अध्याय १०

१०. सडक विभागको भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाईको संगठन सुदृढीकरण :

ग्राहक (विश्व बैंक र सडक विभाग) को अनुरोधमा परामर्शदाताहरूले सडक विभागको भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाईको संगठन सुदृढीकरण उपर ध्यान दिनु परेको थियो । तोकिएको कार्य सूची (ToR) अन्तर्गत रही परामर्शदाताले भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाईका प्रतिनिधिहरूसंग विभिन्न चरणमा सो इकाईले गर्नु पर्ने कार्यहरू सफल तथा प्रभावकारीढंङ्गले पूरा गर्ने बारे सो इकाईको क्षमता सम्बन्धमा घनिष्ट सरसल्लाह गरी अध्ययन गरे । यस सिलसिलामा सामरिक सडक संजालका आगामी कार्यक्रमहरूमा सामाजिक तथा वातावरणीय मूल्याङ्कन र व्यवस्थापन पक्षमा देखिन सक्ने समस्याहरू र तिनलाई उपयुक्त ढंगले सम्बोधन गर्न आवश्यक पर्ने व्यवस्था र इकाईको हाल विद्यमान क्षमताबीचको अन्तर बारे जोड दिईएको थियो ।

१०.१ चुनौती, कमजोरी तथा सीमाहरूको पहिचान :

सडक विभागको भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाई (GESU)[1] को अन्य जिम्मेवारीका अतिरिक्त सामाजिक तथा वातावरणीय बिषयहरू र सडक विभाग अन्तरगतको सडक निर्माण तथा मर्मत संभारसंग सम्बन्धित भू-प्राविधिक तथा जैविक इन्जिनियरिङ्ग पक्ष पनि हो । (GESU) को विद्यमान कार्य तथा जिम्मेवारीको विस्तृत विवरण यस (ESMF) सम्बन्धी अघिल्लो अध्याय ९ मा प्रस्तुत गरिसकिएको छ ।

GESU को संस्थागत तथा संगठनात्मक क्षमताको संयुक्त अध्ययनले समस्याको पहिचान, त्यसको समाधानका लागि उपायहरू सिफारिस गर्ने, सिफारिश कार्यान्वयन गरी वातावरणका बिषयमा अझै फराकिलो ढङ्गले सेवा दिने बिषयसँग सम्बन्धित इकाईको व्यक्तिगत तथा संगठनात्मक दुवै थरीका दक्षता र प्रभावकारितासंग सम्बन्ध राख्दछ । SRN कार्यक्रमसंग मात्र नभै सडक विभागका सडक विकासका सबै कियाकलापहरूसंग संबद्ध रहेको यो अध्ययन सडक विभाग अन्तरगतको GESU भित्रका क्षमता अभिबृद्धि पक्षहरुसंग मुख्य रूपले सम्बन्धित छ, फलस्वरूप यो अध्ययन कर्मचारीको व्यक्तिगत विशेषज्ञता र दक्षता बढाउन, लक्ष उन्मुख रहन र संगठनका सम्पूर्ण स्रोतहरू सामाजिक तथा वातावरणीय सुरक्षाका पक्षहरुलाई नेपालको सम्पूर्ण सडक विभाग कार्यक्रममा सहीढंगले समावेश गर्ने जिम्मेवारी पूरा गर्ने तर्फ लक्षित हुन्छ । यसै आवश्यकता पहिचान प्रक्रियाको परिणाम स्वरूप तयार भएको तालिम योजना "नेपालको सडक विकासका आयोजनासंग सम्बन्धित वातावरणीय तथा सामाजिक सुरक्षा उपायहरूको तालिम योजना" शीर्षक भएको छुट्टै दस्तावेजमा प्रस्तुत गरिएको छ ।

[1] यस इकाइलाई शुरूमा भू-प्राविधिक तथा वातावरण इकाइ भनेर नामाकरण गरिएको थियो तर सेप्टेम्बर २००६ देखि यसलाई भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाइमा परिवर्तन गरिएको हो ।

समिक्षा तथा मूल्याङ्कन प्रक्रिया परामर्शदाताको सामाजिक विशेषज्ञद्धारा शुरू गरिएको थियो । जस अन्तर्गत सन्दर्भ सामग्री अध्ययन[२], यस बिषयसँग सम्बन्धित सडक विभागको उच्च अधिकारीहरू[३], विश्व बैंक तथा दातृ निकायद्वारा आर्थिक सहयोग उपलब्ध गराइएका यस्तै आयोजनाहरूमा संलग्न अन्य विशेषज्ञहरूसंग वृहत रूपमा अन्तवार्ता र सरसल्लाह गरिएको थियो । खास गरी ग्रामीण सडक सुधार तथा विकेन्द्रीकरण आयोजना (RAIDP, 2004) का लागि तयार गरिएको सामाजिक तथा वातावरणीय व्यवस्थापन संरचनाले सडक तथा यातायात क्षेत्रसँग सम्बन्धित संस्थागत क्षमताका मुद्दाहरू पहिचान गर्न बिषेश रूपले सहयोग पुऱ्याएको छ ।

सन् २००६ को अक्टोवर-नोभेम्बरको अन्त्यतिर परामर्शदाताले GESU प्रमुख श्री कृत्यानन्द ठाकूरका साथ रही इकाईको पछिल्लो अवस्थालाई अद्यावधिक गर्ने तथा समग्र विश्लेषण गर्ने कार्य संचालन गरेको थियो । यी सरसल्लाहको आधारमा GESU को संस्थागत सुधारका बिषयहरू सिफारिश गरिएका छन्, जसको कार्यान्वयनबाट नेपालको सडक आयोजनाहरूमा हाल गर्नु पर्ने तथा भबिष्यमा गर्नुपर्न सक्ने वातावरणीय तथा सामाजिक व्यवस्थापनका कार्यहरूलाई अझै राम्रो गरी सम्पादन गर्ने गरी इकाईको क्षमता विकास गर्न सकिन्छ ।

इकाईको क्षमता अभिबृद्धिका लागि आवश्यकता पहिचान गर्दा तीन किसिमका पक्षहरू उपर ध्यान दिइएको थियो :

(१) वाह्य निकायहरूसंग सम्बन्धित हुने समन्वय, अन्तरक्रिया तथा संचारका संस्थागत विषयहरू,
(२) आन्तरिक संरचना, जनशक्तिका तहहरू, बजेट, भौतिक सुविधासँग सम्बन्धित संस्थागत विषयहरू, र
(३) जनशक्ति, विशेषज्ञता, तालिम, कार्यविभाजन र जिम्मेवारी सम्बन्धी मानव संसाधन ।

आवश्यकता पहिचानले संस्थागत सुदृढीकरणको प्रस्तावसँग व्यक्तिगत रूपमा सम्बन्धित बिषयहरू, तयार गर्ने आधार निर्माण गऱ्यो जसको व्याख्या विस्तृत रूपमा "नेपालको सडक विभाग आयोजनासंग सम्बन्धित वातावरणीय तथा सामाजिक सुरक्षा उपायहरूको तालिम योजना" नामक छुट्टै दस्तावेजमा उल्लेख छ ।

१०.२ सडक विभागको भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाईको संगठन

१०.२.१ इकाईको विकास :

प्रस्तावित अरूण तेस्रो जल विद्युत आयोजनाको अरूण प्रवेश मार्गलाई सहयोग पुऱ्याउन शुरूमा सन् १९८८ मा सडक विभाग अन्तर्गत वातावरणीय व्यवस्थापन समन्वय इकाईको गठन भएको थियो भने पछि गएर सन् १९९४ मा यसलाई भू-वातावरण इकाई (GEU) को

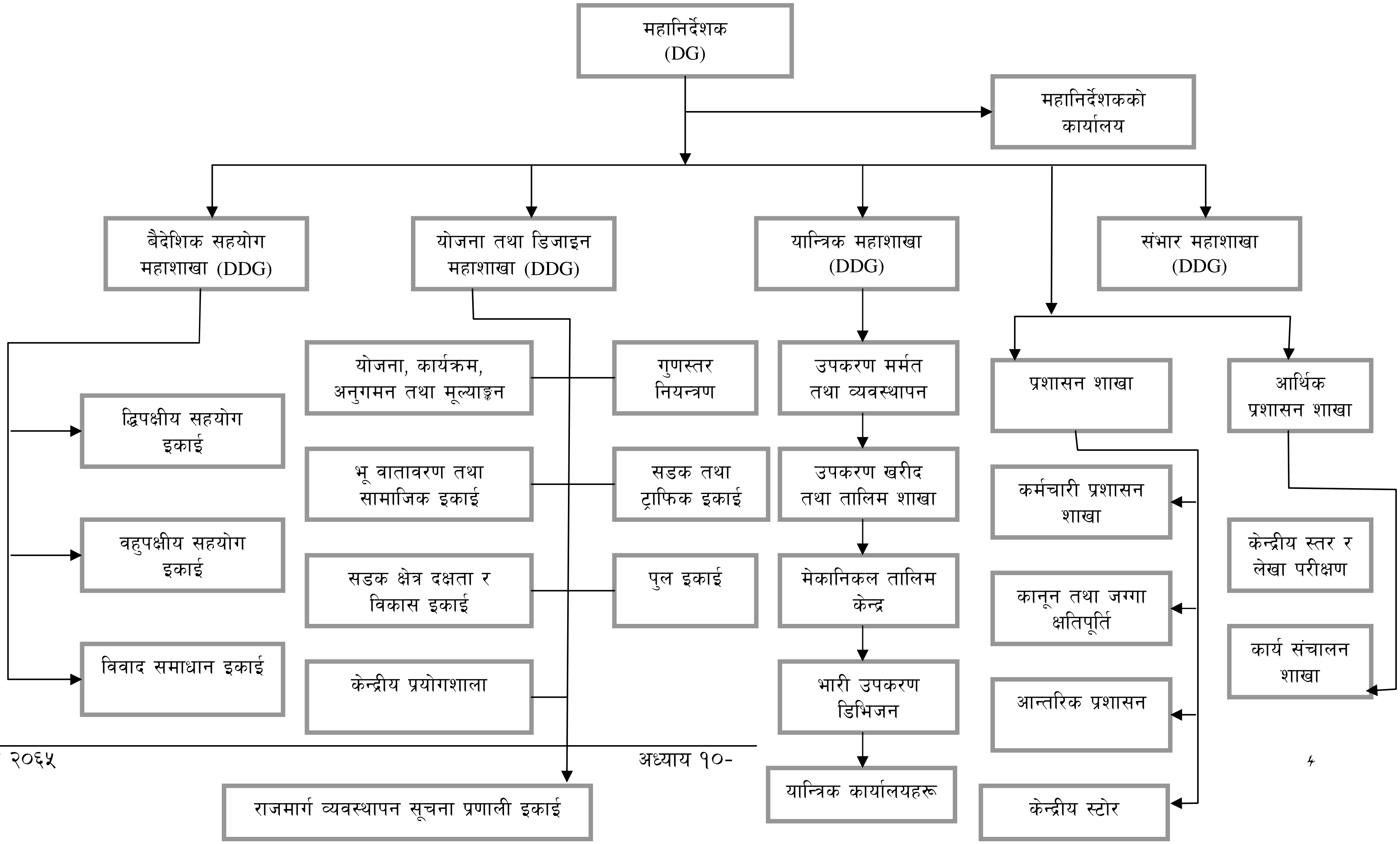
[२] यसै संरचनाको अनुसूची ८ हेर्नुहोस् ।

[३] परामर्शदाताले भू-वातावरण इकाइका बिषयमा विश्लेषण गर्न शुरूमा सडक विभागका उप-महानिर्देशक (उ.म.नि.) कमल पाण्डे, भू-वातावरण इकाइका प्रमुख अयोध्या प्रसाद श्रेष्ठसंग मिति २००५-१२-२७ मा र योजना तथा डिजाइन महाशाखाका उ.म.नि. कमल पाण्डे, भू-वातावरण इकाइका पहिलेका प्रमुख अयोध्या प्रसाद श्रेष्ठसंग मिति २००६-३-१९ मा छलफल गरेको थियो । यसका साथै डिसेम्बर २००५ र मार्च २००६ भित्र RMDP को संगठन सुदृढीकरण योजनाको कार्यालयबाट संगठनको क्षमता सम्बन्धि विवरण उपलब्ध गरिएको थियो ।

नामबाट योजना तथा डिजाईन महाशाखाभित्र एउटा स्थायी सेलको रूपमा विकास गरियो । सन् १९९४ को शुरूआत देखि १९९९ सम्म सडक मर्मत सुधार तथा संभार आयोनजाका लागि यस इकाईलाई बेलायत सरकारको समुन्द्रपार विकास एजेन्सी (बेलायत-ODA) तथा विश्व बैंकको आर्थिक सहयोग उपलब्ध थियो । बेलायती सहयोग मुख्य गरी सडक विभागको क्षमता अभिबृद्धि र जैविक इन्जिनियरिङ्ग क्षेत्रको सुदृढीकरणमा केन्द्रित थियो भने विश्व बैंकको सहयोग वातावरणीय पक्षमा केन्द्रित थियो । सडक विभाग अन्तर्गतको सडक मर्मत तथा विकास आयोजना (RMDP) को संस्थागत सुदृढीकरण खण्डको आर्थिक सहयोगमा एकीकृत सडक विकासको वातावरणीय तथा सामाजिक पक्षको रिफ्रेन्स म्यानुअल (निर्देशिका) तयार गर्ने काम २००३ सालमा सम्पन्न गरियो ।

सन् २००५ मा सडक विभागले सामरिक सडक संजालको गुरूयोजनामा सडक निर्माणबाट गरिबी न्यूनीकरण कार्यक्रमलाई सहयोग पुऱ्याउन जोड दिएको थियो । वैदेशिक दातृ संस्था एशियाली विकास बैंकको सहयोगमा सन् २००६ सालमा केही सडक आयोजनामा गरिबी घटाउने प्रभाव अभिबृद्धि गर्ने योजना कार्यान्वयन गर्न शुरू गरेपछि सडक विकास आयोजनाहरूमा सामाजिक पक्षलाई समावेश गर्ने गरी जि.ई.यू. (GEU) को भूमिकालाई थप विस्तार गरिएको थियो । तसर्थ सामाजिक पक्षलाई समावेश गर्न र सडक विकास र सुदृढीकरणका योजनाहरूमा वातावरण तथा सामाजिक बिषयमा शीघ्र तथा प्रभावकारी सेवा प्रदान गर्न सडक विभागले GEU लाई भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाई (GESU) को रूपमा पुनः नामाकरण गऱ्यो ।

चित्र १०.१ सडक विभागको भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाईको संगठन तालिका



१०.२.२. भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाई (GESU) का शाखाहरू र संगठनात्मक सम्बन्ध :

सडक विभागको संगठन तालिका (चित्र नं. १०.१) ले यसको विभिन्न शाखाहरू तथा इकाईहरू र तिनको छुट्टाछुट्टै कार्यहरू देखाएको छ ।

भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाई (GESU) इकाईमा हाल ४ वटा शाखाहरू छन् :

(१) वातावरण शाखा,
(२) प्रशासन तथा भौतिक सुविधा
(३) भू-प्राविधिक शाखा र जैविक इन्जिनियरिङ्ग शाखा र
(४) अनुसन्धान तथा विकास शाखा ।

स्मरणीय छ कि हालसम्म सडक विकास कार्यक्रमहरूमा सामाजिक पक्षसंग सम्बन्धित सम्पूर्ण कार्यहरूको प्रशासन गर्ने कुनै पनि शाखा खडा गरिएको छैन । हाल, GESU मा ३ जना इन्जिनियरहरू छन्, जसमध्ये कसैले पनि वातावरण तथा सामाजिक मूल्याङ्कनका बिषयमा दक्षता अभिबृद्धि गर्नका लागि पहिले संचालन गरिएका संस्थागत सुदृढीकरणका कार्यक्रममा भाग लिएका छैनन् ।

१०.३ सडक विभागको भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाईको संस्थागत तथा संगठनात्मक क्षमता सम्बन्धमा प्राप्त परिणाम :

संस्थागत तथा संगठनात्मक मूल्याङ्कनका यस्ता प्रारम्भिक परिणामहरू परामर्शदाताले एप्रिल २००६ मा आयोजना भएको सडक विभागको आन्तरिक गोष्ठी तथा अक्टोवर/नोभेम्बर २००६ मा GESU का कर्मचारीहरूसंग विस्तृत छलफल गर्दा प्रस्तुत गरेका थिए । यसका अतिरिक्त परिणाम तथा सिफारिशहरू २२ नोभेम्बर २००६ मा सडक विभागको सभाकक्षमा प्रमुख दाताहरूसंग भएको कार्याशालाको सत्रमा मोटामोटी रूपमा प्रस्तुत गरिएको थियो । यसको फलस्वरूप संलग्न पक्षहरूले तल प्रस्तुत गरिएका सिफारिशहरूलाई सर्वसम्मतिले पारित गरे ।

१०.३.१ दाताहरूले पहिचान गरेका संस्थागत तथा संगठनात्मक सामान्य मुद्दाहरू :

नेपालको सडक तथा सडकसम्बन्धी आयोजनाहरूमा वातावरणीय तथा सामाजिक पक्षका सम्बन्धमा विश्व बैंकको अनुभवले आयोजनाका पदाधिकारीहरूमा कानूनी तथा नीतिगत, खासगरी सामाजिक मुद्दाहरूका सम्बन्धमा राजनैतिक तथा प्रशासनिक प्रतिबद्धताको कमी रहेको कुरा औंल्याएको छ । आयोजनाको संचालकहरूको देहायको क्षेत्रहरूमा अपर्याप्त पहल रहेको बारे यस बैंकको चिन्ता रहेको देखिन्छ :

- सामाजिक तथा वातावरणीय कार्य योजनाहरू तर्जुमा गर्नका लागि सामाजिक विश्लेषण गर्ने,
- यस्तो योजनाहरूको अविश्वसनीय लागत अनुमान, र
- सिभिल निर्माण कार्यसँग नमिल्ने गरी राखिएको पुनर्वास सम्बन्धी क्रियाकलापको समय तालिका ।

इ-म्याप (EMAP) र स्याप (SAP) को कार्यान्वयन गर्दा निर्धारित मापदण्ड अनुसार कार्यान्वयन नहुँदा आयोजनाबाट प्रभावित जनताहरूले व्यहोर्नु परेको क्षति तथा दुःखको पर्याप्त मात्रामा न्यूनीकरणका लागि गरेको प्रयास सफल हुँदैन । विश्व बैंक आफैले आर्थिक सहयोग प्रदान गरेको आयोजनाहरूमा आयोजना चक्रका विभिन्न चरणहरूमा जनसहभागिताको अभाव भएको कुरा थप चिन्ताको विषय हुन आयो ।

१०.३.२ GESU को संस्थागत सीमा तथा कमजोरीहरूको आन्तरिक मूल्याङ्कन :

सडक विभाग/GESU का प्रमुख समस्या तीन किसिमका छन् । पहिलो, सडक व्यवस्थापन तथा संभारको लागि उपयुक्त संस्थागत व्यवस्था सुनिश्चित हुनु हो । दोस्रो, आयोजना कार्यान्वयनसंग सम्बन्धित संभाव्य वातावरणीय तथा सामाजिक प्रभावहरूलाई उपयुक्त ढङ्गले सम्बोधन गर्न सक्ने गरी भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाईको जनशक्तिको क्षमता अभिबृद्धि, उपकरण व्यवस्थापन र बजेट निर्माण आदि हो । तेस्रो, सडक आयोजना कार्यान्वयनबाट असर पर्ने संभावना भएका जोखिमयुक्त समुदाय तथा आदिवासी लगायत आयोजनाबाट प्रभावित जनता (PAPs) को हित संरक्षण गर्न उपयुक्त संस्थागत व्यवस्था तथा संरचना खडा गर्नु हो ।

पछिल्लो कुरा पूरा गर्न, सडक विभागले वातावरणीय र जैविक इन्जिनियरिङ्ग सम्बन्धी विषयहरू तथा सडक निर्माण र मर्मत संभारका अन्य प्राविधिक पक्षहरूलाई व्यवस्थित गर्न, धेरै वटा दिग्दर्शन तथा निर्देशिकाहरू तयार गरेको छ । तथापि तिनको प्रयोग तदर्थ (हचुवा) रूपमा मात्र भैरहेको छ र खास गरी काठमाडौं विभागभित्रका थोरै ईञ्जिनियरहरूलाई मात्र यस बारेमा जानकारी रहेको र स्रोतमा (दस्तावेजमा) पहुँच भएको पाइएको छ भने डिभिजन सडक कार्यालय तथा निर्माणस्थलमा खटिएका सुपरभिजन गर्ने कर्मचारीहरूलाई यस बारेमा जानकारी छैन ।

विगत केही बर्षबाट यस्ता कमीकमजोरीलाई सम्बोधन गर्न सडक विभागको आफ्नो संस्थागत सदृढीकरण कार्यक्रममा महत्वपूर्ण कदमहरू चालिएका छन् । यस सिलसिलामा तयार भएको प्रमुख दस्तावेज, "एकीकृत सडक विकासको वातावरणीय तथा सामाजिक पक्षको निर्देशन पुस्तिका, २००३" हो, जसमा सडक विकाससँग सम्बन्धित वातावरण तथा सामाजिक बिषयका मुद्दाहरूलाई समावेश गरिएको छ । तथापि यस पुस्तिकामा सामाजिक तथा वातावरणीय क्षेत्रमा कार्यान्वयन गर्दा पर्न सक्ने समस्याहरू समाधानका लागि आवश्यक पर्ने कानूनी संरचनाको गंभीर समीक्षा गरिएको छैन र यसै कारणले गर्दा सामाजिक तथा वातावरणीय क्षेत्रका काममा यो निर्देशिका प्रयोग गर्दा समस्या आउन सक्छ ।

१०.३.३ संस्थागत तहमा पहिचान गरिएका विशेष समस्याहरू :

आवश्यकताको पहिचान तथा अन्तर पहिचान प्रक्रियाको सिलसिलामा संस्थागत व्यवस्था तथा समन्वयसंग सम्बन्धित निम्न वमोजिमका मुख्य मुद्दाहरूको पहिचान भयो :

- सम्बद्ध निकायहरूबीच सामाजिक तथा वातावरणीय विषयहरूमा जिम्मेवारीको स्पष्ट बाँडफाँड भएको पाइएन । उदाहरणका लागि सामाजिक तथा वातावरणीय बिषयमा पर्न सक्ने दीर्घकालीन प्रभावका सम्बन्धमा GESU र अन्य मन्त्रालय तथा विभागहरूबीच कुनै सम्बन्ध रहेको पाइएन । योजना तर्जुमा तथा समीक्षा

बैठकहरूमा पर्यवेक्षकको रूपमा मात्र यो इकाईलाई आमन्त्रण गर्ने भन्दा बढी यस इकाईलाई महत्व दिएको पाइन्न ।

- कार्यान्वयन तहका बाधाहरू र अधिकार तथा समन्वयनमा देखा पर्ने दोहोरापनालाई हटाउन अन्तर विभागीय तथा अन्तर मन्त्रालय समन्वय ठीक समयमा र पर्याप्त मात्रामा नभएको पाइयो । अन्य मन्त्रालय तथा विभागसँग निकासा तथा स्वीकृति लिनु पर्ने योजना (कार्यक्रम) स्वीकृत गर्ने प्रकिया लामो भएबाट आयोजना कार्यान्वयन ढिलो भएको छ । जिम्मेवारीको स्पष्ट बाँडफाँड तथा औपचारिक सरसल्लाहको प्रक्रियाले यस्ता समस्या कम गर्न धेरै सहयोग गर्दछ ।
- विगतका आयोजना कार्यान्वयनबाट पाठ सिक्ने र चालु प्रक्रियामा सुधार गर्ने खालको आन्तरिक वा स्वमूल्याङ्कन पद्धति, जसबाट कार्यक्षेत्रमा हुने वातावरणीय तथा सामाजिक क्षतिलाई सक्षम ढङ्गबाट समाधान गर्न सकिने तथा न्यूनीकरण गर्न सकिने हुन्छ, त्यस्तो पद्धतिको अभाव रहेको वा पद्धति कमजोर रहेको पाइएको छ ।

१०.३.४ कर्मचारी तथा भौतिक सुविधा व्यवस्थापन तहमा पहिचान भएको विशेष मुद्दाहरू/समस्याहरू :

- यो/इकाई वारम्वार भैरहने नेतृत्व परिवर्तनबाट पीडित छ परिणामस्वरूप कतिपय अवस्थामा शुरू भएको काममा निरन्तरता नहुने गरेको छ । विगत २ बर्षमा यस इकाईमा चारजना प्रमुख भए । यसको प्रमुख कारण सार्वजनिक क्षेत्रमा विद्यमान मानव संसाधन (कर्मचारी प्रशासन) व्यवस्थाको कमजोरी र विभागको दैनिक क्रियाकलापमा अनावश्यक वाह्य हस्तक्षेप हो । सबै सार्वजनिक क्षेत्रका संस्थाहरू यस प्रकारको समस्याबाट पीडित रहेको देखिन्छ, जुन समस्याको समाधान या त सार्वजनिक क्षेत्रको समग्र सुधार या विद्यमान सार्वजनिक क्षेत्रका समस्याहरूबाट मुक्त भै संचालन हुन सक्ने सडक प्रतिष्ठानको गठन हो ।
- यस इकाईमा कार्यरत रहँदा धेरै जना इन्जिनियरहरूले वैदेशिक तालिम प्राप्त गरे । तर तालिम पछि यस इकाईमा कोही पनि बसेन जसले गर्दा तालिमका सबै प्रयासहरू व्यर्थ भए ।
- तथ्याङ्क विश्लेषण तथा योजना तर्जुमाका लागि आवश्यक पर्ने सर्भेक्षणको काम गर्ने दक्षता र विशेषज्ञता GESU का कर्मचारीहरूमा भएको पाइएन ।
- सडक विभाग अन्तर्गत सडक निर्माण, स्तरोन्नति तथा मर्मत संभार क्रियाकलापहरूमा भएको बृद्धिले वातावरण तथा सामाजिक क्षेत्रका कार्यहरूको परिमाणमा पनि बृद्धि भएको छ तर यसको अनुपातमा यस्तो थप भएको कार्य बोझको व्यवस्थापन गर्न सक्ने गरी यस इकाईको क्षमताअभिबृद्धि हुन सकेको छैन ।
- सडक आयोजनाहरूका सम्पूर्ण सामाजिक पक्षहरू (जस्तै - आवश्यकतानुसार पुनर्वास कार्ययोजनाको तयारी) जस्तो तुलनात्मक रूपले नयाँ जिम्मेवारी वहन गर्नु पर्ने भए तापनि यस इकाईमा त्यस्ता कार्यरू सम्पादन गर्न आवश्यक कर्मचारी, तालिम सामग्री तथा निर्देशिकाहरूको अभाव देखिन्छ । वरिष्ठ सामाजिक विशेषज्ञको स्थायी पदको प्रावधान नभएसम्म ESMF को कार्यान्वयन, योजना तर्जुमा देखि अनुगमनका चरणसम्मका प्रक्रियाहरूलाई संस्थागत गर्न र हाल चालू रहेका तथा विगतमा सम्पन्न भएका आयोजनाहरूबाट सिकेका लिपिबद्ध गरिएका पाठहरू सफलतापूर्वक आत्मसात गर्ने बिषयमा धेरै कमीकमजोरीहरू देखिने छन् ।

- यस इकाईमा कार्यरत प्रमुख पदाधिकारी तथा इन्जिनियरहरूले सामाजिक तथा वातावरणीय विषयहरूको पर्याप्त तालिम पाएका छैनन् । परामर्शदाताले तयार गरेको आयोजना सम्बन्धी दस्तावेजहरू (वातावरणीय तथा सामाजिक मूल्याङ्कन सम्बन्धी अध्ययन) को समीक्षा वा मूल्याङ्कन गर्ने कुनै विशेषज्ञ यस इकाईमा पाउन मुस्किल छ । विगतमा कैयन बर्ष लगाएर सामाजिक तथा वातावरणीय विषयहरूमा तालिम दिइएको २४८ जना अधिकारी तथा इन्जिनियरहरू मध्ये कसैको पनि यस इकाईले प्रयोग गर्न सक्ने अवस्था छैन ।
- हाल चालु रहेका तथा आगामी दिनमा सम्पादन गर्नु पर्ने कार्यहरूका लागि विशेषज्ञ तथा दक्ष जनशक्तिको अत्यन्त कमी यस इकाईले हाल भोगी राखेको छ (यस SRN कार्यक्रम एउटैले सडक विभाग/GESU को तर्फबाट १५ वटा IEE र एउटा EIA को दस्तावेज जसको समीक्षा र राय सुझाव दिएर यसलाई अन्तिम रूप दिई क्रमशः भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालय र वातावरण, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयमा बुझाउनु पर्दछ - यसका लागि आगामी ६ महिनासम्मको समयावधिभित्र कडा परिश्रम गर्नु पर्ने हुन्छ, त्यसका लागि मात्र दक्ष तथा आवश्यक कर्मचारीहरू इकाईमा उपलब्ध हुनु पर्छ)
- यस्ता इकाईको कार्य सम्पादन सुधारका लागि प्रयोग गर्न सकिने र/वा वाह्य परामर्शदाता तथा ठेकेदारको सेवा प्राप्त गर्नका लागि प्रयोग गर्न सकिने यस इकाई अन्तर्गत छुट्टै अनुगमन तथा मूल्याङ्कन डेस्क वा शाखाको व्यवस्था छैन ।
- उत्प्रेरणाको अभावले कर्मचारीको क्रियाशीलता र प्रतिवद्धतामा प्रतिकूल असर परेकोछ ।

१०.३.५ प्रक्रियागत तहमा पहिचान गरिएका विशेष मुद्दाहरू/समस्याहरू :

- इकाई भित्रको व्यवस्थापन सूचना प्रणाली (MIS) निर्माण गर्ने र डाटा वेस तयार गर्नका लागि अनुसन्धान तथा विकास शाखा (R&D) मा कुनै पनि प्रणाली विश्लेषक (System Analyst) छैनन् । यसले गर्दा तथ्याङ्कलाई व्यवस्थित गरेर फराकिलो क्षेत्र (वृहत्तर क्षेत्र) मा सम्प्रेषण गर्न असंभव हुन्छ ।
- दक्ष प्राविधिक कर्मचारीको कमीले गर्दा सडक विभाग आफैले आयोजना प्रस्तावहरू, IEE/EIA प्रतिवेदनहरूलाई अगाडि बढाउन लामो समय लिने गर्दछ ।
- सडक विभाग विभिन्न वातावरणीय कानून, निर्देशन, हाते पुस्तिका आदिबाट सम्पन्न छ तर यिनीहरूको प्रयोग हचुवा रूपमा मात्र हुन्छ ।
- कार्य क्षेत्रमा बजेट, भौतिक सुविधा तथा विशेषज्ञहरूको अभावले गर्दा वातावरण परीक्षण कहिले काहीं मात्र गरिन्छ ।
- रिफेन्स म्यानुअलको प्रयोग डिजाइन तथा कार्यान्वयनको चरणमा हुन्छ । तर यो म्यानुयलमा क्षतिपूर्तिका लागि दातृनिकायले निर्धारण गरेको मापदण्ड पूरा गर्ने गरी कानूनी संरचना रहेको देखिन्न ।
- न्यून बजेट तथा आवश्यक सामग्री तथा सुविधाको अभावले इकाईको कार्य सम्पादन र तोकिएको जिम्मेवारी पूरा गर्ने क्षमता माथि प्रतिकूल प्रभाव पार्दछ ।

१०.४ निष्कर्ष :

नीति निर्माणकर्ता तथा आयोजनाकारहरू नेपालको सडक आयोजनाहरूका महत्वपूर्ण नकरात्मक तथा सकारात्मक वातावरणीय र सामाजिक प्रभावहरू प्रति धेरै जानकार भैरहेका

छन् । परिणाम स्वरूप, सडकको योजना तर्जुमा तथा व्यवस्थापनमा ध्यान दिनु पर्ने वातावरणीय तथा सामाजिक क्षेत्रका बिषयहरू, प्रविधि तथा दक्षतालाई समावेश गर्नु आवश्यक हुन्छ भन्ने कुरा पहिचान भैसकेको छ । यस्तो चेतना खासगरी सडक विभागका नीति निर्माता तथा आयोजनाकारहरू माफ बढी छ । सडक विभागभित्र रहेको यस्तो जानकारी र दातृ निकाय तथा ती अन्तर्गतका संस्थाले यस बिषयमा देखाएको चासोले नै सडक विभाग अन्तर्गतका सडक आयोजनाहरूमा वातावरण तथा सामाजिक विषयहरूको सम्बन्धमा हाल गरिएको यस अध्ययनको प्रारम्भ गरेको छ । तर सडक विभागको वर्तमान स्वरूप यस्ता मुद्दाहरू संबोधन गर्नका लागि स्रोत तथा संचालनका लागि आवश्यक पर्ने स्वायत्तताको दृष्टिकोणले अपर्याप्त छ ।

संस्थागत तथा व्यक्तिगत दुवै तहमा GESU को क्षमताको प्रारम्भिक मूल्याङ्कनले यस बिषयसँग सम्बन्धित अन्य निकायहरूसंग प्रभावकारी रूपले समन्वय गर्ने तथा सडक आयोजनाहरूका सामाजिक तथा वातावरणीय मुद्दाहरू सम्बोधन गर्ने इकाईको क्षमतामा अन्तर्निहित कमजोरी रहेको देखाएको छ । सम्बन्धित प्रतिनिधिहरूसंगको छलफल तथा अध्ययनको परिणामले एक जना इकाई प्रमुख र २ जना इन्जिनियरहरू रहेको हालको GESU को संरचना सडक आयोजनाको कार्यान्वयनबाट हुने वैकल्पिक (गौण) प्रभावहरूलाई व्यवस्थित गर्ने वा न्यूनीकरण गर्ने परिप्रेक्ष्यमा ज्यादै कम सक्षम रहेको कुरा देखाएको छ ।

हालका निष्कर्षहरू तल उल्लेख भए वमोजिम छन् :

(१) संस्थागत तथा संगठनात्मक तहमा हेर्दा सडक विभाग तथा अन्य निकायहरूको नीति निर्माण तथा कार्यान्वयन प्रकृयामा GESU को हैसियत पर्यवेक्षकको रूपमा मात्र रहेको छ । तसर्थ प्रभावकारी रूपले समन्वय गर्ने यसको अधिकार ज्यादै सीमित छ ।

(२) सडक विकास आयोजनाहरूसंग जोडिएका धेरै जसो सामाजिक मुद्दाहरूको व्यवस्था गर्न GESU को वर्तमान स्वरूप ज्यादै कम मात्रामा सक्षम छ किनभने यस अन्तर्गत न त कुनै सामाजिक डेस्क छ, न आवश्यक कर्मचारी तथा बजेट नै छ ।

(३) यस इकाईको वातावरणीय डेस्कमा चालु रहेका सडक विकास सम्बन्धी आयोजनाहरूको सुपरीवेक्षण गर्ने तथा परिपालना अनुगमन गर्ने क्षमता छैन ।

(४) इकाईसंग आवश्यक स्रोत छैन भने यो इकाई अपर्याप्त तथा अनुमान गर्न नसकिने खालको बजेटको अवस्थाबाट पीडित छ । परिणाम स्वरूप यसले तोकिएको कार्यहरू सन्तोषजनक रूपले सम्पन्न गर्न, अपेक्षित तवरले कार्य सम्पादन गर्न र यसै कारणले ठीक मात्रामा अपेक्षित सेवा प्रदान गर्ने गरी सम्पादन गर्न असक्षम रहेकोछ ।

(५) व्यक्तिगत तहमा (जनशक्तिका हिसाबलें) हेर्दा यो इकाई जैविक इन्जिनियरिङ्गको तालिमबाट लाभान्वित भएको छ । यस बिषयको तालिम लिएका इन्जिनियरहरू राजमार्गका सलामी (Slope) लाई स्थिरीकरण गराउने तथा संरक्षण गर्ने कार्य गर्न सफल भएका छन् । तथापि, वातावरणीय तथा सामाजिक मूल्याङ्कनको क्षेत्रमा आवश्यक पर्ने विशेषज्ञ तथा दक्ष जनशक्ति, यस माथि पनि IEE र EIAs को उपयुक्त तवरले समीक्षा गर्ने तथा तयारी गर्ने जनशक्ति यस इकाईमा उपलब्ध छैनन् ।

(६) हाल भैरहेका कर्मचारीहरूमा आवश्यक सुविधा तथा उत्प्रेरणाको अपर्याप्तताले गर्दा काम गरेको श्रेय नपाउने तथा कामको मूल्याङ्कन नहुने ठानिएको यस कार्यको संचालन गर्ने जाँगर देखिदैन । परिणाम स्वरूप, सामाजिक तथा वातावरणीय क्षेत्रमा तालिम पाएका विशेषज्ञहरूलाई जोगाई राख्न यो इकाई असफल भएकोछ ।

१०.५ GESU को संस्थागत क्षमता अभिबृद्धिका लागि सिफारिशहरू :

सडक आयोजनाहरूको लागि उपयुक्त वातावरणीय तथा सामाजिक सुरक्षाका उपायहरू कार्यान्वयन गर्ने क्षमतामा देखिएका कमजोरीहरू कमजोर प्राविधिक क्षमता, अपर्याप्त स्रोत गिरेको मनोवल, ऐन नियमहरू राम्ररी लागु गर्न नसक्नु तथा अनुगमनको कमजोरीको संयुक्त परिणाम हो । तथापि, यी कमी कमजोरीहरू यस्तो महत्वपूर्ण कार्यका लागि हाल संलग्न रहेका विभिन्न निकायहरू बीच समन्वयको अनुपयुक्त व्यवस्थाबाट पलाएका हुन् । जबसम्म यस्ता वाह्य कमजोरीहरूको उपयुक्त तवरले सम्बोधन हुदैन, आफ्नो आन्तरिक क्षमता पर्याप्त मात्रामा भए पनि सडक विभागको GESU ले आफ्ना कार्यहरू उपयुक्त ढङ्गबाट सम्पादन गर्न सक्दैन ।

तसर्थ यी सिफारिशहरूले सडक विभागको भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाई (GESU) को कार्य सम्पादनमा पर्ने आन्तरिक (संगठनात्मक सिफारिसहरूद्वारा) र बाह्य (संस्थागत सिफारिशद्वारा) दुवै किसिमका बाधा ब्यबधानलाई सम्बोधन गरेको छ ।

१०.५.१ कार्य पद्धतिको मापदण्ड तयार गर्ने :

नेपालका सडक आयोजनाहरूसंग जोडिएको वातावरणीय तथा सामाजिक क्षेत्रका कार्यहरूको कार्यक्रम बनाउने, कार्यान्वयन गर्ने तथा यस बिषयसँग सम्बन्धित ऐन नियमका प्रावधान लागू गराउने काममा संलग्न संस्थाहरूको भूमिका, जिम्मेवारी तथा प्रत्येकको कार्य विवरणमा स्पष्टता आवश्यक छ । आफ्नो कार्यहरू अन्य संस्थाको कार्यसंग नदोहरिने गर्न र तिनलाई प्रभावकारी ढङ्गबाट संचालन गर्न यी संस्थाहरूको काममा यस्तो स्पष्टता आवश्यक भएको हो । यसले गर्दा प्रतिवेदन गर्नुको उद्देश्य अझै स्पष्ट हुन जाने र अनुगमन, परीक्षण तथा समस्या पहिचानका काम अझ बढी सरल हुन जाने (सीधै अगाडि बढ्ने) हुन्छ । मुख्य गरी यी सबै व्यवस्थाले वातावरणीय तथा सामाजिक नीति तथा मापदण्डहरूको अझबढी प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्न तथा लागू गराउने काममा पनि फाइदा पुग्छ । हालको अवस्थामा यस्ता संस्थागत स्पष्टता तथा स्पष्ट किटान गरिएको जिम्मेवारीको अभाव छ, परिणाम स्वरूप, निर्माण प्रक्रिया सुस्त, बोझिलो र प्रशासनिक दृष्टिकोणले झंझटिलो छ, समस्याको पहिचान (साथै निराकरण) गाहारो छ तथा कर्मचारीमा उत्तरदायित्व वहन गर्ने बानी परेको छैन, प्रतिवेदन प्रस्तुत गर्ने तथा परीक्षण व्यवस्था (वातावरणीय परीक्षण) कमजोर छ । यस्ता विद्यमान संस्थागत कमजोरीहरू हटाउन देहाय वमोजिमका सिफारिशहरू गरिएका छन् :

(१) वातावरण मन्त्रालयले वातावरण/सामाजिक पक्षका नियमहरू तथा मन्त्रालयको आन्तरिक नियमहरूको मापदण्ड स्थापित गर्नु पर्छ । यिनीहरू स्पष्ट हुनुपर्दछ र यसमा आयोजना तैयारी, सुपरीवेक्षण तथा प्रतिवेदनका लागि आवश्यक बिषयहरू तिनको विस्तृत विवरण सहित समावेश हुनु पर्दछ (कुन सूचना उपलब्ध गराउनु पर्ने हो त्यस

बिषयको व्याख्या हुनु पर्ने नकि कसरी कार्य संचालन गर्ने बिषयको, यो जिम्मेवारी कार्यान्वयन निकाय अर्थात सडक विभाग र GESU को हुन्छ)

(२) वातावरण तथा सामाजिक मूल्याङ्कनका क्रियाकलापहरू जसमा आधार रेखा सम्बन्धी सूचना संकलन गर्ने तरिका, जीव-भौतिक तथा सामाजिक तत्वहरू मापदण्ड अनुसार भए नभएको नाप्ने तरिका (जुन वास्तवमा आवश्यक छ), जैविक/भौतिक र सामाजिक मापदण्ड, घरधुरी सर्वेक्षणको तथ्याङ्कलाई आधिकारिक रूप दिने तरिका, अनुगमन सूचकाङ्क जाँच (रूजु) गर्ने तरिका, क्षतिपूर्तिको आधारहरू र सार्वजनिक छलफलका प्रकियाहरू, गुनासो हेर्ने पद्धति, लेखा परीक्षण पद्धतिसँग सम्बन्धित अध्ययन तथा सर्वेक्षण गर्ने/संयन्त्रको मापदण्ड तयार गरी त्यसलाई विस्तारमा ब्याख्या गर्नु आवश्यक छ ।

(३) उपयुक्त नीति तथा मापदण्ड निर्धारण गर्न के कस्ता उपायहरू समावेश गर्नु पर्दछ त्यस बारे वातावरण विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयले वन विभाग तथा पुरातत्व विभागसँग छलफल गर्नु पर्दछ । तथापि यो कार्यको जिम्मेवारी सम्पूर्ण रूपमा वातावरण, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयको हुनुपर्छ जसले यसरी तैयार भएका नीति तथा मापदण्डहरू स्थिर तथा वास्तविकतामा आधारित भएको विश्वस्त गराउन पर्दछ । यस बिषयमा ध्यान दिनु पर्न कि यी मापदण्ड तथा नीतिहरूले धेरै वा सबै सरकारी क्षेत्रहरू ओगटन सकून् ।

(४) यी मापदण्ड तथा नीतिहरूको कार्यान्वयन गर्ने जिम्मेवारी सम्बन्धित कार्यान्वयन निकायको हुनुपर्दछ, जस्तै सडक कार्यका लागि सडक विभागको । यस प्रकार वातावरण, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयले निर्धारण गरेका वातावरणीय तथा सामाजिक नीतिहरूको, जुन सडक आयोजनासंग सम्बन्धित छन्, उपयुक्त ढङ्गले कार्यान्वयन एवं लागू गर्ने अन्तिम जिम्मेवारी सडक विभागको हुनुपर्दछ ।

१०.५.२ नियमित कार्यको कार्य योजना तयार गर्ने :

(५) वातावरण, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयले लागू गरेका नीतिहरू तथा मापदण्डहरूका आधारमा सडक विभागको उच्चस्तरीय व्यवस्थापनले GESU को व्यवस्थापनलाई आगामी बर्षका लागि (संभव भए अझ लामो अवधिका लागि) इकाईबाट के अपेक्षा गरिएको छ भन्ने कुरा जानकारी गराउनु पर्दछ ।

(६) यसको जवाफको रूपमा GESU को व्यवस्थापनले प्रत्येक आर्थिक बर्षको शुरुमा इकाईको बार्षिक कार्य योजना (कार्यक्रम) बुझाउनु पर्दछ, जसमा लक्षित उद्देश्य हासिल गर्न आगामी बर्षका लागि चाहिने विशेषज्ञ, भौतिक स्रोत तथा रकमका बारेको विवरण विस्तृत रूपमा उल्लेख हुनु पर्दछ ।

तसर्थ यी योजनाहरूमा आगामी आ.व.का लागि कर्मचारीको तालिम, जोखिम व्यवस्थापन पद्धति तथा इकाईका लागि आवश्यक पर्ने नगद प्रवाहको अनुमान आदिका प्रस्तावहरू समावेश भएको हुनुपर्दछ । यो कार्य योजना (GESU र सडक विभागका

व्यवस्थापकहरूबीच छलफल गरिएको) स्वीकृत गर्नुपर्दछ र यसका आधारमा प्रत्येकको दायित्व बारे स्पष्ट रूपले व्याख्या गरिनु पर्दछ ।

१०.५.३ स्पष्ट रूपमा व्याख्या गरेर जिम्मेवारी बाँडफाँड गर्ने :

(७) सडक विभागभित्रको जिम्मेवारीको हकमा विभागको उच्च व्यवस्थापनले सम्पूर्ण आयोजनाहरूका वातावरण तथा सामाजिक पक्षहरूका जिम्मेवारीहरू GESU (सम्बन्धित इकाई भएकोले) लाई पूर्ण रूपमा जिम्मा लगाउनु पर्दछ । इकाई प्रमुख विभागका तर्फबाट इकाईको कार्य सम्पादनका लागि जिम्मेवार हुनका साथै सडक विभागका वरिष्ठ व्यवस्थापकहरू समक्ष इकाईसँग सम्बन्धित प्रतिवेदनहरू बुझाउने व्यवस्थाका लागि पनि जिम्मेवार हुन्छ । व्यवस्थापकहरूले पेश गर्ने प्रतिवेदनमा के कस्तो सूचना संक्षिप्त रूपमा रहनु पर्छ र के कस्तो ढाँचाको फाराममा यस्तो प्रतिवेदनमा पेश गर्नु पर्ने हो स्पष्ट गरी दिनु पर्दछ ।

(८) यसका साथै, सडक विभागको उच्च व्यवस्थापकहरूले स्वीकृत कार्य योजनाका आधारमा बाँडफाँड गरिएका स्रोतहरू पूरै र समयमा नै उपलब्ध गराउने कुराको विश्वास दिलाउनु पर्दछ । इकाई प्रमुखले नियमित रूपमा बुझाएको प्रतिवेदनद्वारा यस बिषयको दक्ष नियुक्ति गरेर र स्वतन्त्र र निष्पक्ष रूपमा गरिएको वातावरण तथा सामाजिक परीक्षणद्वारा सडक विभागका उच्च व्यवस्थापनहरूले इकाईको कार्य सम्पादनको अनुगमन गर्नु पर्दछ ।

(९) इकाईको उद्देश्य हासिल गर्नका लागि इकाई प्रमुखले इकाईका लागि उपलब्ध भएको स्रोत इकाई अन्तर्गतका कामका लागि आवश्यकता हेरी उपयुक्त तरिकाबाट बाँडफाँड गरेर आफ्नो जिम्मेवारी पूरा गर्नु पर्छ । यसका लागि यिनीहरूलाई अझ बढी व्यवस्थापकिय तथा कार्यान्वयनको स्वायतता प्रदान गर्नु पर्दछ । सडक विभागका व्यवस्थापकहरूले लागू गरेको ढाँचामा नियमित तथा समयबद्ध रूपमा इकाईको कार्य सम्पादनको प्रतिवेदनहरू यिनीहरूले बुझाउनु पर्दछ ।

(१०) आफूलाई तोकिएको तर फिल्ड लेभलको कार्यहरू समपादन गर्न, GESU ले आफ्नो अधिकारहरू सुपरीवेक्षण गर्ने इन्जिनियरहरूलाई प्रत्यायोजन गर्नुपर्दछ, र यसरी अधिकार प्रत्यायोजन गर्दा उसका वातावरणीय तथा सामाजिक दायित्वहरू के के हुन् (अन्य कार्य संचालनका शर्तहरू समेत) स्पष्ट रूपमा उल्लेख गर्नु पर्छ । यस किसिमका शर्त अन्तर्गत स्थानीय नियकाहरूलाई काममा संलग्न गराउने विषयहरू पर्दछन् । यी शर्तहरू ठेक्कापट्टाका कागजातमा विस्तृत रूपमा राखिनु पर्दछ ।

(११) निजी क्षेत्रका ठेकेदारहरूलाई संलग्न गराई श्रममा आधारित प्रविधि अपनाएर चरण चरण गरेर निर्माण पूरा गर्ने गरी अघि बढने सडक विभागको नीति हो । यदि श्रममा आधारित निर्माण पद्धति अपनाइने हो भने स्थानीय विकास मन्त्रालय अन्तर्गतका गा.वि.स., जि.वि.स. जस्ता स्थानीय निकायको भूमिका बढी हुने भएकोले तद्अनुरूप नै शर्तहरू निर्धारण हुनु पर्दछ । स्थानीय निकायहरूसंगको नजिकको समन्वयबाट स्थानीय समुदायको परिचालन खासगरी जैविक इन्जिनियरिङ्ग कार्यहरू, क्षतिपूर्तिको रूपमा गरिने वृक्षारोपण तथा सोही अनुरू विरूवाहरू स्याहारमा सहयोग पुग्छ । यदि

साना कर्जा, सहकारी, दक्षता अभिबृद्धि तालिम जस्ता सामाजिक आर्थिक क्षेत्रका कार्यहरूलाई बढावा दिने, कार्यान्वयन गर्ने र आयोजना संचालन सम्पन्न भएपछि एक उपयुक्त अवधिसम्मका लागि दिगो राख्ने हो भने जि.वि.स.हरूसंग थप समन्वयको आवश्यकता पर्दछ ।

(१२) खास गरी स्थानीय समुदायहरूको सहयोग प्राप्त गर्न, त्यसबाट अनुगमन गराउन वा पूरक सहयोगी कार्यक्रमहरू संचालन गर्ने परिप्रेक्ष्यमा जहाँ सम्भव हुन्छ, स्थानीय सडक उपभोक्ता समितिहरू, जिल्ला सडक निर्माण समितिहरू वा ग्रामीण सडक निर्माण समितिहरूको गठन गर्ने कुरालाई ध्यान दिनु पर्दछ ।

१०.५.४ अन्तर निकाय समन्वय बढाउने/प्रबर्द्धन :

(१३) योजना कार्यान्वयनको प्रभावकारितालाई समग्र रूपमा अभिबृद्धि गर्न GESU / सडक विभाग तथा ES / भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालयबीच घनिष्ठ रूपमा समन्वय हुनु पर्छ । आधिकारिक रूपमा स्पष्ट गरी जिम्मेवारी तोकेर एउटा स्थायी संरचना यी दुवै इकाईबीच खडा गर्नु पर्दछ । यसरी खडा गरिएको संरचनाले कुनै पनि समीक्षा कार्यहरू, टिप्पणीहरू तथा स्वीकृति दिने काम गर्दछ । वातावरण संरक्षण ऐन (२०५३) मा उल्लेख भएका प्रावधानहरूका वावजुद, IEE को अन्तिम प्रतिवेदन स्वीकृति गर्नु अघि र EIA प्रतिवेदनहरू वातावरण, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयमा पठाउनु अघि GESU सडक विभाग "प्रस्तावक" र भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालय "सम्बन्धित निकाय" भै संयुक्त रूपमा समीक्षा गर्नाले EA अध्ययनहरूलाई अन्तिम रूप दिन लाग्ने समय, श्रम तथा स्रोतहरूलाई अधिकतम रूपले बचाउन सकिन्छ ।

(१४) यदि श्रममूलक पद्धति अपनाएर आयोजनाहरू संचालन गरिने हो भने स्थानीय निकायहरू तथा आयोजना व्यवस्थापनबीच जिल्ला सडक कार्यालय मार्फत नजिकको समन्वय रहनु अति नै आवश्यक हुन्छ । यदि सामाजिक आर्थिक अभिबृद्धिका कार्यक्रम पनि सडक आयोजना अन्तर्गत संचालन गर्नु पर्छ भने यो समन्वय झन् सान्दर्भिक हुन्छ । यस्ता सामाजिक आर्थिक अभिबृद्धि कार्यक्रमलाई दिगो बनाउन भविष्यमा हुन सक्ने अनावश्यक दावीहरूलाई हटाउने गरी स्पष्ट समय तालिका तथा भुक्तानीका शर्तहरू राख्न आवश्यक हुन्छ ।

(१५) सडकका योजनाहरू तथा वन विभागबीच संस्थागत रूपमा सम्बन्ध पनि एउटा महत्वपूर्ण मुद्दा हो, खास गरी जब सडक संरक्षित वन, आरक्ष क्षेत्रहरू, राष्ट्रिय निकुञ्जहरू, सिमसार क्षेत्र नजिकबाट जान्छ । यस्तो अवस्थामा वन सम्पदामा पर्न सक्ने प्रभावको मात्रा दृष्टिगत गर्दा IEE प्रतिवेदनलाई अन्तिम रूप दिने र EIA सम्बन्धित कागजातहरूलाई वातावरण, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयमा पठाउनको लागि GESU / सडक विभाग र ES / भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालय बीच खडा गरिएको संरचनामा वन विभागका प्रतिनिधिहरूलाई पर्यवेक्षकको रूपमा आमन्त्रण गर्न सकिन्छ ।

(१६) खास गरी पुनर्वास कार्ययोजना तयार गर्न तथा कार्यान्वय गर्न आयोजना व्यवस्थापन कार्यालय/सडक विभाग तथा जिल्ला प्रशासन कार्यालय र सम्बन्धित जिल्लाको

मालपोत कार्यालयका प्रमुख तथा जिल्ला विकास समितिका स्थानीय विकास अधिकारीसँग संस्थागत सम्बन्ध आवश्यक पर्दछ । जग्गा र सम्पत्तिको क्षतिपूर्तिको दर निर्धारण गर्ने तथा त्यसको कार्यान्वयन प्रकृया स्वीकृत गर्न माथि उल्लेख भएका अधिकारीहरू संलग्न रहेको एउटा क्षतिपूर्ति निर्धारण समिति गठन गर्नु पर्दछ । यी अधिकृतहरू जग्गा अधिग्रहण, क्षतिपूर्ति तथा पुनर्स्थापनासम्बन्धी बिषयमा पर्ने गुनासाहरू सुल्झाउने काममा पनि सहभागी हुन्छन् ।

(१७) कुनै सामाजिक तनाव तथा समस्याहरू विना आयोजनाको सहज कार्यान्वयन गर्न आयोजना व्यवस्थापन कार्यालय र स्थानीय सरोकारवालाहरू, गैर सरकारी संस्थाहरू/सामुदायिक संस्थाहरूबीच पनि समन्वय, सहकार्य, गुनासो व्यवस्थापनका लागि एउटा संयन्त्र तयार गर्नका लागि पनि संस्थागत सम्बन्ध रहनु आवश्यक हुन्छ ।

१०.५.५ निजीक्षेत्रको संलग्नताका लागि गुणस्तर नियन्त्रण र गुणस्तर कायम राख्ने बिषय सुनिश्चित गर्ने र प्रवर्द्धन गर्ने :

सरकारी क्षेत्र तथा निजीक्षेत्रबीच समन्वय, संजाल तथा सुसम्बन्धको विकासले इकाईको कार्यसम्पादन तथा सेवा प्रदान गर्ने क्षमतालाई विस्तार गर्दछ, जसले दीर्घकालीन रूपमा यसलाई संस्थागत गर्न तथा स्थायित्व दिन सहयोग पुऱ्याउने छ । आयोजना/योजना अन्तगतका विशेष कार्यक्रमहरू प्रस्तावित पुनर्गठित इकाई (GESU) ले प्रायशः स्थानीय परामर्शदाताहरू तथा योजनामा कार्यरत गैर सरकारी संस्थाहरू मार्फत बाहिरबाट दक्ष जनशक्तिको व्यवस्था गरेर संचालन गर्नु पर्दछ ।

(१८) बाहिरबाट परामर्शदाता नियुक्त गर्ने (उदाहरणार्थ वातावरण तथा सामाजिक मूल्याङ्कन अध्ययनहरू) र निर्माण कार्यका लागि ठेकेदार नियुक्त गर्ने करारको कागजातको स्तर निर्धारण गर्ने र त्यसमा पारदर्शिता तथा उत्तरदायित्व मापदण्ड पनि निश्चित हुनु पर्नेछ । विगत बर्षहरूमा विश्वासयोग्य तथा जिम्मेवार भनि प्रमाणित भएका वा यस्तै खालका आयोजनाहरूमा राम्रो काम गरेका कम्पनीहरूलाई मात्र ठेक्का प्रदान गर्नु पर्दछ । यस्ता ठेक्कामा संलग्न भैरहने निजी क्षेत्रका कम्पनीहरूको तथ्याङ्क सावधानी पूर्वक मूल्याङ्कन गर्ने व्यबस्था गरी M&S शाखाको (संगठन तालिका चित्र १०.२ मा) डाटा बैंक अन्तर्गत राख्नु पर्दछ ।

(१९) कार्यान्वयन गरिने सबै कार्यहरू खुला टेण्डर प्रक्रियाद्वारा करारमा प्रदान गर्नु पर्दछ । ठेक्का पाउने परामर्शदाताले GESU को स्वीकृति लिएर सार्वजनिक सरसल्लाहको क्षेत्र, पुनर्वास पद्धति, क्षतिपूर्ति र वातावरणीय पक्षको आवश्यकताहरूलाई केन्द्रित गरेर काम गर्न एउटा सक्रिय गैर सरकारी संस्थालाई आवद्ध गर्नु पर्दछ । परामर्शदाताले (र सम्झौता गरिएको NGO) अनुरोध आएका वमोजिम सूचना प्रवाह गर्नका लागि जनचेतनाका सामग्री र संक्षिप्त विवरण नेपाली भाषामा तयार गर्नु पर्छ र सूचनाहरू सार्वजनिक गर्ने सत्रहरूको संचालन आदि गर्नु पर्दछ । संझौता गरिएका सबै पक्षहरूलाई तोकिएको ढाँचामा प्रतिवेदन पेश गर्न तथा समय तालिकाको/कार्य तालिका अनुसार काम गर्न अनुरोध गर्नु पर्दछ ।

(२०) सडक छेउका वातावरणीय र सामाजिक सुरक्षाका उपायहरूको कार्यान्वयन गर्ने कार्यको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन सर्वप्रथम सम्बन्धित कार्यान्वयन निकाय (मुख्य गरी कार्यान्वयन गर्ने गैर सरकारी संस्थाहरू) ले गर्नु पर्दछ, त्यसपछि सुपरिवेक्षण गर्ने परामर्शदाताले गर्नु पर्छ । सोही समयमा यिनीहरूको पारदर्शिता तथा उत्तरदायित्वलाई निश्चित गर्न र आयोजनाको प्रभावकारिताको मूल्याङ्कन गर्न GESU का कर्मचारीहरू तोकिएको क्षेत्रमा उपस्थित हुन सक्ने व्यवस्था मिलाउनु पर्दछ ।[४]

१०.५.६ सुपरीवेक्षण तथा परिपालना पद्धति आधिकारिक बनाउने :

(२१) यसै गरी अध्ययनको लागि विस्तृत वातावरणीय तथा सामाजिक सुरक्षाका बिषयमा निर्देशिकाहरू तयार गर्न यस इकाईलाई जिम्मेवार बनाउनु पर्दछ । यस्तो निर्देशिकाका प्रावधान सडक विभागका आयोजनाहरूमा काम गर्न संझौता गर्ने सबै पक्षहरूले पालना गर्नु पर्दछ । इकाईले यस्ता निर्देशिकाहरूका विषयवस्तु तथा भावनाहरू ठेक्का कागजातको कार्य सूची (ToRs) मा उपयुक्त तवरबाट प्रतिविम्वित भए नभएको सुनिश्चित गर्नु पर्दछ । इकाईले ठेक्का गरिएका कार्यहरूको पहिले नै स्वीकृत भैसकेको कार्य तालिका वमोजिम सुपरिवेक्षण, अनुगमन तथा परीक्षण गर्ने काममा सघाउ पुऱ्याउन उक्त प्रकियाको मापदण्ड निर्धारण गरी त्यसलाई अधिकारिक बनाउनु पर्दछ । यसरी संझौता गर्ने पक्षहरूले तोकिएको मापदण्डहरू तथा नीतिहरू पालना गरे नगरेको निश्चित गर्नुपर्दछ । परिपालना नभएको खण्डमा कडाईका साथ तोकिए बमोजिमको दण्ड सजाय (ठेक्का कागजातहरूमा उल्लेख भएको) गर्नु पर्दछ ।

१०.५.७ सीप विकासका लागि संस्थागत तालिम संचालन गर्ने :

(२२) SRN कार्यक्रमका लागि तयार गरिएको तालिम मोडयूल अनुरूप शुरूको अवस्थामा एउटा तालिम योजना संचालन गर्नुपर्दछ । प्राथमिकतामा परेका तालिम मोडयूलहरूलाई सडक विभागको आन्तरिक पाठ्यक्रमको रूपमा संचालन गर्नुपर्दछ । जस्तै (क) वातावरणीय तथा सामाजिक मूल्याङ्कन अध्ययनका लागि सीप विकास तालिम (ख) नेपाली अवस्था सुहाउँदो सडक निर्माणमा राम्रो अभ्याससम्बन्धी संहिता बारे तालिम, (ग) निजी क्षेत्रबाट सेवाहरू खरीदका लागि खरिद तथा गुणस्तर नियन्त्रण सम्बन्धी तालिम तथा (घ) सडक विकास कार्यक्रमहरूमा वातावरणीय तथा सामाजिक सुरक्षाका विषयसँग सम्बन्धित माथि उल्लेख भएका बिषयमा तालिम दिने प्रशिक्षक तयार पार्न प्रशिक्षक तालिम सडक विभागका छानिएका केही कर्मचारीहरू (यसमा GESU का सबै कर्मचारी पर्दछन्, ती समेत) तथा भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालय, वातावरण, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालय तथा अन्य यस बिषयका कार्यगत निकायहरूका लागि तालिमको रूपरेखा तयार गरिएको छ । निजी क्षेत्रबाट छनौट भएका प्रतिनिधिहरूलाई पनि यस तालिममा समावेश गर्न सकिन्छ ।

(२३) विशेष रूपले आवश्यकता परेमा सडक विकास कार्यक्रमहरूसंग सम्बन्धित EA अध्ययनहरूको समीक्षा तथा स्वीकृतिको कार्यमा संलग्न हुने भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालयका कर्मचारीहरूलाई समावेश गरेर एउटा यसै प्रकारको संस्थागत

[४] दातृ निकायहरूले आफ्नै तर्फबाट अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गराएर सम्बन्धित सरोकारवालाको गुनासो सुन्ने काम गर्न थाल्दछन् । आवश्यक परेमा उनीहरूले आयोजनाको प्रभावकारिता मूल्याङ्कन गर्न आयोजना सम्पन्न भएको २/३ बर्ष पछि स्वतन्त्र र निष्पक्ष अनुगमनकर्ता र मूल्याङ्कनकर्ता नियुक्त गर्न सक्छन् ।

सुदृढीकरण कार्यक्रम (तालिम कार्यक्रम) संचालन गर्न सकिन्छ । हालको व्यवस्था अनुसार भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालयको वातावरण शाखा (ES/MOPPW) लाई SRN अन्तर्गतका सडक आयोजनाको IEE अध्ययनको कार्य सूची (TOR) को समीक्षा तथा स्वीकृत गर्ने र सडक आयोजनाहरू (SRN) को आइ.इ.इ. अध्ययनको अन्तिम प्रतिवेदन स्वीकृत गर्ने अधिकार दिइएको छ । तिनीहरूलाई SRN अन्तर्गतका सडकहरूमा गरिने EIA अध्ययनको कार्यक्षेत्र निर्धारण, क्षेत्र निर्धारण कागजात, कार्यसूची (TOR) तथा EIA प्रतिवेदन स्वीकृतिका लागि वातावरण, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालयमा पठाउने अधिकार पनि प्रदान गरिएको छ । यस प्रकार, ES/MOPPW तथा GESU बीच नजिकको सम्बन्ध स्थापना गरिएकोछ । तथापि EA अध्ययनको समीक्षा तथा स्वीकृतिको प्रकियामा उच्चतम दक्षता हासिल गर्नका लागि नजिकको समन्वय बनाई राख्न कुनै यस्तो स्थायी संस्थागत प्रणाली खडा गरिएको छैन । यसर्थ भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालयका वातावरणीय तथा सामाजिक मूल्याङ्कनका दस्तावेजको समीक्षा कार्यहरूमा संलग्न हुने कर्मचारीलाई छानेर यस्तो कार्यक्रममा समावेश गराउन सिफारिश गरिएको छ । यसका साथै यस्ता समीक्षा कार्यहरूका बिषयमा तालिम प्राप्त कर्मचारीहरू आगामी समयमा पनि त्यसै काममा लागि रहने बिषयलाई सुनिश्चित गर्नै पर्दछ ।

१०.५.८ भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाईको पुर्नगठन गर्ने :

GESU भित्रको जिम्मेवारीहरू (माथि तोकिए जस्तै) सक्षम तथा प्रभावकारी ढङ्गले पूरा गर्न देहायका सिफारिशहरू गरिएका छन् । इकाईको संरचना तलको चित्र १०.२ मा देखाए जस्तै हुनुपर्दछ ।

यस इकाईको प्रमुख डिभिजनल इन्जिनियर दर्जाको एउटा वातावरण (सिभिल) इन्जिनियर हुनुपर्दछ, जसको पदावधि सो इकाईमा कम्तीमा तीन बर्षको हुनुपर्दछ । यो व्यवस्थापकमा प्राविधिक तथा वातावरणीय दुवै खालको योग्यताको मिश्रण भएको व्यक्ति राख्नका लागि सिफारिश गरिन्छ । उ/उनीलाई सार्वजनिक वा निजी क्षेत्र मध्ये, जहाँ सबैभन्दा राम्रो व्यक्ति उपलब्ध हुन सक्छन्, त्यहाँबाट लिनु पर्दछ ।

पुनर्गठन गरिएको युनिटको संरचना यसै रूपमा पछिसम्म रहोस् भन्ने ध्येय तथा यसको दिगोपनालाई सुनिश्चित गर्नका लागि यस पदलाई दीर्घकालीन रूपको पेशा गत दक्षताको पदको रूपमा सिर्जना गर्न अत्यन्त जरूरी छ । तथापि उ/उनीको पद स्थायी प्रकृतिको हुनु हुँदैन, यदि आफ्नो जिम्मेवारी निर्वाह गर्न सकेन भने सडक विभागको उच्च व्यवस्थापनले उसलाई हटाउन (सडक विभागका अन्य कर्मचारीहरू सरह) सक्नु पर्छ । पेशागत दक्षता तथा उत्प्रेरणा उपयुक्त तवरले सुनिश्चित गर्न तथा इकाईका मुख्य मुख्य कर्मचारीहरूलाई इकाईभित्र कायम राख्न, यसरी नियुक्त हुने व्यक्तिले सडक विभागको उच्च व्यवस्थापनले तोकेको सेवाका शर्तहरू तथा पारिश्रमिक पाउन पर्दछ र त्यो निजी क्षेत्रमा उपलब्ध सुविधासंग मिल्दा जुल्दो हुनु पर्दछ । यस्तो व्यक्तिलाई नियुक्त गरेपछि निजलाई सार्वजनिक क्षेत्रको रोजगारीको विद्यमान तहमा राख्नु असान्दर्भिक हुन्छ । यसरी यस्तो व्यक्तिलाई नियुक्त गरेपछि सेवाका शर्तहरूले उ/उनीको कार्य तथा दायित्व स्पष्ट गरेको हुनुपर्दछ ।

सिफारिशहरूमा संस्थागत तथा संगठनका तहहरूको पुनर्गठन गर्ने, सामाजिक शाखा, अनुगमन तथा मूल्याङ्कन शाखा (M&E) तथा गुनासो हेर्ने डेस्क गरी तीन वटा थप शाखाहरू खडा गर्ने बिषय उल्लेख छ ।

(क) सामाजिक शाखाको प्रमुखको रूपमा एउटा तालिम प्राप्त सामाजिक अर्थशास्त्री हुनुपर्छ । यस्तो विशेषज्ञ संगठन भित्र नपाइएको अवस्थामा अन्य मन्त्रालय/विभागबाट ल्याउने प्रयास गर्नु पर्दछ । यदि यो संभव भएन भने निजी क्षेत्रको परामर्शदातालाई करारमा नियुक्त गर्नुपर्छ । सामाजिक क्षेत्रका योजनाहरू, संरचनाहरू र निर्देशिकाहरूको अप्ठ्यारो प्रकृतिका हुन्छन् र यिनलाई इकाईले न्यूनीकरणका उपायहरूको रूपमा प्रयोग गर्नु पर्दछ । तसर्थ तेस्ता सीप तथा विशेषज्ञता भएका व्यक्तिबाट शाखा परिपूर्ण हुनुपर्दछ । सामाजिक शाखा थप गर्दा हालै इकाईलाई भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाई (GESU) को रूपमा पुनर्नामाकरण गरिएको कुराको पनि पुष्टि हुन्छ ।

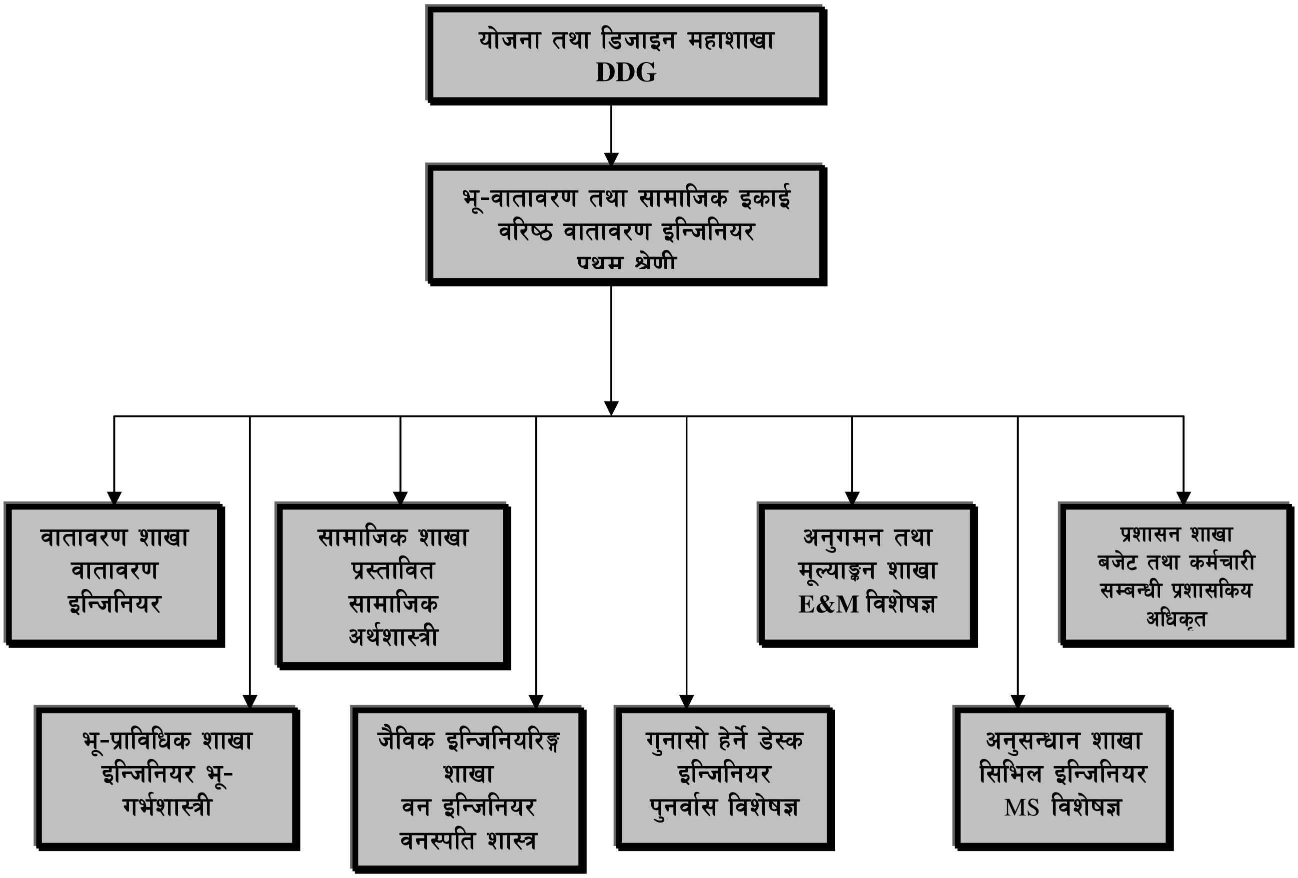
(ख) प्रस्तावित अनुगमन तथा मूल्याङ्कन शाखालाई यसै तरिकाले कर्मचारीहरूको व्यवस्था गर्नुपर्छ । आयोजना कार्यान्वयनमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कनको महत्वलाई थप जोड दिई राख्न आवश्यकता पर्दैन । काम गर्नका लागि सहमति गरिएको समय तालिका, लगानीको उपयोग, भौतिक पूर्वाधार तथा सेवा सुविधा उपलब्ध भएका बिषयहरूलाई नै आधार बनाएर आयोजनाको सफलताका लागि नियमित रूपले आयोजना कार्यान्वयनको मूल्याङ्कन गर्नु र त्यसलाई निरन्तरता दिनु आवश्यक पर्दछ । अनुगमनले व्यवस्थापकहरू तथा अन्य सरोकारवालाहरूलाई कार्यान्वयनबारे निरन्तर पृष्ठपोषणका लागि सूचना उपलब्ध गराउँछ । यसले प्रारम्भिक अवस्थामा नै वास्तविक वा संभाव्य कार्यान्वयनमा तत्काल देखिएका र संभाव्य अवरोधहरूको पहिचान गर्छ जसबाट आयोजना व्यवस्थापकहरूलाई यथासमयमा आयोजना कार्यान्वयनमा केही सुधार गरेर समायोजन गर्न सहयोग पुग्दछ । मूल्याङ्कन भन्नाले आयोजनाको सान्दर्भिकता, कार्य सम्पादन, दक्षता र प्रभाव (अनुमान गरिएको र नगरिएको दुवै) को आवधिक जाँच हो जसबाट आयोजना संचालन सही बाटोमा छ/छैन भनेर निर्णय गर्न सकिन्छ । आयोजना सम्पन्न भएको कम्तीमा दुई बर्ष पछि स्वतन्त्र मूल्याङ्कनकर्ताबाट प्रभाव मूल्याङ्कन गराउनु पर्दछ । इकाईका लागि एउटा भरपर्दो डाटा वेस (तथ्याङ्क) तयार गर्न र त्यसको संजाल अन्य विभागहरू तथा सडक विभागका शाखाहरूसंग जोड्नका लागि एक जना वरिष्ठ तथा अनुभवी प्रणाली विश्लेषकको पद सिर्जना गरी काममा लगाउनु पर्दछ । यस्तो डाटावेस (तथ्याङ्कको भण्डार) MIS को आधार हुन सक्छ ।

(ग) संचालित आयोजनाहरूबाट प्राप्त भै रहने गुनासाहरूलाई सम्बोधन गरी समयमा नै सुधारका उपयुक्त उपायहरू अपनाउने काममा इकाईलाई सक्षम बनाई सहयोग पुऱ्याउनका लागि एउटा गुनासो व्यवस्थापन डेस्क GESU अन्तर्गत राख्न थप सिफारिश गरिएको छ । संचालित तथा भावी सडक आयोजनाहरूका वातावरणीइ तथा सामाजिक विषयहरूका सम्बन्धमा PAPs र/वा अन्य सरोकारवालाहरूको राय सुझाव तथा सिफारिश उपलब्ध गर्न, यस बिषयको उनीहरूको अनुभव आदान प्रदान गर्न यो शाखा कै मात्र प्रयोगका लागि एउटा हटलाईन टेलिफोन र फ्याक्स्को

व्यवस्था हुनुपर्दछ र यस्तो व्यवस्था बारे सबै सरोकारवालालाई जानकारी गराउनु पर्दछ ।

उपरोक्त सिफारिशका आधारमा पुनर्गठित भू-वातावरण इकाई (GESU) को देहाय वमोजिकको संगठन तालिका प्रस्ताव गर्न सकिन्छ (कृपया चित्र १०.२ हेर्नु होस्)

चित्र १०.२ GEU को भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाईमा प्रस्तावित पुनर्गठन :



हाल यस इकाई अन्तर्गत भएको एउटा 4 Wheel Drive गाडी पूर्ण रूपले अपर्याप्त छ । यसको अलावा १० बर्ष पुरानो यो गाडीलाई ठूलो मर्मत संभारको आवश्यकता छ । यस इकाईमा कार्यरत इन्जिनियरहरूलाई उत्प्रेरणाको रूपमा तत्कालको लागि २ वटा मोटर साइकलहरू यातायात प्रयोजनको लागि यस इकाईलाई उपलब्ध गराउन आवश्यक देखिन्छ । सबभन्दा महत्वपूर्ण बिषय, उपरोक्त बमोजिमका कार्यहरूको व्यवस्था गर्न तथा इकाईको सक्षमतालाई सुनिश्चित गर्न GESU लाई पर्याप्त तथा नियमित रूपमा बजेट उपलब्ध गराउनु पर्दछ ।

****