति २०७१।११।२९ मा चारकिल्ला तोक्ने गरी निर्णय गरेको र सो आधारमा मिति २०७१।१२।३० मा नेपाल राजपत्रमा सूचना प्रकाशित गरिएको देखिन्छ। विमानस्थल निर्माणको लागि वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन तथा जैविक विविधता संरक्षणमा नेपाल सरकारले पर्याप्त कार्य गरेको भनी प्रत्यर्थी तर्फबाट जिकिर लिएको पाइयो। वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन नेपाल सरकार (मा. मन्त्रिस्तर) बाट मिति २०७५।०२।०९ को निर्णयानुसार १५ वटा सर्तसहित स्वीकृत भएको देखिन्छ। निवेदकको तर्फबाट उपस्थित कानून व्यवसायीहरूले प्रस्तावित निजगढ विमानस्थलको लागि तोकिएको क्षेत्र नेपालको अत्यन्त संवेदनशील र महत्वपूर्ण वन सम्पदाको रूपमा रहेको, सो क्षेत्रको ९० प्रतिशत भूभाग घना वनक्षेत्रले ढाकेको, यस वनक्षेत्रको प्रायजसो क्षेत्रमा ५२ प्रतिशत सालको रुखहरूको वर्चस्व रहेको, घोषित क्षेत्रको १० प्रतिशत भन्दा बढी भूभागमा संरक्षित वनक्षेत्र रहेको र यस स्थानमा विमानस्थल निर्माण भएमा वातारणमा प्रतिकूल प्रभाव पर्ने भनी दावी लिएको देखिन्छ। प्रत्यर्थीहरूले लिखित जवाफ पेस

गर्दा ८०४५.७९ हेक्टर जग्गामा रहेका रूखहरू तथा वनस्पति कटान गर्ने नभई १९०० हेक्टर जमिनमा रहेका रूख तथा वनस्पतिहरू मात्र कटान हुने भनी उल्लेख गरेको देखिन्छ। सोही बेहोरा अनुरूप मिति २०७६।०८।१२ मा संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयले विमानस्थल निर्माणस्थलको रूख कटानी सम्बन्धमा वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई पत्र लेख्दा ८०४५ हेक्टर मध्येवाट १९०० हेक्टर क्षेत्रफल जमिनको रूख कटानको स्वीकृतिको माग गरेको देखिन्छ तापनि २०७५।०२।०९ मा वन तथा वातावरण मन्त्रालयले वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन स्वीकृत गर्दा ऐ. प्रतिवेदनको परिच्छेद-७ मा रहेको वैकल्पिक विश्लेषणको ७.१ मा प्रस्तावित विमानस्थलको उत्तरमा रहेको समुच्चा वनक्षेत्रका रूख विरूवा कटान गर्नु पर्ने भन्ने उल्लेख भएतर्फ कुनै टिप्पणी गरेको वा १९०० हेक्टर मात्रको वनक्षेत्रको रूख बिरूवा कटान गर्ने भन्ने उल्लेख गरेको पाईएन। सोही प्रतिवेदनको परिच्छेद-८ को ८.२.१.१(।) मा उल्लिखित १०८४ हेक्टर मात्रको रूख विरूवा कटानी गरेमा पर्यावरणमा पर्ने प्रतिकूल असरलाई न्यूनीकरण गर्न सकिन्छ भनी दिएको प्रतिवेदनलाई विवेचना नगरी वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनलाई स्वीकृत गरेको देखिंदा उक्त स्वीकृत गर्ने गरी गरेको निर्णय वातावरण संरक्षण ऐन तथा नियमावली अनुरूप भएको मान्न मिलेन।

२४. वातावरण प्रभाव अध्ययन प्रतिवेदनमा प्रस्तावित वनक्षेत्रमा विमानस्थल निर्माण गर्दा जीव जन्तुको जीवनमा नै असर पर्ने, हात्तीको आवागमनमा प्रतिकूल असर पर्ने भन्ने लगायतका प्रभावहरूको उल्लेख भएको देखिन्छ। तर वनक्षेत्र कति प्रयोग हुने भन्ने कुरा स्पष्टरूपमा उल्लेख भएको भने देखिंदैन। नेपाल सरकारले मिति २०७१।११।२९ को निर्णयअनुसार सबै ८०४५.७९ हेक्टर क्षेत्रफललाई नै विमानस्थल निर्माणक्षेत्र भनी नेपाल राजपत्र खण्ड ६४, संख्या ४७ भाग ५ को राजपत्रमा मिति २०७१।१२।३० मा सूचना प्रकाशन गरेको देखिन्छ भने सोही अनुसार सम्पूर्ण जंगल क्षेत्रलाई आधार बनाई गरिएको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन र सो प्रतिवेदनलाई स्वीकार गर्ने गरी मिति २०७५।२।९ मा निर्णय

गरेको देखियो। नेपाल सरकारले मिति २०७१।११।२९ मा विमानस्थलको लागि भनी चारकिल्ला तोकी सकेपश्चात् मिति २०७२।०५।०७ मा विमानस्थल निर्माणको लागि तोकिएको चारकिल्लासँग निकट रहने गरी पर्सा वन्यजन्तु आरक्षणको क्षेत्र समेत विस्तार गरिएको र सोतर्फ वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनले विस्तृत विवेचना गर्न सकेको पाइँदैन। यसरी विमानस्थलको चारकिल्ला तोकिएपश्चात् पर्सा वन्यजन्तु आरक्षणको क्षेत्र विस्तार गर्ने कार्यले नेपाल सरकारका निकायहरू बीच समन्वय भएको नदेखिनुको साथै पर्सा वन्यजन्तु आरक्ष क्षेत्र विस्तार गरेतर्फ विस्तृत विवेचना नगरी गरिएको वातावरणीय प्रभाव अध्ययन प्रतिवेदनलाई स्वीकृति दिनेगरी भएको निर्णय वातावरण संरक्षण ऐन तथा नियमावली र ICAO को guidelines को मर्म र भावना अनुरूप भएको मान्न मिल्ने देखिएन। साथै वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन गर्दा प्रस्तावित विमानस्थल निर्माण हुने स्थानमा घना सालको वनजंगल रहेको र यस क्षेत्रमा रहेका रूख तथा वनस्पति बिरूवाहरू कटान गर्दा जैविक विविधता, वन्यजन्तु, भूमिगत जलस्रोत र सिचाईलाई समेत प्रतिकूल असर पर्ने भनी उल्लेख गरेको अवस्थामा सोलाई न्यूनीकरण गर्ने उपायहरूको पर्याप्त उल्लेखन नगरी भएको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनलाई स्वीकृत गर्ने गरी भएको निर्णयलाई उचित र विवेकसम्मत समेत मान्न मिल्ने देखिन आएन।

२५. अब निरूपण हुनुपर्ने तेस्रो प्रश्नको बारेमा विचार गर्दा, मुलुकभित्र कतिवटा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल हुनुपर्दछ भनी यसको संख्याको निर्धारण, प्राविधिक पक्षको निर्क्योल र आर्थिक व्यवस्थापन जस्तो विषय अदालतको अधिकारक्षेत्रको विषय नभई नितान्त कार्यपालिकाको अधिकार क्षेत्रभित्र पर्ने कुरा हुन्। त्यसैले यस्तो विषयमा निरपेक्षरूपमा प्रवेश गरी अदालतले अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने राष्ट्रिय आकांक्षाको विरुद्ध कुनै निर्णय गर्नु अनुचित मात्र नभई कार्यपालिकाको अधिकार क्षेत्रमाथि अतिक्रमण समेत हुन जान्छ। तर विमानस्थल निर्माण गर्ने सन्दर्भमा वनक्षेत्रको प्रयोग गर्ने निर्णयले प्रचलित कानूनले निर्दिष्ट गरेको सर्तको परिपालना गरे नगरेको भन्ने विषय न्यायिक निरूपणको विषय बन्दछ र यस्तो विषयमा अदालतले

सुनुवाइ गरी उपयुक्त आदेश जारी गर्न सक्ने नै हुन्छ। वातावरण र विकास एकै सिक्काका दुई पाटा भएकाले वातावरण नीति र विकास नीति बीचको विवादमा अदालतले सदैव सन्तुलन कायम गर्नु पर्ने हुनाले विकास परियोजना सञ्चालन गर्दा प्रचलित वन ऐनले गरेको व्यवस्थाको प्रतिकूल काम कारबाही भएको भन्ने दावी लिई न्यायालयमा विवाद प्रवेश गरेको अवस्थामा ऐनको व्यवस्थाबमोजिम कामकारबाही र निर्णय भए नभएको भनी न्यायिक निरूपण गर्नुलाई कुन स्थानमा विमानस्थल निर्माण गर्ने भन्ने कार्यपालिकाले निर्णय गर्ने विषय हो भन्ने मात्र आधार लिई यस्तो विषयमा न्यायालयले निर्णय गर्दा कार्यपालिकाको अधिकारक्षेत्र माथिको अतिक्रमण भयो भन्न मिल्ने देखिँदैन।

२६. प्रस्तावित निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण परियोजना राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त गौरवको आयोजना भन्नेमा विवाद नहुँदा तत्काल प्रचलित वन ऐन, २०४९ को दफा ६८ र हाल प्रचलित वन ऐन, २०७६ को दफा ४२ को उपदफा (१) मा व्यवस्था भए अनुरूप आयोजना सञ्चालन हुन सक्ने हो होईन भनी विवेचना गर्नु पर्ने देखियो। तत्काल प्रचलित वन ऐनको दफा ६८ तथा हाल प्रचलित वन ऐनको दफा ४२ को उपदफा (१) को व्यवस्था समेतका आधारमा निश्चित प्रकृतिका आयोजना सञ्चालन गर्न अन्य विकल्प नभएको अवस्थामा नेपाल सरकारले राष्ट्रिय वनको कुनै भाग प्रयोग गर्नसक्ने नै देखियो। सो कानूनी व्यवस्थाअनुसार वनक्षेत्रको प्रयोग गर्नको लागि परियोजना राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजना हुनु पर्ने, लगानी बोर्डबाट लगानी स्वीकृत भएको योजना हुनुपर्ने, राष्ट्रिय गौरवको आयोजना हुनु पर्ने भनी निश्चित प्रकृतिका आयोजनालाई उल्लेख गरेकोमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण आयोजना उल्लिखित प्रकृतिको आयोजना रहेकोमा अन्यथा देखिन आएन।

२७. उक्त कानूनी व्यवस्थाअनुसार योजना सञ्चालन गर्न वनक्षेत्रको प्रयोग गर्नु बाहेक अन्य कुनै पनि विकल्प नभएमा र प्रचलित कानून बमोजिमको वातावरणीय परीक्षणबाट त्यस्तो योजना सञ्चालन गर्दा वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने देखिएमा भन्ने व्यवस्था भई दुबै अवस्थाहरूको विद्यमानता रहेमा मात्र नेपाल

सरकारले राष्ट्रिय वनको कुनै भाग प्रयोग गर्न स्वीकृति दिन सक्ने भन्ने देखिन्छ। यसर्थ, नेपाल सरकारले वनक्षेत्रको प्रयोग गर्न स्वीकृति दिन सक्ने उक्त दुबै अवस्थाहरूको विद्यमानता प्रस्तावित विमानस्थल निर्माणक्षेत्रमा विद्यमान छ, छैन भन्ने पनि हेर्नुपर्ने हुन आयो।

२८. त्यस सम्बन्धमा पहिलो सर्तको रूपमा रहेको वनक्षेत्रको प्रयोग गर्नु बाहेक अन्य विकल्प नरहेको भन्ने सम्बन्धमा हेर्दा प्रत्यर्थी तर्फबाट विभिन्न समयमा भएका सम्भाव्यता अध्ययन प्रतिवेदन तथा निजगढको भौतिक अवस्थिति र उपयुक्तता, निजगढमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणसँग सम्बन्धित रही अन्य विकास परियोजना सञ्चालन गरिएको तथ्य समेतको जिकिर लिएको देखिन्छ भने निवेदक तर्फबाट उचित ढंगले विकल्पको खोजी गर्ने गरी विस्तृत अध्ययन समेत नभएको भन्ने दावी लिएको देखिन्छ। सन् १९९५ मा नेपाल सरकारले NEPICO/IRAD लाई नेपाल पूर्ण क्षमताको अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको स्थान छनौटको लागि Pre-Feasibility Study गर्न लगाएकोमा सो अध्ययनले सम्भाव्य आठ स्थानहरू बाँकेको नेपालगञ्ज, रूपन्देही, चितवन, मोरङ्गको विराटनगर, बाराको पथलैया, डुमरवाना, रतनपुर र निजगढलाई सम्भाव्य स्थानको रूपमा पहिचान गरी विमानस्थल निर्माणको सम्भाव्यता अध्ययन गरेकोमा Land cost, resettlement issues, river control, environmental issues, air corridor, road accessibility, distance from hills (obstruction zones), distance from major city, construction materials, runway embankment, terrain features, air space for ascend/ discend procedure within Nepalese territory, rainfall and wind[49] लाई आधार मानी सम्भावित ८ स्थानहरूको तुलनात्मक विवेचना गरेको पाईन्छ। यसरी मूल्याङ्कन गर्दा निजगढलाई उपयुक्त स्थान चयन गरी प्रतिवेदन दिएको देखिन्छ। यसबाट निवेदकहरूले विकल्पको बारेमा अध्ययन नै नगरेको भन्ने तथ्य स्थापित हुने देखिएन। अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्नको लागि अन्तर्राष्ट्रिय सीमानाबाट कम्तीमा १० नटिकल माइल टाढा हुनुपर्ने

[49] NEPICO/IRAD Pre-Feasibility Study Report, 1995, Executive Summary page 1 and Chapter-1, Page 24-31

मापदण्ड, संघीय राजधानी शहरलाई अन्तर्राष्ट्रिय कनेक्टिभिटी प्रदान गर्न भौगोलिकरूपमा निजगढ नजिक रहनु, राजधानी शहर र निजगढको आवागमनलाई सहज र द्रूत बनाउने सडक परियोजना सञ्चालनमा रहेको तथ्य, निजगढदेखि मधेश प्रदेशको राजधानी शहरको निकट दूरी तथा व्यापारिक महत्वको नाकाको रूपमा रहेको वीरगञ्ज शहर र सुख्खा बन्दरगाहसँगको निकट दूरी समेतलाई मध्यनजर गर्दा सामान्यरूपमा निजगढको उपयुक्ततामा सन्देह गर्नुपर्ने अवस्था रहेन। निवेदन दावीसमेत निजगढ आफैंमा अनुपयुक्त रहेको भन्ने नभई प्रस्तावित चारकिल्ला भित्रको क्षेत्रको निर्माणले वातावरणीय क्षति पुग्ने भन्नेसम्मको देखिन्छ।

२९. अब निजगढमा प्रस्तावित अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण क्षेत्रको अलावा सोही स्थानमा अन्य विकल्प रहे नरहेको भन्ने सम्बन्धमा हेर्दा विश्वका कतिपय अत्यन्तै व्यस्त रहने अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलहरू समेत प्रस्तावित निजगढ विमानस्थलको लागि निर्धारित ८०४५.७९ हेक्टरभन्दा धेरै कम क्षेत्रफलमा चुस्तरूपमा सञ्चालनमा रहेको भन्ने तथ्यसमेत इजलास समक्ष प्रस्तुत भएका छन्। सानफ्रान्सिस्को अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको क्षेत्रफल २१०७ हेक्टर, सेन्टलेक विमानस्थलको ३११६ हेक्टर, दिल्ली विमानस्थलको २०६६ हेक्टर, बैंककको सुवर्णभूमी विमानस्थलको ३२४० हेक्टर, हिथ्रो विमानस्थलको १२२७ हेक्टर क्षेत्रफलमा रहेको भन्ने जानकारी इजलास समक्ष प्रस्तुत भएको छ। १९०० हेक्टरमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण र सञ्चालन गर्न सकिने भनी दुबै पक्षबाट बहसको क्रममा उल्लेख भएको पनि छ। प्रस्तावित विमानस्थलको बारेमा गरिएको वातावारणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनको वैकल्पिक विश्लेषण अन्तर्गत बुँदा नं. ७.१ मा परियोजनास्थलको लागि छुट्याउन लागिएको कूल १९०० हेक्टर क्षेत्रमध्ये विमानस्थलसँग सम्बन्धित पूर्वाधारहरूको निर्माणको लागि १३०० हेक्टर र बाँकी क्षेत्रफल **Airport City** विस्तारको लागि प्रयोग गरिने, सो क्रममा रनवेको उत्तरतर्फको पूरै वनक्षेत्र फडानी गर्नुपर्ने, त्यसरी फडानी गर्दा सयौं वर्ष पुराना साल जातको रूखहरू कटान गर्नुपर्ने भई त्यसबाट

भूमिगत जलस्रोत लगायत समग्र पर्यावरणमा प्रतिकूल असर पुग्न जाने[50] भन्नेसमेत उल्लेख भएको देखिएको छ। निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनको बुँदा नं. ७.१ को देहाय (।) मा प्रस्तावित क्षेत्रभन्दा दक्षिणतर्फ साबिकमा वनक्षेत्रको सरकारी स्वामित्त्वको ठूलो भूभाग अतिक्रमणमा परी वन विनास भएको कारण हाल उपयोगविहिन अवस्थामा रहेको र स्थानीय जनताबाट जुनसुकै बेला जमीनमा कब्जा गर्न सक्ने अवस्थामा रहेको भन्ने उल्लेख भएको पाइन्छ। साथै दक्षिणतर्फको खाली जमीनसमेत कानूनबमोजिम अधिग्रहण गरी प्रस्तावित विमानस्थलभन्दा दक्षिणतर्फ Airport City निर्माण गर्न उपयुक्त हुने भन्ने समेत उल्लेख भएको पाइन्छ।[51] यसबाट हाल प्रस्तावित विमानस्थलको लागि वनक्षेत्रको कटान गरी केवल विमानस्थलको पूर्वाधार मात्र निर्माण गरिने भन्ने नभई विमानस्थल शहर बसाउने कार्यमा समेत प्रस्तावित क्षेत्रफल प्रयोग गरिने भन्ने देखिन आयो। यस

---

[50]The government has declared 8045 ha mostly(87%) forest area with dominance of the sal(tree, one of the high value species)forest area for the SIA. the present master plan of SIA comprises of airport and its infastructures and airport city. The airport is planned to be developed in differnet phases. First phase comprises of the construction of frist runway and its associated amenities structures. The phase wish development plan has been presented in Table- With contruction of second run way it will be serving the passanger more than 60 million. The required area for the airport and its infrastructures in 1300 ha and airport city 600 ha. The rest of the area is reserved for the development of the airport city. The project area with the location of the proposed airport is presented in Figure 6.2. The proposed airport city will be located at the north of the airport. The entite forest area at the north of the airport is also likely to be ultimately cleared for the development of the airport city.

The clearance of the large forest area will have the significant advese impact not only losing the large dense forest with major sal species but also on the ecological balance in the surroundings and could also affect the ground water recharge.

[51](i) Alternative side for the Development of Airport City

On the southern part of the proposed area, the large area belonging the government are in the dilapidated state. The local people stated that those area were forest area some years back which have been encroched and left at the dilapidated state. Those area would be ultimately occupied by the encroachers in near future. Insted of developing the airport city on the north of the proposed airport, the airport city could be developed on the south of the proposed airport site by the land pooling arragement. There is plenty of space for the airport city expansion at the south. Figure 6.2 shows the proposed layout of the airport and probable area of airport city development at the south of the airport.

अदालतबाट **रामकुमार आचार्य विरुद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयसमेत** भएको मुद्दामा **वातावरण संरक्षणको प्रश्न कुनै राष्ट्रको सीमा र राष्ट्रियताको परिधि भन्दा पनि परका आवश्यकतासँग सम्बन्धित छ। यस्तो बहुआयामिक समस्त विश्वकै साझा सरोकारको विषयलाई प्रत्यर्थीहरूले जिकिर लिए झैं हकदैया र सरोकारको सीमामा संकुचित गर्नु न्यायसंगत नहुने** (प्रकरण नं.४) र **प्रस्तावित आयोजनाको सट्टा अन्य कुनै विकल्प छ र यस विकल्पको अनुशरण गर्दा वातावरणीय नोक्सानीलाई बचाउन सकिने स्थिति छ भने विकल्पले नै सार्वधिक प्राथमिकता पाउनु पर्ने** (प्रकरण नं.९) भनी व्याख्या भएको देखिन्छ।

३०. यसरी प्रस्तावित क्षेत्रफल भित्र केवल विमानस्थल र सोको पूर्वाधार मात्र नभई विमानस्थल शहर (**Airport City)** बसाउने गरी समेत परियोजना निर्माण हुन लागेको स्पष्ट देखिएको हुनाले हाल निर्धारित ८०४५.७९ हेक्टर क्षेत्रफल नै अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको लागि अत्यावश्यक क्षेत्रफल भनी पुष्टि हुन आएको देखिँदैन। अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको लागि निजगढको अवस्थिति उपयुक्त रहेको भन्ने प्रत्यर्थीहरूको जिकिर रहेको भए तापनि प्रत्यर्थी तर्फबाट पेस भएका समग्र कागजातबाट प्रस्तावित चारकिल्लाको सम्पूर्ण क्षेत्रफल नै प्रस्तावित विमानस्थल निर्माणको लागि अत्यावश्यक रहेको भन्ने नभई त्यसभित्र विमानस्थल शहरसमेत बनाउने र विस्तार गर्ने गरी डिजाइन गरिएको भन्ने देखिएको छ। निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको लागि प्रस्तावित वनक्षेत्रभित्र केवल विमानस्थल र सोसँग सम्बन्धित पूर्वाधार निर्माण हुने भन्ने नभई विमानस्थल शहरसमेत समावेश गरी वनक्षेत्र निर्धारण गरिएको भन्ने देखिएको हुँदा सो वनक्षेत्र मात्र निर्विकल्प रहेको भन्ने पनि देखिंदैन। यसको अलावा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनले नै हाल प्रस्तावित विमानस्थलक्षेत्र भन्दा दक्षिणतर्फ सरकारी स्वामित्वमा रहेको जग्गा र अधिग्रहण गरिसकिएका जग्गासमेत रहेको भन्ने उल्लेख भएको परिप्रेक्षमा उक्त जग्गासमेत समावेश गरी अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बन्न सक्ने नसक्ने भन्ने विकल्पमा समेत केन्द्रित भएर अध्ययन गर्न आवश्यक रहेको देखिन्छ।

३१. अब तत्काल प्रचलित वन ऐन, २०४९ को दफा ६८ र हाल प्रचलित वन ऐन, २०७६ को दफा ४२ को उपदफा (१) ले निर्धारण गरेको दुई अवस्थाहरू वा सर्तहरूमध्ये दोस्रो सर्तको रूपमा रहेको **योजना सञ्चालन गर्दा वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने देखिएमा** भन्ने सम्बन्धमा हेर्दा प्रस्तावित निर्माण स्थलको लागि निर्धारित चारकिल्ला ८०४५.७९ हेक्टरभित्र वनक्षेत्र समेत रहेकोमा द्विविधा छैन। यस दृष्टिबाट प्रस्तावित विमानस्थलको क्षेत्रफल ८० वर्ग किलोमिटर भई विश्वको तेस्रो ठूलो विमानस्थल हुने भन्ने वेहोरासमेत बहसको क्रममा व्यक्त भएको छ। अहिले प्रस्ताव गरिएको विमानस्थल क्षेत्र आठहजार हेक्टर क्षेत्र समुच्चा नै विमानस्थल, एयरपोर्ट सिटी बनाउने लगायतको प्रयोजनको लागी उल्लेख भएको पाईन्छ। यस सम्बन्धमा अन्य ठुला एयरपोर्टहरू निर्माण हुँदा कति क्षेत्रफल लिइएको रहेछ भन्ने कुरासमेत हेर्नुपर्ने देखियो। यसरी हेर्दा[52]

1. King Fahd International (DMM) — Dammam, Saudi Arabia — 776 km^2
2. Denver International (DEN) — Denver, CO United States — 135.7 km^2
3. Dallas/Fort Worth International (DFW) — Dallas, TX United States — 69.6 km^2
4. Orlando International (MCO) — Orlando, FL United States — 53.8 km^2
5. Washington Dulles International (IAD)—Washington D.C., United States— 48.6 km^2
6. Beijing Daxing International (PKX) — Beijing, China — 46.6 km^2
7. George Bush Intercontinental (IAH) — Houston, TX United States — 44.5 km^2
8. Shanghai Pudong International (PVG) — Shanghai, China — 39.9 km^2
9. Cairo International (CAI) — Cairo, Egypt — 36.3 km^2
10. Suvarnabhumi International (BKK) — Bangkok, Thailand — 32.4 km^2

प्रति वर्ग किलोमिटरमा एकसय हेक्टर हुने हुँदा नेपाल सरकारले प्रस्ताव गरेको निजगढको विमानस्थल असी वर्ग किलोमीटर हुने र यो संसारको क्षेत्रफलको

[52]https://worldpopulationreview.com/country-rankings/largest-airports-in-the-world वेबसाईट भिजिट गरिएको मिति जुन १, २०२२.

हिसाबले तेस्रो ठुलो विमानस्थल हुनेगरी प्रस्ताव गरिएको देखिन्छ। नेपाल सरकारले समेत सोही आधारमा विमानस्थलक्षेत्र निर्धारण र वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन स्वीकृत गरेकोसमेत देखियो। हाल प्रस्तावित अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलले ८०४५.७९ हेक्टर क्षेत्रफल ओगटेमा सालको रूखहरू रहेको वन मासिने भन्ने कुरा संलग्न वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन सहितका कागजातहरूबाट देखिन आउँछ। भइरहेको वनक्षेत्रको प्रयोग गरी यति ठूलो विमानस्थल नेपालको सन्दर्भमा आवश्यक हुन्छ वा हुँदैन भन्ने कुराको अध्ययन तथा विवेचनासमेत पर्याप्तरूपमा भएको भन्ने संग्लन कागजातहरूबाट देखिएको छैन। हाल प्रस्तावित क्षेत्रको सम्पूर्णमा नै विमानस्थल तथा विमानस्थल शहर निर्माण गर्दा अवश्य नै वातावरणमा प्रतिकूल प्रभाव पार्ने देखिन आउँछ। कूल ८०४५.७९ हेक्टरमध्ये १९०० हेक्टर क्षेत्रफलमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण भई सञ्चालनमा आउन सक्ने भनी लिखित जवाफमा नै उल्लेख गरेको र EIA प्रतिवेदनले १३०० हेक्टरमा विमानस्थलको आधारभूत संरचना बन्न सक्ने भनी उल्लेख भएको तथा विश्वका व्यस्त अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलहरू समेत प्रस्तावित विमानस्थलको क्षेत्रफल भन्दा धेरै कम क्षेत्रफलमा चुस्तरूपमा सञ्चालनमा रहेको भन्ने हुँदा वनक्षेत्रसमेतको ८०४५.७९ हेक्टर क्षेत्रफलमा विमानस्थल शहर निर्माण गरिँदा भूमिगत जलस्रोतलगायत समग्र पर्यावरणमा प्रतिकूल असर पुग्न जाने भनी वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनले नै औंल्याएको देखिन आयो।

३२. तत्काल प्रचलित वन ऐन, २०४९ को दफा ६८ र हाल प्रचलित वन ऐन, २०७६ को दफा ४२ को उपदफा (२) मा **उपदफा (१) बमोजिम योजना सञ्चालनको लागि वनक्षेत्र उपलब्ध गराउँदा जति वनक्षेत्र प्रयोग गर्नु पर्ने हो कम्तीमा त्यति नै क्षेत्रमा रूख रोप्नको लागि सम्भव भएसम्म आयोजनास्थलको नजिक पर्ने राष्ट्रिय वनक्षेत्रसँग जोडिएको र समान भौगोलिक र पारिस्थितिकीय क्षेत्रमा पर्ने तथा वनको विकास गर्न सकिने भू-बनौट भएको जग्गा उपलब्ध गराउनु पर्नेछ** भन्ने व्यवस्था रहेको देखिन्छ। राष्ट्रिय प्राथमिकता प्राप्त आयोजनाको लागि राष्ट्रिय वनक्षेत्र प्रयोग गर्न दिने सम्बन्धी

मापदण्ड सहितको कार्यविधि, २०७६ को परिच्छेद-२ मा **वनक्षेत्रको जग्गा प्रयोग गर्न दिने** शीर्षक अन्तर्गत दफा ३ को उपदफा (१) मा **योजनासँग सम्बन्धित मन्त्रालयले योजनाको सम्भाव्यता अध्ययन गर्दा सम्भव भएसम्म राष्ट्रिय वनक्षेत्र नपर्ने गरी सम्भाव्यता र विकल्पको अध्ययन गर्नु पर्नेछ** भन्ने व्यवस्था र उपदफा (२) मा **उपदफा (१) बमोजिम अध्ययन गर्दा राष्ट्रिय वनक्षेत्र नै प्रयोग गर्नु पर्ने भएमा अति आवश्यक पर्ने न्यूनतम वनक्षेत्र मात्र प्रयोग गर्ने वा न्यूनतम रूख बिरूवा हटाउनु पर्ने विकल्पको छनौट गर्नु पर्नेछ** भन्ने व्यवस्था रहेको छ। दफा ७(१) मा **दफा ६ बमोजिम प्राप्त भएको विवरण सहितको कागजात जाँचबुझ गर्दा योजना कार्यान्वयनको लागि कुनै राष्ट्रिय वनक्षेत्र प्रयोग गर्न आवश्यक र उपयुक्त देखिएमा मन्त्रालयले स्वीकृतिको लागि नेपाल सरकारसमक्ष प्रस्ताव पेस गर्नु पर्नेछ** भन्ने र उपदफा (२) मा **उपदफा (१) बमोजिमको प्रस्ताव मनासिब देखिएमा नेपाल सरकारले योजनाको लागि प्रस्तावित राष्ट्रिय वनक्षेत्र प्रयोग गर्न र त्यस्तो क्षेत्रबाट रूख विरूवा तथा अन्य वनपैदावार हटाउनु पर्ने भएमा सो समेत हटाउन स्वीकृत दिनेछ** भन्ने व्यवस्था रहेको देखिन्छ। त्यसैगरी परिच्छेद-३ मा **सट्टा जग्गा वा रकम उपलब्ध गराउनु पर्नेः** भन्ने शीर्षक अन्तर्गत दफा ८(१) मा **दफा ७ को उपदफा (२) बमोजिम कुनै योजनाका लागि राष्ट्रिय वनक्षेत्र गर्न दिने निर्णय भएमा योजना कार्यान्वयन गर्दा राष्ट्रिय वनक्षेत्रको भू-उपयोग स्थायीरूपमा परिवर्तन हुनेगरी प्रयोग हुने क्षेत्रफल भन्दा कम नहुने गरी सम्बन्धित योजनाले सट्टाभर्ना स्वरूप जग्गा उपलब्ध गराउनु पर्नेछ** भन्ने र उपदफा (२) मा **उपदफा (१) बमोजिम सट्टाभर्ना स्वरूप उपलब्ध गराउने जग्गा योजना रहेको ठाउँबाट सबैभन्दा नजिक पर्ने राष्ट्रिय वनक्षेत्रसँग जोडिएको र सम्भव भएसम्म समान भू-बनोट र समान भौगोलिक क्षेत्रमा रहेको तथा वनको विकास गर्न सकिने स्थानमा हुनु पर्नेछ** भन्ने व्यवस्थासमेत रहेको देखिन्छ।

३३. उक्त कार्यविधिको परिच्छेद-४ मा वृक्षारोपण, वातावरण तथा वन पैदावार व्यवस्थापन सम्बन्धी व्यवस्था रहेको छ। जसअनुसार दफा १७ को उपदफा (१) मा **"दफा ७ को उपदफा (२) बमोजिम कुनै योजना कार्यान्वयन गर्न र राष्ट्रिय वनक्षेत्र प्रयोग**

गर्न र सो क्षेत्रबाट रूख, विरूवा तथा अन्य वन पैदावार हटाउन स्वीकृत पाएकोमा सो योजनाले त्यस्तो रूख, बिरूवा तथा अन्य वन पैदावार आफ्नै लागत खर्चमा कटान, मुछान र घाटगद्दी गरी सम्बन्धित वन कार्यालयलाई हस्तान्तरण गर्नु पर्नेछ" भन्ने र उपदफा (३) मा **"योजना कार्यान्वयन गर्दा रुखविरुवा समेत हटाइने भएमा त्यस्तो रुखविरुवाको दश गुणाको दरले सम्बन्धित वन कार्यालयले तोकेको जग्गामा योजनाले वृक्षारोपण गर्नु पर्नेछ। सरकारी योजनाको हकमा वृक्षारोपण बापतको रकम आयोजनाको लागत इष्टिमेटमा नै समावेश गर्नु पर्नेछ"** भन्ने व्यवस्था रहेको देखिन्छ। सो व्यवस्थाबमोजिम आयोजनाले वृक्षारोपण गर्ने कार्यक्रम तय गरेको, आयोजना स्थलमा रहेका ६ इञ्चदेखि ९ इञ्च गोलाई भएका रुखहरू उखेलेर निकाली पुनः रोप्ने र रुख कटानपछि वृक्षारोपण गर्न विभिन्न स्थानहरू पहिचान गरिएको भन्ने प्रत्यर्थी तर्फको जिकिर रहेको छ।

३४. रूख कटान पछि वृक्षारोपण गर्न विभिन्न स्थानहरू पहिचान गरिएको भन्ने प्रत्यर्थीहरूको लिखित जवाफमा उल्लेख गरेको भए तापनि विमानस्थल निर्माणको लागि निर्धारित चारकिल्लाको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन स्वीकृत हुनुपूर्व नै मिति २०७४।०५।१९ मा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र नेपाली सेनाबीच रुख काट्ने सम्बन्धमा समझदारीपत्र भएको देखिन्छ। सो समझदारीपत्रमा के कति संख्यामा रुख कटान गर्ने भन्ने स्पष्ट उल्लेख भएको देखिँदैन। तापनी मिति २०७१।१२।३० को राजपत्रमा उल्लिखित चारकिल्लालाई आधार मानी समझदारीपत्र भएको हुँदा ८०४५.७९ हेक्टर क्षेत्रफलको रूख कटानी गर्ने भन्ने देखिएको छ। साथै रुख कटान गर्ने समझदारीपत्र हुँदाका बखतसम्म वृक्षरोपण गर्ने स्थान पहिचान गरी तोकिएको भन्नेसमेत मिसिलसंलग्न कागजातबाट देखिँदैन। मिति २०७६।०९।२१ मा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयलाई वृक्षारोपणका लागि सम्भावित स्थानहरू पहिचान गरेको भनी लेखेको पत्रबाट नेपाली सेनासँग रूख कटान गर्ने सम्झौता गर्दाको अवस्थामा वा EIA गर्दाको अवस्थामा स्थान पहिचान नभएको स्पष्ट हुन आउँछ।

यसरी रुख कटानको लागि नेपाली सेनासँग मिति २०७४।०५।१९ मा समझदारी गरेपछि मात्र वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन स्वीकृत भएको तथ्यले वन संरक्षण, वन्यजन्तु संरक्षण, जैविक विविधताको संरक्षणलगायत वातावरणसम्बन्धी समग्र पक्षमा नेपाल सरकार गम्भीर र संवेदनशील रहेको देखिएन।

३५. यस अदालतबाट अधिवक्ता दीपकविक्रम मिश्रसमेत विरुद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयसमेत[53] भएको उत्प्रेषण परमादेश मुद्दामा **ऐतिहासिक, धार्मिक, साँस्कृतिक एवं पर्यावरणीय स्थलमा सडक विस्तार एवं भौतिक संरचना निर्माण गर्नुपर्दा वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ बमोजिम वातावरण परीक्षण वा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन (Environment Impact Assessment) सम्बन्धी प्रस्ताव पेस गरी सम्बन्धित निकायबाट स्वीकृत गरेरमात्र कार्यान्वयन गर्नुपर्ने** भन्ने आदेश भएको देखिन्छ। मिति २०७६।०५।२६ मा रिट निवेदन दायर भई मिति २०७६।०६।२९ मा लिखित जवाफ पेस गरेपश्चात् मिति २०७६।०८।१२ मा मात्र कटान गर्नुपर्ने रुखको संख्या यकिन गरी वन तथा वातावरण मन्त्रालयलाई लेखिएको पत्रमा करिब १९०० हेक्टरको वनक्षेत्र कटान गर्ने उल्लेख भएको देखिन्छ। वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन नै नगरी वातावरणमा प्रतिकूल असर पर्छ वा पर्दैन? के कति रूखहरू काट्नु पर्छ भन्ने कुरा यकिन हुन पनि सक्दैन। मिति २०७५।०२।०९ मा मात्र वन तथा वातावरण मन्त्रालयबाट वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन स्वीकृत भएको अवस्थामा सोभन्दा पहिले नै नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण र नेपाली सेनाबीच रुख काट्ने सम्बन्धमा समझदारीपत्र भएको देखिंदा परियोजना सञ्चालनको लागि वनक्षेत्र प्रयोग गर्ने सम्बन्धमा सरकारले गरेको निर्णय प्रचलित कानून अनुकूल रहेको भन्न र वन ऐन, २०७६ को दफा ४२(२) को कानूनी व्यवस्थाको परिपालना भएको भन्न मिल्ने अवस्था देखिएन। यसरी प्रचलित वन ऐनमा तोकिएका सर्त बन्देजभित्र रही विकास परियोजनाको निमित्त वनक्षेत्रको प्रयोग गर्न सकिने भए तापनि

[53]ने.का.प.२०७०, अंक१२, नि.नं.९०९०, पृष्ठ १४७९

वनक्षेत्र प्रयोग गर्ने गरी नेपाल सरकारले ८०४५.७९ हेक्टर क्षेत्रफल जग्गामा विमानस्थल निर्माण गर्न निर्धारित गरेको चारकिल्लाको अन्य विकल्प नरहेको भनी निर्विवादरूपमा स्थापित हुन नसकेको तथा वनक्षेत्रको प्रयोग गरी विमानस्थल निर्माणको कार्य गर्दा वातावरणमा उल्लेखनीय प्रतिकूल असर नपर्ने भन्ने समेत स्थापित हुन नसकेकोले निजगढस्थित प्रस्तावित ८०४५.७९ हेक्टर क्षेत्रफलले ओगटेको भूभागमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल तथा विमानस्थल शहर (Airport City) निर्माण गर्ने गरी भए गरेको निर्णय र कामकारबाही तत्काल प्रचलित वन ऐन, २०४९ को दफा ६८ र हाल प्रचलित वन ऐन, २०७६ को दफा ४२ को व्यवस्था अनुकूल रहेको मान्न मिल्ने पनि देखिएन।

३६. अब अन्तिम प्रश्न रिट निवेदकले माग गरे बमोजिमको आदेश जारी हुनु पर्ने हो होइन भन्ने सम्बन्धमा हेर्दा माथि प्रकरण प्रकरणमा उल्लेख गरिएबमोजिम दोस्रो अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्नका लागि पूर्व सम्भाव्यता अध्ययन गर्न नेपाल सरकारको तर्फबाट सन् १९९५ मा NEPICO/IRAD कम्पनीलाई सर्भेक्षणमा पठाएकोमा उक्त कम्पनीले नेपालका विभिन्न आठ स्थानको छनौट गरी १३ वटा मानकहरूको आधारमा मूल्याङ्कन गरी सोमध्ये निजगढलाई उत्कृष्ट रहेको भनी विमानस्थल निर्माण गर्न नेपाल सरकारलाई सिफारिस गरेको, नेपालको लागि त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको विकल्पमा संघीय राजधानीबाट सहज पहुँचमा रहने, मधेश प्रदेश तथा बागमती प्रदेशको राजधानीबाट एक घण्टाको दूरीमा रहने, आर्थिक कारोवारको कारण महत्वपूर्ण मानिएको वीरगञ्ज तथा सुख्खा बन्दरगाहबाट आधा घण्टाको दूरीमा रहेको, निर्माणाधीन द्रुतमार्ग तथा रेल्वे परियोजनाहरू समेत निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थललाई केन्द्रविन्दु मानेर निर्माण भैरहेको समेत कारणले नेपाल सरकारले निजगढमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बनाउने गरी गरेको नीतिगत निर्णयसम्मलाई अन्यथा मान्न मिलेन। तर माथिका प्रश्नहरूको निरूपणको क्रममा प्रकरण प्रकरणहरूमा उल्लेख गरिए झैं प्रस्तुत मुद्दामा नेपाल सरकार, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको लिखित जवाफ (०७६-WO-०४८०) को

प्रकरण नं.१९ मा निजगढ विमानस्थलक्षेत्र ८०४५.७९ हेक्टर रहेको र करिब २००० हेक्टर क्षेत्रमा विमानस्थल निर्माणको लागि रुख कटान हुने र बाँकी क्षेत्र प्रोटेक्सन एरियाको रूपमा रहने, जसमा ६०० हेक्टर क्षेत्रमा टाँगिया बस्ती रहेको र अत्यन्त पातलो रुख विरुवा भएको उल्लेख भए तापनि नेपाल सरकारले मिति २०७१।११।२९ को निर्णयअनुसार ८०४५.७९ क्षेत्र नै विमानस्थल निर्माणक्षेत्र भनी नेपाल राजपत्र खण्ड ६४, संख्या ४७ भाग ५ को राजपत्रमा मिति २०७१।१२।३० मा सूचना प्रकाशित गरेको देखिन्छ। यसैले सो मन्त्रिपरिषद्को निर्णय र सूचनामा सो सम्बन्धमा स्पष्ट उल्लेख नगरी सम्पूर्ण जंगल क्षेत्रलाई नै सूचनामा विमानस्थल निर्माणक्षेत्र घोषित गर्ने र सो सीमालाई नै आधार बनाई गरिएको वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदन र सो प्रतिवेदनलाई स्वीकार गर्ने गरी मिति २०७५।२।९ मा भएको निर्णयसमेत कानूनसम्मत नरहेको भनी माथिका प्रकरणहरूमा निरूपण भइसकेको हुँदा निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलका लागि चारकिल्ला तोक्ने सम्बन्धमा मिति २०७१।११।२९ मा भएको नेपाल सरकारको निर्णय, सो अनुसार मिति २०७१।१२।३० मा चारकिल्ला तोक्ने गरी नेपाल राजपत्रमा प्रकाशित सूचना र वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनलाई स्वीकृत गर्ने गरी भएको मिति २०७५।०२।०९ को वन तथा वातावरण मन्त्रालयको निर्णयलगायतका कामकारबाहीहरू उत्प्रेषणको आदेशद्वारा बदर गरिएको छ।

३७. निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको लागि विगत लामो समयदेखि विस्तृत अध्ययन भई प्रस्तावित क्षेत्रमा विभिन्न निर्माण कार्य हुँदै आएको भन्ने विपक्षी निकायहरूको लिखित जवाफ र अध्ययन प्रतिवेदन समेतबाट देखिएको छ। रन्जु हजुर पाँडे विरुद्ध प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयको प्रस्तुत रिट निवेदनमा यसै अदालतबाट जारी भएको मिति २०७६/९/६ को आदेशबाट प्रस्तावित विमानस्थल निर्माण हुने नहुने निश्चित नहुँदै रूखहरू काट्दा पर्यावरणमा प्रतिकूल असर पर्न जाने अवस्था समेतलाई मध्यनजर गरी प्रस्तावित विमानस्थल क्षेत्रमा

अनाधिकृत रूपमा रूखहरू काट्ने कटाउने सम्मको कार्य नगर्नू नगराउनू भनी रोक लगाइएको देखिएको छ। सो बाहेक प्रस्तावित क्षेत्रमा विमानस्थल निर्माणसँग सम्बन्धित अन्य कुनै पनि क्रियाकलाप गर्न गराउन रोक लगाएको नदेखिएको समेत अवस्था रहेबाट रूख कटान गर्ने बाहेकका अन्य कामहरू सुचारू नै रहेभएको भन्ने देखिन्छ।

३८. यसरी प्रस्तावित क्षेत्रभित्रको थप रूख कटानको कार्यसम्म यस अदालतको आदेशबाट रोकिएको र निर्माणसँग सम्बन्धित अन्य कुनै पनि कामहरूमा रोक नलगाइएको स्थितिका अतिरिक्त प्रस्तावित विमानस्थललाई मुलुकको संघीय राजधानीसँग जोड्ने गरी काठमाडौं-निजगढ द्रूतमार्ग निर्माणको काम तीव्ररूपमा भइरहेको देखिन्छ। सोही विमानस्थललाई मुलुकको विभिन्न भागसँग जोड्ने गरी रेल-वे लाइन निर्माणको लागि जग्गाको अधिग्रहण लगायत रेल-वे निर्माणसँग सम्बन्धित अन्य पूर्वाधार निर्माणको कार्यहरू समेत भइरहेको भन्ने देखिन्छ। सन् १९९५ मा पेस भएको Pre-Feasibility Study मा विभिन्न ८ स्थानमा १३ वटा मानकका आधारमा गरिएको अध्ययनबाट निजगढलाई नै उपयुक्त स्थान पहिचान गरेको देखिन्छ। रिट निवेदन तथा निवेदक तर्फका विद्वान् कानून व्यवसायीले पेस गर्नुभएको बहसनोट समेतमा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको लागि निजगढको विकल्प अन्य स्थानमा लैजानु पर्ने भन्ने मात्र नभई निजगढ नै पनि विकल्प हुने तर विद्यमान परियोजनास्थललाई यथावत कायम गर्दा वनक्षेत्रको विनास हुने भएको कारणले सम्म सो प्रस्तावित क्षेत्रमा विमानस्थल निर्माण गर्ने विषयको सम्बन्धित निर्णय र कामकारबाही बदरभागी रहेको भन्नेसम्मको दावी रहेको देखिएको छ। मुख्यमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय मधेश प्रदेशको तर्फबाट मुख्य न्यायाधिवक्ताले आफ्नो बहसनोटमा मधेश प्रदेशको हकमा निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल बन्न आवश्यक छ र त्यो बन्नु पर्दछ। प्रदेशको आर्थिक उन्नतिको बाटो निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणले खोल्छ भनी उल्लेख गरेको पाईन्छ।

३९. उल्लिखित वस्तुतथ्यका साथै प्रस्तावित विमानस्थलसँग सम्बन्धित अन्य पूर्वाधारको निर्माण तथा सो विमानस्थललाई आधार मानी द्रूतमार्ग, रेल-वे लगायत अन्य

आयोजनामा राज्यले विगत वर्षहरूदेखि नै ठूलो धनराशी लगानी र खर्च गर्दै आएको परिप्रेक्ष्यमा निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने क्रममा चारकिल्ला तोक्ने गरी भएको नेपाल सरकारको निर्णय र सोसँग सम्बन्धित सम्पूर्ण कामकारबाही बदर मात्र गरी शून्यको स्थितिमा छाडिदिँदा मुलुकको गौरवको आयोजनाको रूपमा रहेको विमानस्थलको भविष्य नै अनिश्चित हुन जानुको साथै सो विमानस्थलसँग आबद्ध अन्य आयोजनाहरूको समेत भविष्य अनिश्चित हुने अवस्था भई समग्रमा राज्यको ठूलो लगानी खेर जाने र मुलुकको अन्तर्राष्ट्रिय हवाई उड्डयन क्षेत्रको विकासमा प्रतिकूल असर पर्ने सम्भावना समेत देखिएको हुँदा अब प्रचलित वन ऐन, वन नियमावली, वातावरण संरक्षण ऐन तथा नियमावली, वातावरणीय विधिशास्त्र समेतलाई मध्यनजर गरी उक्त विमानस्थल निर्माणको सन्दर्भमा देहाय बमोजिम गर्नू गराउनू भनी विपक्षी निकायहरूको नाममा देहाय बमोजिमको आदेश जारी गरिदिएको छः

क) निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणको लागि छनौट भएको बारा जिल्लाको निजगढको प्रस्तावित निर्माणस्थलभन्दा दक्षिणतर्फको सरकारी स्वामित्त्वको खाली जमीन र सोसँग जोडिएको व्यक्तिगत जग्गाहरू समेतलाई जोडेर वा सो आसपासको वनक्षेत्र कम भएको अन्य स्थान, टाँगिया बस्ती रहेको क्षेत्र वा सोही इलाकाको अन्य उपयुक्त स्थानसमेतको सम्भाव्यता अध्ययन गरी विमानस्थलको आधारभूत संरचनाका लागि आवश्यक हुने क्षेत्रफल बराबरको जमीनको पहिचान गरी हाल कायम रहेको वनलाई सम्भव भएसम्म यथावत् रूपमा कायमै राख्नेतर्फ पहिलो प्राथमिकता दिई अध्ययन गर्नू गराउनू,

ख) उल्लिखित विकल्प अनुसारको क्षेत्रमा प्राविधिक वा अन्य कारणबाट विमानस्थल निर्माणको लागि उपयुक्त हुने नदेखिएमा हाल प्रस्तावित क्षेत्रमा विमानस्थलको लागि चाहिने क्षेत्रफल यकिन गरी पुनः कानूनबमोजिम वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गरी विमानस्थलको निर्माणको लागि नभई नहुने आधारभूत संरचना निर्माणका लागि न्यूनतम् वनक्षेत्रको जग्गा मात्र समावेश हुने गरी निर्माणस्थल कायम गर्नू गराउनू,

ग) विमानस्थल निर्माणको लागि उपयुक्त स्थान निर्धारण भएपछि सो क्षेत्रमा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गर्दा वातावरणमा पर्ने प्रतिकूल प्रभावलाई न्यूनीकरण गर्ने प्रर्याप्त व्यवस्था गर्नू र प्रभावित हुने देखिएका आस्रित वन्यजन्तुको वासस्थान, विचरण तथा अन्य गतिविधिलाई असर नपुग्ने गरी उपयुक्त पूर्वाधारको निर्माण र विकास गरी वन्यजन्तु संरक्षणको उचित व्यवस्था गर्नू,

घ) विमानस्थल निर्माणका लागि रूख बिरूवा काट्नु पर्ने अवस्था देखिएमा वनक्षेत्रभित्रका काटिएका रूखहरूको परिपूरणको लागि स्थान पहिचान गरी प्रचलित कानूनबमोजिम र तोकिएको मापदण्ड अनुरूप नयाँ रूख विरूवा रोप्ने, संरक्षण गर्ने र हुर्काउने समेतको व्यवस्था गर्नू,

ङ) विमानस्थल निर्माणको क्रममा प्रस्तावित विमानस्थल शहर (Airport City) को स्थापना तथा विस्तारका लागि वनक्षेत्रको प्रयोग नगर्नू नगराउनू।

४०. यो आदेशको प्रतिलिपि साथै राखी आदेशको जानकारी महान्यायाधिवक्ताको कार्यालयमार्फत प्रत्यार्थीहरूलाई दिई प्रस्तुत रिट निवेदनको दायरीको लगत कट्टा गरी यो आदेश विद्युतीय प्रणालीमा प्रविष्ट गरी मिसिल अभिलेख शाखामा बुझाइदिनू।

(हरिकृष्ण कार्की)

न्यायाधीश

उक्त रायमा सहमत छु।

(मनोजकुमार शर्मा)

न्यायाधीश

इजलास अधिकृतः दुर्गा प्रसाद खनाल

शाखा अधिकृतद्वयः नवीन कुमार यादव/नम्रता गैरे

इति संवत् २०७९ साल जेष्ठ १२ गते रोज ५ शुभम...।