अध्याय १

सामरिक सडक संजालसँग सम्बन्धित योजनाका लागि वातावरण र सामाजिक व्यवस्थापन निर्देशिकाको आवश्यकता र यसको पृष्ठभूमि

१. परिचय

यो वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना प्रतिवेदन (ESMF) नेपालका लागि सामरिक सडक संजालको २००७ देखि २०१६ सम्मको १० बर्षे गुरूयोजना तयार गर्नका लागि संचालन भएका क्षेत्रगत सडक योजना र लगानी प्राथमिकता योजना (PIP) को अध्ययन गर्ने सिलसिलामा देखिएका वातावरण तथा सामाजिक क्षेत्रमा ध्यान दिनुपर्ने विषयहरू एकत्रित गरी सडकसम्बन्धी योजनामा वातावरण तथा सामाजिक विषयमा सतर्कता अपनाउनु पर्ने र परिपालना गर्नुपर्ने विषयहरूबारे सामान्य जानकारी दिने र मार्गनिर्देशन गर्ने संग्रहका रूपमा सडक विभागका लागि तयार गरिएको हो । यो अध्ययन सेप्टेम्बर २००५ मा शुरू भएर डिसेम्बर २००६ मा सम्पन्न भएको थियो ।

१.१. पृष्ठभूमि

राष्ट्रिय सडक संजालभित्र हाल ४५२२ कि.मि. कालोपत्रे, ३६४६ कि.मि. खण्डास्मित र ७१४० कि.मि. माटे गरी कुल १५३०८ कि.मि. सडक तयार भएको छ । अर्को शब्दमा भन्नु पर्दा राष्ट्रिय सडक संजालभित्र सामरिक सडक ४९७७, १९८४ सहरी, ८३४७ कि.मि. जिल्ला सडक गरी कुल १५३०८ कि.मि. सडक पर्दछ । नेपाल सरकारले आगामी दशकका लागि १२६०० कि.मि. सामरिक सडकको प्रस्ताव गरेको छ ।

नेपालको आर्थिक तथा सामाजिक विकासलाई यहाँको भूगोल र पहुँचसँग अलग्गै गरेर हेर्न मिल्दैन । पर्याप्त मात्राको सडक सुविधा र गुणस्तरीय सडक यी दुई विषय कृषि, बजार, व्यापार, उद्योग, जस्ता उत्पादनशील क्षेत्र र शिक्षा, स्वास्थ्य, संचार, जीविकोपार्जन र जीवनस्तर जस्ता सामाजिक क्षेत्रसँग प्रत्यक्ष रूपले सम्बन्धित हुन्छन् । राम्रो र भरपर्दो सडक संजाल गरिवीनिवारणसँग उल्लेखनीय रूपले जोडिएको हुन्छ ।

नेपालका ७५ जिल्ला सदरमुकाम मध्ये १७ वटामा अझै मोटर चल्ने सडक पुगेको छैन । त्यसै गरी मूल संजालको ६० प्रतिशत र ग्रामीण सडकको लगभग शत प्रतिशत नै सुखायाममा मात्र चल्ने र बर्षाको समयमा नचल्ने अवस्थाका छन् । सडक वा यातायात संजालको विकासको माध्यमबाट गरिवी निवारण गर्ने सरकारी नीतिलाई आधार मानेर गत आधा शताव्दिभित्र नेपालमा प्रशस्त मात्रामा सडक विकास भएको छ । तै पनि हालैको अनुमान अनुसार पहाडमा ३९% (५० लाख)

जनता सडकबाट कम्तीमा ४ घण्टाको पैदल यात्रा गर्नु पर्ने ठाउँमा बसेका छन् । त्यसै गरी तराईका १३% प्रतिशत जनतालाई बाह्रै महिना चल्ने नजीकको सडकमा पुग्न कम्तीमा २ घण्टा पैदल हिडनु पर्छ । यस्तो एकलास गाउँमा बस्ने बहुसंख्यक जनता कि त पैदल हिंडेर कि त बैलगाडा चढेर नजिकको धुले सडक भएको ठाँउसम्म आइ पुग्छन् । त्यसैले ग्रामीण समुदायले अपर्याप्त र अप्रभावकारी सडकले गर्दा शिक्षा, स्वास्थ्य र कृषि बजारको सेवा लिन सकेको छैन । यो समस्या दुर्गम र सुदूरवर्ती इलाकाका बढी छ र यो नै ग्रामीण गरिबीको प्रमुख कारणको रूपमा देखापरेको छ । त्यसैले सडक विभागको रणनीतिक योजनाले सामरिक सडक र ग्रामीण सडक दुवैलाई सुधार गरी यातायात सुव्यवस्थित गर्ने लक्ष्य लिएको छ ।

सडक निर्माणले विभिन्न किसिमको वातावरणीय र सामाजिक प्रभाव ल्याउँछ । त्यस्ता प्रभावहरू नकारात्मक र सकारात्मक दुवै किसिमका हुन्छन् । खास गरेर नेपालमा यहाँको सुकोमल (Fragile) भौगर्भिक अवस्था, चौतर्फी रूपमा र त्यो पनि खास गरेर सुदूरवर्ती गाउँहरूमा व्याप्त भएको गरिबी, जोखिमयुक्त समुदाय, प्रचुर मात्रामा विद्यमान जैविक विविधताका कारण सडक निर्माणबाट प्रभावित हुने जनतामा स्थानीय, क्षेत्रीय र राष्ट्रिय तवरमा नै वातावरण र सामाजिक-सांस्कृतिक संरचनामा उल्लेखनीय रूपले प्रतिकूल प्रभाव परिरहेको छ ।

नेपालमा ग्रामीण सडक विकासको सिलसिलामा सडक निर्माण गर्दा वातावरणीय र सामाजिक पक्षमा गरिएका सिफारिशहरूलाई योजनातर्जुमा, डिजाइन र योजनाको लगत इष्टीमेट (BoQ) निर्माण जस्ता कुनै पनि अवस्थामा योजनाको एक अभिन्न अङ्गको रूपमा समावेश गरिने गरेको छैन र यो सडक विकासको सिलसिलामा देखिएको सामान्य कमजोरी हो । यो कमजोरी सामाजिक र वातावरणीय पक्षको अध्ययन गरी त्यसबाट निष्कर्ष निकाल्ने काममा ढिला हुनाले भएको हो । वातावरणीय तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचनाको उद्देश्य मौजुदा ऐन नियमको परिधिभित्र रही वातावरण र सामाजिक व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी बनाउने संयन्त्र तयार गर्न सुझाव दिनु हो । शुरूमै ध्यान दिएमा उपयुक्त किसिमको अनुसन्धान र बुद्धिमत्तापूर्ण योजना तर्जुमा तथा न्यूनीकरणका उपायहरूको कार्यान्वयन र त्यसको अनुगमन गरेमा सवका सब नभए पनि धेरै जसो प्रतिकूल असरलाई न्यूनीकरण गर्न वा रोक्न वा सकारात्मक अवस्थामा परिणत गर्न सकिन्छ ।

वातावरणीय अध्ययन सम्पन्न गरेपछि सडक निर्माणका कार्यक्रमहरूमा वातावरणीय पक्षको कमजोर अनुगमनप्रणाली सडकविकासयोजनाको एउटा ठूलो कमजोरीको रूपमा देखा परेको छ । त्यसैले वातावरणीय र सामाजिक पक्षको रूपरेखा (Framework) को रूपमा रहेको यस निर्देशिकाले त्यस्ता विषयसँग सम्बन्धित संस्थाहरू र खास गरेर सडक विभाग अन्तर्गतको भू-वातावरण र सामाजिक ईकाइलाई मजबूत पार्ने र भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालय अन्तर्गतका केही विशेष इकाइ (Unit) र विभागहरूलाई पनि सवल गराउने प्रयास गर्दछ ।

१.२ योजनाको विवरण :

सडक विभाग नेपाल अधिराज्यभरिका सामरिक सडक संजाल अन्तरगतका सडकहरूको योजना तर्जुमा, डिजाइन, निर्माण र संचालन संभार गर्ने जिम्मेवार

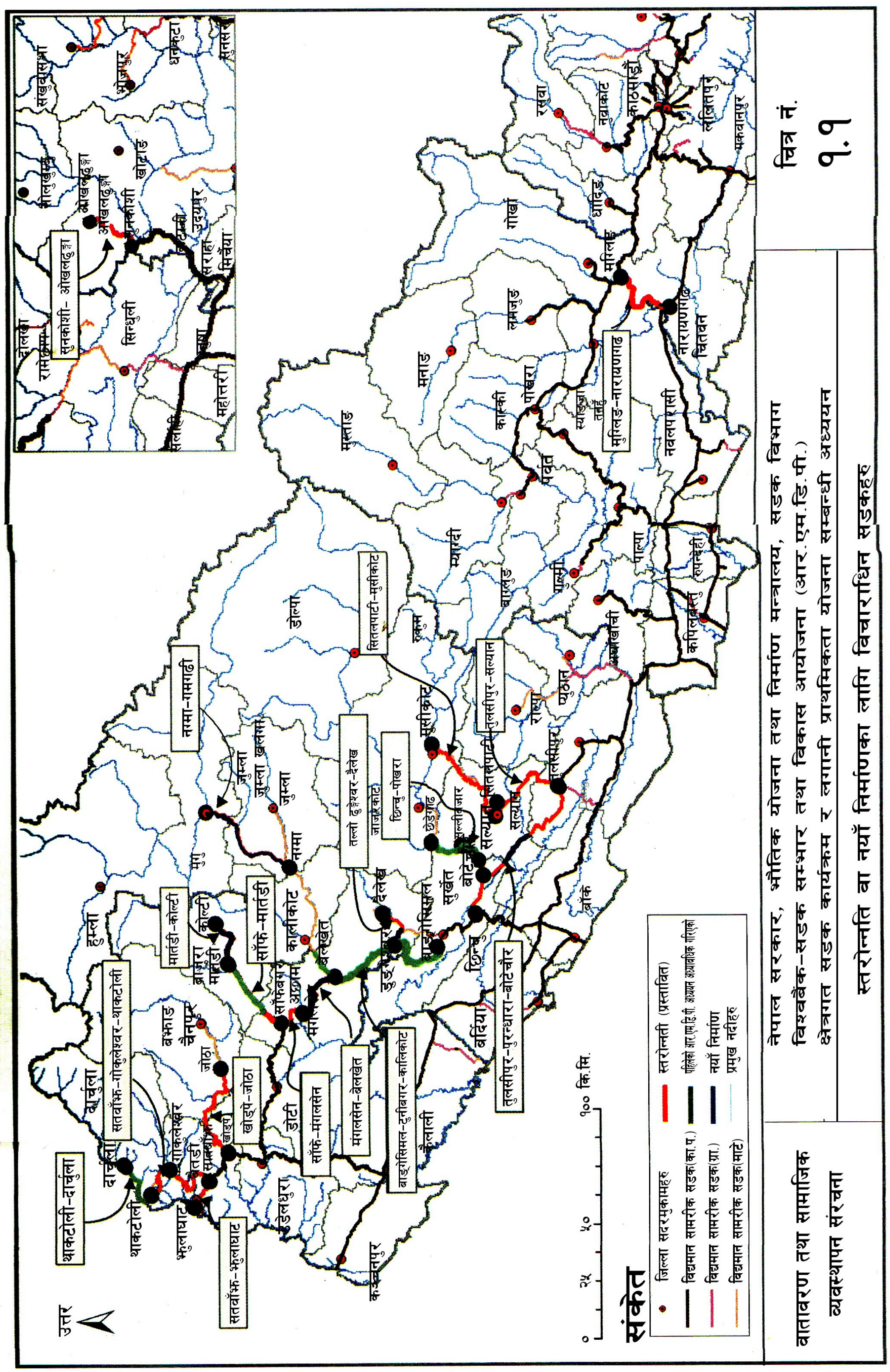
निकाय हो । विश्व बैंकको लगानीमा गरिएको यो अध्ययनले सडक विभाग र नेपाल सरकारलाई[1] क्षेत्रगत रूपमा आगामी दश बर्षका लागि लगानीको योजना तयार गर्ने र आगामी दश बर्षकै लागि सामरिक सडक संजालको विकास गर्नका लागि योजना तर्जुमा गरी सहयोग पुऱ्याउने उद्देश्य राखेको छ ।

सडक सम्बन्धी दीर्घकालीन योजनाका लागि अध्ययन यसभन्दा पहिले सन् १९७२ मा गरिएको थियो । सो समयदेखि हालसम्मको अवधिमा ग्रामीण सडकको संजाल आशातित रूपमा विस्तार भएको छ तर उक्त अवधिमा सामरिक सडक संजालको विकास भने ज्यादै कम भएको छ र अझै पनि देशका महत्वपूर्ण धेरै क्षेत्रहरूमा बाह्रै महिना मोटर चल्ने सडक पुग्न सकेको छैन । तसर्थ अध्ययन कार्यक्रम अन्तर्गतको यो मुख्य भागले सामरिक सडकभित्रका त्यस्ता सडकहरूको पहिचान गरी तिनलाई आवश्यक मात्रामा निर्माण सुधार गरी देशभरीको सामरिक सडक संजाललाई सुदृढ गराउने लक्ष्य राखेको छ (यसपछि यसलाई सामारिक सडक संजाल अन्तर्गतको योजना भनिएको छ) । यो अध्ययन जसमा वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन सम्बन्धी मार्गदर्शनलाई ऋण प्रभावकारिताको महत्वपूर्ण भाग मानिएको छ त्यसले यस सिलसिलामा २०१६ सम्मको अवधिमा गर्नु पर्ने सडक सुधार र सडक विस्तारको कामलाई प्राथमिकता[२] अनुसार सूचीकृत गर्ने काम गरेको छ ।

अध्ययनले सडक विभागको आफ्नो दायित्व अन्तर्गत पर्ने सामरिक सडक संजाल बारे पुनरावलोकन गर्न सहयोग पुऱ्याउनका साथै भविष्यमा सडकसंजालको विकास गर्नका लागि दीर्घकालीन योजना तयार गर्न पनि मद्दत गर्नेछ । यस अध्ययनले नयाँ निर्माण गरिने ८७ कि.मि. सडकको पहिचान गरी त्यसको विस्तृत संभाव्यता अध्ययन प्रतिवेदन तयार गर्ने र स्तरोन्नति गर्ने ७२८ कि.मि. सडकको पनि त्यस्तै प्रतिवेदन तयार गर्नेछ र यी दुई प्रतिवेदन विश्व बैंकको आगामी ऋण प्याकेज अन्तर्गतबाट लगानी उपलब्ध गर्नका लागि प्रस्ताव गरिने छन् । उक्त कामका लागि प्रस्ताव गरिएका सडक खण्डहरूको अवस्थिति चित्र नं. १.१ मा देखाइएको छ ।

[1] नेपालको सडक मर्मत तथा विकास आयोजना : ऋण सहयोग- आइ.डि.ए. विश्व बैंक ऋण ३२९३-नेपाल ।

[२] लगानी प्राथमिकता निर्धारण योजना - परामर्शदाता डब्लु.एस. ए. फरवरी १९९७


उत्तर
० २५ ५० १०० कि.मि.
संकेत
जिल्ला सदरमुकामहरु
विद्यमान सामरिक सडक(का.प.)
विद्यमान सामरिक सडक(ग्रा.)
विद्यमान सामरिक सडक(माटे)
स्तरोन्नती (प्रस्तावित)
पहिलेको आर.एम.डि.पी. अध्ययन अध्यावधिक गरिएको
नयाँ निर्माण
प्रमुख नदीहरु
वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना
नेपाल सरकार, भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालय, सडक विभाग
विश्वबैंक-सडक सम्भार तथा विकास आयोजना (आर.एम.डि.पी.)
क्षेत्रगत सडक कार्यक्रम र लगानी प्राथमिकता योजना सम्बन्धी अध्ययन
स्तरोन्नति वा नयाँ निर्माणका लागि विचाराधिन सडकहरु
चित्र नं.
१.१

१.३ वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचनाका औचित्य र विधि

सडक निर्माणको कामले भौतिक, जैविक, सामाजिक, सांस्कृतिक र कुनै वेला पुरातात्विक जस्ता वातावरणका मुख्य विषयहरूसँग सम्बन्धित क्षेत्रमा महत्वपूर्ण प्रभाव/असर पर्ने जोखिम ल्याउँछ । पहिरो, स्लोप भत्कनु, जमिनको कटान, प्राकृतिक पार्कहरू गुम्नु, वन जंगल र कृषि योग्य जमिन गुम्नु र जल प्रवाहको प्राकृतिक प्रवाहमा रोक लाग्नु, सिंचाइ सुविधामा बाधा पुग्नु, पानी निकास (Run Off) र माटो जम्मा हुने (थिग्रने) काम जस्ता विषयहरू सडक निर्माणको सिलसिलामा उत्पन्न हुने मुख्य मुख्य वातावरणीय प्रभाव-असरहरू हुन् । यस्ता विषयहरूलाई योजनाको डिजाइन र निर्माण गर्दा नै सम्बोधन गर्नु पर्छ र यसका लागि चाहिदो मात्रामा त्यस किसिमको प्रभाव घटाउन सक्ने भनेर प्रमाणित भै सकेका रोकथामका उपायहरूलाई योजनामा समावेश गर्नुपर्छ ।

सडक निर्माणको कामबाट हुन सक्ने जोखिम र अवसरबारे स्थानीय जनतालाई विस्तृत रूपमा जानकारी हुन नसकेको धेरैजसो देखिएको छ । त्यसैले उनीहरूले योजनाबाट कि त धेरै आशा गरेका हुन्छन् अथवा योजनालाई रीस, शंका र समस्याको दृष्टिकोणले हेरेका हुन्छन् र कतिपय अवस्थामा योजनालाई रोक्ने प्रवृत्ति देखाउँछन् । त्यसैले सडक मर्मत काममा संलग्न हुने निर्णयकर्ता, इन्जिनियर र सुपरभाइजरहरूलाई यो वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना (ESMF) सन्दर्भसामग्रीको रूपमा राख्ने मुख्य उद्देश्य रहेको छ, जसबाट यस किसिमका सरकारी प्रस्तावहरूलाई सडक निर्माणबाट हुनसक्ने ठूला ठूला जोखिमहरू सम्बोधन गर्न र वातावरण र सामाजिक व्यवस्थापनलाई सुनिश्चित गराउन विभिन्न किसिमका वैकल्पिक उपायहरू प्रस्ताव गरी त्यसबारे सामान्य जनतालाई जानकारी गराएर सडक निर्माण काममा सडकप्रयोगकर्ताको पूर्ण सहयोग लिन मद्दत मिल्छ ।

१.३.१ इ.एस.एम.एफ (ESMF) को प्रमुख उद्देश्यहरू

इ.एस.एम.एफ (ESMF) को उद्देश्य सामरिक सडक संजाल (SRN) अन्तर्गतका योजनाहरूमा मुख्य मुख्य रूपका वातावरणीय र सामाजिक समस्या पहिचान गरी सामारिक संजालका सडकहरूको डिजाइन गर्दा वातावरण र सामाजिक पक्षमा प्राविधिक तथा व्यवस्थापकीय विषयहरूको जानकारी (Input) दिएर डिजाइनरलाई मार्गदर्शन गराउनु रहेको छ । यस सिलसिलामा वातावरणीय र सामाजिक क्षेत्रमा देखिएका प्रतिकूल असरहरूलाई न्यूनीकरण र रोकथाम गर्ने उपायहरू लगाएर न्यूनीकरण गर्ने र अनुकूल पक्ष र लाभका अवसरहरूलाई सक्दो बृद्धि गर्ने उपायहरू सिफारिश (Devise) गरिन्छ । यसले महत्वपूर्ण वातावरणीय र सामाजिक विषयहरूलाई चरणबद्ध रूपमा योजनाको तयारी, कार्यान्वयन, अनुगमन र संचालन-संभार सबै चरणमा समावेश गरेको छ र त्यसैले यो वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना (ESMF) भविष्यमा सामरिक सडक अन्तर्गत संचालन हुने सबै योजनाहरूमा प्रयोग गर्न सकिन्छ । परामर्शदातालाई दिएको कार्यसूची र सडक विभाग र विश्व बैंक जस्ता काम दिने संस्थासँग भएको छलफलका आधारमा वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना (ESMF) मा सवोधन हुनु पर्ने उद्देश्यहरू निम्न वमोजिम तय भएका छन् :

- राष्ट्रियस्तरका सडक योजनामा पर्ने वातावरणीय र सामाजिक प्रभाव असर (प्रतिकूल असर) न्यूनीकरण गर्ने र सम्वोधन गर्ने कामसँग सम्बन्धित नेपाल सरकारको मौजुदा नीति, नियमावली, कार्यविधि निर्देशिका र संगठन संरचनाको पुनरावलोकन गर्ने ।

- नेपाल सरकारको नीतिभित्रका मुख्य सिद्धान्तहरू दातृनिकायका नीतिसँग मिल्दोजुल्दो भए नभएको यकिन गरी ती दुईबीचको भिन्नता पत्ता लगाई त्यसलाई हटाउने उपायहरू सिफारिस गर्ने ।

- आयोजना अन्तर्गतका काममा वातावरणीय र सामाजिक विषयका समस्या पत्ता लगाउने साधन (Tool) र प्रक्रियागत चरणहरूको व्याख्या गर्ने र चरणबद्ध रूपमा नै आयोजना चक्रभित्र आवश्यक पर्ने व्यवस्थापन पद्धतिबारे सविस्तार व्याख्या गर्ने ।

- प्रस्तावित योजनाहरूका लागि वातावरणीय र सामाजिक परीक्षणका लागि छानबीन र सरसल्लाहका लागि आधारहरू (Framework) तयार गर्ने । यसमा सरोकारवाला सबैलाई संलग्न गराउने र खास गरेर यसमा सेवा प्रदायकलाई विशेष केन्द्रित गरी वातावरण व्यवस्थापन कार्य योजना (EMAP) पूर्ण रूपले पालना र लागु भएको सुनिश्चित गर्ने ।

- सडक विभाग अन्तर्गतका सडक विकास कार्यक्रममा वातावरण र सामाजिक पक्षको सुरक्षा गर्ने संयन्त्र तयार गर्न यो पुस्तक प्रयोग गर्ने र यस सिलसिलामा यसमा समावेश भएको राम्रा अभ्यासको (अनुसूची २) आचारसंहिता र सामाजिक परीक्षण तथा सरसल्लाहको मार्गदर्शन (अध्याय ६ देखि ८ सम्म) नयाँ सडक योजनाका लागि आधारभूत संयन्त्र बन्दछ ।

- यो संरचना (ESMF) प्रयोग गर्ने योजनाकारहरूले वातावरण तथा सामाजिक सुरक्षाका विषयमा विगतमा सिकिएका पाठ, वातावरणका प्रतिकूल असरहरू छल्ने र अनुकूल असरहरू बढाउने विषयमा पर्याप्त जानकारी दिने अरू दस्तावेज (Document) पनि अध्ययन गर्नुपर्छ । यस सिलसिलामा परामर्शदाताले सेप्टेम्बर २००६ मा तयार गरी पेश गरेको "अनुभवबाट सिकिएको पाठ –––– पूरक योजनाहरूको Case अध्ययन" को पूरक प्रतिवेदन र SMED/CEMAT ले जुन २००५ मा तयार गरेको सडक मर्मत तथा विकास योजना (RMDP) को कार्य सम्पन्न प्रतिवेदन विशेष रूपले सन्दर्भ सामग्री बन्न सक्छन् ।

- सडक विभागभित्रको भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाइलाई सामरिक सडक संजाल कार्यक्रम अन्तर्गत छनोट भै भविष्यमा संचालन हुने योजनाहरूको कार्यसम्पादन मूल्याङ्कन र व्यवस्थापन पद्धतिको मापदण्डको रूपमा प्रयोग गर्ने गरी प्रारम्भिक वातावरणीय परीक्षण (IEE), वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन र सामाजिक प्रभाव मूल्याङ्कनका प्रतिवेदन तयार गर्न सहयोग गर्ने ।

- पहिचान भैसकेका असरहरूको व्यवस्थापन गर्न आवश्यक पर्ने रोकथामका उपायहरूको तालिका उदाहरण सहित तयार गर्ने ।

- वातावरण र सामाजिक पक्षका प्रतिकूल असरहरूलाई हटाउन अथवा स्वीकृत हुने स्तरसम्म घटाउन र अनुकूल असरहरूलाई बढाउने व्यवहारिक, संभाव्य, विश्वसनीय र लागतप्रभावकारी उपायहरू पहिचान गर्ने । यसका साथै सडक निर्माणका आगामी कार्यक्रमका गौण, योजनाबाट उत्पन्न र समग्र असरहरू पनि सकेसम्म सम्बोधन गर्नुपर्छ ।

- सार्वजनिक छलफलको प्रक्रिया र रूपरेखालाई पर्याप्त मात्रामा सहभागिता गराउने संयन्त्रका रूपमा विशेष ध्यान दिएर उल्लेख गर्ने । यस सन्दर्भमा स्थानीय तवरमा रोजगारी, लैंगिक भेदभाव, सशक्तीकरण र स्थानीय तवरको नियन्त्रणबारे विशेष उल्लेख गर्ने ।

- पुनर्वासनीतिको रूपरेखा तयार गर्ने ।

- जोखिमयुक्त समुदाय विकासको रूपरेखा तयार गर्ने ।

- वातावरण तथा सामाजिक/पुनर्वास व्यवस्थापन योजनालाई केन्द्रित गरी योजनाचक्रको विभिन्न चरणका लागि कार्यान्वयनको संयन्त्र र संगठनात्मक व्यवस्था सुदृढ गर्ने उपायहरू सिफारिश गर्ने ।

- वातावरण तथा सामाजिक विषयका लागि जिम्मेवार इकाइ भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाइ (GESU) लाई प्राथमिकता दिएर आवश्यकता अनुसार (Need based) सडक विभागको क्षमता अभिबृद्धि गर्ने विषयमा विस्तृत विवरण तयार गर्ने । यसको लगत्तै पछि वातावरण तथा सामाजिक मूल्याङ्कनका विषयमा क्षमता विकासको तालिम-कार्यक्रम संचालन गर्नु पर्नेछ ।[३]

१.३.२ वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना (ESMF) तयार गर्न प्रयोग गरिएको विधि :

वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना (ESMF) तयार गर्न प्रयोग गरिएको विधिमा मुख्य रूपले यस विषयसँग सम्बन्धित नेपाल सरकारका वातावरण र जग्गा अधिग्रहण सम्बन्धी ऐन नियम र त्यस सम्बन्धमा बनेका कार्यविधि निर्देशिका (Guideline) को पुनरावलोकन गर्नु रहेकोछ जस अन्तर्गत निम्न कागजात (Document) हरूको पुनरावलोकन गरिएको छ :

१. यातायात क्षेत्रका योजनामा सक्रिय रूपले सहयोग गरिरहेका विश्व बैंक ADB, JICA, DFID जस्ता दातृनिकायहरूको कार्यविधि नियमावलीको पुनरावलोकन ।[४]

---

[३] परामर्शदाताले तयार गरेर बेग्लै दस्तावेज (कागजात) को रूपमा पेश गरेको

[४] यस बिषयसंग सम्बन्धित मुख्य कागजातमा निम्न लिखित कागजात पर्दछन् : जग्गा प्राप्ति ऐन (१९९७) र अनौच्छिक पुनर्वास बारे विश्व बैंकको कार्य संचालन नीति (मार्ग दर्शन) ४.१२ र आदिवासी जनजाति सम्बन्धि कार्य संचालन निर्देशिका ४.२०

२. सम्बन्धित विकास क्षेत्रका मौसम, जलवायु र भौगर्भिक स्रोतहरूको विवरण सङ्कलन र अध्ययन गरी छलफल (नक्सा किताब, विषयगत नक्सा, वैज्ञानिक तवरका विवरण सङ्कलन र तथ्याङ्कसम्बन्धी सामाग्रीहरू) ।
३. सडक विभागले छानेका योजनाहरूको निर्माणस्थलसँग सम्बन्धित वातावरण र सामाजिक अध्ययन, वातावरण र सामाजिक पक्षको आधाररेखा (Baseline) सम्बन्धी तथ्याङ्क सङ्कलन ।
४. सरोकारवालाको पहिचान गरी वातावरण र सामाजिक पक्षसँग सम्बन्धित विषयहरूमा[५] निर्दिष्ट ठाउँमा सार्वजनिक छलफल ।
५. संभाव्यता अध्ययनका लागि छनोट भएका योजनाहरूको वातावरण र सामाजिक स्थिति (Setting) बारे प्रारम्भिक स्थलगत अनुसन्धान ।
६. स्थानीय तवरमा पर्न सक्ने वातावरणीय र सामाजिक पक्षका प्रतिकूल असरहरू पहिचान गरी तिनलाई न्यूनीकरण वा रोकथाम गर्ने रणनीति यकिन गर्ने ।
७. वातावरण र सामाजिक क्षेत्रमा पर्ने सकारात्मक असरहरू र तिनलाई बढाउने उपायहरू यकिन गर्ने ।
८. स्थलगत अध्ययन, छलफल, निरीक्षणबाट प्राप्त भएका परिणामहरूलाई प्रस्तावित डिजाइनमा समावेश गर्ने ।
९. अनुगमन र मूल्याङ्कनका लागि आवश्यक पर्ने संयन्त्र र सूचक निर्धारित गर्ने ।
१०. वातावरणीय अध्ययन सम्बन्धमा आवश्यक व्यवस्था गर्न के कस्तो किसिमले संगठन सुदृढीकरण गर्नु आवश्यक छ सो सम्बन्धमा सडक विभागसँग (Client) छलफल गर्ने ।

योजनाबाट उत्पन्न हुने वातावरण तथा सामाजिक असर पहिचान गर्नका लागि वातावरण र सामाजिक छानबीनका आधारहरूबारे विभाग र विश्व बैंकसँग छलफल गरी ती आधारहरूलाई यस वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना (ESMF) मा समावेश गरिएको छ । जस अनुसार सामाजिक छानबीनका आधारले पहिचान गर्ने असरहरूमा गुमेको जग्गाको परिमाण, सम्पत्ति, संरचना, जीविकोपार्जन, प्रभावित समुदाय वा व्यक्तिले स्वेच्छाले आफ्नो जग्गा दिन चाहेको भए सो को परिमाण, आदिवासी, जनजाति र जोखिममा परेका समूह र वर्गको स्थिति र अन्य महत्वपूर्ण सामाजिक असरहरू पर्दछन् । सामाजिक छानबीनले त्यसबाट पर्ने प्रभावका आधारमा योजनाको वर्गीकरण गर्न पनि मद्दत गर्दछ । जहाँ प्रतिकूल सामाजिक असर न्यून देखिन्छ र त्यसबाट घरजग्गा गुम्ने, विस्थापित हुने र जीविकोपार्जनमा कुनै असर पर्ने स्थिति देखिन्न त्यस्ता ठाँउमा कार्यवाही अगाडि बढाउनु पर्दैन । सामाजिक छानबीन गर्दा जग्गा अधिग्रहण, स्थानान्तरण र सम्पत्ति गुम्ने अवस्था टार्न सकिने अवस्था नभएको स्थितिमा उपयुक्त किसिमको रोकथाम गर्ने संयन्त्र (योजनाको पुनर्वास कार्य योजना) तयार गर्नु पर्ने हुन्छ ।

वातावरणीय र सामाजिक छानबीन संभाव्यता अध्ययन गर्नका लागि छानिएका योजनाहरूको संभाव्यता अध्ययनको एक खण्डको रूपमा गरिएको छ । यस

[५] तराई र पहाडी जिल्लाहरूमा Randomly छानेर अध्ययन गरिएका योजनाहरू विस्तृत विवरणका लागि लगानी प्राथमिकता निर्धारण योजनाको परामर्शदाताले तयार पारेको सामाजिक असर मूल्याङ्कन सम्बन्धि प्रतिवेदन हेर्ने जसमा गा.वि.स., जि.वि.स., स्थानीय सडक उपभोक्ता समूह, स्थानीय गै.स.स. का साथै अन्य सरकारी निकाय लगायत विभिन्न सरोकारवालासंग सार्वजनिक छलफल गरिएको विवरण संलग्न छ ।

सिलसिलामा सामाजिक अध्ययनका सम्बन्धमा भने निम्न विधि (Approach) अपनाइएको छ :

(१) **<u>नमूनाका रूपमा छनौट भएका योजनाको सामाजिक असरको पहिचान</u>** : यस विषयमा परीक्षण गर्नु पर्ने लाभदायक मुख्य विषयहरूका रूपमा मोटर चढ्ने सुविधा उपलब्ध हुनु र सेवामा सुधार हुनु, यात्राको समय र आवागमन खर्च घट्नु, लाभान्वित समुदाय मार्फत योजनाको काममा रोजगारीको अवसर बृद्धि हुनु पर्दछन् । प्रतिकूल जस्ता देखिएका योजनाका सम्बन्धमा भने जग्गा अधिग्रहण, क्षतिपूर्ति र पुनर्वासलाई यससम्बन्धी मुख्य विषयका रूपमा लिएर छानवीन गरिएको थियो ।

(२) **<u>सामाजिक असर व्यवस्थापन निर्देशिका (Guideline) तयारी :</u>** अध्ययनका सिलसिलामा पहिचान भएका सामाजिक मुद्दाहरू उपयुक्त किसिमका रोकथामका रणनीति निर्माण गर्नका लागि विश्लेषण गर्ने वलियो आधार बनेका छन् । पुनर्वासको नीतिगत रूपरेखा तयार गरिएको छ र यसले जग्गा, सम्पत्ति र जीविकोपार्जनमा भएको क्षति र अन्य किसिमका प्रतिकूल असरहरू वापत क्षतिपूर्ति/दाबी सम्बन्धमा नीतिनिर्माण गर्न र त्यस सम्बन्धी संस्थागत संरचनाहरू परिभाषित गर्न मार्ग निर्देशन गर्नेछ ।

    त्यसैगरी जोखिमयुक्त समुदायमा पर्ने प्रभाव असरलाई सम्वोधन गर्न र उनीहरूलाई योजनाको काममा निश्चित रूपले समावेश गर्नका लागि जोखिमयुक्त समुदाय विकास योजना (VCDP) तयार गरिएको छ ।

(३) यो वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना (ESMF) प्रस्तावित योजनाको सबै क्रियाकलाप र योजनाचक्रको सबै चरण अर्थात योजनाको पूर्व तयारी, योजना तर्जुमा र डिजाइन, निर्माण र निर्माण पछिका चरणका काम गर्दा प्रयोग गर्न सकिन्छ ।

१.३.३ सूचनाका स्रोतहरू

विशेष किसिमले सम्बन्धित भएका विषयमा सङ्कलन गरिएका सूचनाका स्रोतहरू निम्न वमोजिम छन् :

(क) भौतिक स्रोतहरू

- जमिन, पानी र हावा
- नक्सा (सांकेतिक/GIS), उपग्रहीय प्रतिविम्ब आदि
- भौगर्भिक र जलवायुसम्बन्धी अध्ययन गर्दा गरिएका सर्भेक्षणका तथ्याङ्क
- तथ्याङ्क विभाग (Bureau) बाट प्रकाशित हावापानी र अन्य विषय सम्बन्धी तथ्याङ्क
- यस विषयमा प्रकाशित अन्य कागजातहरू

(ख) जैविक स्रोतहरू

- स्थानीय जैविक विविधता (Biota) को विषयमा सर्भेक्षण गरी प्रकाशित गरिएका वैज्ञानिक विषयहरू
- प्रजाति (Species) वितरण सम्बन्धी नक्सा
- योजनास्थलमा गरिएको वातावरणसम्बन्धी अध्ययन (खास गरेर रारा ताल जस्ता संरक्षित क्षेत्र नजिक पर्ने योजनाहरूका लागि)
- विशेषज्ञ सर्भेक्षकले गरेको स्थलगत निरीक्षण
- सार्वजनिक छलफलका बेलामा स्थानीय व्यक्तिहरूले दिएको जीवजन्तुको प्राकृतिक वासस्थान (Habitat) सम्बन्धी विवरण
- अन्य सम्बन्धित कागजात

(ग) सामाजिक, आर्थिक तथा सांस्कृतिक स्रोतहरू :

- पहिले स्थानीय तवरमा सर्भेक्षण गरी प्रकाशित गरिएका वैज्ञानिक प्रकाशनहरू
- जनसंख्या सम्बन्धमा प्रकाशित तथ्याङ्क र नक्साहरू
- परामर्शदाताको स्थलगत टोलीले गरेको घरधुरी सर्भेक्षण

१.४ वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना (ESMF) का मुख्य प्रयोगकर्ताहरू

यो प्रतिवेदन सडक विभागसँग सडक विभागमा र विश्व बैंकसँग विश्व बैंककै कार्यालयमा आधिकारिक रूपले छलफल गरी त्यसपछि तयार गरिएको हो । छलफल हुँदा परामर्शदातालाई यो प्रतिवेदन निकट भविष्यमा शुरू हुने सामरिक सडक संजालभित्रका योजनाहरू र त्यस्तै साइज र क्षेत्रीय अवस्थिति भएका सडकका अन्य योजनाहरूमा संलग्न हुने र त्यस्ता योजनाबाट प्रभावित हुने सबै सरोकारवालाहरूलाई प्रस्तावित कार्यक्रमको योजनातर्जुमा, डिजाइन र निर्माण गर्दा वातावरणीय र सामाजिक क्षेत्रमा पर्ने विभिन्न प्रभाव व्यवस्थापन गर्न मद्दत पुग्ने हिसाबले तयार गर्ने निर्देशन दिइएको थियो ।

यो संरचना (ESMF) योजनाचक्रको सबै चरणमा गरिने कामका लागि उपयोगी हुनेछ अर्थात पूर्व योजना (पूर्वतयारी), योजना तर्जुमा र डिजाइन, निर्माण र निर्माण पछिका चरणमा यो ESMF उत्तिकै उपयोगी हुनेछ । यो संरचनामा क्रमबद्ध रूपमा राखिएका क्रियाकलापहरू (ESMF) योजनाचक्रमा नै समन्वय र समावेश गरिने छन् । यसको मतलब योजना प्रस्तावकहरूलाई प्रचलित ऐन कानूनको परिधिभित्र रहेर काम गर्नु पर्ने आवश्यकतालाई (अध्याय २ अनुसार) हटाउन खोजेको होइन ।

योजनाचक्र भित्रको काममा वातावरणीय र सामाजिक पक्षलाई निम्न वमोजिम गरी प्रवाहित गरिने छ :

- प्रत्येक योजनाको कार्यविधि निर्देशिकामा सामाजिक र वातावरणीय पक्षका काम समावेश गर्ने ।

- जोखिमयुक्त समुदायको विकास, पुनर्वास र पुनस्थापना र अनुगमन मूल्याङ्कन गर्न सहयोगी हुने किसिमका कार्यक्रम तयार गर्ने ।
- वातावरणीय र सामाजिक असर व्यवस्थापनका लागि उपयुक्त किसिमको निकाय स्थापना गर्ने ।
- सूचना प्रवाहको नीति निर्माण गर्ने ।
- वातावरणीय र सामाजिक प्रभाव व्यवस्थापनका लागि आन्तरिक तालिम संचालन गरी क्षमता विकास गर्ने ।
- भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाइले पहिले तयार गरेका मार्गदर्शनलाई विस्तृत रूपमा लागु गर्ने । यसमा "वातावरण व्यवस्थापन निर्देशिका १९९७" र एकीकृत सडक विकासका लागि वातावरणीय र सामाजिक कार्यविधि (Manual) सम्बन्धी सन्दर्भ म्यानुयल २००३ पर्दछन् ।
- डि.एफ.आइ.डि. (DFID) को आर्थिक सहयोगमा तयार पारिएको "सडक किनारामा वायो इञ्जिनियरिङ्ग म्यानुयल १९९९ को बढी से बढी उपयोग गर्ने ।
- स्थानीय अवस्थामा सडक निर्माणसम्बन्धी सफल अभ्यासहरूबारे उपलब्ध भएका सबै अभिलेखहरूको बढी से बढी छलफल गर्ने - खास गरेर ODA को पहाडी क्षेत्रमा कम खर्चिलो सडक निर्माण (ORN16) र यस्तै अरू सिद्धान्तहरू जुन यसको अनुसूची २ (Annex 2) मा उल्लेख गरिएका छन् ।
- हालैमा सम्पन्न भएका RMDP कार्यक्रम अन्तर्गतका योजनाहरूको कार्यसम्पन्न प्रतिवेदनको विस्तृत अध्ययन ।

यस संरचना (ESMF) मा प्रस्तुत गरिएको अवधारणा र प्रकृयाहरू सडक विभाग र अरू सरोकारवाला र योजना प्रस्तावकहरूलाई राष्ट्रिय वातावरण प्रभाव मूल्याङ्कन निर्देशिका १९९३ र नेपाल सरकारको वातावरणसम्बन्धी नीति, ऐन र नियमावली (विस्तृत अध्याय २ मा दिइएको) अन्तर्गत रही योजनाको वातावरणीय र सामाजिक क्षेत्रमा उनीहरूले वहन गर्नु पर्ने जिम्मेवारी पूरा गराउन मद्दत गर्नका लागि प्रस्तुत गरिएका हुन् । यसमा उल्लेख गरिएको मुख्य निकाय भनेको सडक विभाग भित्रको भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाइ हो जुन सामरिक सडक संजालको विकासको सिलसिलामा योजनाको सबै चरणमा वातावरण तथा सामाजिक पक्षको सुपरिवेक्षण र व्यवस्थापन गर्ने जिम्मेवार निकाय हो । यस बारेको विस्तृत विवरण यसै पुस्तकको अध्याय ९ र १० मा दिइएको छ ।

यो संरचनाले योजनाको कार्यक्षेत्र तयार गर्दा हाल अप्रत्याशित रूपले बढी रहेको सामाजिक र वातावरण क्षेत्रको उत्तरदायित्व वहन गर्नेलाई कार्यसूची ToR तयार गर्दा मनमा लिईराख्ने यस संरचनाले योजना प्रस्तावकलाई प्रस्तावित योजना र क्षेत्रगत रूपमा सडक विकास गर्दा लिइने योजनाका सम्बन्धमा वातावरण अध्ययनको क्षेत्र निर्धारण गर्दा, कार्यसूची तयार गर्दा, प्रारम्भिक वातावरणीय परीक्षण (IEE) गर्दा वा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन (EIA) गर्दा आफूमा अप्रत्याशित रूपले आएको वातावरण र सामाजिक विषयको जिम्मेवारी दृढताका साथ मनमा लिइराख्न मद्दत गर्छ । साथै प्रत्येक योजनामा तयार गरेको वातावरण व्यवस्थापन कार्य योजना (EMAP) अनुसार काम भएको छ छैन भनेर अनुगमन गर्न पनि यो संरचना (ESMF) सहयोगी हुन्छ । त्यसै गरी सामाजिक कार्य योजना र पुनर्वाससम्बन्धी कार्य योजनाको परिपालनासम्बन्धी अनुगमन गर्न पनि यो सहयोगी हुन्छ ।

तालिका १.१ ESMF का मुख्य सरोकारवाला र प्रयोगकर्ताहरू :

१. सडक सम्बन्धी निकाय : सडक विभाग	

▪ योजना तथा डिजाइन महाशाखा
  ▪ भू-वातावरण तथा सामाजिक इकाइ
  ▪ अनुगमन तथा मूल्याङ्कन इकाइ
  ▪ सडक तथा ट्राफिक इकाइ
  ▪ सडक क्षेत्र सीप विकास इकाइ
  ▪ राजमार्ग व्यवस्थापन सूचना प्रणाली इकाइ
	▪ बैदेशिक महाशाखा
	  ▪ योजना प्रमुखहरू
	▪ संभार महाशाखा
	  ▪ ५ क्षेत्रीय सडक निर्देशनालयहरू
	  ▪ २५ डिभिजन सडक कार्यालयहरू

२. सम्बन्धित सरकारी निकायहरू	

▪ भौतिक योजना तथा निर्माण मन्त्रालय
  ▪ सडक बोर्ड नेपाल (सुपरीवेक्षणको भूमिकामा)
▪ श्रम तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालय
  ▪ यातायात व्यवस्था विभाग
	▪ स्थानीय विकास मन्त्रालय
	  ▪ भौतिक पूर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभाग (यसको कार्यक्षेत्रमा कृषि सडक र अन्य स्थानीय पूर्वाधार पर्दछन्)
	▪ जलस्रोत मन्त्रालय

३. सम्बन्धित अन्य मन्त्रालयहरू	

▪ वन तथा भू संरक्षण मन्त्रालय
  ▪ वन विभाग
  ▪ राष्ट्रिय निकुञ्ज तथा वन्यजन्तु संरक्षण विभाग
  ▪ भू तथा जलाधार संरक्षण विभाग
	▪ सांस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय
	  ▪ पुरातत्व विभाग
	▪ नेपाल विद्युत प्राधिकरण/विद्युत विकास विभाग
	▪ नेपाली सेना

४. परामर्शदाताहरू	
▪ वातावरण क्षेत्रका EIA परामर्शदाताहरू ▪ सामाजिक क्षेत्रका/SIA परामर्शदाताहरू	▪ प्राविधिक परामर्शदाताहरू/परामर्शदाता इञ्जिनियरहरू ▪ कानूनी परामर्शदाताहरू
५. ठेकेदारहरू निर्माण काम गर्ने ठेकेदारहरू	
६. समुदाय तहका सरोकारवालाहरू	

▪ स्थानीय निकाय
  ▪ जिल्ला विकास समिति
  ▪ गाउँ विकास समिति
  ▪ नगरपालिका
▪ सामुदायिक संस्था
▪ गैर सरकारी संस्था
	▪ स्थानीय निर्माण संघ
	▪ मुआब्जा निर्धारण समिति
	▪ सडक छेउछाउका वासिन्दा
	▪ राजनैतिक नेता तथा प्रतिनिधिहरू

७. निजी क्षेत्रका लगानीकर्ताहरू	
▪ निर्माण, संचालन र हस्तान्तरण (BOT) प्रणाली अर्न्तगतका निजी क्षेत्रका लगानीकर्ताहरू	
▪ निर्माण, जिम्मा, संचालन र हस्तान्तरण (BOOT) प्रणाली अन्तर्गतका निजी क्षेत्रका लगानीकर्ताहरू	

१.५ संरचना (ESMF) को स्वरूप

यो वातावरण तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचना (ESMF) सम्बन्धी प्रतिवेदनमा परिचयात्मक यस अध्यायका अतिरिक्त निम्न लिखित १० अध्यायहरू छन् ।

अध्याय २ : सामरिक सडक संजालसँग सम्बन्धित योजनाहरूको वातावरणीय मूल्याङ्कन गर्न गरिने अध्ययनका लागि प्रस्तावित विधिको रूपरेखा : यस अन्तर्गत योजना तर्जुमा, डिजाइन, अध्ययन र कार्यान्वयन जस्ता योजनाका विभिन्न चरणमा गरिने क्रियाकलापका विवरणहरू पर्दछन् । यस अध्यायमा यो पुस्तिका (ESMF) अन्तर्गत पर्ने वहुसंख्यक संरचना र अवस्था समावेश भएका छन् । यसले योजनालाई क्षेत्रगत रूपमा छुट्याएर चरणबद्ध रूपमा उल्लेख गरी प्रयोगकर्तालाई वातावरणीय परीक्षणका साथै योजना संचालनका विभिन्न चरणमा वातावरण मूल्याङ्कन गर्दा कुन वेला के गर्नु पर्छ र कुन विधिद्वारा गर्नु पर्छ भनेर प्रयोगकर्तालाई मार्गदर्शन गरेको छ । यसले सडक विकास योजनाका सन्दर्भमा योजनाहरूका लागि रोकथामका उपायहरूको योजना तर्जुमा र कार्यान्वयन र अनुगमन गर्दा अपनाउनु पर्ने आधारभूत सिद्धान्तहरू पनि प्रस्तुत गरेको छ ।

अध्याय ३ : कानूनी संरचना : नीति, नियमावली, मार्गदर्शन : कानूनी संरचनाको पुनरावलोकन; सामरिक सडक संजाल अन्तर्गतका भावी योजनासँग सम्बन्धित नेपाल सरकार र मुख्य मुख्य दातृनिकायहरूको नीति, नियम र मार्गदर्शनको पुनरावलोकन ।

अध्याय ४ : सामरिक सडक संजाल अन्तर्गतका योजनाहरूमा वातावरणीय र सामाजिक प्रभाव र असरको पहिचान : सडकसम्बन्धी दीर्घकालीन (प्रस्तावित) योजना कार्यान्वयनका कारण उत्पन्न हुने विभिन्न किसिमका असरहरूलाई विषयगत रूपले (क्षेत्रगत रूपले) विस्तारमा व्याख्या गरिएको छ । यसमा देशभित्रका विभिन्न वातावरणीय अवस्थामा संचालन भएका अन्य/त्यसै किसिमका (अन्य) सडक योजनाहरूको अनुभवहरू पनि समावेश गरिएका छन् । नेपालमा संचालन भएका त्यसै किसिमका अन्य सडक योजनाबाट हासिल भएका अनुभवहरू पनि यसमा समावेश भएका छन् । तर यस अध्ययनका सिलसिलामा अनुभव गरिएका असरहरूलाई थप (छुट्टै) सङ्कलन (Compile) र विगतमा नेपालमा गरिएका अध्ययनमा अनुभव गरिएका असरहरू समावेश गर्न बाँकी नै छन् ।

अध्याय ५ : सार्वजनिक छलफलको रूपरेखा : सडकसँग सम्बन्धित योजनाहरूमा योजनाको प्रकृति अनुसार वातावरणीय मूल्याङ्कन गर्दा सार्वजनिक रूपमा गर्नु पर्ने छलफल प्रकृयाको रूपरेखा यसमा दिइएको छ । यसमा योजना संचालनका विभिन्न चरणमा सार्वजनिक छलफल गर्दा अपनाउनु पर्ने प्रकियाहरू, वातावरण व्यवस्थापन योजना र सामाजिक कार्ययोजनामा दिएको रूपरेखा अनुसार नै दिइएको छ ।

अध्याय ६ : सामरिक सडक संजाल (SRN) अन्तर्गत तर्जुमा गरिएका सडक योजनाहरूमा वातावरणीय तथा सामाजिक असरका रोकथामका उपायहरूको संग्रह : यसभित्र निकट भविष्यमा संचालन हुने सडक योजनाका कार्यक्रममा लाभदायक असरहरूलाई कसरी अधिकतम गराउने र हानिकारण असरलाई कसरी रोक्ने वा न्यूनीकरण गर्नेबारे प्राविधिक पक्षहरू उल्लेख भएका छन् ।

अध्याय ७ : पुनर्वास नीतिको रूपरेखा : योजना कार्यान्वयन गर्दा गरिने जग्गा र सम्पत्ति अधिग्रहण र क्षतिपूर्ति र पुनर्वास गर्ने कामको रूपरेखा यसमा दिइएको छ । यो संरचना नेपाल सरकार र विश्व बैंकको नीति र प्रावधान अनुरूप तयार भएको छ । हाल राष्ट्रिय योजना आयोगबाट राष्ट्रिय पुनर्वास नीति संरचना तयार भैरहेको छ र यो संरचनाबारे केही महिनाभित्रै टुङ्गो लाग्ने अपेक्षा गरिएको छ । यो बनिसकेपछि यो एउटा वाध्यात्मक डकुमेन्ट/दस्तावेज (Document) हुनेछ र पुनर्वास नीतिको संरचना पनि यसै अनुरूप हुनु पर्नेछ । जे भएपनि हालको अध्ययनको सिलसिलामा यसको मस्यौदा अध्ययन गरी यस संरचनालाई त्यसै अनुरूप तयार पारिएको छ ।

अध्याय ८ : जोखिममा परेका समूहको विकासको रूपरेखा : यसमा वातावरणीय मूल्याङ्कन गर्दा जोखिममा परेका समूहको विकासका लागि रूपरेखा तयार गरिएको छ र सडक योजनाहरूमा क्षेत्रगत हिसाबले त्यसको कार्यान्वयन गर्ने बारे उल्लेख छ ।

अध्याय ९ : संरचना (ESMF) कार्यान्वयनका लागि संगठन व्यवस्था : यसमा सामरिक सडक संजाल (SRN) अन्तर्गत प्रस्तावित सडक योजनाहरूमा क्षेत्रगत हिसाबले समग्रमा नै वातावरणीय तथा सामाजिक व्यवस्थापन संरचनाको कार्यान्वयनका लागि आवश्यक महशूस गरिएका आधारमा प्रस्तावित संगठन व्यवस्था र व्यवस्थापकीय प्रकृयाहरूबारे उल्लेख गरिएको छ ।

अध्याय १० : सडक विभागको संस्थागत सदृढीकरण : यस अध्यायमा सडकको वातावरणीय तथा सामाजिक विषय र सडक तथा ट्राफिक व्यवस्थापन योजनाको तर्जुमा र सुपरिवेक्षण गर्ने दायित्व भएका इकाइहरूलाई केन्द्रित गरी ती इकाइहरूमा हाल विद्यमान कमी र तिनलाई सुदृढीकरण गर्न आवश्यक व्यवस्थाको पहिचान गरिएको छ ।

यसमा संलग्न अनुसूचीहरू :

अनुसूची १ : संरचना (ESMF) तयार गर्ने परामर्शदाताको कार्यसूची (ToR)

अनुसूची २ : वातावरणीय आचारसंहिता - एक व्यवहारिक मार्गदर्शन : यसमा सडकसँग सम्बन्धित संरचनाहरूको योजना तर्जुमा, डिजाइन र निर्माण गर्दा वातावरणीय हिसाबले उपयुक्त र दिगो हुने गरी गर्नका लागि निर्धारित सामान्य सिद्धान्तहरूको उदाहरण दिएर यस्ता विषयका लागि प्राविधिक मापदण्ड अनुरूप समाधान गर्ने पद्धति दिइएको छ । यसले पानीको निकास (Drainage) व्यवस्था र बाढी नियन्त्रण, सडक छेउछाउको वृक्षारोपण, कार्यस्थलको सुरक्षा र स्वास्थ्य सम्बन्धी विषयहरू र वन्यजन्तु र सांस्कृतिक सम्पदाको संरक्षण गर्ने

विषयमा पनि उल्लेख गरेको छ । यो निर्देशिका जि.इ.एस.यु. (GESU) र सडक विभाग (DoR) मा उपलब्ध विभिन्न कार्यविधि (Manual) र उपयोगी अन्य कतिपय निर्देशिकालाई सन्दर्भ सामग्रीका रूपमा लिई तिनका प्रावधानहरूलाई आवश्यकता अनुसार संशोधन गरेर तयार गरिएको छ ।

अनुसूची ३ : संरचना (ESMF) मा प्रयोग गरिएका पदावलीहरूको परिभाषा

अनुसूची ४ : सन्दर्भ सूची