नेपाल सरकार

प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयलाई

सुझाव/सिफारिसको लागि तयार गरिएको

काठमाडौं–तराई/मधेस द्रुतमार्ग

अध्ययन प्रतिवेदन

२०८२

प्रतिवेदन प्रस्तुतकर्ता

आदिवासी जनजाति आयोग

पुल्चोक, ललितपुर

आदिवासी जनजाति आयोग
INDIGENOUS NATIONALITIES COMMISSION
पुल्चोक, ललितपुर

त्र संख्या : ०८१।८२
लानी नं. : ४६४

मितिः २०८२।०३।०४

विषयः प्रतिवेदन सम्बन्धमा ।

सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यू,
प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय,
सिंहदरवार, काठमाण्डौं ।

नेपाल सरकार प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय मानव अधिकार तथा अन्तराष्ट्रिय सन्धि सम्झौता महाशाखाको प.सं. २०८०/०८१ मा.अ./७/०५ मिति २०८१/०३/१६को आयोगलाई प्राप्त पत्रानुसार काठमाडौं-तराई/मधेश द्रुतमार्ग सडक परियोजनाको निर्माण कार्यले आदिवासी नेवार समुदायको विस्थापनको गम्भिर जोखिम निम्त्याएको तथा निजहरुको मानव अधिकार उल्लंघन भएको र Bagmati River Basin Improvement Project को कार्यान्वयन विषयमा संयुक्त राष्ट्रसंघीय मानव अधिकार उच्चायुक्तको कार्यालय(OHCHR) अन्तर्गतको WORKING GROUP तथा Special Rapporteur द्वारा चासो व्यक्त गरिएको सम्वन्धमा नेपाल सरकारले पठाउनुपर्ने जवाफ तयार गर्ने कार्यमा सहयोग गरिदिनहुन आयोगलाई अनुरोध भई आएकोमा यस आयोगवाट स्थलगत अध्ययन, सरोकारवालाहरु संगको समन्वय तथा उच्चस्तरीय छलफल कार्यक्रमहरु समेतवाट प्राप्त राय तथा सुझाव र आयोगको धारणा सहितको सुझाव प्रतिवेदन तयार गरि आयोगको मिति २०८२।०२।२८ को निर्णय अनुसार पेश गरेको छु ।

(रामवहादुर थापामगर)
अध्यक्ष

आदिवासी जनजाति आयोग

पुल्चोक, ललितपुर

निर्णय नं.: १०९/०८१/८२

निर्णय भएको मिति: २०८२/२/२८

प्रस्ताव पेश गर्न स्वीकृत भएको मिति २०८२/२/२८

प्रस्ताव: काठमाडौं-तराई मधेस द्रुतमार्ग अध्ययन प्रतिवेदन सम्बन्धमा।

१. विषयको संक्षिप्त विवरण :

प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयको च.नं. २०८०।०८१ मा.अ. /७/०५ मिति २०८१।०३।१६ गतेको पत्रानुसार संयुक्त राष्ट्र संघीय मानव अधिकार उच्चायुक्तको कार्यालय (OHCHR) अन्तर्गतको Working Group तथा Special Rapporteur द्वारा काठमाडौं-तराई मधेस द्रुतमार्ग सडक परियोजनाको निर्माण कार्यले बुङ्मती र खोकनाका आदिवासी नेवार समुदायको विस्थापनको जोखिम निम्त्याएर उनीहरुको मानव अधिकारको उल्लघंन भएको र Bagmati River Basin Improvement Project को कार्यान्वयनको चासो व्यक्त गरेको विषयमा नेपाल सरकाले पठाउनु पर्ने जवाफ तयार गर्न सहयोग माग भई आयोगमा पत्र प्राप्त भएकोमा आयोगका माननीय सदस्य डा. मीन बहादुर श्रीसको संयोजकत्वमा अध्ययन समिति गठन भएको।

२. प्राप्त परामर्श तथा अन्य प्रासङ्गिक कुरा:

आदिवासी जनजाति समुदायलाई United Nations Declaration on the Rights of Indigenous People UNDRIP र अन्तर्राष्ट्रिय श्रम संगठन ILO को अभिसन्धि नं. १६९ समेतबाट प्रत्याभूत गरिएको हक अधिकारहरु कार्यान्वयनको लागि समय समयमा आयोगबाट नेपाल सरकारलाई सिफारिस गर्दै आएको र काठमाडौं-तराई मधेस द्रुतमार्ग सडक परियोजनाको निर्माण कार्यले आदिवासी नेवार समुदायको विस्थापन सम्वन्धमा नीतिगत तहमा समन्वय हुनु पर्ने देखिएकोले नेपाल सरकारका सबै मन्त्रालय तथा केन्द्रिय निकायसँग छलफल गरी निष्कर्षमा पुग्नु पर्ने सुझाव सहितको प्रतिवेदन अध्ययन समितिद्वारा आयोगमा पेश भएको।

३. प्रस्ताव पेश गर्नु पर्नाको कारण:

आयोगमा प्राप्त प्रतिवेदन बमोजिम काठमाडौं-तराई मधेस द्रुतमार्ग सडक परियोजनाको निर्माण कार्यले बुङ्मती र खोकना क्षेत्रका आदिवासी नेवार समुदायको सांस्कृतिक सम्पदाहरुमा असर पर्ने र स्थानीय नेवार समुदायको विस्थापनको जोखिम निम्त्याएको तथा निजहरुको मानव अधिकारको उल्लघंन भएको हुँदा प्रभावित समुदायको पूर्व सहमति लिई परियोजनाको काम कारवाही अगाडि बढाउने सम्बन्धमा प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयमा आयोगको जवाफ पठाउनु पर्ने भएको।

४. आयोगबाट भएको निर्णय :

काठमाडौं-तराई/मधेस द्रुतमार्ग सम्बन्धी सुझाव सहितको अध्ययन प्रतिवेदन आवश्यक कार्यार्थ प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयमा पठाउने निर्णय गरियो।

(मा. सुर्यबहादुर गुरुङ)	(मा. शरण राई)	(मा. रीना राना)	(मा.डा.मीन बहादुर श्रीस)	(मा.रामबहादुर थापामगर)
सदस्य	सदस्य	सदस्य	सदस्य	अध्यक्ष

सम्बन्धित सवैलाई आभार

प्राचिन कालदेखि आफ्नै भाषा,संस्कार, संस्कृति र परम्परागत राजनैतिक, आर्थिक तथा न्यायिक प्रणाली सञ्चालन गर्दै आएका आदिवासी जनजाति समुदायलाई आधुनिक राज्य प्रणालीले विस्थापित गऱ्यो । उनीहरुको परम्परागत पहिचान र प्रणालीलाई राज्यले मान्यता नदिएपछि यी समुदायहरु राज्यसत्ताको मूल प्रवाहबाट किनाराकृत भए । आदिवासी जनजाति समुदायले राज्यसत्ताको भागिदार आफूहरु पनि भएको दाविका साथ विभिन्न सामाजिक तथा राजनीतिक आन्दोलनमा सरिक भई राज्यले आफ्नो पहिचान स्वीकार गर्नु पर्ने र राज्यसत्तामा आफ्नो समुदायको समानुपातिक समावेशी प्रतिनिधित्व हुनुपर्ने विषयहरु आन्दोलनको मुद्दाको रुपमा उठाए । परिणाम स्वरुप वि.सं. २०४६ र २०६२।०६३ को सञ्युक्त जन आन्दोलनले आदिवासी जनजातिको मूलभूत मागलाई स्वीकार गरी संविधान सभाद्धारा निर्मित नेपालको संविधान (२०७२) ले आदिवासी जनजाति समुदायलाई केही विशिष्ट अधिकारहरु प्रदान गर्यो । संविधान र कानुनमा उल्लेख गरिएका आदिवासी जनजाति अधिकारलाई सम्बन्धित निकायले कार्यान्वयन गरे नगरेको अनुगमन गर्न र नगरेको खण्डमा कार्यान्वयनको लागि सुझाव र सिफारिस दिन संविधानको धारा २६१ मा स्वतन्त्र र संवैधानिक निकायको रुपमा आदिवासी जनजाति आयोगको व्यवस्था छ । संविधानको यही प्रावधान बमोजिम आदिवासी जनजाति आयोगको गठन २१ माघ २०७७ मा भयो । आदिवासी जनजाति आयोग ऐन, २०७४ र आयोगको नियमावली, २०७९ बमोजिम आयोग आदिवासी जनजाति समुदायको संवैधानिक तथा कानुनी हक अधिकार संरक्षण, सम्वद्र्धन र प्रवद्र्धनमा लागि रहेको छ र नेपाल सरकारलाई विभिन्न समयमा विभिन्न अध्ययन अनुसन्धान गरी सुझाव र सिफारीस गर्दै आएको छ । नेपाल सरकारले यातायातको व्यवस्थालाई छिटो छरितो र भरपर्दो बनाउने उद्देश्यले निर्माण गरिरहेको काठमाडौं–तराई/मधेश द्रुतमार्गको प्रस्थान विन्दु ललितपुर जिल्लाको खोकनामा स्थापित गर्दा त्यहाँका स्थानीय आदिवासी नेवार समुदायको सांस्कृतिक तथा धार्मिक सम्पदाको क्षयीकरण भई उनीहरुको पहिचान नै मासिने र त्यहाँका खेतीमा आश्रित ज्यापु समुदायलाई जग्गा अधिकरणले सुकुम्बासी बनाउने भनि द्रुतमार्ग परियोजनासँग समुदायको विवाद भएपछि त्यसको विरुद्धमा उनीहरुले संयुक्त राष्ट्रसंघको मानवअधिकार सम्बन्धी उच्च आयुक्तमा उजुरी गरे। उच्चायुक्तको कार्यालयले नेपाल सरकारलाई जानकारी गराउदै सोको समाधानको लागि पत्र लेखेपछि उच्चआयुक्तको कार्यालयलाई के कस्तो जवाफ पठाउने सो सम्बन्धी सुझावको लागि नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयले आयोगलाई लेखेको मिति २०८१।०३।१६ गतेको पत्रानुसार प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्लाई सुझावको लागि यो अध्ययन प्रतिवेदन तयार गरीएको हो । नेपालको संविधान र प्रचलित कानुन तथा आदिवासी जनजातिको पक्षमा भएका अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि, महासन्धि, घोषणापत्र र वास्तविक तथ्य एवं समबन्धित स्थानीय व्यक्ति र विज्ञको साथै उच्चपदस्थ सरकारी तथा राजनैतिक पदाधिकारीहरुको राय सुझाव समेटी नेपाल सरकारलाई सुझाव र सिफारिसको लागि तयार गरिएको यो प्रतिवेदन तयारीको क्रममा सहयोग गर्नुहुने आयोगका पदाधिकारी, कर्मचारी र सूचनादाता सवैमा आयोगको तर्फबाट हार्दिक धन्यवाद तथा आभर व्यक्त गर्दछु । धन्यवाद!

२८ जेष्ठ २०८२, ललितपुर (रामबहादुर थापामगर)

अध्यक्ष

विषय–सूची

परिच्छेद १ पेज

अध्ययन परिचय

१. अध्ययन पृष्ठभूमिः १
१.२. अध्ययनको उद्देश्य २
१.३. अध्ययनको महत्वः ३
१.४. अध्ययनको सीमा ४
१.५. अध्ययन सामग्रि संकलनका विधिहरु ४
१.६. प्रतिवेदन तयारी गर्दा सङ्कलन गरिएका तथ्य तथ्याङ्कहरु ४
१.६.१ प्रथम श्रोतः ४
१.६.२. दोश्रो श्रोतः ५
परिच्छेद २
तथ्य र प्रमाणहरुको विश्लेषण
२.१. आयोगमा प्राप्त उजुरी र सम्बन्धित दस्तावेजहरु ७
२.२. स्थलगत भ्रमण र सरोकारवालासँगको छलफल ९
परिच्छेद ३
निष्कर्ष, सुझाव र सिफारिस
३.१.. अध्ययनको निष्कर्षः १७
३.२.. नेपाल सरकारलाई सुझाव र सिफारिस २०

अनुसूचीहरु

काठमाडौं–तराई/मधेस द्रुतमार्ग अध्ययन प्रतिवेदन

परिच्छेद–१

अध्ययन परिचय

१. अध्ययन पृष्ठभूमिः

नेपालको संविधान र विभिन्न राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय कानूनमा आदिवासी जनजाति समुदायको हक अधिकार उल्लेख छ। आदिवासी जनजाति समुदायको हक अधिकार एवं उनीहरुको मानव अधिकार संरक्षण, सम्वद्र्धन र प्रबर्धनका निम्ति अनुगमन गरी कार्यान्वयनको

लागि नेपाल सरकारलाई सिफारीस गर्न नेपालको संविधान (२०७२) को धारा २६१मा संवैधानिक निकायको रुपमा आदिवासी जनजाति आयोगको स्थापना भएको हो । आदिवासी जनजातिको हक अधिकार रक्षार्थ आयोगको भूमिका प्रभावकारी हुनु संविधानको परिपालना हुनु हो । संविधानको पालना गर्दै संविधानको उद्देश्यलाई परिपूर्ति गर्नु संवैधानिक निकाय र सम्बन्धित पदाधिकारीको काम र कर्तव्य हो । संविधानमा भएका प्रावधानलाई अक्षरस परिपालना गर्नु गराउनु सरकार, समाज र आम नागरिकको पनि दायित्व हो । राज्य र नागरिकबाट जनताको हक अधिकार उल्लङ्घन भई दण्डहिनताको अवस्था नआउनको लागि सवै व्यक्ति र निकाय जवाफदेही हुनुपर्दछ भन्ने संवैधानिक मान्यता छ ।

राज्यले विकास निर्माणको लागि विभिन्न परियोजनाहरुको योजना बनाउनु र लागू गर्नु अगाडि त्यस परियोजनाले राज्यलाई मात्रै होइन परियोजना कार्यान्वयन गर्दा स्थानीय जनताको फाइदा, वेफाइदा, असर र क्षतिका विषयमा वास्तविक अध्ययन अनुसन्धान गर्नु जरुरी छ । आदिवासी जनजातिको पुस्तौं पुस्तादेखि समुदायिक रुपमा चर्ची आएको पुर्खौली सम्पत्ति, भूमि एवं सम्पदालाई संरक्षण र सम्वर्धन गर्नु पर्ने दायित्वलाई अनदेखा गरी विकासलाई मात्र जोड दिँदा त्यहाँका सांस्कृतिक सम्पदा लोप हुन सक्दछ । स्थानीय जनताको भूमि अधिग्रहणबाट उनीहरु भूमि हिन बन्न सक्छन् । उनीहरुको परम्परागत सांस्कृतिक तथा प्राकृतिक सम्पदा नष्ट हुन गई उनीहरुको पहिचान र राष्ट्रिय सम्पदाको समेत क्षयिकरण भएका कैयौं उदाहरण छन् । राज्यले संचालन गरेको परियोजनाले विशेषगरी त्यहाँका स्थानीय आदिवासी जनजाति भूमिहिन भई सुकुम्बासी हुनसक्ने कारणले कुनै पनि परियोजनाको फाइदा वेफाइदाबारे वास्तविक अध्ययन अनुसन्धान गर्न जरुरी छ र अध्ययन बिना गरिएको आयोजनामा राज्य सरकार र सम्वन्धित स्थानीय समुदायबीच विवाद सिर्जना भई आयोजना पूरा गर्न नसकिए वर्षौसम्म दन्द्ध भई समयमै परियोजना पूरा नहुँदा राज्यको ठूलो लगानी खेर गइरहेको धेरै उदाहरणहरु छन् । कहिं कतै राज्यले जनतामाथि सुरक्षा परिचालन गर्नु पर्ने परिस्थिति समेत रहेको देखिन्छ । यस्तो स्थिति हुनु निसन्देह राज्य र सम्बन्धित समुदायको लागि राम्रो होइन ।

नेपालको राजधानी काठमाडौं र तराईलाई द्रुतमार्गको माध्यमबाट जोडी आवागमनलाई सहज बनाउन काठमाडौं–तराई/मधेश द्रूतमार्गको परियोजना नेपाल सरकारले कार्यान्वयनमा ल्याउन निर्माणाधिन अवस्थामा छ । यो परियोजनाको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमीटर) स्थापना सम्बन्धमा परियोजना र सम्बन्धित ललितपुर महानगरपालिका वडा नं २१ र २२ का स्थानीय आदिवासी नेवार समुदायबिच लामो समयदेखि विवाद छ । देश विकासको लागि सरकारले सुरु गरेको परियोजना र स्थानीय नेवार आदिवासी जनजातिको भूमि अधिग्रहणले नेवार समुदायको सांस्कृतिक एवं ऐतिहासिक सम्पदा मासिने र उनीहरुको पहिचानसमेत लोप हुने विषयमा भएको विवादको विषय राष्ट्रिय–अन्तर्राष्ट्रिय स्तरसम्म पुगेको छ । यो विवाद समाधानको लागि आदिवासी जनजाति आयोगमा पीडित सरोकारवालाहरुको तर्फबाट मिति २०७६।९।३ मा ४०३ जनाको संयुक्त उजुरी परेको र उक्त निवेदनमा एशियाली विकास बैंकले २०६५ सालमा नै खोकना र बुङमती क्षेत्र भई बाटो गएमा सांस्कृतिक सम्पदा, त्यहाँ वस्ने आदिवासी जनजाति नेवा समुदायको

ऐतिहासिक थातथलो, सामाजिक जीवन, रीतिरिवाज, रहनसहन, चार्डपर्व एवं वातावरणमा समेत गम्भीर र दीर्घकालीन असर पार्न सक्ने निष्कर्ष निकालेको थियो ।

सरकारद्धारा मिति २०७८।८।२८ मा जारी सूचना अविलम्ब खारेज गरी प्रभावित जग्गा धनी तथा सरोकारवाला जनसरोकार समिति (खोकना र बुङमती) सांस्कृतिक पुनर्जागरण अभियान खोकना, गुठीयार, मछिन्द्रनाथ गुठी, रुद्रायणी गुठी, भैरब गुठी, दाफा खल, बोसी खल, पर्जा गुठी, पानेजो खान्गी गुठी लगायतको संस्कृत विज्ञ र सरोकारवालाहरुले अन्तर्राष्ट्रिय कानुन र सर्वोच्च अदालतको विभिन्न नजिर बमोजिम समिति गठन गरी विकल्प हेर्ने र मुआब्जा क्षतिपूर्ति तोक्ने, वातावरणीय असर न्यूनिकरण एवं जग्गा प्राप्ति ऐन, २०३४ को दफा ११ बमोजिमको विषय उजुरी निवेदनको व्यहोरा उल्लेख छ । त्यसैगरी सोही विवाद समाधानको लागि नेपाल सरकार प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद् कार्यालयको च.नं. मा.अ.७ र ५ मिति २०८१।०३।१६ गतेको पत्रसाथ संयुक्त राष्ट्रसंघीय मानव अधिकार उच्चायुक्तको कार्यालय (OHCHR) अन्तर्गतको Working Group तथा Special Rapporteur द्वारा काठमाडौं–तराई/मधेश द्रूतमार्ग सडक परियोजनाको निर्माण कार्यले आदिवासी नेवार समुदायको विस्थापनको गम्भीर जोखिम निम्त्याएर निजहरुको मानव अधिकारको उल्लघंन भएको र Bagmati River Basin Improvement Project को कार्यान्वयनको बारेमा चासो व्यक्त गरेकोले सो विषयमा सुझावको लागि नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालयबाट आदिवासी जनजाति आयोगलाई पत्र प्राप्त भएकोले आदिवासी जनजाति आयोग ऐन २०७४ को दफा ७(ठ) बमोजिम नेपाल सरकारलाई उपयुक्त राय सुझाव सिफारिसको लागि आदिवासी जनजाति आयोगको नियमावली, २०७९ को दफा ५ र अनुसूची २ बमोजिमको ढाँचामा अध्ययन गरी यो प्रतिवेदन तयार गरिएको हो ।

१.२. अध्ययनको उद्देश्य

आधुनिक विकासको अवधारणा अनुसार बाटो, सरकारी भवन, संरक्षण क्षेत्र र जलविद्युत लगायत विभिन्न परियोजना निर्माणको कार्यले विश्वभरका आदिवासी जनजातिको परम्परागत भूमि र उनीहरुको साँस्कृतिक सम्पदाको विनास भइरहेको छ । यसको असरले उनीहरुको दैनिक जीवनयापनमा कठिनाई र सांस्कृतिक सम्पदामा क्षति पुग्न गई परम्परागत पहिचान नै लोप हुदै गएको छ । आदिवासी जनजातिको भूमि र प्राकृतिक श्रोत साधनसँग अन्योन्याश्रित सम्वन्ध हुन्छ । प्राकृतिक श्रोत साधनको क्षयिकरणले आदिवासी जनजातिलाई गहिरो असर पार्दछ । आदिवासी जनजातिको परम्परागत भूमि र प्राकृतिक श्रोत साधनमाथिको हक अधिकारलाई संरक्षण र सम्वद्र्धन गर्नु कानूनी एवं संवैधानिक रुपमा राज्यको दायित्व हो । नेपाल सरकारले निर्माण गर्दै गरेको काठमाडौं–तराई/मधेश द्रुतमार्ग परियोजनाले स्थानीय नेवार आदिवासी जनजाति समुदायलाई पु¥याउने क्षति न्यूनिकरण गरी उनीहरुको परम्परागत भूमि लगायत अन्य प्राकृतिक, धार्मिक एवं सांस्कृतिक सम्पदालाई संरक्षण गरी परियोजना र नेवार आदिवासी जनजाति एवं स्थानीय बासी बिचको द्वन्द्वलाई न्यूनिकरण गर्नको लागि नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयलाई सुझाव दिने यो अध्ययनको मुख्य उद्देश्य हो ।

१.३. अध्ययनको महत्वः

प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयलाई पठाइएको संयुक्त राष्ट्रसंघीय पत्रमा **काठमाडां–तराई/मधेश** द्रूतमार्ग परियोजनाको निर्माण कार्यले आदिवासी नेवार समुदायको विस्थापनको गम्भीर जोखिम निम्त्याएको तथा उनीहरुको मानव अधिकार उल्लघंन गरेको सम्बन्धमा तथा Bagmati River Basin Improvement Project को कार्यान्वयन गर्दा सम्वन्धित समुदायलाई हुनसक्ने क्षति बारे परियोजना प्रभावित समुदायले संयुक्त राष्ट्रसंघ, मानअधिकार सम्बन्धी उच्च आयुक्तको कार्यालयमा उजुरी गरी सो उच्च आयुक्तको कार्यालयले नेपाल सरकारसँग व्यक्त गरिएको चासोका सम्बन्धमा नेपाल सरकारले संयुक्त राष्ट्रसंघलाई पठाउनुपर्ने जवाफ तयार गर्न सहयोग माग भई आएको अवस्थामा आयोगले अध्ययन गरी नेपाल सरकारलाई सुझाव र सिफारिस गरिने यो अध्ययन प्रतिवेदनले आदिवासी जनजातिको हक अधिकार संरक्षण र सम्वद्र्धनमा राष्ट्रिय मात्रै होइन अन्तर्राष्ट्रिय महत्व राख्दछ । अन्तर्राष्ट्रिय श्रम संगठन ILO को अभिसन्धि नं. १६९ र आदिवासी जनजातिको अधिकार सम्बन्धी संयुक्त राष्ट्रसंघीय घोषणपत्र -UNDRIP_ समेतबाट प्रत्याभूत गरिएको आदिवासी जनजातिको हक अधिकारलाई आत्मसात गरिएको नेपालको संविधानको प्रस्तावना, धारा ६ले दिएको मातृभाषाको अधिकार, धारा ७(२) ले प्रदान गरेको आदिवासी समुदायको अधिकार सम्बन्धीको सरकारी कामकाजमा मातृभाषा, धारा १६ ले व्यक्त गरेको सम्मानपूर्वक बाँच्न पाउने हक, धारा १७ ले व्यवस्था गरेको स्वतन्त्रताको हक, धारा १८ ले गरेको समानताको हक, धारा २५ ले सुनिश्चित गरेको सम्पत्तिको हक, धारा ३२ ले गरेको भाषा तथा संस्कृतिको हक, धारा ५१ ले गरेको राज्यका नीतिहरु (ग) र (छ), धारा ५६ (५)ले गरेको विशेष, संरक्षित वा स्वायत क्षेत्र र धारा २६१मा व्यवस्था गरेको आदिवासी जनजाति आयोगको काम, कतव्र्य र अधिकार कार्यान्वयको लागि यो प्रतिवेदनले सहयोग पुर्याउने भएकोले यस प्रतिवेदनको संवैधानिक तथा कानूनी महत्व रहेको छ ।

आदिवासी जनजाति आयोग ऐन, २०७४ को दफा ७(ठ) मा आदिवासी जनजाति समुदायको सम्बन्धमा नेपाल पक्ष भएको अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि सम्झौता कार्यान्वयन भए नभएको अनुगमन गरी नेपाल सरकारलाई कार्यान्वयनको लागि आवश्यक सिफारिस गर्ने वा सुझाव दिने र सोही दफाको (ड)मा आदिवासी जनजाति समुदायको अधिकार उल्लङ्घन गर्ने व्यक्ति वा संस्थाको विरुद्ध उजुरी लिई सो उपर छानबिन तथा तहकिकात गर्न सम्बन्धित निकायमा सिफारिस गरी उनीहरुको हक अधिकार संरक्षण, संवर्धन र प्रवर्धनको लागि योजना बनाई सरकार समक्ष पेश गर्नु पर्ने आदिवासी जनजाति आयोगको कानूनी दायित्व रहेको छ । काठमाडौं–तराई/मधेश द्रूतमार्ग परियोजनाको निर्माण कार्यले आदिवासी नेवार समुदाय विस्थापनको गम्भीर जोखिम निम्त्याएको तथा निजहरुको मानव अधिकार उल्लघङ्न भएको विषयमा व्यक्त गरिएको चासोका सम्बन्धमा वस्तुनिष्ठ र तथ्य परक निष्कर्षमा पुग्नका लागि यस अध्ययनले नेपाल सरकारलाई महत्वपूर्ण सहयोग गर्ने छ ।

१.४. अध्ययनको सीमा

यो अध्ययन काठमाडौं–तराई/मधेश दुरतमार्ग परियोजनाले असर गरेको सम्बन्धित स्थानीय आदिवासी जनजाति नेवार समुदायको भूमि तथा सांस्कृतिक सम्पदाको विषयमा अध्ययन गरी उनीहरुको हक अधिकार सुनिश्चित गरी परियोजना सम्पन्न गर्न नेपाल सरकार प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयबाट प्राप्त पत्र र पिडित तथा सरोकारवालाहरुले आयोगमा दिएको उजुरीको अध्ययन विश्लेषण गरी नेपाल सरकारलाई सिफारिस गर्नको लागि आवश्यक छलफल र स्थलगत अध्ययनमा सिमित भई त्यसैको आधारमा यो प्रतिवेदन तयार गरिएको हुनाले आदिवासी जनजातिको अन्य अधिकार र परियोजनासँग सम्बन्धित अन्य पक्षलाई यो प्रतिवदेनमा समेटिएको छैन ।

१.५. अध्ययन र सामग्री संकलनका विधिहरु

यो अध्ययन बिश्लेषणात्मक र विवरणात्मक अध्ययन विधिमा आधारित छ । अध्ययनको लागि लिइएको विभिन्न तथ्य तथा सामग्रिहरु प्रथम र द्बितिय श्रोतमा आधारित छन् । परियोजनासँग सम्बन्धित निकायहरु नेपाली सेना, गृह मन्त्रालय, रक्षा मन्त्रालय, भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालय, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय र सो अन्तर्गतका निकायका प्रतिनिधिहरु, संघीय सांसद तथा प्रदेश सांसद र प्रदेश सरकारका माननीय मन्त्रीहरु, ललितपुर महानगरपालिका, सम्बन्धित वडा अध्यक्ष तथा सदस्यहरु, सम्बन्धित पक्षका प्रतिनिधिहरु, परियोजना पिडित स्थानीय समुदायका प्रतिनिधिहरुसँगको छलफल र वहाँहरुले व्यक्त गर्नु भएको विचारलाई अध्ययन विश्लेषणको लागि प्रथम श्रोत र नेपाल सरकार तथा गैरसरकारी संघ संस्था र संयुक्त राष्ट्रसङ्घीय निकायका प्रकाशनहरुलाई अध्ययनको द्बितीय श्रोतको रुपमा प्रयोग गरिएको छ ।

१.६. प्रतिवेदन तयारी गर्दा सङ्कलन गरिएका तथ्य तथ्याङ्कहरु

यो प्रतिवेदन तयार गर्दा तथ्य र प्रमाणको रुपमा निम्न आधार र प्रमाणहरु लिइएको छ ।

१.६.१ प्रथम श्रोतः अध्ययनको लागि लिइएको प्रथम श्रोतहरु निम्न छन् ।

(क) मिति २०८१।०३।२५ मा नेपाल सरकारका विभिन्न मन्त्रालयका प्रतिनिधिहरु (उर्जा, जलश्रोत तथा सिचाई मन्त्रालय, गृह मन्त्रालय, कानून, न्याय तथा संसदीय मामिला मन्त्रालय, भूमि व्यवस्था तथा सहकारी तथा गरिवी निवारण मन्त्रालय, रक्षा मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, बन तथा बातावरण मन्त्रालय, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा सामान्य प्रशासन मन्त्रालयसँग आयोगले आयोगकै कार्यालयमा छलफल गरि वहाँहरुबाट लिइएको राय सुझाव र प्रतिकृयाहरु ।

(ख) मिति २०८१।०४।३१ गते आयोगको टोलीले परियोजना निर्माणाधीन स्थल खोकना र बुङ्गमतिको स्थलगत भ्रमण गरी फास्टट्र्याक परियोजना निर्माणकर्ता नेपाली सेनाका अधिकारीसँग छलफलबाट प्राप्त विचारहरु ।

(ग) मिति २०८१।१०।२७ गते खोकना र बुङ्गमतीका जनप्रतिनिधीहरु (वडा अध्यक्ष) र परियोजना प्रभावित समुदायका प्रतिनिधिहरुसँग आयोगमा भएको छलफलबाट प्राप्त विचारहरु ।

(घ) मिति २०८२।०१।१५ मा परियोजना निर्माणाधिन स्थलमा आयोगको टोलीद्धारा स्थलगत भ्रमण गरी परियोजनाको अवस्था र सम्बन्धित स्थानीयसँगको छलफलबाट प्राप्त विचार, राय र सुझावहरु ।

(ङ) मिति २०८२।०१।२२ मा परियोजनासँग सम्बन्धित क्षेत्रका आदिवासी जनजाति समुदाय, जन प्रतिनिधिहरु र सम्बन्धित मन्त्रालय तथा निकायका प्रतिनिधिसँग आयोगमा भएको छलफलबाट प्राप्त विचारहरु ।

(च) मिति २०८२।०२।०६ गते परियोजनाको नयाँ प्रस्थान विन्दु राख्न प्रस्ताव गरिएको स्थान गोदावरी नगरपालिका, डुकुछापमा आयोगले स्थलगत अनुगमन गरी स्थानीय समुदाय, त्यस क्षेत्रका जनप्रतिनिधि र सरोकारवालासँगको छलफलमा व्यत उनीहरुका विचार र निष्कर्षहरु ।

१.६.२. दोश्रो श्रोतः

(क) मिति २०७६।०९।१७ मा पिडित तथा सरोकारवालाहरु ४०३ जनाको नामबाट जिल्ला प्रशासन कार्यालय ललितपुर मार्फत गृह मन्त्रलायलाई पठाई आदिवासी जनजाति आयोगलाई प्राप्त बोधार्थ निवेदन ।

(ख) सञ्युक्त राष्ट्रसङ्घ, मानव अधिकार उच्चायुक्तको कार्यालय (ओएचसिएचआर) अन्तर्गतको वर्किङ ग्रुप तथा स्पेसियल र्यापोर्टरद्धारा काठमाडौं–तराई/मधेश द्रुतमार्ग परियोजनाको निर्माण कार्यले आदिवासी नेवार समुदायको विस्थापनको गम्भिर जोखिम निम्त्याएको तथा निजहरुको मानवअधिकारको उलङ्घन भएको र बागमती रिभर व्यसिन इम्पावरमेन्ट प्रोजेक्टको कार्यान्वयन विषयमा सम्बन्धित स्थानीय आदिवासी जनजातिले गरेको उजुरीबारे संयुक्त राष्ट्रसङ्घले नेपाल सरकारलाई लेखेको पत्रको सम्बन्धमा सरकारले पठाउनु पर्ने जवाफको लागि नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषदको कार्यालयले आदिवासी जनजाति आयोगलाई सुझाव माग भई पठाएको मिति २०८१।३।१६ को पत्र ।

(गं) मिति २०८०।०५।२२मा ललितपुर महानगरपालिका वडा नं २१ द्धारा ललितपुर महानगरपालिकालाई पठाएको राय सुझावको पत्र।

(घ) मिति २०८१।०७।२६ मा जनसरोकार समिति खोकना र बुङ्गमतिका अध्यक्षहरुले सम्माननीय प्रधानमन्त्री समक्ष पेश गरेको ज्ञापन पत्र ।

(ङ) मिति २०८१।१०।१७ गते खोकना र बुङ्गमति सरोकारवाला समितिको आयोजनामा स्थानीय सरोकारवाला, राजनैतिक पार्टीका प्रतिनिधिहरु र स्थानीय जनप्रतिनिधिहरुको भेलामा भएको छलफलको निर्णयहरु ।

च) राष्ट्रिय मानव अधिकार आयोगको मिति २०७७।०३।२२को पत्रानुसार तयार पारिएको प्रतिवेदनको सूचना पुरातत्व विभागद्धारा प्रविन्द्र शाक्य समेतलाई उपलव्ध गराइएको सूचनाको पत्र ।

(छ) द्रुतमार्गको विवाद समाधान गर्ने उद्देश्यले तत्कालिन माननीय रक्षामन्त्री पूर्णबहादुर खड्काको संयोजकत्वमा गठित समितिलाई सुझावको लागि अध्ययन, तयार गरी मिति २०८१।०७।११ गते को इन्जीनियरीङ क्याम्पसले दिएको प्रतिवेदनको प्रस्तुतिकरण ।

ज) अन्य विभिन्न निकाय तथा संस्थाका पत्र एवं निर्णय र विषयहरु समेटिएका पत्रहरु ।

•

परिच्छेद २

तथ्य र प्रमाणहरुको विश्लेषण

२.१. आयोगमा प्राप्त उजुरी र सम्बन्धित दस्तावेजहरु

यो प्रतिवेदन तयार गर्दा लिइएका मुख्य तथ्यहरुलाई यस खण्डमा विश्लेषण गरिएको छ । विशेष गरी यस खण्डमा माथि उल्लेखित कागजात एवं प्रतिवेदनले उल्लेख गरेको र आयोगको टोलीले स्थलगत भ्रमणमा पाएको तथ्य प्रमाणहरुको यहाँ उल्लेख तथा विश्लेषण गरिएको छ ।

मिति २०७६।०९।३० गते काठमाडौं–तराई÷मधेश द्रुतमार्ग पिडित तथा सरोकारवालाहरु मध्ये ४३५ जनाको हस्तक्षर सहित जग्गा प्राप्ति ऐन २०३४ को दफा (११) विपरित सूचना जारी भएको सम्बन्धमा जिल्ला प्रशासन कार्यालय, ललितपुर मार्फत गृह मन्त्रालयलाई लेखिएको पत्रानुसार मिति २०७६।०८।२८ गते नयाँ पत्रिकामा जग्गा प्राप्ति सम्बन्धी प्रथमपटक प्रकाशित सूचना नेपाल सरकार, रक्षा मन्त्रालयले मिति २०७६।०८।२२ गते उपप्रधानमन्त्री तथा रक्षा मन्त्रीस्तरको निर्णय अनुसार काठमाडौं तराई मधेश द्रुतमार्ग सडक आयोजनाको लागि यस अघिको सूचनामा छुट भएको आयोजनाको क्षेत्राधिकार/भोगाधिकार भित्र तपसिल बमोजिमका जग्गाहरु जग्गा प्राप्तिको लागि प्रमुख जिल्ला अधिकारीको अध्यक्षतामा बैठक बसी मुआव्जा समितिको निर्णय अनुसार ३० दिन भित्र मुआव्जा दावि गर्न प्रमाणसहित उपस्थितिको लागि जारी

गरीएको सूचनाले हाम्रो वसोवास रहेको जग्गा गैरकानूनी ढङ्गले हस्तक्षेप हुन गएकोले सो सूचना रद्ध तथा खारेज गरी पाउँ भन्ने व्यहोराको निवेदन प्रमुख जिल्ला अधिकारी, ललितपुर मार्फत गृह मन्त्रालयलाई निवेदन गरिएको रहेछ । जारी सूचना अनुसार परियोजनाको डिपीआर नै नबनाइ ४ लेनको सडक बनाउन २५ मीटर लिने भनेर ५० मिटरमा चिन्ह लगाई जग्गा लिएको, उजुर बाजुर गर्न पाउने संवैधानिक तथा कानूनी हकलाई निषेध गरी उजुर बाजुर नै गर्न नमिल्ने भनि उल्लेख गरिएको, खेतियोग्य जमिन प्रयोजन विहीन बनाएको लगायतका विभिन्न आधार र दाविहरु उक्त निवेदनमा उल्लेख गरीएको छ । साथै नेपालको संविधान तथा प्रचलित कानून र सञ्युक्त राष्ट्रसङ्घीय घोषणा पत्र तथा विभिन्न सन्धि अभिसन्धि विपरित भएकोले उक्त सूचना खारेज गरी पाउ भन्ने निवेदनको मुख्य माग दावि रहेको छ ।

मिति २०८१।०७।२६ मा प्रधानमन्त्रीलाई पठाएको पत्रानुसार खोकना र बुंङगमतीमा हजारौं वर्ष पहिले गोपाल बंशकालदेखि नै वस्ती विकाश भएको पुरातात्विक महत्वको प्राचीन वस्ती हो । यहाँको जनताले १९३८ वर्ष देखि सिकाली सभ्यताको रुपमा विकाश गरी सिकाली नाँच नचाउँदै आइरहेको छ। सात सय वर्ष पुरानो सहकारी अवधारणामा आधारित भुटेको तोरीको तेल उत्पादनमा खोकना विश्वविख्यात छ। खोकना र बुङ्गमती ऐतिहासिक, सांस्कृतिक, धार्मिक, पुरातात्विक र मौलिक प्रकारको वस्ती भएकोले विश्व सम्पदामा जिवन्त संग्रहालयको रुपमा सूचिकृत गर्न प्रस्तावित महत्वपूर्ण शहर हो । यहाँ रातो मच्छिन्द्रनाथ जात्रा सञ्चालनको लागि विभिन्न गुठीहरु सञ्चालनमा छन् । काठमाडौं–तराई/मधेश द्रुतमार्ग परियोजनाले यस बुङ्गती र खोकना क्षेत्रलाई पनि प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमीटर) देखि लगभग ६ किलोमिटर छुन्छ । द्रुतमार्ग आएमा अन्य आयोजनाहरु बाहिरी चक्रपथ, १३२ के.भी विद्युतीय प्रसारण लाइन, स्मार्ट सिटी, रेलवे र बागमति करीडोर आयोजनाहरु पनि आउने भएकोले यस क्षेत्रमा रहेका ऐतिहासिक तथा सांस्कृतिक सम्पदा र अन्य गौरवशाली सम्पदाको साथै नेवार रैथाने आदिवासी जनजातिको पहिचान नै लोप हुने छ। यहाँको जनताको परम्परागत भूमि र सामुहिक भूमि (गुठी) समेत नष्ट भई जनताहरु सुकुम्बासरी हुने निवेदकहरुको दावि छ। ललितपुर महानगरपालिकाका मेयरको अध्यक्षतामा वसेको सरोकारवालाहरुको वैठकको छफलफलमा उठेको सुझाव अनुसार सवैको सर्वसम्मत रुपमा यस क्षेत्रमा सकेसम्म द्रुतमार्ग नै ल्याउन नहुने र ल्याए पनि द्रुत मार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) प्रस्तावित खोकनामा राख्नुको सट्टा विकल्पको रुपमा डुकुछापमा राख्ने गरी निर्णय भएको उल्लेख छ । आफूहरु विकाश विरोधि नभएको तर विगतमा आधुनिकता र राष्ट्र विकाशको लागि प्रसिद्ध सैवु आवास क्षेत्र (हाल मन्त्री निवास) को ३५० रोपनी, रेडियो नेपाल स्टेशनको लागि ८० रोपनी, खानेपानी भण्डार र वितरणको लागि ६५ रोपनी र कुष्ठरोग अस्पताल, आवास व्यवस्थापन र पुनःस्थापनाको लागि यहाँका जनताले सयौं रोपनी जग्गा राज्यलाई उपलब्ध गराइ सकेकोले अवका दिनहरुमा विगतमा जस्तै जग्गा दिदै जान नसक्ने उल्लेख गरिएको छ । यसर्थ यस क्षेत्रको ऐतिहासिक तथा पुरातात्विक महत्वका सांस्कृतिक सम्पदाको संरक्षण र कृषियोग्य भूमिलाई वचाई यहाँका बासिन्दालाई सामाजिक तथा मानवअधिकारले दिएको अधिकारलाई उपभोग गरी सम्मानपूर्वक

जीवन बिताउनको लागि काठमाडौं–तराई/मधेश द्रुतमार्ग परियोजनालाई रद्ध गर्नको लागि सम्माननीय प्रधानमन्त्रीलाई पनि अनुरोध र ध्यानाकर्षण गरिएको देखिन्छ ।

द्रुतमार्ग परियोजना विवाद सम्बन्धमा सुझावको लागि नेपाल सरकार रक्षा मन्त्रालयले ललितपुर महानगरपालिकालाई मिति २०८०।०१।२९ र २०८०।०३।१३ लेखेको पत्रानुसार ललितपुर महानगरपालिकाले रक्षा मन्त्रालयलाई मिति २०८१।०७।०३ मा लेखेको ललितपुर महानगर पालिकाको सुझाव तथा धारणामा ललितपुर महानगरपालिकाको नगर कार्यपालिकाको मिति २०८०।०७।०१ को बैठकले गरेको निर्णयमा मिति २०८०।०५।०६ गतेका दिन ललितपुर महानगरपालिका वडा नं २१ र २२ को सरोकारवालाहरुको सञ्युक्त आयोजना र महानगर प्रमुखको प्रमुख आथित्यतामा भएको सामुहिक छलफलबाट निस्केको सुझाव तथा धारणाहरु पठाउने निर्णय भएको र सो छलफलको निष्कर्ष काठमाडौं–तारइ/मधेश द्रुतमार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो प्वाइन्ट) लाई गोदावारी नपा वडा नं.८ को डुकुछापमा सार्नु पर्ने र हाल प्रस्तावित खोकनाको प्रस्थान विन्दु (जिरो प्वाइन्ट) सम्म जानको लागि बागमति करीडोर बनाउनु पर्ने भन्ने निर्णय रहेको छ ।

२.२. स्थलगत भ्रमण र सरोकारवालासँगको छलफल

परियोजनाले पार्ने प्रभाव र विवाद समाधानको विषयमा छलफल गर्न आदिवासी जनजाति आयोगको आयोजनामा मिति २०८१।०३।३१ गते नेपाली सेना, गृह मन्त्रालय, ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिंचाई मन्त्रालय, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, रक्षा मन्त्रालय लगायतका प्रतिनिधिसँग छलफल भएको थियो । छलफलमा नेपाली सेनाका प्रतिनिधि महासेनानी इन्दवर गुरुङ र प्र.से. मृगेन्द्र विक्रम बस्नेतबाट २०६६ सालमा सिकाली मन्दिर बचाउने गरी DPR गरिएको, प्रस्थान विन्दु (जिरो प्वाइन्ट) मा नेपाली सेनाको ४२ रोपनी जग्गा भएको र प्रस्थान विन्दुको २४६ रोपनीमा ४२ रोपनी बाहेकको अरु जग्गामा मुआब्जा विवाद केही हदसम्म बाँकी रहेको जानकारी आएको थियो । मन्दीर र कोदेश छल्न Track Change गरी २ वटा पुल थपेको पनि बताउनु भयो । मुआब्जा वितरणको समय फरक फरक भएकोले मुआब्जा पहिले लिने र पछि लिनेमा समानता ल्याउन कठिन भएको जिकिर गर्नु भयो । हालको track ले सिकाली मन्दिर जात्रा घाट लगायतका धार्मिक र सांस्कृतिक कार्यमा प्रभाव नपार्ने र विस्थापनको खतरा नहुने विचार व्यक्त गर्नु भएको थियो । खोकना र बुङमतीमा देखिएको विवादका सम्बन्धमा आयोगमा छलफल गरि सम्बन्धित क्षेत्रको स्थलगत अवलोकनका लागि आयोगका पदाधिकारी र कर्मचारीको टोलीले मिति २०८१।०४।३१ गते स्थलगत भ्रमण गरी नेपाली सेनासँग थप जानकारी लिएको थियो । अवलोकनका क्रममा नेपाली सेनाका प्रतिनिधिहरुले विवाद पछि दुईवटा पुल थपेर नयाँ किला र प्रस्थान विन्दु बनाई सम्पदा संरक्षण गरी कार्य गर्ने तय भएको जानकारी गराइएको थियो ।

स्थानीय आदिवासी जनजाति समुदाय सँगको छलफलमा उठाइएका विषयहरुको बारेमा आयोगबाट मिति २०८१।१०।२७ गते परियोजना समस्याका विषयमा खोकना र बुङमतीका वडा

अध्यक्षहरु र स्थानीय आदिवासी जनजाति समुदायका प्रतिनिधिहरुसँग छलफल कार्यक्रम राखिएको थियो । स्थानीय सरोकारवालाहरु नेवाः देय दवु, नेवा देय दवु ललितपुर जिल्लाका अध्यक्ष, जनसरोकार समिति बुङ्गमतीका अध्यक्ष, जनसरोकार समिति खोकनाका संयोजक र कोषाध्यक्षको उपस्थितिमा खोकना बुङमतीका स्थानीय र द्रुतमार्ग परियोजनाविचको विवादका विषयमा छलफल गरिएको थियो । छलफलमा हाल नेपाली सेनाले तय गरेका Fast Track को प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) लाई सार्नु पर्ने अभिव्यक्ति आए । उक्त प्रस्थान विन्दु अर्थात शून्य विन्दु नसार्दा खोकना बुङ्गमतीवासीले संरक्षण गर्दै आएको मच्छिन्द्रनाथको रथयात्रा, सिकाली जात्रा लगायत धार्मिक सांस्कृतिक गतिविधिमा बाधा पुर्याउनुका साथै स्थानीय आदिवासी जनजाति समुदायको बासस्थान र जीविकोपार्जनमा नकारात्मक प्रभाव पर्ने तथ्यहरु उल्लेख गरिएको थियो । त्यही ठाँउबाट धेरै परियोजना बनाउने सरकारको तयारी हुँदा Hightension line, Dry Port, fast Track, Smart City, rail way लगायत सबै परियोजनालाई जग्गा दिनुपर्दा हालको स्थानीय वस्ती उजाड हुने र अधिकांश परिवारको घर–जग्गा अधिग्रहण भई केही मात्र बाँकी रहन्छ । त्यसैले द्रुतमार्ग को अहिलेको प्रस्थान विन्दुलाई ललितपुर जिल्ला, गोदावारी नगरपालिका वडा नं ८ डुकुछापमा सार्दा व्यक्तिहरुका निजी जग्गा कम पर्ने र अधिकांश सरकारी जग्गा नै प्रयोग गर्न सकिने हुँदा यो विकल्पमा सरकार जानु पर्ने धारणा छलफलमा संलग्न प्रतिनिधिहरुको थियो । यो विषयमा ललितपुर महानगरपालिका, खोकना र बुङमतीका जनप्रतिनिधिहरु लगायत सबै स्थानीय बासिन्दाको सर्वसम्मत सहमति देखियो । तर यो विषयमा सरकार, गृह मन्त्रालय एंव नेपाली सेनाको भूमिका सकारात्मक नहुँदा आफूहरु संयुक्त राष्ट्र संघ लगायतमा उजुरी गरी ILO 169, UNDRIP and FPIC लगायतको कार्यान्वयनका लागि र आदिवासी जनजातिको अधिकार संरक्षणका लागि अन्तर्राष्ट्रिय संघ संस्थामा जान बाध्य भएको गुनासो सरोकारवालाहरुको थियो । छलफल पछि सरोकारवाला मन्त्रालय, नेपाली सेना र स्थानीय आदिवासी जनजाति प्रतिनिधिसँग आयोगले बृहत छलफल गरेर निष्कर्षमा पुग्नको लागि आयोगको आयोजनामा सरोकारवालासँग विभिन्न समयमा बैठक बसी विभिन्न व्यक्तिको राय सुझाव संकलन गरिएको थियो ।

मिति २०८२ वैशाख १५ गते आयोगले स्थलगत भ्रमण गरी खोकना र बुङ्गतीका स्थानीय आदिवासी जनजाति समुदायसँग काठमाडौं–तराई/मधेश द्रूतमार्गले निम्त्याएको खोकना बासीसँगको विवाद सम्बन्धमा बुंगमतीमा भएको छलफलमा विभिन्न व्यक्तिहरुले सुझाव तथा धारणा व्यक्त गर्नु भएको थियो । छलफलमा उपस्थित प्रतिनिधिहरुले आफूहरु ६५ सालदेखि संघर्षत रहेको र आफ्नो छोराको सुरक्षाकर्मी बनेर देशको सेवा गर्ने ठूलो रहर भएको तर आर्र्मी आएर गाउँलेलाई हप्की दप्की गर्दै हाम्रो थातथलो नै उठाउन खोजेपछि मेरो छोराले सुरक्षाकर्मी प्रति नकारात्मक टिप्पणी गर्ने र अव त्यस्तो संस्थामा कहिल्यै नजाने कसम खाएको भन्ने भनाईले नेपाली सेना र सरकारको गरिमा घट्न जाने हुन सक्छ । जुन राज्यको लागि नै राम्रो होइन । यो आन्दोलनमा लागेर आफ्नो व्यक्तिगत सम्पत्तिका साथै आफ्नो पहिचान पनि गुमाउने हुँ कि भन्ने जस्ता अभिव्यक्तिहरु पनि छलफमा आएको थियो । ILO महासन्धी १६९ अनुसार मुद्दा हाल्नको लागि कुनै ट्रेड युनियनको सिफारिस चाहिने र सिफारिस लिनको लागि नेपाल

टेलीकमको युनियनसँग अनुरोध गरेर सिफारिस पाएको तर हामीलाई सिफारिस दिएको जानकारी पाएपछि उहाँलाई सेनाले दुख दिएको मौखिक विवरण सहभागिबाट व्यक्त भएको थियो । ज्यापुहरुलाई पेल्न र हेप्न सकिन्छ भनेर सरकारले आर्मी र दलाल लगाएर डर, धम्कि र त्रास देखाएर हामीलाई अन्याय गर्यो । सरकारसँग लडेर नसकिने रहेछ भनेर धेरैले डरले मुआव्जा लिएका हुन् । हाम्रो अस्तित्व र अधिकारलाई सखाप पार्ने फाष्टट्र्याक जस्तो विकासे आयोजना हामीलाई चाहिदैन । मुआव्जा लिएर गएको एकजनाले भन्नु भयो हामीले त अब हामीलाई मार्ने रहेछ भनेर लिएको हो तर सबैले यसरी विरोध गरेको भए हामी पनि लादैनथ्यौं । हामीलाई फास्टट्र्याक चाहिदैन । यो फाष्टट्र्याक अर्को ठाँउमा सारेर समाधान गर्नु प¥यो । हामी बोल्न नजान्नेलाई यसले रुवायो । यस्ता वैठकहरु धेरै भए तर समाधान निस्केन भनेर निरासा पनि केही सहभागिले व्यक्त गरे । फास्टट्र्याक किन र कसको लागि चाहिएको हो भन्ने नै थाहा भएन । नेता र कर्मचारीलाई आवश्यक भएको होला । हामी धेरै निराश छौं भनेर सहभागिहरुले निराशा व्यक्त गरे । एक युवाले म यो गाउँको युवा हो, यो शहरलाई हाम्रा बाजेहरुले सांस्कृतिक शहर भन्थे । अब त यहाँ फास्टट्र्याक आएपछि सबै जग्गा लगेर घर न घाटको पार्ने भयो । म युवाको भविश्य सुरिक्षत हुनु पर्यो भन्दै आफ्नो भविष्य अन्धकार भएको निरासाजनक विचार व्यक्त गरे । सहभागिका अनुसार २०७२ सालको भुकम्पले उनीहरुको घर भत्काइदियो । बसेको घर भत्केपछि अर्को घर बनाउनु पर्यो । सबै जग्गा आयोजनाले रोकेपछि मुआव्जा लिन बाध्य बनायो । बाध्य बनाएर उठिवास बनाउदै छ । पिडित मान्छेहरुले कति वैठक र आन्दोलन मात्रै गर्ने ? अव त लडाई गरेर मर्न जाने हो भनेर आयोजनासँग सहभागिहरुले असन्तुष्टि पोखेको पाइयो । पहिले हामीलाई नसोधि केही नगर्ने भन्यो तर मुआव्जा नै नलिएको कित्तामा सेनाले घर बनायो । लकडाउनको समयमा स्थानीयलाई घरबाट बाहिर ननिस्क भनेर त्यही परियोजनाले आफ्नो जग्गामा राता रात घर बनाएकोले आफ्नो जग्गामा आफैले पाइला टेक्न पाएको छैन, यो भन्दा ठूलो अन्याय के हुन्छ ? सहभागिहरुको आक्रोश थियो । फास्टट्र्याकको काम भएपछि हाम्रो पानीको मुहान सुक्यो । पानी नै आउन छाड्यो । काठमाडौंमा फल्ने मध्ये २० प्रतिशत धान यहाँ फल्थ्यो अब छाड्यो भन्दै निराशा पनि व्यक्त गरेको पाइयो। फास्टट्र्याक आएपछि अन्य विभिन्न योजनाहरु पनि आउछन। विश्वको एक नम्बर फोहोरी शहर हुने भयो हाम्रो । फास्टट्र्याक आयो भने हाम्रो शहर राम्रो होला भन्ने थियो तर अहिले बुझ्दा हामीलाई नै सखाप पार्ने योजना रहेछ यस्तो योजना चाहिदैन भनेर योजनामाथि नै सहभागिहरुले प्रश्न उठाए। यो शहरमा अहिले ६ जनामध्ये ४ जनालाई क्यान्सर भएको र राज्यको श्रोत र साधन प्रयोग गरेर खोकनाबासीलाई सखाप पार्ने राज्यको नीति र योजना भएको विचार पनि व्यक्त गरे। तिमीहरुले मुआव्जा नलिए ट्रस्टमा मुवाव्जा जाने भनेर हामीलाई धम्कि दिइएको छ। ०७२ सालमा मुआव्जा दिदा डि.पी. आर नै थिएन पछि बनाइयो। यसले पनि देखाउछ कि योजनाविहीन ढंगले यो योजना बनाइएको भनेर योजना माथि नै प्रश्न पनि स्थानीय बासीको छ। द्रुतमार्गमा गुठीको जग्गा धेरै परेको छ । हामी नेवार आदिवासी जनजातिहरुमा आफ्नो जग्गा पनि गुठीलाई दिने चलन छ। त्यसैले यहाँको गुठी भनेको हाम्रो समुहिक जग्गा जस्तै हो। हामी समुहमा वस्ने भएकोले सामूहिक सम्पत्तिलाई व्यक्तिगत सम्पत्ति भन्दा बढी मायाँ

गर्दछौं तर सरकारले गुठी भनेको सरकारी जग्गा हो भन्छ । हाम्रो समुदायलाई हरेक संस्कारमा ताइचीन चीउरा नै चाहिन्छ । देवता पुज्न पनि ताइचिन चीउरा चाहिन्छ । २०७२ को भूकम्पले यस क्षेत्रका ९० प्रतिशत घर भत्कायो । यही मौकामा हाम्रो जग्गा सरकारले अधिग्रहण गर्‍यो । यहाँ आउने प्रमुख जिल्ला अधिकारी हाम्रो प्रतिनिधि हुनु पर्ने हो तर हामीलाई उत्पिडनमा पारेर गएका छन्। स्थानीयको प्रश्न, सन्देह र शंकाको साथै आफूहरु घरबारविहिन हुने त्रास उनीहरुसँग देखिएकोले राज्यले यो सवालमा निर्माणाधिन द्रुतमार्ग आयोजनाको प्रस्थान विन्दु रहने स्थानको विकल्प खोज्नु पर्ने देखियो ।

स्थानीय आदिवासी जनजाति समुदायसँगको छलफलपछि आयोगको आयोजनामा २२ वैशाख २०८२ मा आयोगकै कार्यालयमा सरोकारवालसँगा एक वृहद् छलफल कार्यक्रम गरिएको थियो । छलफलमा काठमाडौ–तराई/मधेश द्रुतमार्ग परियोजनाले पु¥याउने ललितपुरको खोकना र बुङ्गती निवासी नेवार आदिवासी जनजाति समुदायको सांस्कृतिक तथा धार्मिक र भूमि सम्बन्धी अधिकारको हनन् र सो समुदायको सांस्कृतिक तथा धार्मिक र भूमि सम्बन्धी अधिकारलाई संरक्षण गर्ने सम्बन्धमा सरोकारवालासँग आदिवासी जनजाति आयोगबाट र पिडित सरोकारवालाहरुको तर्फबाट प्रस्तुत् कार्यपत्र माथि टिप्पणी एवं अन्तरक्रिया कार्यक्रममा उपस्थित सहमागिहरुले व्यक्त गर्नुभएको विचारहरुको सारांश पनि यस प्रतिवेदन तयारीको महत्वपूर्ण तथ्य संकलनको विषय थियो । आयोगको तर्फबाट फास्टट्रयाक निर्माणबारे अन्तर्राष्ट्रिय चासो भई प्रधामन्त्रीको कार्यालयबाट सुझाव पेश गर्नु भन्ने आयोगलाई पत्राचार भई अध्ययन कार्य भइरहेकोले यो विषयमा छलफलको लागि सबैलाई निमन्त्रणा गरेको भन्दै जग्गा अधिग्रहण, मुआव्जा र क्षतिपूर्ति तथा सोको सट्टा भर्नाको नीति नेपाल सरकारको भएकोले यसलाई बढी जिम्मेवारीपूर्ण भएर ग्रहण गर्ने काम गृह मन्त्रालय र अन्तर्गतको जिल्ला प्रशासन कार्यालय तथा त्यसको प्रमुख नै यस्ता मुद्दाको बारेमा बढी उत्तरदायी हुनुपर्ने भन्ने कार्यपत्रको आशय थियो । आयोजना प्रभावित तथा सरोकारवालाहरुको तर्फबाट पनि खोकना र बुङमती ऐतिहासिक सांस्कृतिक सम्पदा क्षेत्र भित्र पर्छ । यति पुरानो नेवारी सभ्यतालाई बचाई राख्न आवश्यक भएकोले काठमाडौं–तराई/मधेश द्रूतमार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो प्वाइन्ट) खोकनामा नभई डुकुछापमा राख्ने हामी सरकोकारवालाको सर्वसहमति भएकोले हालको खोकनाबाट डुकुछापमा द्रुतमार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो प्वाइन्ट) सार्न उपयुक्त हुन्छ भन्ने कार्यपत्र प्रस्तुत् गर्नु भएको थियो ।

छलफल कार्यक्रममा नेपाली सेनाको प्रतिनिधिले हामीलाई सरकारले लगाएको काम गर्ने गरी खटाएको हो । मुआव्जा लगायतका विवादहरु समाधान पछि मात्र सेनाले काम गर्दछ । पुरातात्विक महत्वका वस्तुहरु हाल नदेखिएको र पछि देखिए त्यसको संरक्षण गर्ने भन्ने रिपोर्ट आएको छ र ८० प्रतिशतले मुआब्जा लिई सकेको बताएका थिए । रक्षा मन्त्रालयका प्रतिनिधिले भौतिक योजना मन्त्रालयको कामलाई रक्षा मन्त्रालयले सघाएको हो । अहिलेको जिरो किलोमिटरलाई सार्न सकिन्छ र प्राविधिकरुपमा कठिनाई छैन भन्ने विचार व्यक्त गर्नु भएको थियो । त्यसैगरी गृह मन्त्रालयका प्रतिनिधिले विवादित क्षेत्र तर्काएर काम गर्न राम्रो हुन्छ, यस्तो

अवस्थामा सम्बन्धित सरकोकारवालाको मागलाई ध्यानमा राखेर सरकारले विकल्पबारे पनि छलफल हुने सम्भावना रहन्छ भन्ने विचार व्यक्त गर्नु भएको थियो। पुरातत्व विभागका प्रतिनिधिबाट खोकनामा रहेको सिकाली मन्दिर र त्यस वरीपरिका क्षेत्रहरु अत्यान्तै पुरातत्विक महत्वका ठाँउहरु भएकोले त्यसालाई बचाउनु पर्ने विचार आएको थियो । भौतिक योजना मन्त्रालयको प्रतिनिधिले शुरुको डिपिआर र फिजिविलिटी अध्ययन बाहेकका सबै काम सेनालाई दिइएको हो तर प्रस्थान विन्दुको लागि प्राविधिकरुपमा विकल्प दिन नसकिने होइन । बिकल्प दिन र हुन सक्छ, विकल्प दिँदा खर्च अलि बढी लाग्छ भन्ने कुरा मात्रै हो । यसको लागि राजनीतिक निर्णय र प्रतिवद्धता आवश्यक छ भन्ने विचार व्यक्त गर्नु भएको थियो । ललितपुर माहानगरपालिकाका मेयर चीरीबाबु महर्जनले गोदावारी नगरपालिकामा पर्ने डुकुछापमा जिरो किलोमिटर सार्दा राम्रो मात्रै होइन उत्तम हुन्छ भन्दै सो सम्बन्धमा छलफल र निर्णय नै भइसकेकोले बागमती कोरीडोरलाई सुख्खा बन्दरगाहमा लैजाने एक्सीस रोड बनाउन सुझाव दिनु भएको थियो र हालको जिरो किलोमिटरलाई आधार मान्नै हुन्न यो हुनै सक्दैन भन्ने राय राख्दै यो हुनै नसक्ने काममा लागेर समय र खर्च बढाउनु हुन्न तुरुन्तै डुकूछापमा द्रुतमार्गको प्रस्थानविन्दु (जिरो किलोमिटर) राखेर द्रूतमार्ग सम्पन्न गर्न उपयुक्त हुन्छ भन्ने धारणा व्यक्त गर्नु भएको थियो । छलफलमा बागमती प्रदेशका यातायात मन्त्री प्रेमभक्त महर्जन र बागमती प्रदेश युवा तथा खेलकुद मन्त्री मिनकृष्ण महर्जनले अहिलेको जिरो किलोमिटर सारेर फास्टट्र्याक सँग दोश्रो रिङ्गरोड बनाउने, ड्राइपोर्टको लागि अर्को शाखा बाटो बनाउने र यो समस्या समाधानको लागि आयोगले पनि उच्चस्तरीय लविङ गरिदिनु पर्यो भन्ने विचार व्यक्त गर्नु भएको थियो । मानवअधिकार आयोगका मा.अध्यक्ष तपबहादुर मगरको विचारमा व्यक्ति, समाज र सामाजिक मान्यतामा आधारित मानव अधिकार हनन् नगरी विकास गर्नु उपयुक्त हुन्छ भन्ने थियो । संघीय संसद अन्तर्गतको पूर्वाधार विकास समितिको सभापति दीपक बहादुर सिंहले उपयुक्त विषयमा छलफल गराएकोमा आदिवासी आयोगलाई धन्यवाद दिदै विषय गम्भीर भएकोले मेरो समितिमा पनि यस विषयमा छलफल गराउछु भन्ने प्रतिवद्धता व्यक्त गर्नु भएको थियो ।

छलफल कार्यक्रममा फास्टट्रयाक पीडितको तर्फबाट पनि विभिन्न प्रतिनिधिहरुबाट राय सुझाव व्यक्त गरिएको थियो । नेपाल डंगोलले आदिवासी जनजातिलाई विकाश विरोधिको लाञ्छना लगाउने गरिन्छ तर आधुनिक विकासको पक्षपातीहरुले आदिवासी जनजातिको वास्तविक मर्म बुझ्दैनन् र विकासको नाममा राज्यले आदिवासी जनजातिको जीविकोपार्जन गर्ने भूमिलाई दख्खल दिएका छन । आदिवासी जनजातिले भूमि पुजा गर्छन् । खेत वा भूमिलाई उनीहरु देवताको स्वरुप मान्छन् । त्यसैले उनीहरु खेतलाई जोगाउछन् र २ आनामा घर बनाएर २ रोपनीमा खेति गर्छन् । आदिवासी जनजातिको धर्म, संस्कार र संस्कृति लोप भयो भने उनीहरुको जाति नै समाप्त हुन्छ भन्ने विचार व्यक्त गर्नु भएको थियो । आफ्नो जानकारी अनुसार २०७६ सालमा फास्टट्रयाकको विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (डिपीआर) तयार भएको हो तर २०७२ सालमा नै मुआव्जाको लागि जग्गा अधिग्रहण गरेकोले यो परियोजनाले खोकना र वुङ्गमती निवासीलाई

सुनियोजित रुपमै उत्पिडनमा पारेको हो । फास्टट्र्याक परियोजनाले नेवार आदिवासी जनजातिको साँस्कृतिक तथा भौतिक क्षति गर्ने र अहिलेको जिरो किलोमिटर डुकुछापमा सारेर लैजान सकिने विकल्प भएकोले अहिलेको यो जिरो किलोमिटरलाई खोकानाबाट सारेर डुकुछाप पुर्याइयोस भन्ने माग राख्दै यस विषयमा स्थानीय वासी सबैको सहमति भएको कुरा उल्लेख गर्नु भएको थियो ।

छलफलमा उठेका र उपस्थित विभिन्न निकायका प्रतिनिधिहरुले काठमाडौं–तराई/मधेश द्रुतमार्ग परियोजनाले स्थानीय आदिवासी जनजाति नेवार समुदायलाई परम्परागत जमिनबाट दख्खल पुर्याउने र उनीहरुको पहिचानको रुपमा रहेको साँस्कृतिक तथा पुरातत्विक सम्पदाको विनास हुने भएकोले द्रुतमार्गको हालको प्रस्थान विन्दु अर्थात जिरो किलोमिटरलाई सारेर डुकुछापमा कायम गर्नु पर्ने र त्यसको लागि प्राविधिक रुपले सम्भव भएकोले उच्च राजनैतिक सहमतिमा यो विवादको समाधान तुरुन्तै गर्नु पर्ने निष्कर्ष थियो ।

आयोगमा भएको यो छलफल पछि छलफलमा उठेको विषय र हालको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) लाई डुकुछापमा सार्न त्यहाँका स्थानीय वासीन्दा,त्यहाँका विभिन्न राजनैतिक दलका स्थानीय प्रतिनिधिहरु, स्थानीय जन प्रतिनिधि र त्यस क्षेत्रका संघीय जनप्रतिनिधि समेतको बिचार बुझ्न र स्थलगत भ्रमणको लागि आदिवासी जनजाति आयोगले मिति २०८२ जेष्ठ ६ गते सरोकारवालाहरुले द्रुतमार्गको लागि प्रस्ताव गरेको प्रस्तावित नयाँ प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) रहेको स्थान गोदावारी नगरपालिका अन्तर्गतको वडा नं ८ डुकुछापमा स्थलगत भ्रमण गरी विशेष छलफल कार्यक्रम राखेको थियो । सो छलफल कार्यक्रममा विकासले विनास ल्याउनु हुन्न। विकास मानव समुदायको लागि हुने भएकोले आदिवासी जनजातिको अधिकार संरक्षण हुनु पर्दछ । तीनसय कि.मी. दूरी पार गरेर एउटा सार्वजनिक विद्यालयको विद्यार्थीलाइ बोक्न रेल प्रयोग गरेको जापानको उदाहरण दिदै मानव समुदायको विकास र उनीहरुको संरक्षणको लागि लगानी र समयको प्रवाह हुनु हुन्न भन्ने आशयको विचारहरु व्यक्त भएका थिए।

यो फास्टट्र्याक कहिले आउछ? भन्ने प्रश्न राख्दै सहभागिले आफूहरु स्वागत गर्न बसिरहेकोले छिटो आउनु पर्यो भन्ने विचार राख्नु भएको थियो । छलफलको पहिलो वक्ताले नै फास्टट्र्याकको प्रस्थान विन्दु अर्थात जिरो किलोमिटर त्यस ठाउँमा राख्न दिने सहमति प्रदान गरेका थिए । स्थानीय वासीन्दा हेमन्त लामाले डुकुछापमा द्रुतमार्गको जिरो किलोमिटर राख्न उचित हुने भएकोले म समर्थन गर्दछु भन्नु भएको थियो । त्यसै गरी मुकुन्द घिमीरेले डुकुछापमा जिरो प्वाइन्ट राख्नको लागि आफ्नो दुइ सय प्रतिशत सहमति भएको तर छिटो बनाउनु पर्ने र बाटो नभएर यहाँ ३१ जना बच्चा स्कूल जान नपाई बन्चित भएकोले अब वर्षमा ३६५ दिन नै गाडि हिड्ने बाटो बनाउनुपर्यो। होइन भने हामी कालो झण्डा लिएर आउँछौं भन्ने आशा र आक्रोश व्यक्त गर्नु भएको थियो । रास्वपाका स्थानीय प्रतिनिधि प्रेमबहादुर खड्काले भूमाफियाको जगजगी भएकोले एउटाको पूर्जा अर्काले बेचिदिने चलन भएको वताउदै यहाँ प्रस्थान विन्दु अर्थात जिरो प्वाइन्ट राखे समर्थन नै भएको र जग्गा दिन गाह्रो छैन तर

चित्तबुझ्दो मुवाव्जा चाहीं दिनु पर्दछ नत्र हामी जग्गा दिन बाध्य हुने छैनौं । हाम्रो मुख्य चासो मुआव्जासँग हो । जग्गा फास्टट्र्याकलाई दिएर हामी सुकुम्वासी हुन नपरोस । यहाँ लाटो सुधो जनता बसेका छन्।् र यहाँ जिरो किलोमिटर राख्न गाह्रो छैन तर मुआव्जा चाही चित्तबुझ्दो हुन आवश्यक छ भनि प्रस्थान विन्दुको स्वागत गर्दै मुआव्जामा जोड दिनु भएको थियो । उत्तम खड्का (नेपाली कांग्रेस) ले पनि उचित मुआव्जा दिए फास्टट्र्याकको जिरो किलोमिटर राख्न दिन्छौं भन्ने आशय राख्दै जग्गा आफूहरुलाई नसोधि नै विद्युत प्राधिकरणले रोक्का राखि दिएर अन्याय गरेको दुखेसो पनि व्यक्त गर्नु भयो । त्यसैगरी प्रह्लाद रानामगर (एमाले पार्टी वडाध्यक्ष) ले यहाँ जिरो किलोमिटर राख्न आफू तयार भएको तर अरु व्यक्तिलाई पनि सोध्नु पर्ने विचार व्यक्त गर्नु भयो । छलफलमा मानबहादुर तामाङ (नेपाली कांग्रेस) ले यहाँ जिरो किलोमीटर राख्ने हो भने यहाँको मानिसको मुहार पनि खुसी बनाउनु पर्ने र जनताको मुहार खुशी हुने हो भने फास्टट्र्याकको जिरो किलोमिटर राख्न आफ्नो कुनै आपत्ति नभएको उल्लेख गरे । शम्भुराम खड्काले आफू ७७ वर्षको भएको र आफ्नो २० रोपनी जग्गा भएकोले मुआव्जा राम्रो हुनुपर्ने प्रस्ताव राख्नु भएको थियो । सरकारी भाउमा होइन चलेको मूल्य दिनु प¥यो । विकासको लागि द्रुतमार्गको जिरो किलोमिटर यहाँ राख्दा मेरो कुनै गुनासो छैन भन्ने राय व्यक्त गर्नु भएको थियो । सहभागि आत्माराम खड्काले छलफको विषयमा आफ्नो सहमति भएको विचार व्यक्त गर्नु भएको थियो । त्यसै गरी मिना अधिकारी (वडासदस्य, महिला) ले पनि छलफलमा उठेको कुरामा सहमति भएको उल्लेख गर्नुभयो । सहभागिले गुठी, नगुठी र मोहीको बारेमा के कस्तो छानबिन या विभेद छ र दायाँ बायाँ हुन्छ कि भन्ने आशङ्क व्यक्त गर्दै गुठीलाई पनि रैकरलाई जस्तै बराबरी मुआब्जा हो भने मेरो पनि सहमति छ, जिरो किलोमिटर राख्नेमा भन्नु भएको थियो । दिपेश बुढाथोकीले बच्चालाई ललिपप दिएर भुल्याए जस्तो हामीलाई फास्ट ट्र्याक र यहाँ जिरो किलोमिटर हुन्छ भनेर भुल्याइरहेका छन् । छिटो बाटो ल्याउनु प¥यो । यहाँ फास्टट्र्याक लाई देखाएर दलाल र ठेकेदारहरुले कुम्ल्याइरहेको विचार व्यक्त गर्नु भएको थियो ।

छलफलमा स्थानीय जन प्रतिनिधि र संघीय सांसदहरुसँग पनि विचार लिइएको थियो । शुकबहादुर तामाङ (वडाध्यक्ष) ले बुङ्गती र खोकनाको भन्दा कम क्षति हुने भएकोले यहाँ फास्टट्र्याकको जिरो किलोमिटर राख्न या उद्गमस्थल राख्न ठिक हुन्छ । यसको लागि यहाँको जनताबाट समर्थन छ । यो ४० किलो मिटरको मापदण्ड के हो ? खोला वारी पारी भन्ने होला यसको बारेमा पनि पछि हेर्न आवश्यक छ । यद्यपि यो ठाउको विकासको लागि जिरो किलोमिटर राख्न यहाँका जनता राजि भएको कुरा उल्लेख गर्नु भएको थियो । त्यसैगरी तोसीमा कार्की (प्रतिनिधि सभा सदस्य) ले आफू उपस्थित हुन नसके पनि मोबाइलबाट फास्टट्र्याकको बारेमा आफूले सदनमा पनि कुरा उठाएको र खोकनाबाट हटाएर डुकुछापमा फास्टट्र्याकको जिरो किलो मिटर राख्न उचित हुन्छ भन्ने जनताको विचारलाई मेरो पनि समर्थन रहेको भनि उल्लेख गर्नु भएको थियो। त्यस क्षेत्रका संङघीय सांसद तथा प्रतिनिधि सभा सदस्य उदयसम्सेर ज.ब.राले खोकनामा फास्टट्र्याकको जिरो किलोमिटर राख्न हामीले धेरै पटक छलफल गर्यो र

सबै जनप्रतिनिधिहरुको छलफलबाट यहाँ जिरो किलोमिटर या प्वाइन्ट राख्न उचित हुन्छ भन्ने सहमति भएको उल्लेख गर्नु भयो । यहाँ जिरो प्वाइन्ट राख्नको लागि हामी जनप्रतिनिधिहरुको केही अव्जेक्सन छैन । तर नेपाल विद्युत प्राधिकरणले जनताको जग्गा विनाकाममा रोक्का राखिदिएर हैरान बनाएको छ । यस्तो गैर जिम्मेवारीपन प्राधिकरणले नगरोस र बेलैमा जनताको मुआव्जा दियोस । विद्युत प्राधिकरणको व्यवाहारले गर्दा फास्टट्रयाकले पनि मुआव्जा दिदैन कि भन्ने जनतामा त्रास छ । त्यसो नगरोस बेलैमा उचित मुआव्जा दिओस । यो फास्टट्रयाकको जिरोप्वाइन्ट राख्नको लागि सबैको सहमति नै छ र मेरो पनि सहमति छ । रक्षा मन्त्रालयले पनि खोकनाको विकल्पमा अर्को उपाय खोज्नको लागि पुल्चोक क्याम्पसमा एउटा भेला बोलाई छलफल गरेको थियो र त्यो भेला र छलफलले पनि खोकना पछिको सेकेन्डलास्ट उपयुक्त ठाउँ भनेको डुकुछाप अर्थात यहाँ नै हो भनेर निष्कर्ष निकालेको छ । त्यसैले यो ठाउँ नै फास्टट्रयाकको उद्गमस्थल राख्न उपयुक्त ठाउँ हो भन्ने विचार व्यक्त गर्नु भएको थियो ।

यो छलफलको निष्कर्ष अनुसार द्रुत मार्गको प्रस्थान विन्दु अर्थात जिरो प्वाइन्ट डुकुछापमा राख्न सबैको सहमति भएकोले सरकारले मुआव्जामा मार्न नपाइने र विद्युत प्राधिकरणले जस्तो व्यक्तिलाई जानकारी नै नदिई जग्गा रोक्का राख्न नपाईने भन्ने सवैको सहमति देखियो । यो विवाद समाधानको लागि तत्कालिन रक्षा मन्त्री माननीय पूर्ण वहादुर खड्काको संयोजकतत्वमा गठित समिति समक्ष इन्जिनिरीङ क्याम्पसले प्रस्तुत गरेको प्रतिवेदनमा द्रुतमार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरोप्वाइन्ट) को वैकल्पिक स्थानहरुमध्ये डुकुछापलाई पनि रोजिएको जानकारी पाइएको छ ।

खोकाना र बुङ्गमतीको स्थानीयवासीको सवैभन्दा बढी चासो द्रुतमार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) वरी परी रहेका सास्कृतिक र भौतिक तथा अभौतिक सम्पदा संरक्षणको छ । पुरातत्व विभागले मिति २०७८।०३।३१ मा प्रविन्द्र शाक्य समेतलाई उपलव्ध गराइएको सूचना अनुसार नक्सामा समेटिएका स्थानहरु खोकनाको वासिन्दाको जात्रा, पर्व र मृत्यू संस्कारसँग सम्बन्धित बाटो, पानीको कुवा र प्राचीन इनार पर्ने भएकोले द्रुतमार्ग विस्तार गर्दा ती सम्पदाहरुको सम्बोधन गरिनु पर्ने र ललितपुर जिल्ला अन्तर्गतका सैंवु, खोकना, बुंङ्गमती र फर्सिडोल क्षेत्रका द्रुतमार्गमा पर्न गएका भौतिक सम्पदाहरुको विवरण सूचीकृत गरिएको हुनाले भौतिक सम्पदासँग जोडिएका अभौतिक सांस्कृतिक सम्पदाहरुको महत्वको बारेमा दर्शाइएको उल्लेख गरिएको साथै द्रुत मार्गले प्रभावित बनेका सम्पदा (भौतिक एवं अभौतिक दुवै) क्षेत्रको संरक्षण तथा घाट तथा सम्पदास्थल पुग्ने बाटोको स्थानीय समुदायसँगको छलफलबाट उत्तम वैकल्पिक व्यवस्था गरी प्राचीन स्मारक ऐन २०३१ (पाँचौ संशोधन सहित) बमोजिम सम्पदा क्षेत्रमा ऐतिहासिक, सांस्कृतिक तथा पर्यावरणीय वातावरणमा कुनै असर नपर्ने गरी कार्यान्वयन गर्ने क्रममा माथि उल्लेखित सम्पदालाई सम्बोधन गरिनु पर्ने सुझाव उल्लेख छ । पुरातत्व विभागको यो पत्रको आसय पनि द्रुत मार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) रहेको खोकनाको क्षेत्र पुरातात्विक महत्वको भौतिक अभौतिक साँस्कृति सम्पदा भएको स्थान भएकोले यसलाई प्राचिन स्मारक ऐन २०३१ अनुसार जोगाउनु वा संरक्षण गर्नु पर्ने आवश्यकता छ ।

•

परिच्छेद–३

निष्कर्ष, सुझाव र सिफारिस

३.१. अध्ययनको निष्कर्षः

यस अधयनको निष्कर्षमा पुग्नको लागि मूलतः निम्नलिखित २ वटा महत्वपूर्ण प्रश्नको उत्तर खोज्न आवश्यक छ । र, यी प्रश्नको उत्तरको आधारमा नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयलाई सुझाव दिन उपयुक्त हुने देखिन्छ ।

१. काठमाडौं–तराई/मधेश द्रुत मार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) साविकको ठाउँ (खोकना क्षेत्र) पुरातत्विक महत्वको धार्मिक तथा सांस्कृतिक सम्पदा भएको स्थान हो होइन र हो भने ति सम्पदालाई द्रुतमार्ग (फास्ट ट्र्याक) ले क्षति पुर्याउछ कि पुर्याउँदैन ?

२. खोकना क्षेत्रमा रहेको द्रुत मार्गको हालको प्रस्थान विन्दु परिवर्तन गर्न सम्भव छ कि छैन? छ भने त्यसको वैकल्पिक स्थान कहाँ हुने?

यी महत्वपूर्ण प्रश्नको उत्तरमा आउने अध्ययनको निष्कर्ष बमोजिम यस विवादको सम्बन्धमा नेपाल सरकार प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्लाई आयोगले सुझाव र सिफरिस दिने उपयुक्त हुनेछ ।

आदिवासी जनजातिको हक अधिकार नेपालको संविधान र विभिन्न कानूनमा उल्लेख छ । आदिवासी जनजातिका संवैधानिक तथा कानूनी अधिकार संरक्षण, सम्वद्र्धन र प्रवद्र्धनको लागि आदिवासी जनजाति आयोगको व्यवस्था गरिएको हो । प्रस्तुत काठमाडौं–तराई/मधेश द्रुत मार्ग विवादमा स्थानीय खोकना वासी आदिवासी जनजाति नेवार समुदायले आफ्नो आवास तथा व्यक्तिगत सम्पत्ति र सांस्कृतिक सम्पदा संरक्षणको हक हनन् भएको निवेदनमा उल्लेख गरेका छन् ।

नेपालको संविधान २०७२ को धारा २५ मा हरेक नागरिकालाई सम्पत्तिको हक हुने व्यवस्था छ । त्यसैगरी धारा ३२ मा हरेक समुदायलाई साँस्कृतिक हक भएको उल्लेख छ । स्थानीय बुङमती र खोकनाबासीहरु नेपाल सरहदकै वासिन्दा भएको र उनीहरुलाई नेपालको संविधानले प्रदत्त गरेको सवै हक अधिकार उपभोग गर्ने हक भएकोले उनीहरुको संवैधानिक तथा कानून्नी

हक संरक्षण गर्नु राज्यको संवैधानिक दायित्व हो । संविधानको धारा २५ को उपधारा (२) मा राज्यले व्यक्तिको सम्पत्ति पनि सार्वजनिक हितको लागि प्रयोगमा ल्याउन सक्ने भनिएतापनि त्यस्तो अवस्थामा सरकारले उचित क्षतिपूर्ती दिनु पर्ने व्यवस्था उपधारा (३) मा व्यवस्था छ र उपधारा (५) मा अर्को जग्गा सट्टा पट्टाको व्यवस्था संविधानले नै व्यवस्था गरेको छ । तर, यो विवादमा सरकारले स्थानीय खोकनावासीलाई सट्टा भर्नाको कुनै व्यवस्था गरेको नदेखिएको र अन्तर्राष्ट्रिय श्रम सम्वन्धि महासन्धि नं १६९ नेपाल सरकारले अनुमोदन गरेको साथै आदिवासी जनजाति अधिकार संवन्धि संयुक्त राष्ट्रसंघीय घोषणा पत्र २००७, को नेपाल पनि पक्ष राष्ट्र भएकोले सो महासन्धि र घोषणा पत्रको पनि यहाँ मनन गर्नु आवश्यक छ । अन्तर्राष्ट्रिय श्रम संगठन सम्बन्धी महासन्धि नं १६९ र आदिवासी जनजातिको अधिकार सम्बन्धी संयुक्त राष्ट्रसंघीय घोषणापत्र २००७ मा आदिवासी जनजातिले आफ्नो पुर्खौपुर्खादेखि भोगचलन गरी आएको जमिनबाट उनीहरुलाई दख्खल गर्न हुदैन र दख्खल गर्न परे उनीहरुको स्वतन्त्र पूर्व सूसुचित सहमति आवश्यक हुने व्यवस्था उल्लेख छ । यो विवादमा कतिपय अवस्थामा स्थानीय आदिवासी नेवार समुदायले राज्यबाट समयमै सूचना प्राप्त नगरेको, आफूहरुलाई स्वतन्त्र पूर्वक पूर्व जानकारी र सहमती पनि नलिइएको भन्ने विभिन्न निवेदनहरुमा उल्लेख गरेकोले उनीहरुको सूचनाको हक पनि आकर्षित हुने देखिन्छ । यि संवैधानिक तथा राष्ट्रिय, अन्तर्राष्ट्रिय कानून एवं सन्धि महासन्धि र संयुक्त राष्ट्रसंघीय घोषणापत्रले समेत आदिवासी जनजातिलाई दिएको अधिकारलाई संरक्षण गर्नु पर्ने राज्यको दायित्व भएकोले उनीहरुको जग्गा जवरजस्ती तथा उनीहरुको सहमति विना कुनै प्रयोजनमा लगाउन उचित हुदैन ।

आदिवासी जनजातिको जीवन पद्धतिसँग दैनन्दिन जोडिने उनीहरुको साँस्कृतिक पक्ष महत्वपूर्ण हुन्छ । आदिवासी जनजातिको साँस्कृतिक पक्ष जीवन पद्धतिको महत्वपूर्ण अंग हो । उनीहरुले परम्परागत रुपमा मनाउदै आएको जात्रा, पर्व र पूजा आजा उनीहरुको जीवनसँग जोडिएको महत्वपूर्ण साँस्कृतिक तथा धार्मिक पक्ष हो । निवेदकहरुले निवेदनमा उल्लेख गरेको धार्मिक तथा सांस्कृतिक हकको सम्बन्धमा विचार गर्दा नेपालको संविधानको धारा २६ मा प्रत्येक व्यक्तिलाई आफ्नो आस्था अनुसारको जुनसुकै धर्म मान्न धार्मिक स्वतन्त्रता भएको र त्यस्तो धर्मको संरक्षण र पालना गर्ने हक उनीहरुमा हुने उल्लेख छ । त्यसैगरी धारा ३२ मा हरेक व्यक्तिलाई आफ्नो भाषा संस्कृतिको संरक्षण र सम्वद्र्धनको हक हुने र आफ्नो भाषाको प्रयोग र सभ्यता तथा संस्कृतिको संरक्षण गर्ने हक हुने उल्लेख भएकोले निवेदकहरुले द्रुतमार्गको प्रस्थान विन्दु खोकनामा रहे आफ्नो सास्कृतिक सम्पदा जोगाउन नसकिने भएकोले सो परियोजनाको काम स्थगित या प्रस्थान विन्दु अन्यत्रै सार्नको लागि गरेको आग्रह संवैधानिक तथा कानूनी दृष्टिोणले अनुचित देखिदैन । यसर्थ उनीहरुको धार्मिक तथा सांस्कृतिक हकलाई जोगाउदै उनीहरुको सभ्यता र संस्कृतिको जगेर्ना गर्नु आवश्यक छ ।

नेपालको संविधान, प्रचलित कानून, आदिवासी जनजातिको अधिकार सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि, अभिसन्धि र घोषणापत्रहरुको आधारमा खोकनावासी आदिवासी जनजाति नेवार समुदायको वस्न पाउने आवासको हक, व्यक्तिगत सम्पत्तिको सुरक्षा र सम्पत्ति सम्बन्धी हक र आफ्नो भाषा,

संस्कृति र सभ्यताको संरक्षण गर्ने हक राज्यले प्रत्याभूत गर्न आवश्यक छ । निवेदकहरुको दावि बमोजिम उक्त क्षेत्र धार्मिक तथा सांस्कृतिक क्षेत्र हो कि होइन भन्ने प्रश्नको उत्तर तर्फ विचार गर्दा निवेदकहरुको माग दावि तथा विभिन्न तर्क र विश्लेषण एवं पेश गरेको कागजातहरु, नेपाल सरकार, नेपाल टुरीजम बोर्ड, टुरीजम सेन्टर, भृकुटीमण्डपले प्रकाशन गरको अंग्रेजी भाषाको **खोकना, द लिभिङ म्यूजियम** नामक बुलेटीन र पुरातत्व विभागको मिति २०७८।३।३१ को प्रविन्द्र शाक्य समेतलाई उपलब्ध गराएको सूचनामा संलग्न प्रमाणले खोकना सांस्कृतिक सम्पदा भएको स्थान हो भन्ने कुरालाई पुष्टि गर्दछ ।

आयोगको स्थलगत भ्रमणको क्रममा देखिएको खोकना क्षेत्रको सिकाली मन्दिर लगायत नेवार समुदायको जन्मिदादेखी विहे र मर्दा सम्मका विभिन्न कार्यहरु गर्ने स्थानहरु पनि त्यहीं रहेकोले यो क्षेत्र सांस्कृतिक सम्पदा रहेको शहर हो भन्ने प्रमाणित हुन्छ । पुरातत्व विभागको माथि उल्लेखित मितिकै पत्रमा उल्लेख गरिएको ललितपुर जिल्ला अन्तर्गत रहेका सैंवु, खोकना, बुङ्गती र फर्सिडोल क्षेत्रमा द्रुत मार्गमा पर्न गएका भौतिक सम्पदाहरुको विवरण सूचिकृत गरिएको र भौतिक सम्पदासँग जोडिएको अभौतिक सांस्कृतिक सम्पदाहरुको महत्वको बारेमा उल्लेख गर्दै प्राचिन स्मारक संरक्षण ऐन २०३१ (पाँचौ संशोधन सहित) बमोजिम सम्पदा क्षेत्रमा ऐतिहासिक, सांस्कृतिक तथा पर्यावरणीय वातावरणमा कुनै असर नपर्ने गरी कार्यान्वयन गर्ने सम्वन्धमा दिइएको सुझावले काठमाडौं–तराई/मधेश द्रुत मार्गको हाल खोकनामा रहेको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) खोकना क्षेत्र पुरातत्विक महत्वको धार्भिक तथा सांस्कृतिक सम्पदा भएको स्थान हो र त्यहि क्षेत्रमा प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) राखे द्रुतमार्गले उनीहरुको सांस्कृतिक सम्पदाको क्षति पुग्ने निश्चित देखिन्छ ।

विवाद निरोपणको निमित्त गरिएको अध्ययनको सम्वन्धमा उठेको हालको प्रस्थानविन्दु (जिरो किलोमिटर) को परिवर्तन र त्यसको बैकल्पिक व्यवस्थाको बारेमा विचार गर्दा निवेदकहरुले गोदावरी नगरपालिका वडा नं ८ अन्तर्गत पर्ने डुकु छापमा द्रुत मार्गको वैकल्पिक प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) प्रस्ताव गरेको तथ्य र प्रमाणहरु छन् । ललितपुर महानगरपालिका वडा नं २१ ले मिति २०८०।०५।२२ मा ललितपुर महानगरपालिकालाई लेखेको पत्रमा द्रुत मार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) डुकुछापमा नै राख्ने सर्वसम्मत निर्णय गरेको देखिन्छ ।

त्यसैगरी मिति २०८१।१०।१७ मा जनसारोकार समितिहरुको संयोजकत्वमा विभिन्न स्थानीय राजनैतिक दलहरु सहित बसेको बैठकले पनि द्रुतमार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) डुकुछापमा नै राख्ने भन्ने निर्णय गरेको, आदिवासी जनजाति आयोगले आयोजना गरेको मिति २०८२।०१।२२ मा आयोगमा सम्पन्न भएको सरोकारवाला सहित प्रतिनिधि सभा तथा प्रदेश सभाका सदस्य एवं मन्त्रीहरु सहितको वैठकमा वृहद छलफल भई द्रुत मार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) फेर्नलाई राजनैतिक सहभति भए प्राविधिक रुपमा असम्भव नभएको नेपाली सेना, रक्षा मन्त्रालय र भौतिक योजना तथा यातायात मन्त्रालयको प्रतिनिधिको भनाई रहेको थियो । र, त्यस वैठकको छलफलमा सहभागि जन प्रतिनिधिहरुबाट पनि द्रुतमार्गको प्रस्थान विन्दु

हालको स्थानबाट सारेर गोदावारी नगारपालिका वडा नं ८ अन्तर्गातको डुकुछापमा नै लैजान उपयुक्त हुने सुझाव आएको थियो ।

प्रस्थान विन्दुको विवादले समय र सरकारी बजेटको दुरुपयो भएकोले छिटोभन्दा छिटो प्रस्थानविन्दु डुकुछापमा सारेर दुरत मार्गको काम सम्पन्न गर्नु पर्ने ललितपुर महानगरपालिकाका मेयरको सुझाव आएको थियो । प्रस्थान विन्दु डुकुछापमा सार्ने सम्बन्धमा त्यहाँको स्थानीय जनताको राय सुझाव लिनको लागि आयोगको अध्यक्ष्यको नेतृत्वमा गएको मिति २०८२।०१।०६ को अनुगमन टोलीले स्थलगत अनुगमन गरी सम्बन्धित व्यक्तिहरुको विचार लिदा सहभागि सवैले द्रुतमार्गको खोकानामा रहेको हालको प्रस्थान विन्दु डुकुछाप राख्न सहमति भएको विचार व्यक्त गरेकोले माथि उल्लेखित विभिन्न तथ्य र कारणले गर्दा द्रुतमार्गको हाल खोकनामा रहेको प्रस्थान विन्दु सार्न सकिने र सोको लागि उपयुक्त स्थान ललितपुर जिल्ला, गोदावारी नगरापालिका वडा नं ८ को डुकुछाप रहेको देखिन्छ ।

३.२.. नेपाल सकारलाई सुझाव र सिफारिस

आयोगमा प्राप्त निवेदन, कागजातहरु, संस्थागत निर्णयहरु तथा विभिन्न मिति स्थान र समयमा यस आयोगको समन्वय तथा सहजिकरणमा भएका छलफल र स्थलगत भ्रमणबाट प्राप्त तथ्य, प्रमाण र सुझावहरुको विश्लेषणको आधारमा प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयबाट आदिवासी जनजाति आयोगलाई लेखिएको मिति २०८१।०३।१६ गतेको पत्रको सम्बन्धमा आदिवासी जनजाति आयोगको मिति २०८२।२।२८ को निर्णायानुसार नेपाल सरकारलाई निम्न सुझाव र सिफारिस गर्दछ :–

१ काठमाडौं–तराई/मधेश द्रुतमार्गको हाल ललितपुर महानगरपालिका वडा नं २१ खोकनाको फुडोलमा रहेको प्रस्तावित प्रस्थान विन्दु (जिरो प्वाइन्ट) मा आदिवासी जनजाति नेवार समुदायको धार्मिक तथा सांस्कृतिक सम्पदा रहेको र सो क्षेत्रमा द्रुत मार्गको प्रस्थान विन्दु कायमै राख्दा उनीहरुको धार्मिक तथा सांस्कृतिक सम्पदाको क्षयीकरण हुने र सम्बन्धित व्यक्तिहरुको जग्गा समेत अधिग्रहण भई व्यक्तिगत सम्पत्तिमा समेत आघात पुग्ने भएकोले द्रुतमार्गको प्रस्थान विन्दु (जिरो किलोमिटर) हालको स्थानबाट अन्यन्त्रै सार्न उपयुक्त हुने ।

२. द्रुतमार्गको हालको प्रस्थान विन्दु अन्यन्त्रै सार्दा सम्वन्धित आदिवासी जनजाति नेवार समुदायको सांस्कृतिक तथा धार्मिक सम्पदाको संरक्षण हुने र स्थानीय बासिन्दा तथा जनप्रतिनिधिहरुको समेत सहमति भएकोले द्रुतमार्गको प्रस्थान विन्दु गोदावारी नगरपालिका वडा नं ८ स्थित डुकुछापमा स्थानान्तरण गर्न उपयुक्त हुने ।

३. नेपाल सरकारले यस्ता परियोजना सञ्चालन गर्दा स्थानीय आदिवासी जनजातिसँग द्धन्द्ध हुनसक्ने र परियोजना सञ्चालनमा बाधा पुग्ने स्थितिलाई मध्यनजर गर्दै योजना निर्माण तथा

सञ्चालन गर्नु पूर्व स्थानीय आदिवासी जनजाति समुदायसँग उनीहरुको पूर्व सूसुचित स्वतन्त्र सहमति प्राप्त पछि मात्रै आयोजना सञ्चालन गर्न उपयुक्त हुने ।

४. नेपाल सरकारले कुनैपनि आयोजना परियोजना सञ्चालन गर्दा सरकारका सम्बन्धित निकाय विशेषगरी गृह मन्त्रालय र अन्तर्गतको प्रमुख जिल्ला अधिकारी नै मुआब्जा जग्गा सट्टापट्टा लगाएतका कार्यमा जिम्मेवार रहनु पर्ने कानूनी ब्यवस्था भएको र विकास निर्माणको लागि भौतिक योजना तथा यातायात मन्त्रालय तथा ती मन्त्रालय मातहतका निकायलाई नै परिचालन गर्दा उपयुक्त हुने । र,

५. नेपाली सेना सिंगो राष्ट्रको गौरव भएकोले सेनालाई विकासका योजना परियोजना जस्ता विकासको जिम्मेवारी दिदा स्थानीय समुदायसँग विवाद नहुने परियोजनामा मात्रै संलग्न गराउन उपयुक्त हुने ।

•

प्रतिवेदन तयारीको क्रममा समेटिएका परिशिष्टहरुलाई निम्नानुसार अनुसूचीको क्रममा राखिएको छ ।

- खोकाना र डुकुछापका स्थानीय वासिन्दाहरुले हस्ताक्षर सहितको गृह मन्त्रालयलाई सम्बोधन गरी बुझाएको ज्ञापन पत्र (अनुसूची १)
- प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयबाट प्राप्त पत्र (अनुसूची २)
- आयोगको निर्णय (अनुसूची २)
- प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयको मानव अधिकार तथा अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि सम्झौता महाशाखामा आयोगले पठाएको पत्र (अनुसूची २)
- प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालको मानव अधिकार तथा अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि सम्झौता महाशाखामा समन्वयको लागि आयोगले पठाएको पत्र (अनुसूची २)
- पुरातत्व विभागले मानव अधिकार आयोगलाई खोकना बुडमति डुकुछाप र सैंबु क्षेत्रमा पर्ने पुरातात्विक ऐतिहासिक स्थलको विषयमा उपलब्ध गराएको सूचना (अनुसूची ३)
- द्रुतमार्गको शुरु बिन्दुहरुको सामाजिक अध्ययन तथा लगत विश्लेषण (अनुसूची ३)

(पुल्चोक ईन्जिनियरिङ कलेजका डिनको संयोजकत्वमा गठित प्राविधिक टोलीको सामाजिक अध्ययन तथा लगत विश्लेषण प्रतिवेदन)

- ललितपुर महानगरपालिका २१ नं. वडा कार्यालयवाट महानगरपालिकालाई पठाएको सुझाव (अनुसूची ३)
- रक्षा मन्त्रालयलाई सूझाव सहितको ललितपुर महानगरपालिकाको कार्यपालिका बैठकले गरेको निर्णय (अनुसूची ३)
- सरोकारवालाहरुद्धारा व्यक्त विचार तथा सुझावहरु (अनुसूची ४)
- खोकाना, डुकुछापमा आयोगका पदाधिकारी लगायतले गरिएको स्थलगत भ्रमण र छलफलहरुका तस्विरहरु (अनुसूची ५)
- समितिले आयोग समक्ष प्रतिवेदन बुझाएको तस्विर (अनुसूची ५)