

संघीय संसद, प्रतिनिधि सभा

विकास तथा प्रविधि समिति

सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण अध्ययन उपसमिति

प्रतिवेदन, २०७७

१. विषय प्रवेश

सडक पूर्वाधार मुलुकको समृद्धिको मुख्य आधार हो । सभ्यताको सुरुवातसँगै सडक पूर्वाधारले मानवजातिको आर्थिक तथा सामाजिक विकासमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दै आएको छ । सडक मार्गबाट नै व्यापार व्यवसाय लगायत मानवीय गतिविधिहरू सहज हुने भएकाले सडकलाई सभ्यता र समृद्धिको प्रमुख आधार पनि मानिन्छ । तर नेपालमा भने सडक पूर्वाधार विकासको खासै लामो इतिहास छैन । सन १९२४ मा काठमाडौंमा मोटर चलाउन मिल्ने बाटो निर्माण भएको थियो । नेपालको पहिलो राजमार्गको रूपमा त्रिभुवन राजमार्ग सन १९५१ मा सुरु भै १९५६ मा सम्पन्न भएर संचालनमा आएको हो । त्यसै गरी सन् १९६६ मा कोदारी राजमार्ग र सोही समयमा नै पूर्व पश्चिम राजमार्गको निर्माण भएको पाइन्छ । तर नेपालमा सन् १९९० मा प्रजातन्त्रको पुनस्थापना भए पश्चात् सडक सञ्जालको विकास र विस्तारले गति लिएको हो । आर्थिक सर्वेक्षण २०७६/७७ अनुसार नेपालमा कूल ३४ हजार ३ सय ४७ किमि सडक सञ्जाल निर्माण भएको छ । नेपालको ७७ जिल्ला मध्ये ७६ जिल्ला सदरमुकाम सम्म सडक सञ्जाल पुगि सकेको छ ।

सडक पूर्वाधारको विकाससँगै सडक सुरक्षा राज्यको प्रमुख चुनौतीको विषय बन्दै आएको छ । नेपाल जस्तो विकासोन्मुख मुलुकमा साँघुरा र मापदण्ड बिना निर्माण गरिएका सडकहरू सवारी दुर्घटनाका प्रमुख कारण बनेका छन् । विश्व स्वास्थ्य संगठनका अनुसार सवारी दुर्घटनामा वार्षिक १३ लाख भन्दा बढीले ज्यान गुमाउने गरेका छन् भने २ देखि ५ करोड मानिसहरू घाइते हुने गरेका छन् । बढ्दो सवारी दुर्घटनाबाट हुने मानवीय तथा भौतिक क्षतिलाई कम गर्ने अभियान स्वरूप संयुक्त राष्ट्रसंघले Decade of Action for Road Safety 2011-2020 Saving Millions of Lives, World Health Organization घोषणा गरेको छ । सडक सुरक्षा सम्बन्धी सूचकांकमा स्वीडेन पहिलो मुलुक मानिन्छ ।

नेपालमा सवारी दुर्घटना हुनुमा कुनै एक कारणमात्र जिम्मेवार देखिँदैन । सडक अनुशासनको अवहेलना, दक्ष र अनुभवि चालकको कमी, मापदण्ड विपरित बनेका सडक संरचना, सवारी साधन प्रयोगकर्तामा सवारी नियमको ज्ञानको अभाव, सवारी साधनको कमजोर अवस्था, सडक प्रयोगकर्ताको लापरवाही सडक दुर्घटना निम्त्याउने प्रमुख कारण बनेका छन् । सवारी दुर्घटना दिन प्रतिदिन वृद्धि हुँदै गए पनि यसलाई न्यूनीकरण गर्ने प्रयास निकै कमजोर देखिएको छ । हामीसँग भएका नीति, नियम र कार्ययोजनाहरू कार्यान्वयन हुन सकेका छैनन् र सवारी सुरक्षा सम्बन्धी दीर्घकाली रणनीतिको खाँचो रहेको छ । अबको २५ वर्षमा नेपालमा कति सवारीसाधन भित्रिनेछन् र तिनीहरूको लागि कस्तो सडक पूर्वाधारको निर्माण गर्ने, सवारी व्यवस्थापन

कुन निकाय मार्फत कसरी गर्ने, यसका लागि जनशक्ति र पूर्वाधार कस्तो हुनुपर्ने, सडक प्रयोगकर्ताहरूलाई सडक सुरक्षा सम्बन्धी कसरी सचेतना प्रदान गर्ने लगायतका सवालमा हामीसँग स्पष्ट कार्यदिशा भएको पाईदैन र केही कार्ययोजना भइहाले पनि कार्यान्वयनको पक्ष अत्यन्त फितलो रहेको छ । यसै विषयलाई मध्य नजर गर्दै संघीय संसद, प्रतिनिधि सभा तर्फको विकास तथा प्रविधि समितिले सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका उपायहरू खोजीगरी सुभाब सहितको प्रतिवेदन समितिमा पेश गर्न सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण अध्ययन उपसमिति गठन गर्ने निर्णय गरेको थियो ।

२. उप समितिको गठन र कार्यदिशा

बड्दो सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा विकास तथा प्रविधि समितिले पटक पटक बैठक बसी सरोकारवालाहरूसँग छलफल गरेको थियो । सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण गम्भीर चुनौतीको विषय भएकोले विद्यमान कानून, नीति, तथा प्रणालीमा रहेका कमिकमजोरीहरू पहिचान गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि गर्नु पर्ने प्रयासहरूका सम्बन्धमा अध्ययन गरी सुभाब सहितको प्रतिवेदन समितिमा पेश गर्न माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा देहाय अनुसार माननीय सदस्यहरू रहने गरी २०७६ पुस ४ गते बसेको विकास तथा प्रविधि समितिको बैठकले सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण अध्ययन उपसमिति गठन गरेको थियो :-

उपसमितिको गठन देहाय बमोजिम रहेको छ :-

१. मा. गणेश कुमार पहाडी - संयोजक
२. मा. गौरी शंकर चौधरी - सदस्य
३. मा. दुर्गा पौडेल - सदस्य
४. मा. यज्ञराज सुनुवार - सदस्य
५. मा. रंगमती शाही - सदस्य

उप समितिले आवश्यकता अनुसार विभिन्न प्रदेशको स्थलगत भ्रमण, प्रदेश स्तरीय छलफल सम्बन्धित क्षेत्रका विज्ञ, सरोकारवाला, विषय विज्ञ तथा सर्वसाधारणसँग परामर्श तथा सडक सुरक्षाका लागि सफल मानिएका विभिन्न देशहरूको अध्ययन भ्रमण गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि नीतिगत तथा व्यावहारिक सुभाबहरू सहितको प्रतिवेदन समितिमा पेश गर्नु यो उपसमितिको मुख्य कार्यदिशा रहेको थियो ।

३. अध्ययन विधि :

सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा सरकारका तर्फबाट भइरहेको काम कारवाहीको बारेमा नेपाल सरकारका विभिन्न मन्त्रालयका पदाधिकारीहरू, यातायात क्षेत्रसँग सम्बन्धित संघ, संगठनका प्रतिनिधिहरू,

सम्बन्धित क्षेत्रका विज्ञहरू र नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरूसँग छलफल गर्ने, प्रचलित ऐन, नियम र निर्देशिकाहरूको कार्यान्वयनको स्थितिको अध्ययन गर्ने, विज्ञहरूद्वारा प्रकाशित लेख रचनाहरू तथा प्रतिवेदनहरू अध्ययन गर्ने, आम नागरिकका सुझावहरू संकलन गर्न राष्ट्रिय सञ्चारका माध्यमहरू नेपाल टेलिभिजन, रेडियो नेपालबाट सूचना प्रसारण गर्ने तथा राष्ट्रिय गोरखापत्र दैनिकबाट अग्रपृष्ठमा सूचना प्रकाशन गरी सो मार्फत प्राप्त सुझावहरू गहन रूपमा अध्ययन गरी प्रतिवेदन मार्फत सरकारलाई सुझाव दिने रहेको छ ।

४. अध्ययनको सीमा

यस प्रतिवेदनमा उप समितिले तोकेको कार्यादेश बमोजिम प्रतिवेदन कार्य सम्पन्न हुँदासम्म सम्पादित कामहरूको गतिविधि समावेश गरिएको छ । कोरोना भाइरस (कोभिड-१९) बाट उत्पन्न प्रतिकूल परिस्थितिका कारण उप समितिले तय गरेका कतिपय स्थलगत अवलोकन तथा अन्तरक्रियात्मक कार्यक्रमहरू स्थगित गर्नु पर्ने अवस्था रहँदा पनि आफ्नो कार्यक्षेत्रसँग सम्बन्धित सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका पक्षहरूमा मात्र केन्द्रित रही उपसमितिले कार्य सम्पादन गरेको छ ।

५. उपसमितिबाट सम्पादित कामहरूको संक्षिप्त विवरण :

२०७६ पुस ४ गते बसेको विकास तथा प्रविधि समितिको ६४ औं बैठकले “सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण अध्ययन उप समिति” को गठन गरेको भए तापनि उप समितिले २०७६ पुस ११ गते पहिलो बैठक बसी आफ्नो कार्य प्रारम्भ गरेको थियो । सोही बैठकबाट उप समितिले आफ्नो कार्यादेश र कार्यविधि समेत तय गर्‍यो । उपसमितिले सर्वप्रथम भौतिक पूर्वाधारसँग सम्बन्धित र सडक सुरक्षासँग सम्बन्धित विज्ञहरूलाई आमन्त्रण गरी समितिमा छलफल गरेको थियो । यसैगरी सवारी दुर्घटनामा घाइते भएका विरामीहरूको यथार्थ स्थिति बुझ्ने उद्देश्यले २०७६ माघ १० गते विहान ११:०० बजे वीर हस्पिटलको ट्रमा सेन्टर र वि एण्ड वि हस्पिटल अनुगमनका लागि जाने निर्णय गरेको थियो । सोही निर्णयानुसार उप समितिका संयोजक सहित माननीय सदस्यहरूको टोली दिउसो १२:३० बजे वीर अस्पतालको ट्रमा सेन्टर पुगेको थियो । दैनिक करिब एक हजार सेवाग्राहिले सेवा लिने गरेको ट्रामामा Emergency लगायत Orthopedic, Nuro, Dental, Ent, Burn and Plastic Surgay सहितको OT (Operation Theater) ले काम गरिरहेको पाइयो । ट्रमा सेन्टरका तत्कालिन निर्देशकले ट्रामामा सामाजिक इकाई कक्ष स्थापना भएको र यसले विपन्न, अपाङ्ग तथा जेष्ठ नागरिकहरूको लागि साहायता उपलब्ध गराउने गरेको जानकारी दिनुभयो ।

सवारी दुर्घटनामा परेका घाइते तथा विरामीहरूको इन्स्योरेन्सको अवस्था ९० प्रतिशत ठीक भएता पनि १० प्रतिशतले भन्कट दिने गरेको समेत समितिलाई जानकारी गराउनु भएको थियो । धेरै जसो सवारी दुर्घटना मोटरसाइकलबाट हुने गरेको, लाइसेन्स भएको तर उमेर कम भएका व्यक्तिहरू मोटरसाइकल दुर्घटनामा घाइते हुने गरेको जानकारी गराउनु भयो । उप समितिको टोलीले दुर्घटनामा घाइते भएका विरामीहरूलाई

भेटी उनीहरूको अवस्थाको बारेमा जानकारी लिने तथा ट्रमाले उपलब्ध गराएको सेवा सुविधाको बारेमा समेत जानकारी लिएको थियो । करिब २ वर्ष ५ महिनादेखि उपचाररत चेली तामाडले फ्री बेडमा ट्रमाबाट उपचार लिरहेकी रहिछन् । बानेश्वरमा रोडक्रस गर्दा मोटरसाइकलले ठक्कर दिएको र घाइते भएपछि ठक्कर दिने व्यक्तिले आर्थिक सहयोग नगरेको उनको श्रीमानको गुनासो थियो । अर्थिक अवस्था कमजोर भएका कारण उनको श्रीमानलाई ट्रमा सेन्टरमै सेक्युरिटी गार्डको काम मिलाइ दिएको रहेछ । अत्यधिक विरामीको चाप धानिरहेको ट्रमा सेन्टरमा हाल सम्म एउटा पनि एम आर आइ मेसिन नभएको गुनासो रहेको छ । यसैगरी इमरजेन्सी वार्डमा टूलीको पनि अति नै आवश्यकता रहेको पाइयो ।

समितिको टोली सोही दिन ४:०० बजे ग्वाकोँ स्थिति बि एण्ड बि हस्पिटल पुगेको थियो । त्यहाँ पनि सवारी दुर्घटनामा घाइतेका भएका विरामीहरूलाई भेटी दुर्घटना भएको कारण र घाइतेहरूको स्वास्थ्य अवस्थाको बारेमा जानकारी लिएको थियो ।

उप समितिले रोड सेफ्टि कमिटी, ट्रान्सपोर्ट समाज, रोड सेफ्टि अभियान कर्ता, नेपाल यातायात स्वतन्त्र मजदुर संगठन, नेपाल यातायात मजदुर संघका अध्यक्षलाई समेत समितिमा आमन्त्रण गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा छलफल गर्ने तथा उहाँहरूको राय सुभाव लिने कार्य गरेको थियो । उप समितिले भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, स्वास्थ्य मन्त्रालय, राष्ट्रिय ट्रमा सेन्टरका निर्देशक, ट्राफिक प्रहरी समेतलाई समितिमा आमन्त्रण गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा छलफल गरेको थियो । उप समितिले सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा आम नागरिकका सुझावहरू संकलन गरी अध्ययन गर्ने उद्देश्यले राष्ट्रिय सञ्चारका माध्यमहरू नेपाल टेलिभिजन तथा रेडियो नेपालबाट सूचना प्रसारण गरेको थियो। यसैगरी राष्ट्रिय गोरखापत्र दैनिकमा समेत सूचना प्रकाशन गरी सो मार्फत प्राप्त सुझावहरू गहन रूपमा अध्ययन गरी प्रतिवेदनमा समावेश गरेको छ । उपसमितिले आफ्नो कार्यादेशभिन्न रही प्रस्तुत प्रतिवेदन तयार पार्दासम्म जम्मा १५ वटा बैठक बसी करिब २२ घण्टा समय व्यतित गरेको छ । उप समितिले प्रस्तुत प्रतिवेदन तयार पार्दा सम्म गरेका बैठकहरूको कार्यसूची तथा निर्णय अनुसूची - १ मा राखिएको छ ।

६. नेपालको विद्यमान अवस्था

नेपालमा सडक संजालको विकास र विस्तारसँगै सवारी दुर्घटना पनि हरेक वर्ष वृद्धि हुँदै गएको छ । असुरक्षित यात्राका कारण वर्षमा सयौंले ज्यान गुमाउने र हजारौं घाइते हुने गरेका छन् । यो समस्या दिन प्रतिदिन जटिल बन्दै जाँदा सवारी दुर्घटनाको प्रमुख कारणहरूमा पुराना सवारी साधनको प्रयोग, चालकको लापरवाही, सडकको दुरावस्था, कमजोर ट्राफिक नियम र फितलो अनुगमन, कमजोर प्रशासनिक निकाय, सवारी प्रयोगकर्ता, यात्रु र सवारी चालकमा ट्राफिक नियमको ज्ञानको अभाव, सडक सुरक्षामा जनचेतनाको कमी, कसुर र सजायमा अस्पष्टता, अव्यवस्थित पार्किङ प्रणाली, ट्राफिक संकेतको अभाव, सडकमा ट्राफिक फर्निसीड नहुनु, सडक सुरक्षा कार्ययोजनाको प्रभावकारी कार्यान्वयनको अभाव लगायतका रहेका छन् । तर

यी समस्याहरूका बारेका सम्बन्धित निकायहरू जानकार भएर पनि त्यसको समाधानमा गम्भीर नहुनु र उनीहरूबीच समन्वय समेत नहुनु थप समस्याको रूपमा रहेको पाइन्छ ।

कतिपय स्थानमा अगाडि बढाइएका सडक योजनाहरूमा मापदण्ड बिना सडक निर्माण गर्ने यसरी निर्माण गरिएका सडकहरूको गुणस्तर समेत कमजोर हुने, चालक तथा सवारी धनीले आर्थिक प्रलोभनमा परी क्षमता भन्दा बढी यात्रुहरू बोक्ने प्रवृत्तिले पनि सवारी दुर्घटनालाई बडावा दिइरहेको छ । त्यसैगरी राजधानी लगायत सहरी क्षेत्रमा सवारीको अत्यधिक चाप, कमजोर ट्राफिक व्यवस्थापन, सहरी मापदण्ड अनुसारको गुणस्तरीय सडकको अभाव, चालकको लापरवाही, यात्रुहरूको जथाभावी सडक काट्ने प्रवृत्ति, सडकका पेटीहरूको अतिक्रमण, पुराना सवारीको वाहुल्यता, ट्राफिक संकेतको अभाव लगायतका कारण सवारी दुर्घटना बढ्ने गरेको पाइन्छ ।

विश्व स्वास्थ्य संगठनले सन् २०१३ मा जारी गरेको प्रतिवेदनमा नेपालमा सडक सुरक्षाको अवस्था विश्वमै खराब मध्येको रहेको जनाएको छ । प्रतिवेदनले नेपालमा वार्षिक १८०० जनाले सडक दुर्घटनामा ज्यान गुमाउने गरेको उल्लेख गरेको छ । विश्वभर देखिएको सवारी असुरक्षालाई ध्यान दिइ संयुक्त राष्ट्रसंघले विश्व सडक सुरक्षा दशक कार्ययोजना बनाई विश्वभर लागु गरेको परिप्रेक्षमा नेपालले पनि सडक सुरक्षा कार्ययोजना (सन् २०१३-२०२०) तयार गरेर लागु गरेको समय वितिसक्दा पनि दुर्घटनाको संख्या र यसबाट मृत्यु र घाइते हुनेको संख्या घट्नुको साटो भन् बढ्दै जानु चुनौती र चिन्ताको विषय बनेको छ ।

नेपालमा सडक सुरक्षाका साथै सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणको विषयहरूलाई सम्बोधन गर्ने उद्देश्यले विभिन्न समयमा विभिन्न ऐन, नियम, निर्देशिका तथा कार्ययोजनाहरू पनि जारी भएका छन् :

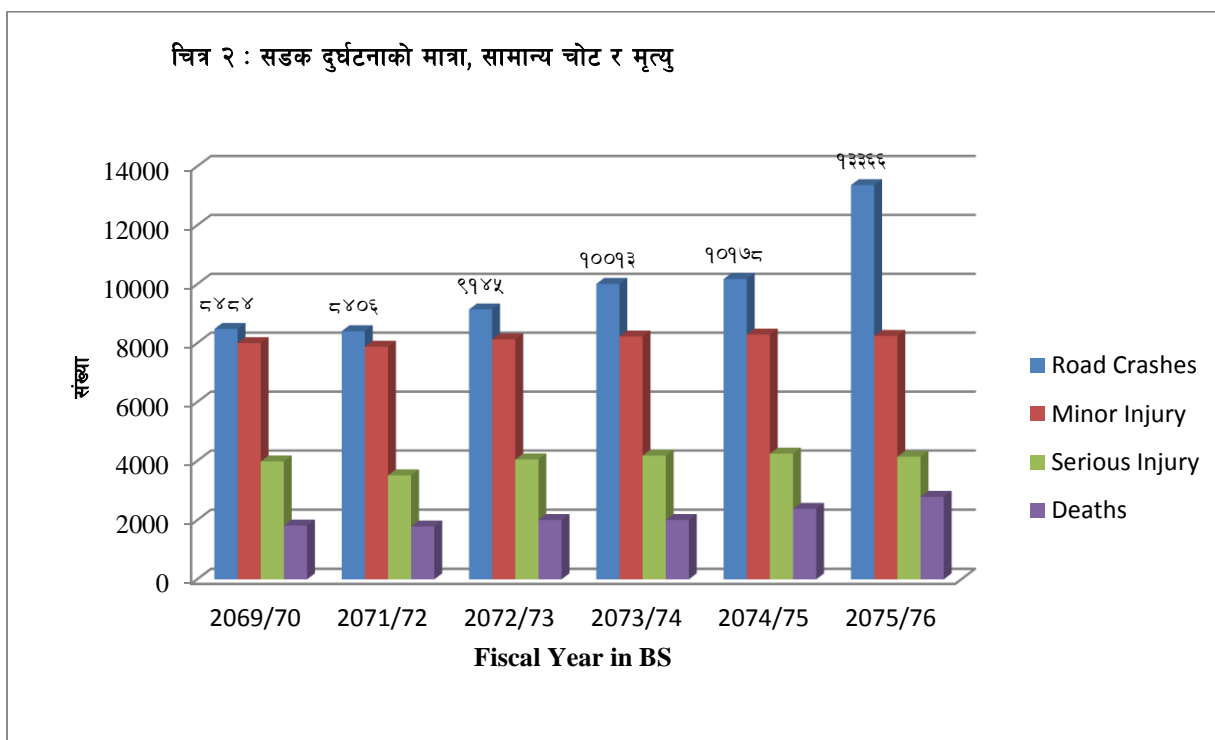
- सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन, २०४९
- दुर्घटनाको पहिचान र उपचार, २०५४
- सडक उपभोक्ता निर्देशिका, २०५६
- राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८
- सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन निर्देशिका, २०६०
- रणनीतिक सडक संजाल गुरुयोजना, २०६२
- सार्वजनिक यातायात आचार संहिता, २०६८
- सवारी प्रशिक्षण विद्यालय पाठ्यक्रम, २०६९
- नेपाल सडक मापदण्ड, २०७०
- वस बडिबिल्डीङ मापदण्ड, २०७४
- स्कूल बस निर्देशिका, २०७४

तालिका १ : वार्षिक दुर्घटनामा ज्यान गुमाउनेको संख्या

आर्थिक वर्ष	दुर्घटनामा मृत्यू हुने संख्या
२०६८/६९	१,८३७
२०६९/७०	१,८१६
२०७०/७१	१,७८७
२०७१/७२	२,००४
२०७२/७३	२,००६
२०७३/७४	२,३८४
२०७४/७५	२,०८७
२०७५/७६	२,७७९

स्रोत : ट्राफिक व्यवस्थापन महाशाखा, २०७६

सडक दुर्घटनाको संख्या हरेक वर्ष बढ्दै गएको तलको तालिकाबाट स्पष्ट हुन्छ ।



तालिका २ : सडक दुर्घटना संख्या

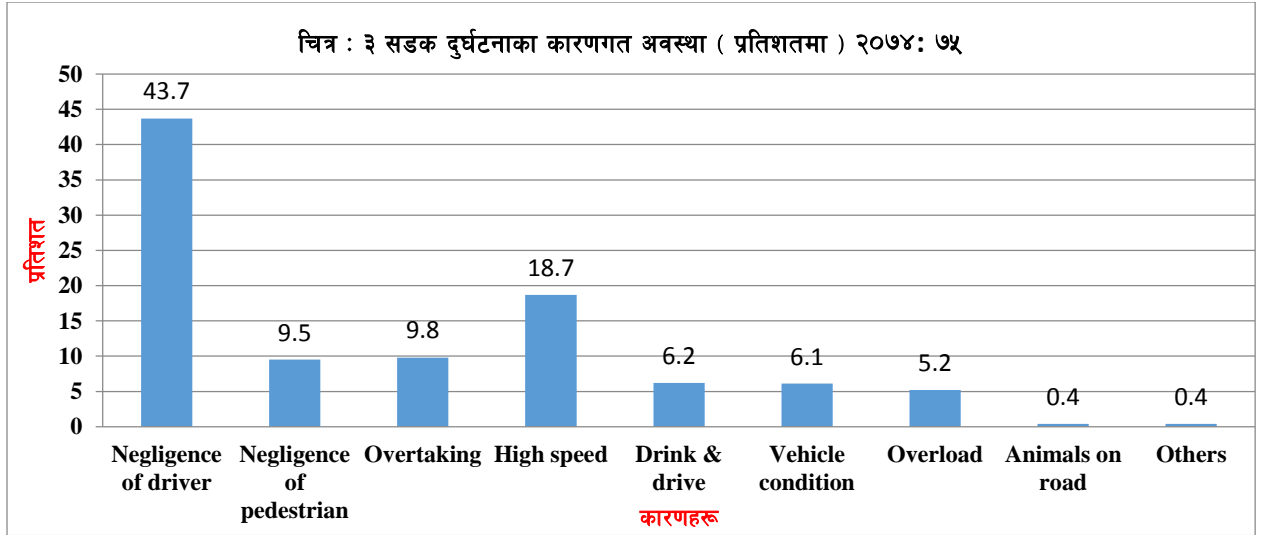
आर्थिक वर्ष	दुर्घटनामा संख्या
२०७१/७२	८,४०६
२०७२/७३	९,१४५
२०७३/७४	१००१३
२०७४/७५	१०१७८
२०७५/७६	१३३६६
स्रोत : ट्राफिक व्यवस्थापन महाशाखा, २०७६	

दुर्घटना हुने कारणहरू विभिन्न खालका देखिन्छन् । तै पनि चालकको लापरवाही, सवारीको अति तीव्र गति, मादक पदार्थ सेवन, सवारीको यान्त्रिक गडबडी, ओभरटेक, पैदलयात्रुको लापरवाही जस्ता कारणले सवारी दुर्घटना बढाएको पाइन्छ ।

तालिका ३ : दुर्घटनामा पर्ने यात्रु र प्रतिशत (आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा भएका सवारी दुर्घटनामा आधारित)

कारण	प्रतिशत
चालकको लापरवाही	४३.७
सवारीको अति तीव्र गति	१८.७
ओभर टेकिड	९.८
पैदलयात्रुको लापरवाही	९.५
मादक पदार्थ सेवन गरी चलाउनु	६.२
सवारीको यान्त्रिक गडबडी	६.१
ओभरलोड	५.२
सडक चौपाया	०.४
अन्य	०.४
स्रोत : ट्राफिक व्यवस्थापन महाशाखा, २०७६	

चित्र २ : सडक दुर्घटनाका कारणगत अवस्था (आर्थिक वर्ष २०७४/७५ मा भएका सवारी दुर्घटनामा आधारित)



बढ्दो सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न सवारी उलंघन गर्नेहरूलाई सरकारले कारवाहीको दायरामा ल्याए पनि दुर्घटनाको संख्या नघट्नु चिन्ताको विषय बनेको छ । दुर्घटनाका दोषीलाई गरिएको कारवाहीको अवस्था निम्न अनुसार देखिन्छ :

तालिका ४: सवारी दुर्घटनाका कारण र कारवाही

कारण	कारवाही संख्या
लेन अनुशासन	१, २४, ७ ५४
मा.प.से.	२५,८६०
ट्याक्सी कारवाही	३,९७१
जेब्रा क्रसिङमा नरोकेको	६,७९९
अनाधिकृत पार्किङ	२३,३५७
सीसीटीभीको प्रयोगबाट	११,७७७
गोप्रो वा बडी ओर्न	२४,२२४
बुलेट मोटरबाइक	१६६२५
स्रोत: ट्राफिक व्यवस्थापन महाशाखा, २०७३/७४	

विभिन्न तथ्यांकहरू केलाउँदा सवारी दुर्घटना निरन्तर बढ्दो देखिन्छ भने सवारी दुर्घटनाका कारणहरू पनि एकै खालका छैनन् । सवारी दुर्घटनामा सबैभन्दा बढी सिकार पैदलयात्रु भएको पाइएको छ । सवारी चालकको लापरवाही र पैदलयात्रीमा सवारी सचेतनाको कमी वा लापरवाहिकै कारण उनीहरूको बढी ज्यान जाने गरेको तथ्यांकले देखिएको छ । त्यसैले सम्बन्धित निकायहरूले सावरी चालक र पैदलयात्रुको व्यावहारमा नै परिवर्तन गर्न सचेतनात्मक कार्यक्रमहरू अगाडि ल्याउनु पर्ने देखिन्छ । यसै सन्दर्भमा कोलम्बीयाको राजधानी

बोगटाका पूर्व मेयर एनरिके पेनोलोसाले भने जस्तै 'लोकतन्त्रको गहिराइ नाप्ने भनेकै त्यहाँ रहेका फुटपाथको चौडाइ हो' भन्ने कुरा बुझ्नु जरुरी छ ।

नेपालमा यातायात व्यवस्थापन र सवारी सुरक्षाको लागि ६ पक्ष मुख्य जिम्मेवार रहेका छन् :

- यातायात व्यवस्था विभाग
- सडक विभाग
- यातायात व्यवसायी तथा चालक
- स्थानीय तह
- नेपाल प्रहरी
- यात्रु

प्रभावकारी तरिकाले दुर्घटना न्यूनीकरण गर्ने हो भने सबै पक्षले आ-आफ्नो जिम्मेवारी महसुस गरी समन्वयात्मक ढंगबाट कार्य गर्नुपर्ने आवश्यकता रहेको छ ।

७. Decade of Action for Road Safety र सडक सुरक्षाका खम्बाहरू

स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयसँगको समन्वयमा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले नेपालमा Decade of Action for Road Safety कार्यान्वयनको नेतृत्व सन् २०११ बाट गर्दै आएको छ । मन्त्रालयले Nepal Road Safety Action Plan (2013-2020) को तर्जमा २०१३ मा गरेको थियो । उक्त कार्ययोजना संयुक्त राष्ट्रसंघको विश्वव्यापी Decade of Action for Road Safety 2011-2020 को अवधारणा अनुसार तयार पारिएको हो । Nepal Road Safety Action Plan (2013-2020) ले सडक सुरक्षाका पाँच खम्बालाई ध्यानमा राखी राष्ट्रिय सडक सुरक्षा रणनीति सिफारिस गरेको थियो । सन् २०२० सम्म सडक दुर्घटनाबाट मृत्यु र गम्भीर घाइतेको संख्या ३५ देखि ५० प्रतिशत सम्म घटाउने लक्ष्य लिएको नेपालले दक्षिण कोरियाको बसान घोषणापत्रमा हस्ताक्षर गरी प्रतिवद्धता जनाए अनुसार उक्त रणनीति सिफारिस गरिएको थियो ।

संयुक्त राष्ट्रसंघको विश्वव्यापी Decade of Action for Road Safety 2011-2020 को अवधारणा अनुसार Nepal Road Safety Action Plan (2013-2020) मा सडक सुरक्षाका निम्न पाँच खम्बा समावेश गरिएको छ :-

खम्बा १ : सडक सुरक्षा व्यवस्थापन (Road Safty Mangement)

खम्बा २ : सुरक्षित सडक तथा आवागमन (Safer Roads and Mobility)

खम्बा ३ : सुरक्षित सवारी (Safer Vehicals)

खम्बा ४ : सुरक्षित सडक प्रयोगकर्ता (Safe Road Users)

खम्बा ५ : दुर्घटना पछिको सेवा (Post Crashed Response)

उक्त कार्ययोजनाको मूल उद्देश्य दुर्घटना पछिको प्रभावकारी सेवा सहित सुरक्षित सडक पूर्वाधारहरू र सेवाको आधार निर्माण गर्ने तथा सडक दुर्घटना शून्य पार्न सो अनुकूल सडक वातावरण निर्माण गर्ने रहेको छ । तर नेपाल सरकारका निकायका साथै सरोकारवालाहरूको कमजोरीका कारण यस कार्ययोजनामा भएका सडक सुरक्षा सम्बन्धी उपायहरूको कार्यान्वयन प्रभावकारी हुन सकेन । त्यसकारण सडक सुरक्षाका लागि नीतिगत तथा कानुनी कागजातहरू निर्माण गरी कार्यान्वयन गर्न National Road Safety Strategy (2021-2030) निर्माणको लागि हाल भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले काम अगाडि बढाइरहेको छ । यसका साथै Road Safty Action Plan (2020-2030) मन्त्रालयले तयार गरेको छ ।

८. पाँच खम्बा अन्तरगतका कार्यहरू

क) खम्बा १ : सडक सवारी सुरक्षा व्यवस्थापनमा सुधार

- अल्पकालीन तथा मध्यकालीन कार्ययोजनाहरूको अनुगमन ।
- सडक सुरक्षा कानुन अनुसारको राष्ट्रिय परामर्स समिति गठन ।
- शैक्षिक संस्थाहरूमा तालिम कार्यक्रम संचालन ।
- सडक सुरक्षाका लागि सडक तथा यातायात पूर्वाधार लगानीमा पर्याप्त रकमको सुनिश्चितता ।
- राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद् मार्फत ट्राफिक सुरक्षाका लागि सडक तथा यातायात पूर्वाधार लगानीलाई उपयोग ।
- ट्राफिक सुरक्षाका मापदण्ड, कानुन तथा नियमहरूको आधुनिकीकरण र परिमार्जन ।
- उचित सार्वजनिक यातायात प्रणालीको विकास ।
- ट्राफिक प्रणालीलाई व्यवस्थापन र नियन्त्रण गर्न प्रविधिको प्रयोग ।

ख) खम्बा २ : सुरक्षित सडक तथा आवागमन

- सबै सडकहरूलाई वर्गीकरण गरी सोही अनुसारको मापदण्ड कायम गर्ने ।
- सुधारका पक्षहरूलाई जाँच गर्न Road Safety Mapping/Audit गर्ने ।
- अति चाप हुने सडक र यसको कारणबारे अध्ययन गर्ने ।
- सहरी क्षेत्रमा सशुल्क पार्किङको व्यवस्था गरी आर्थिक स्रोत बढाउने ।
- सबै पहाडी तथा हिमाली जिल्लाहरूमा सडक सुरक्षा बारहरू निर्माण गर्ने ।

- नयाँ सडकहरूको योजना बनाउँदा अपाङ्गमैत्री संरचना समावेश गर्ने ।
- एकीकृत यातायातका लागि कानूनको मस्यौदा तयार गर्ने ।
- सडक कर संयन्त्र (Toll Mechanism) बनाउने र यसबाट उठेको रकम सडकको मरमतमा प्रयोग गर्ने ।

ग) खम्बा ३ : सुरक्षित सवारी

- सबै सवारीका लागि सवारी प्रमाणीकरणको व्यवस्था गर्ने । हरेक सवारीले कम्तीमा वर्षको दुई पटक सर्भिसिड गर्नुपर्ने र त्यसको प्रमाण यातायात व्यवस्था कार्यालयमा पेश गर्नुपर्ने ।
- सवारी एसेम्बल र उत्पादन गर्नु पर्ने आवश्यकताबारे अन्तराष्ट्रिय प्राविधिक मापदण्ड लागु गर्ने ।
- सवारी जाँचको काम सार्वजनिक निजी साभेदारको अवधारणा अनुसार निजी क्षेत्रलाई जिम्मा दिने ।

घ) खम्बा ४ : सुरक्षित सडक प्रयोगकर्ता

- सडक प्रयोगकर्ताहरूलाई विभिन्न सम्भावित मन्त्रहरू मार्फत शिक्षा दिने ।
- ट्राफिक शिक्षालाई प्राथमिक विद्यालयबाट नै अनिवार्य गराउने ।
- सवारी चालक अनुमतिपत्रको सडकमा पनि परीक्षण गराउने ।
- सवारी नियम उलंघन गर्ने चालकका लागि नियम बनाउने, सडक उपभोक्ताका लागि जवाफदेयी प्रणाली मजबुत बनाउने र कानूनको उलंघनको सम्बन्धमा अन्य थप व्यवस्थाहरू गर्ने ।
- उपयुक्त समयमा ट्राफिक सूचनाहरूलाई नियमित रूपमा विभिन्न संचार माध्यम मार्फत प्रसारण गर्ने ।
- दुर्घटनामा ज्यान जोगाउन सहयोग पुग्ने उपकरणहरू जस्तै वालवच्चाको सिट, हेलमेट, सुरक्षा पेटी आदिको महत्वबारे नियमित रूपमा अभियान चलाउने ।

ङ) खम्बा ५ : दुर्घटना पछिको सेवा

- राजमार्गको हरेक १०० कि.मि.मा राजमार्ग सेवा (Highway Response) को व्यवस्था गर्ने ।
- उद्धारका लागि छुट्टै समुह तयार गर्ने ।
- सवारी दुर्घटनाका घाइतेलाई प्रभावकारी तरिकाले प्राथमिक उपचार गर्नेबारे रेडक्रससँग मिलेर तालिम संचालन गर्ने ।
- घाइते निगरानी प्रणाली निर्माणको सफ्टवेरमा सुधार गर्ने ।
- सवारी दुर्घटनामा मृत्यु र घाइते भएको तथ्यांक राख्ने तथा विधि र प्रक्रियामा सुधार गर्ने ।

द. अन्तर्राष्ट्रिय अनुभव :

उप समितिले सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा विभिन्न मुलुकहरूले अवलम्बन गरेका अभ्यासहरूको बारेमा समेत समितिमा बसी अध्ययन गरेको थियो । छिमेकी देश भारत, श्रीलंका र एशियाकै विकसित देश सिंगापुरले अवलम्बन गरेका नीति तथा कार्ययोजना संक्षेपमा यहाँ उल्लेख गरिएको छ ।

भारतमा हरेक वर्ष १ लाख ५० हजार भन्दा बढी मानिसले सडक दुर्घटनाबाट ज्यान गुमाउने गरेको पाइन्छ। भारतमा तीन दशक अघि नै राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद गठन भै सकेको छ । केन्द्रिय यातायात मन्त्रीको अध्यक्षतामा सन् १९८८ मा बनेको सो परिषदले कार्यकारी भन्दा पनि सल्लाहकार निकायको रूपमा काम गरेको पाइन्छ ।

भारतमा Motor Vehicle Act, 1988 को धारा (२१५) अन्तर्गत रहेको यस परिषदमा कार्यकारी काम भने कार्य समुह (Working Group) ले गर्छ । कार्य समुहमा शिक्षा, रोड इन्जिनियरिङ्ग, भेहिकल इन्जिनियरिङ्ग, इन्मर्जेसी केयर तथा इन्फोर्समेन्ट जस्ता मुख्य कार्य सम्पादन समूह छन् । त्यस्तै, सडक सुरक्षाको लागि भारतमा सर्वोच्च अदालतमा इजलास र थुप्रै सडक तथा यातायात सम्बन्धी अध्ययन अनुसन्धान केन्द्रहरू रहेका छन् । १०० जना भन्दा बढी सदस्य रहेको यस परिषदमा सबै प्रदेशका यातायात सम्बन्धी मन्त्री र सचिवस्तरका अधिकारी समेत समावेश गरिएको छ । त्यस्तै, सम्पूर्ण राज्यका यातायात मन्त्रीबीचमा सहकार्य गरिनुका साथै योजना र एकीकृत रणनीतिका लागि कुनै प्रदेशको मुख्य मन्त्रीले मन्त्रिस्तरीय संयोजन गर्ने प्रावधान रहेको छ । यस परिषदमा अटोमोवाइल एशोसियसन अफ इण्डियाको समेत सहभागिता रहेको छ, भने स्थानीय अधिकांश कार्यक्रममा गैरसरकारी संस्थाहरूसँग समेत सहकार्य गरिएको पाइन्छ ।

श्रीलंकामा सडक सुरक्षा, दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा अटोमोवाइल एशोसियसन अफ सिलोनले श्रीलंका सरकारलाई आवश्यक सहयोग गरेको पाइन्छ । त्यसैगरी अटोमोवाइल एशोसियसन अफ सिलोनले त्यहाँ सार्वजनिक निजी साभेदारी (पीपीपी) को अवधारणा अन्तर्गत अन्तर्राष्ट्रिय रूपमा सवारी अनुमतिपत्रहरू प्रदान गर्दै आएको छ । श्रीलंकामा सडक व्यवस्थापन तथा सडक सुरक्षा कार्यको जिम्मेवारी त्यहाँको यातायात तथा हवाई उड्ययन मन्त्रालय अन्तर्गत रहेको अधिकार सम्पन्न National Council for Road Safety ले गर्ने गरेको पाइन्छ ।

यसैगरी सिङ्गापुरमा गृह तथा कानून मन्त्रालय अन्तर्गत सडक सुरक्षा परिषद रहेको छ, जसमा यातायात मन्त्रालय र स्थल यातायात प्राधीकरण (Land Transport Authority) समेतको संलग्नता रहेको छ । सिङ्गापुर सरकारको तर्फबाट सडक सुरक्षाको सम्पूर्ण कार्य गर्ने सो काउन्सिलको आफ्नै बजेट स्रोत रहेको छ । गृह तथा कानून मन्त्री संरक्षक र अटोमोवाइल एसोसिएसन अफ सिङ्गापुरका अध्यक्ष रहेको सो परिषदमा ट्राफिक, विश्वविद्यालय, शिक्षा मन्त्रालयका साथै निजीक्षेत्रको समेत उल्लेखनीय सहभागिता रहेको छ ।

भारत, श्रीलंका र सिंगापुर जस्तै अन्य विभिन्न मुलुकहरूमा सडक सुरक्षा परिषदको अवधारणा कार्यान्वयन भएको पाइन्छ। नेपालमा पनि विभिन्न मुलुकहरूको अनुभवलाई अध्ययन गरेर सडक सुरक्षा परिषदको गठन गरी कार्यान्वयनमा ल्याउन सकियो भने सडक सुरक्षामा उल्लेख्य योगदान पुग्ने देखिन्छ। त्यसो त परिषदको अवधारणा अगाडि ल्याउँदा सबै समस्या समाधान हुने हैन। यो अवधारणाले सडक सुरक्षा सम्बन्धी समस्याको समाधान भई एकीकृत रणनीति र कार्ययोजना तयार गर्न सकिने विभिन्न मुलुकहरूको अध्ययनले देखाएको छ।

सवारी दुर्घटना एक जटिल र प्राविधिक विषय भए पनि यसको न्यूनीकरणका लागि विभिन्न निकायहरूले पहल गरिरहेका छन्। यति हुँदा हुँदै पनि सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण हुनुको सट्टा भन् बढ्दै गइरहेको अहिलेको तथ्यांकले देखाउँछ। सवारी दुर्घटनाले नेपालको अर्थव्यवस्थामा निकै ठूलो क्षति पुराउने गरेको छ जसका कारण उत्पादकत्व र विकासको गतिलाई समेत नकारात्मक प्रभाव पारेको पाइन्छ। सवारी दुर्घटना केवल प्राविधिक विषयमात्र नभै यो मानव अधिकार, उपभोक्ता अधिकार तथा सामाजिक, आर्थिक विषय पनि हो। त्यसैले सुरक्षित आवागमनका लागि सरकारी तथा राष्ट्रिय एवं अन्तराष्ट्रिय गैरसरकारी संस्थाहरूले एकीकृत तथा सहयोगात्मक अवधारणाका साथ कार्य गर्नुपर्छ। यसका लागि निजी क्षेत्र, सडक उपभोक्ता सर्वसाधारण तथा संचार जगतको पनि त्यत्तिकै सहयोगको आवश्यकता पर्छ। उप समितिले अन्य मुलुकहरूको सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि गरिएका प्रयासहरूको अध्ययन गरेको थियो। अन्य मुलुकहरूको व्यवस्था हेर्दा नेपालमा पनि एक अधिकार सम्पन्न सडक सुरक्षा परिषदको स्थापना गरी सो माफत सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण कार्ययोजना कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्ने समितिको सुझाव रहेको छ।

९. सडक सुरक्षा परिषदको संरचना

सडक सुरक्षा आफैमा एउटा बृहत विषय भएकाले एउटा छुट्टै निकाय गठन गर्नु आवश्यक छ। नेपालमा राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद् सन् नब्बेको दशकमै स्थापना भइसकेको भए पनि अहिले पूर्णरूपमै निष्कृत रहेको छ। संयुक्त राष्ट्र संघले अगाडि ल्याएको Global Action Plan for the Decade on Road Safety पछि नेपालले Road Safety Action Plan 2013-20 तयार पारेको भए पनि यो प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन हुन सकेन। हाल भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले Nepal Road safety Action Plan (2020-2030) तयार गर्ने क्रममा रहेको छ।

विभिन्न मुलुकहरूको उदाररण हेर्ने हो भने, यस्तो निकायमा विज्ञहरूको बाहुल्यता मात्र होइन नेतृत्व पनि विज्ञले नै लिएको पाइन्छ। यस निकायको नेतृत्व लिने पदाधिकारीहरूलाई कार्यसम्पादन कारार गरी कामको मुल्यांकन गर्ने र सेवा अवधि थपघट गर्ने व्यवस्था गर्ने तथा यसलाई सडक सुरक्षा योजना बनाउनेदेखि लागू गर्नेसम्मको अधिकार प्रदान गरिनुपर्छ। उप समितिले सडक सुरक्षा परिषद् गठनका लागि निम्नानुसारको संरचना प्रस्ताव गरेको छ :-

क) मन्त्री, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय - अध्यक्ष

(ख) नेपाल सरकारबाट नियुक्त - उपाध्यक्ष

ग) प्रदेश मन्त्री, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय (सातौं प्रदेश) आमन्त्रित

घ) सचिव, अर्थ मन्त्रालय - सदस्य

ङ) सचिव, गृह मन्त्रालय - सदस्य

च) सचिव, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय - सदस्य

छ) सचिव, शिक्षा मन्त्रालय - सदस्य

ज). सचिव, स्वास्थ्य मन्त्रालय - सदस्य

झ). प्रमुख, ट्राफिक प्रहरी निर्देशनालय - सदस्य

ञ). विज्ञहरू - १ सदस्य

ट). उपोभाक्ता - १ सदस्य

ठ). सम्बन्धित संघ-संस्था - ३ सदस्य

ड). प्रबन्ध निर्देशक (यातायात क्षेत्र बुझेको) - सदस्य सचिव

सवारी दुर्घटना शून्यमा ल्याउन नसकिए तापनि विभिन्न उपाय मार्फत धेरै हदसम्म कम गर्न सकिन्छ । नेपाल अधिकतम सवारी दुर्घटना हुने मुलुकमा पर्नुको कारण सडक सुरक्षा सम्बन्धी दीर्घकालीन सोच र कानुन कार्यान्वयनमा देखिएको उदासिनता नै हो । ठूलो दुर्घटना भैहाले केही दिन यस विषयमा बहस हुन्छ, त्यस पछि विस्तारै सेलाएर जान्छ । यसले निरन्तरता पाउँदैन । हाल सडक सुरक्षा सम्बन्धी जिम्मेवारी पाएका निकायहरूको पनि आआफ्नै नियमित कार्यहरू तोकिएका छन् । सडक सुरक्षालाई मात्र ध्यान दिन सक्ने अवस्था छैन । यस्ता निकायहरूबीच निरन्तर समन्वयको पनि अभाव छ । कतिपय अवस्थामा जिम्मेवारीमा दोहोरोपना पनि देखिएको छ । भारत, श्रीलंका, घाना, जर्मनी, बंगलादेश, इथोपिया, फिजी, डेनमार्क लगायतका मुलुकहरूले सडक सुरक्षा परिषद् गठन गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणमा प्रभावकारी भूमिका निभाइरहेको हुँदा नेपालमा पनि यस्तो परिषद्को गठन गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणको अभ्यास थालनी गर्नु आवश्यक देखिएको छ ।

१०. सवारी दुर्घटना हुने कारण पहिचान र विश्लेषण

नेपालमा बढ्दो सवारी दुर्घटनालाई न्यूनीकरणका लागि हाल देखिएका समस्याहरू र समाधानका लागि चालिनु पर्ने कदमहरू निम्नानुसार उल्लेख गरिएको छ :

१ सडक सुरक्षामा देखिएका समस्याहरू

क) सवारी साधनको यान्त्रिक अवस्था सम्बन्धि समस्या

- सवारी साधनको नियमित मरमत सम्भार तथा परीक्षण नगर्ने प्रवृत्ति ।
- पुराना सवारी साधनहरू प्रयोगमा रहनु ।
- मरमतमा नक्कली पाटपुर्जा प्रयोग हुनु ।
- कृत्रिम वा थप अस्थायी सिट राखी सवारी साधन संचालन गरिनु ।
- मर्मतका लागि दक्ष तथा क्षमतायुक्त प्राविधिक जनशक्ति तथा कार्यशालाहरूको कमी हुनु ।
- ब्रेक वा स्टेरिड फेल हुनु ।
- एक सिट एक यात्रु नियम पालना नहुनु ।
- मास ट्रान्पोर्टलाई प्राथमिकता नदिइनु ।
- सवारी साधनको उचित आयात नीति नहुनु ।

ख) सडकको अवस्था सम्बन्धी समस्या

- विद्युत, टेलिफोन, ढल, अप्टिकल फाइबर जस्ता उद्देश्यका लागि विभिन्न निकायले गर्ने कार्यले सडकमा सवारी आवतजावत अवरुद्ध हुने र कहिले काहीँ निर्माण स्थलको खाल्टोमा परेर मृत्यू समेत हुने गरेको ।
- सडक क्षमता भन्दा सवारी साधनको संख्या बढी हुनु ।
- सडकमा सांघुरा मोड र ठाडो उकालो ओरालो हुनु ।
- प्राविधिक मापदण्ड र उचित इन्जिनियरिड विना सडक निर्माण हुनु ।
- राजमार्ग तथा अन्य सडकहरूमा पर्याप्त रूपमा ट्राफिक संकेत, लाइट र रोड फर्निचिड नहुनु ।
- सडकमा खाल्टाखुल्टी व्यापक हुनु ।
- सडक समयमै मरमत नहुनु ।
- सुरक्षित सडकपेटी पर्याप्त मात्रामा नहुनु ।
- पहिरो जान सक्ने जोखिमयुक्त सडकहरूमा रिटेनिड वाल नहुनु ।

- रोड एलाइन्मेन्ट वैज्ञानिक नहुनु ।
- पुल र निकासको राम्रो व्यवस्था नहुनु ।
- सडक संरचना नागरिक केन्द्रित भन्दा पनि सवारी साधन केन्द्रित हुनु ।
- सडक निर्माण गर्दा सुरक्षाका उपायहरू अवलम्बन नगरिनु ।

ग) सवारी चालक सम्बन्धी समस्या

- लापरवाही तरिकाले सवारी चलाउनु ।
- चालकमा पर्याप्त ट्राफिक ज्ञानको कमी ।
- सवारी चलाउदा मादक पदार्थको सेवन ।
- तीव्र गतिमा सवारी चलाउन प्रतिस्पर्धा ।
- लामो दुरीमा चालक परिवर्तन गर्नुपर्ने व्यवस्था पूर्ण रूपमा कार्यान्वयन नहुनु ।
- कम उमेरका चालक हुनु ।
- सवारी चालकमा पर्याप्त तालिमको अभाव हुनु ।
- ट्राफिक नियम तथा सडक सुरक्षा प्रति वेवास्ता गरिनु ।
- बढी कमाउन चालकहरूबीच बढी सामान र यात्रु राख्न अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा हुनु ।
- चालकहरूलाई न्यून सामाजिक मर्यादामा राखिनु ।
- सवारी चालक अनुमतिपत्र लिनको लागि निश्चित शैक्षिक योग्यता नराखिनु ।

घ) यात्रु, पैदलयात्री तथा सर्वसाधारण सम्बन्धी समस्या

- जनचेतनाको कमी ।
- उचित र सुरक्षित तरिकाले सडक प्रयोग गर्ने सम्बन्धमा जानकारी नहुनु ।
- ट्राफिक नियमसम्बन्धी प्रयाप्त जानकारी तथा पालना नहुनु ।
- जथाभावी बाटो काट्ने ।
- सावरी साधनमा भुण्डिएर र छतमा वसी यात्रा गर्ने ।
- सडक तथा किनारमा जथाभावी विस्कन सुकाउनु ।
- सडकमा पशुपन्छी तथा चौपाया छाडा छोड्ने ।
- सडक अतिक्रमण गरी फुटपाथमा व्यापार गर्ने ।
- राजमार्ग वा अन्य सडक अतिक्रमण गरी होटल/रेष्टुराहरू संचालन गर्ने ।

- विद्यालय स्तरका पाठ्य सामग्रीमा ट्राफिक शिक्षा समावेश नहुनु ।

ड) ट्राफिक प्रहरी सम्बन्धी समस्या

- स्रोत साधनको अभावका कारण प्रभावकारी निरीक्षण, अनुगमन नहुनु ।
- पैदलयात्रु तथा सवारी यात्रुहरूको गुनासोमा खासै सुनुवाई नहुनु ।
- ट्राफिक प्रहरीमाथि चालक र व्यवसायीहरूको मानोबैज्ञानिक पकड रहनु ।
- अवैध तरिकाले चलाइएका सवारी साधन नियन्त्रणमा सफलता कमै मिल्नु ।
- प्रहरीको क्षमता बढाउन नियमित तालिम नहुनु ।
- ट्राफिक प्रहरीकै लागि भनेर दरबन्दी नहुनु (जनपदका जुनसुकै पनि ट्राफिक बन्ने गरेको) ।
- सवारी व्यवस्थापनमा प्रविधिको प्रयोग अपेक्षितरूपमा बढ्न नसक्नु ।
- ट्राफिक र सवारी चालकहरूबीच सम्बन्ध राम्रो नहुनु ।
- ट्राफिक प्रहरी सवारी व्यवस्थापनमा भन्दा राजश्व उठाउन बढी केन्द्रित हुनु ।

च) सवारी धनी सम्बन्धी समस्या

- चालक खर्च बचाउन एकमात्र र कम अनुभवी चालक राख्ने ।
- समयमै सवारी साधन मरमत नगर्ने ।
- पूर्णरूपमा नाफा कमाउनेमा मात्र केन्द्रित भै पुराना सवारीसाधन चलाएर पैसा कमाउन खोज्ने ।
- तीव्र गतिमा सवारी चलाउन लगाउने ।
- बढी कमाउने उद्देश्यले अवैध सिट, मुढाहरूमा यात्रु राख्न लगाउने ।
- क्षमता भन्दा बढी यात्रु बोक्न प्रोत्साहित गर्ने ।
- पुराना सवारी साधन समयानुकूल परिवर्तन नगरी सिन्डिकेटको वलमा रुट परमिट लिने ।
- पहुँच र प्रभावका आधारमा नीति निर्माणमा प्रभाव पार्ने ।
- दुर्घटनामा जवाफदेहिताको अभाव ।
- सिन्डिकेट प्रणाली सन्चालन गरी प्रतिस्पर्धामक प्रणाली नमान्ने ।

छ) संस्थागत एवं अनुगमनसँग सम्बन्धित कारण

- यातायात व्यवस्थापनसँग सम्बन्धित विद्यमान निकायहरूबीच समन्वयको अभाव हुनु ।
- सवारी चालक अनुमतिपत्र वितरण प्रणाली व्यवहारिक एवं वैज्ञानिक नहुनु ।
- सवारी साधनको नियमित यान्त्रिक परिक्षण नगरिनु ।

- भेहिकल फिटेनेस सेन्टरको उपलब्धता र प्रयोग व्यापक रूपमा हुन नसक्नु ।
- जरिवाना रकम अध्याधिक कम हुनु ।
- सडक सुरक्षा परिषदको गठन हुन नसक्नु ।
- सडक सुरक्षा कार्ययोजना तयार भएको लामो समय वित्दा समेत कार्यान्वयनमा नआउनु ।
- सडक सुरक्षामा अपर्याप्त बजेट विनियोजन हुनु ।
- सडक सुरक्षा सम्बन्धि गैर सरकारी संस्थाहरूका कार्यहरू गोष्ठी/अन्तरक्रियामा सीमित हुनु ।
- जनस्तरमा ट्राफिक चेतना वृद्धिका लागि संस्थागत प्रयास नहुनु ।
- सिण्डिकेट प्रणालीलाई खारेज गर्न नसक्नु ।
- सक्षम र पूर्णाधिकार सम्पन्न यातायात व्यवस्थापन प्राधिकरण स्थापना हुन नसक्नु ।
- सडक सुरक्षाको कार्य सरकारको प्राथमिकतामा कम पर्नु ।
- राज्यले बनाएको सडक राज्यकै नियन्त्रणमा नभएको जस्तो देखिनु ।
- सडकमा सरकारको कम उपस्थिति रहनु ।
- दुर्घटना पछि उद्धार सेवाका लागि आवश्यक सामग्रीको अभाव रहनु ।
- गुनासो सुनुवाई व्यवस्था प्रभावकारी नहुनु ।
- भाडादर निर्धारण व्यवहारिक र वैज्ञानिक हुन नसक्नु ।
- गुणस्तरीय पूर्वाधार विकासमा ध्यान दिन नसक्नु ।
- संघीय प्रणालीमा सवारी सुरक्षा सम्बन्धि योजना अहिलेसम्म तय नगरिनु ।
- सुरक्षित यात्रा नागरिकको अधिकारको रूपमा स्थापना हुन नसक्नु ।
- सवारीले बोकेको भार परिक्षण गर्ने प्रणाली प्रभावकारी नहुनु ।

ज) कानून कार्यान्वयन सम्बन्धी कारण

- समसामयिक रूपमा कानूनको परिमार्जन हुन नसक्नु ।
- भएका कानूनको समेत प्रभावकारी कार्यान्वयन नहुनु ।
- यातायात व्यवस्थापन सम्बन्धि कानूनहरू एकीकृत नभै छरिएर रहनु ।
- यातायात व्यवस्थापन संहिताको तयारी नगरिनु ।
- सवारी सुरक्षाका न्यूनतम मापदण्डहरू पुरा गर्ने पर्ने वाध्यात्मक व्यवस्थाहरू नहुनु ।
- सबैलाई समान व्यवहार नगरिनु ।
- कानूनको पालनाको सम्बन्धमा जनचेतनामुलक कार्यक्रम संचालन न्यूनमात्रामा गरिनु ।

- कानून उलंघन गर्दा पनि न्यून सजायको प्रावधान राखिनु ।
- सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण गर्ने सम्बन्धी संसदमा पेश भएको जरुरी सार्वजनिक महत्वको प्रस्तावको कार्यान्वयनमा समेत सरकारको वेवास्ता देखिनु ।
- परिणाममुखी भन्दा पनि प्रक्रियामुखी कानुनी प्रावधानहरू रहनु ।
- कानून बमोजिम नियमन गर्ने निकायहरूको प्राथमिकतामा सडक सुरक्षा नदेखिनु ।
- कानून बमोजिम कारवाही गर्ने प्रक्रियामा राजनीतिक हस्तक्षेप हुनु ।
- एउटै निकायलाई प्रभावकारी बनाउनुको सट्टा सवारी व्यवस्थापनका लागि विभिन्न निकायहरूबीच अधिकार छरिनु ।

११. समाधानका लागि सुझावहरू

सवारी सुरक्षामा माथि उल्लेख गरिएका समस्याहरू समाधान गर्न सकिने सम्भावना हुँदाहुँदै पनि सो हुन सकेको छैन । यस्ता समस्याहरू समाधानको लागि जिम्मेवार सम्बन्धित निकायहरूले गम्भीरता देखाउनु जरुरी छ । समस्या समाधानका लागि एक निकायको प्रयासले मात्र सम्भव नभएकोले सम्बद्ध सबैको सामुहिक प्रयास अपरिहार्य देखिन्छ । माथि उल्लेखित समस्याहरूलाई तत्कालिन, मध्यकालिन र दीर्घकालिन रूपमा समाधान गर्न उपसमितिले देहाय बमोजिम सुझाव गरेको छ :-

क) यान्त्रिक कारणबाट हुने सवारी दुर्घटना सम्बन्धी समाधान

- २० वर्ष पुराना सवारी साधनहरूलाई पूर्ण रूपमा विसर्जन गर्नुपर्ने ।
- गति, चालकको अवस्था र गाडी चलाउने अवधि लागु गर्न आधुनिक प्रविधिको प्रयोग गर्नुपर्ने ।
- सार्वजनिक तथा ठूला सवारी साधनको सहचालकलाई समेत यान्त्रिक ज्ञानको सामान्य तालिम दिने व्यवस्था मिलाउने ।
- सवारी साधनको तोकिएको निकायबाट यान्त्रिक परीक्षण एवं प्रदुषणको चेक जाँच नियमित गराउनु पर्ने र सो को अनुगमन गर्ने ।
- सडकको अवस्था एवं भूगोल अनुरूपको सवारी साधन संचालनका निमित्त सवारी साधन रुट अनुमति तथा प्रयोग सम्बन्धि कार्यविधि बनाई लागू गर्ने ।
- Vehicle Fitness Test Center स्थानीय तहसम्म विस्तार गरी सवारी साधनको अनिवार्यरूपमा नियमित परीक्षण गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।
- Variable Messaging System को प्रयोग गर्ने/गराउने ।

- हरेक ३,५०० किमिको यात्रा पछि अनिवार्य रुपमा सबै प्रकारका सवारी साधनहरूको परिक्षण र मर्मतको लागि सवारी साधनलाई Certified Workshop पठाउने र त्यसको विवरण राख्ने व्यवस्था गर्ने ।
- फोहोर धुलोमैलो /सवारी साधनलाई सडकमा निस्कन नदिने ।

ख) सडक संरचना सुधार सम्बन्धमा समाधान

- पैदलयात्रीहरूको सुरक्षालाई प्राथमिकता दिइनुपर्ने ।
- तोकिएको सडक बाहेक सवारी प्रवेश निषेध गर्नुपर्ने ।
- सडकहरूमा ट्राफिक चिन्ह, संकेत र सूचनामुलक बोर्डहरू पर्याप्त मात्रामा राखिनुपर्ने र सोको मर्मत संभार गरी दुरुस्त राख्नुपर्ने ।
- 'सार्वजनिक सडक निर्माण तथा मर्मत संभार निर्देशिका' तयार गरी नेपाल सरकार, स्थानीय तह एवं अन्य निकायहरूले निर्माण गर्ने सडकमा यसको पूर्ण परिपालना गर्न लगाउने ।
- कमजोर सडक पूर्वाधारलाई Road Safety Audit गरी तदअनुसार सुधार गरी मापदण्ड अनुसार बनाउने ।
- उच्च जोखिम क्षेत्रहरू (Black Spots) पहिचान गरी सुधारका लागि कार्यक्रम संचालन गर्ने ।
- सडकहरूमा नवीनतम प्रविधिहरूको प्रयोग एवं विस्तार गर्नुपर्ने (जस्तै राडर गन सहितका सर्भिलेन्स क्यामरा जडान, हाइवेहरू कभर गरी सीसीटीभी जडान)।
- Dynamic Overhead Signs, One Way, Traffic Light/ Sign, Smart Street Sign को प्रवन्ध गर्नुपर्ने
- Junction Management Plan बनाई लागू गर्ने ।
- राजमार्गहरूको विभिन्न ठाउँहरूमा अस्पताल बनाई सेवा प्रदान गर्ने ।
- नयाँ बनाइने सडकहरूमा सडक सुरक्षाका पूर्वाधार तयार भए पछिमात्र सवारी साधन गुड्न अनुमति दिने ।
- सडकमा Road Safty Barriers राख्ने कामलाई प्राथमिकता दिनुपर्ने ।
- सडकमा विछ्याउने विजुली, टेलिफोन, फाइबर अप्टिक तार , ढल निर्माणमा सम्बद्ध निकायहरूबीच समन्वय हुनुपर्ने ।
- सडक सुरक्षा सम्बन्धी कार्यक्रमलाई राष्ट्रिय प्राथमिकतामा राखिनु पर्ने
- सडक सुरक्षाको लागि श्रोतहरूको प्रवन्ध गर्ने
- सडकको मापदण्ड अनुरूपको Right of Way, खुलाक्षेत्र अनिवार्य राख्नुपर्ने

- सडक तथा फुटपाथ अतिक्रमणलाई तत्काल नियन्त्रण गर्ने ।
- पार्किङलाई व्यवस्थित गर्ने ।

ग) सवारी चालकसँग सम्बन्धित समाधान

- निजीक्षेत्रबाट संचालित चालक तालिम केन्द्रबाट दिइने तालिको पुनः परीक्षण गरि प्रमाणीकरण गर्नुपर्ने ।
- सवारी चालक अनुमतिपत्र वितरण प्रणालीलाई समय सापेक्ष र विश्वासनीय बनाउने ।
- सवारी चालकको आचरण तथा सवारी साधनको भार संचालनलाई अनुमोदन गर्ने कानुनी प्रावधानहरू पुनरावलोकन गरी संसोधन गर्ने ।
- सरकारी एवं निजी तहबाट गुणस्तरीय चालक तालिम केन्द्रहरूको स्थापना गर्नुपर्ने ।
- एक वर्ष परिक्षणकालको व्यवस्था प्रभावकारी ढंगले कार्यान्वयन गर्ने ।
- मादक पदार्थ सेवनगरी सवारी चलाउने विरुद्धको अभियानलाई देशव्यापी बनाउने ।
- सार्वजनिक सवारी चालकहरूका लागि आचार संहिता निर्माण गर्ने ।
- सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन तथा नियमले निषेध गरेको कार्य ३ पटक भन्दा बढी गर्ने सवारी चालकको चालक अनुमतिपत्र रद्द हुने व्यवस्था गर्ने ।
- सवारी चालक अनुमतिपत्र नलिएका वा नक्कली सवारी चालक अनुमतिपत्र लिई सवारी साधन संचालन गर्ने वा संचालन गरी दुर्घटना गराउने व्यक्तिलाई कारवाही गर्ने व्यवस्था कडाइका साथ लागू गर्ने ।
- सवारी चालक अनुमतिपत्र नलिएका व्यक्तिलाई सवारीसाधन संचालन गर्न अनुमति दिने सवारी धनीलाई समेत दण्ड सजायको व्यवस्था गर्ने ।
- लामो दुरीको सार्वजनिक यात्राका लागि कम्तीमा ५ वर्षको अनुभव भएको चालक सहित जगेडा चालकको व्यवस्था गर्ने ।
- तीव्र गतिमा हाँक्ने र अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा गर्न खोज्ने प्रवृत्तिलाई निरुत्साहित गर्नुपर्ने ।
- टाइमकार्ड कडाइका साथ लागू गर्ने ।

घ) सरोकारवाला, यात्रु, पैदलयात्री सम्बन्धमा

- विद्यालय तहदेखि नै सडक सुरक्षा सम्बन्धी पाठ्यक्रम समावेश गर्ने ।
- सडक सुरक्षा सम्बन्धी आधारभूत मापदण्ड निर्धारण गर्ने ।
- जनचेतना अभिवृद्धि गर्ने ।

- लामो दुरीमा संचालन हुने सवारी साधनमा क्षमताभन्दा बढी यात्रु बोक्न निषेध गर्ने ।
- सार्वजनिक सवारी साधनतर्फ सडकको क्षमता एवं गुणस्तर हेरी सम्भव भएसम्म ठूला सवारी साधन (मास ट्रान्सपोर्ट) को प्रयोगलाई अनिवार्य गर्ने ।
- शहरीक्षेत्रहरूको आन्तरिक यातायातमा ठूला सवारी साधनको संचालन गर्ने ।
- पैदल यात्री, साईकल, विद्युतीय रिक्सा तथा दुईपाङ्ग्रे सवारीका लागि छुट्टै सडक लेन बनाउने ।
- सडक अतिक्रमण गर्नेलाई अनिवार्य कानुनी कारवाही गर्ने ।
- सार्वजनिक सडकमा घरपालुवा चौपाय छाड्ने, विस्कून सुकाउने लगायतका कार्यलाई निरुत्साहित गर्ने र गर्नेलाई दण्ड सजायको व्यवस्था गर्ने ।
- सवारी दुर्घटनाको निष्पक्ष एवं वैज्ञानिक तवरबाट अनुसन्धान गरी दोषी देखिएका पक्षलाई कारवाही गर्ने
- देशले भोगेको कोभिड -१९ को समस्या र त्यसको रोकथाम र व्यवस्थापनका लागि गरेको लगानी र स्रोत परिचालनबाट कोभिडको समस्या समाप्त भए पनि भविष्यमा ती सबै क्रियाकलापहरूलाई सडक सुरक्षाको स्थिति नियन्त्रण गर्न निरन्तरता दिनु पर्ने। जस्तै: सामाजिक दूरी (सडकमा गाडीहरूबीच), टेष्टिङ दायरा बढाउने (भेहिकल र ड्राइभर फिटनेस), क्वारेन्टीन व्यवस्था (लाइसेन्स लिइसके पछि ग्रेजुएट ड्राइभिङ लाइसेन्स), PPE को व्यवस्था र प्रयोग (हेल्मेट, सीटबेल्ट प्रयोग), कन्ट्याक्ट ट्रेसिङ (तथ्यांक संकलन), भीडभाड नगर्ने, निजी क्षेत्रलाई परिचालन गर्ने (सडक सुरक्षाका लागि विभिन्न क्षेत्रमा नीजि क्षेत्र सँग साजेदारी गर्ने), अस्पतालहरूलाई तयारी अवस्थामा राख्ने दुर्घटना पछिको उपचारको लागि), फिजिकल फिटनेस कायम राख्ने (साइकल वा पैदल हिंड्ने), अनावश्यक यात्रा नगर्ने) ।

ड) ट्राफिक प्रहरी सम्बन्धमा

- सम्पूर्ण सवारी साधनको प्रभावकारी निरीक्षण, अनुगमन गर्ने ।
- सडक सुरक्षा भत्ता र स्वास्थ्य विमा अनिवार्य गराउने ।
- यात्रुवर्गको गुनसोलाई प्राथमिकताको साथ सुनुवाई गर्ने ।
- ट्राफिक प्रहरीमाथि चालक तथा व्यवसायीहरूको हस्तक्षेपको अन्त्य गर्नुपर्ने ।
- अवैध सवारी साधनलाई नियन्त्रणमा लिने कार्यलाई प्रभावकारी बनाउनु पर्ने ।
- सिटभन्दा बढी यात्रु राख्न नदिने ।
- उच्च मनोबलको लागि प्रोत्साहित गर्नुपर्ने ।
- यातायात व्यवस्थापनमा सूचना प्रविधिको व्यापक प्रयोग गर्ने ।

- विद्यमान अधिकारको पुनरावलोकन गरी थप अधिकार प्रदान गर्ने ।
- स्रोत र साधनको अभाव हुन नदिने ।
- दुर्घटना पश्चातको उद्धारमा परिचालन गर्न सक्षम निकायको रूपमा विकास गर्ने ।
- आधुनिक उपकरणहरू उपलब्ध गराउने ।
- आपतकालीन उद्धार, उपचार र पुनस्थापनाबारे तालिम दिने ।

च) सवारी धनी सम्बन्धमा

- सवारी साधनको नियमित परीक्षण, मर्मत संभार गर्नुपर्ने ।
- अनुभवी चालक अनिवार्य राख्नुपर्ने ।
- चालकलाई उपयुक्त सेवा सुविधा तथा अन्य व्यवहारबाट उच्च मनोवल प्रदान गर्नुपर्ने ।
- गाडीमा सिटभन्दा बढी राख्न नदिने ।
- पुराना सवारी साधन नचलाउने ।
- सरकारी नीति तथा कार्यक्रमहरूका सहयोग गर्ने ।
- सवारी साधनभित्र सीसी क्यामरा लगायका आधुनिक उपकरणहरू जडान गर्ने ।
- सवारी साधनमा जीपीएस प्रणाली जडान गर्ने ।
- इम्बोस्ड नम्बर प्लेट राख्नु पर्ने ।
- सवारी साधनलाई फोहर हुन नदिने, नियमित सरसफाइमा ध्यान दिने ।
- सवारी साधनको भित्र बाहिर अनावश्यक गीत, गजल, श्लोक, चित्र, पोस्टर राख्न नदिने ।
- लामो दुरीको यात्राको क्रममा स्वास्थ्य खाना तथा अन्य गुणस्तरीय सेवा उपलब्ध गराउन सहयोग गर्ने ।
- सवारी साधन भित्र सूचना प्रविधिको प्रयोग गर्नुपर्ने ।
- सार्वजनिक निजी साभेदारीमा सवारी जाँच केन्द्र स्थापना गर्ने । सरकारले यस्ता केन्द्रबाट हुने जाँचको लागि मापदण्ड बनाउने र सवारी मालिकले यातायात व्यवस्थापन विभागमा कम्तीमा वर्षको दुई पटक सवारी परीक्षण प्रमाणपत्र पेश गर्नुपर्ने । विभागको काम मापदण्ड बनाउने, अनुगमन गर्ने र नियन्त्रण गर्ने भूमिका खेल्ने । यो सरकारको लागि राजश्व बृद्धि गर्ने अवसर पनि हो ।

ज) कानून सुधार सम्बन्धमा

- नियमक सबै निकायहरूले सवारी धनी, चालक, यात्रु सबैलाई समान व्यवहार गर्ने ।
- विद्यमान कानूनमा देखिएका त्रुटीहरूलाई यथाशिघ्र परिमार्जन गर्ने ।

- यातायात व्यवस्थापन संहिता बनाइ कार्यान्वयनमा ल्याउने ।
- समय सापेक्ष दण्ड सजायमा पुनरावलोकन गर्ने ।
- कानूनको प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्ने ।
- अतिविशिष्ट वा विशिष्ट व्यक्तिहरूको लागि स्पष्ट कानुनी व्यवस्था गर्ने ।
- अन्तराष्ट्रिय स्तरको कानून बनाउने ।
- अधिकार सम्पन्न राष्ट्रिय सडक सुरक्षा प्राधिकरण स्थापना ।
- इन्धन अनिवार्य रूपमा यूरो ४ मापदण्डको हुने गरी कानूनमा नै व्यवस्था गर्ने ।
- सवारी साधनको आयात नीति बनाउने ।
- सवारी साधनको न्यूनतम मापदण्ड तोक्ने ।
- क्रमशः सफा उर्जा परिवहनको प्रयोग तर्फ जाने ।
- सवारी साधनको खरिद विक्रि मापदण्ड तथा शर्तको निर्माण गर्ने ।
- अनिवार्य विमाको व्यवस्था गर्नुपर्ने । दुर्घटना पछिको उपचारको जिम्मेवारी बीमा कम्पनीको हुनुपर्ने ।

भ) संस्थागत सुधार सम्बन्धमा

- नेपालमा सडक सुरक्षा परिषद्को गठन अनिवार्य गर्नु पर्ने ।
- हरेक प्रदेशमा कम्तीमा एउटा ट्रमा सेन्टर हुनुपर्ने ।
- तराईको राजमार्गमा हरेक १०० कि.मि र पहाडको राजमार्गमा हरेक ५० कि.मि.मा आकस्मिक उद्धार सेवा स्थापना गर्नुपर्ने ।
- सडक दुर्घटना सम्बन्धी तथ्यांक संकलन र व्यवस्थापन व्यवस्थित र वैज्ञानिक हुनुपर्ने ।
- सडक सुरक्षा कार्ययोजनामा रणनीति, कार्य र यसलाई हासिल गर्न समयसीमा स्पष्ट रूपमा उल्लेख हुनु पर्ने ।
- यस कार्ययोजनामा सडक सुरक्षा सम्बन्धी अन्तराष्ट्रिय सन्धीहरू पनि समावेश हुनुपर्ने ।
- दुर्घटना पछि आकस्मिक उपचारको लागि हवाई तथा एम्बुलेन्सको पनि व्यवस्था हुनुपर्ने ।
- सडक सुरक्षा नियमको उलंघन गर्नेलाई कडा सजायको व्यवस्था हुनुपर्ने ।
- नियामक निकाय धेरै हुँदा काम प्रभावकारी नहुने भएकोले एक मात्र नियामक निकाय बनाउने ।
- सडकको क्षमताको आधारमा मात्र सवारी साधन आयात सम्बन्धी व्यवस्था मिलाउने ।
- संस्थागत संरचनालाई सवल बनाउने ।

- सवारी संचालन इजाजत प्रणालीलाई व्यवस्थित गर्ने ।
- सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणको स्थापना गर्ने ।
- सवारी तथा सडकसँग सम्बन्धित तथ्यांकलाई अध्यावधिक गर्ने ।
- अत्याधुनिक सूचना प्रणालीको प्रयोग गरी कार्य सम्पादन गर्ने ।
- सरकारी सवारी साधनहरूको हकमा समेत माथि उल्लेखित कुराहरू लागू गर्ने ।
- सडक, सवारी साधन तथा यात्रुहरूको अनिवार्य बिमा गर्ने ।
- सडक शिष्टाचारका बारेमा स्थानीय क्लब, आमा समुह, विद्यालयहरूलाई प्रशिक्षित गराई चेतना अभिवृद्धि गर्ने ।
- हरेक दिनको मौसमको अवस्था सम्बन्धी सूचना अनिवार्यरूपमा सबै सावरी चालकहरूलाई प्रवाह गर्ने व्यवस्था गर्ने ।
- मोटरसाइकल, विभिन्न मोडेलका गाडीहरूका अधिकारिक वर्कशपहरू, कृषि उपकरण वाहन, भाडाका यातायातहरू मर्मत गर्न हाल सञ्चालनमा रहेका र वाहनहरूको संख्या अनुसार थप चाहिने वर्कशपहरूका लागि उद्योग विभाग वा नगरपालिका अन्तरगत दर्ता गरी गाडी मोटरहरूको अधिकारिक चेकजाँच गर्ने र सुरक्षित भएको सर्टिफिकेट दिने अधिकार सहित देशैभर वर्कशप नियमन गर्ने ।
- विभिन्न खालका सवारी मर्मत गर्न हाल सञ्चालनमा रहेका र थप खुल्ने वर्कशपहरूको दर्ता, अधिकारिक चेकजाँच र सुरक्षित भएको प्रमाणपत्र दिने अधिकार उद्योग विभाग वा नगरपालिकालाई दिई देशैभर वर्कशप नियमन गर्ने ।
- देशभरीका सडक खण्डहरूको नियमित र आवधिक रोड सेफ्टी अडिट गर्न (Regular and periodic road safety audit) चाहिने जनशक्तिलाई तालिमको व्यवस्था गर्ने । तत्काल देशैभरी इन्जिनियरहरू उपलब्ध गराउन नसकिने भएकोले ओभरसियर तहको रोड सेफ्टी परीक्षक तालीम दिई भर्ना गर्ने ।
- दुर्घटनाका तथ्यांक संकलन गर्न जनशक्ति अभाव रहेको कुरालाई स्वीकार गर्दै त्यसका लागि सुरूवा नहुने गरी ट्राफिक दुर्घटना तथ्यांक संकलन गर्ने सीप र दक्षताका लागि तालीम दिई चाहिएजति ट्राफिक प्रहरी वा गैरप्रहरी जनशक्तिको व्यवस्था गर्ने ।
- सडक सुरक्षामा लगानी भन्नाले सडक पूर्वाधार निर्माणमा गरेको लगानी भन्ने अर्थ नलाग्ने गरी सडक डिजाइन, निर्माण र मर्मत सम्भारका क्रममा गरिने सडक सुरक्षाका विशिष्ट कम्पोनेन्टहरूमा लगानी सुनिश्चित गर्ने ।

- देशले भोगेको कोभिड-१९ को समस्या र त्यसको रोकथाम र व्यवस्थापनका लागि गरेको लगानी र स्रोत परिचालनबाट कोभिड समस्या समाप्त भए पनि भविष्यमा ती सबै क्रियाकलापहरूलाई सडक सुरक्षाको स्थिति नियन्त्रण गर्न निरन्तरता दिनु पर्ने ।
- सडक सुरक्षा रणनीतिलाई दिगो विकास लक्ष्यसँग आवद्ध गराउने ।
- सडक यातायात संचालनका शिलशिलामा दस्तुर, शुल्क, जरिवाना वा कर स्वरूप राज्यले प्राप्त गर्ने रकमको ठूलो हिस्सा सडक सुरक्षाका लागि प्रत्येक वर्ष छुट्टयाइने कुराको प्रत्याभूति अर्थ मन्त्रालयबाट सुनिश्चित गर्ने ।

१२. निश्कर्ष

नेपालको संविधानले यातायात सुविधामा नागरिकको सरल, सहज र समान पहुँच सुनिश्चित गर्न यातायात क्षेत्रमा लगानी अभिवृद्धि गर्ने र वातावरण अनुकूल प्रविधिलाई प्राथमिकता दिँदै सार्वजनिक यातायातलाई प्रोत्साहन र निजी यातायातलाई नियमन गरी यातायात क्षेत्रलाई सुरक्षित, व्यवस्थित, समावेशी र अपांगमैत्री बनाउने परिकल्पना गरेको छ । त्यसैगरी, राष्ट्रिय योजना आयोगले यसै वर्ष जारी गरेको १५औँ योजनाले सर्वसाधारणले प्रयोग गर्ने सार्वजनिक यातायात पूर्णतः व्यवस्थित, सर्वसुलभ, सुरक्षित र भरपर्दो नहुनु, जीर्ण तथा पुराना सवारी साधनका कारण प्रदुषण बढ्नु, व्यवसायिक तालिम प्राप्त सवारी चालक र तिनको श्रम, समय, सीमा नियमन गर्ने मापदण्ड नहुनु, संस्थागत क्षमता तथा प्रविधिमैत्री कार्य प्रणाली नहुनु र सवारी साधनको नियमित र व्यवस्थित परीक्षण प्रणाली नहुनु सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका प्रमुख समस्याको रूपमा रहेको उल्लेख गरेको छ ।

सवारी दुर्घटना घटाउन अब चालकको योग्यतासँगै दायित्व पनि तोक्ने कानूनको खाँचो छ । जसरी हुन्छ, दुर्घटनाबाट हुने जनधनको क्षति कम गर्नु राज्यको प्रमुख दायित्व हो । दुर्घटनाको कारण पहिचान भइसकेको अवस्थामा सडक यात्रालाई सुरक्षित र भरपर्दो बनाउन राज्यले जुनसुकै कदम चाल्न पनि चुक्नु हुँदैन । हरेक वर्ष हुने दुर्घटनाको संख्या, त्यसबाट हुने मानवीय र भौतिक क्षतिको मूल्यांकन नै छैन । दुर्घटनाबाट हुने सबभन्दा ठूलो क्षति मानवीय क्षति नै हो । आफन्त गुमाउनु पर्दा पारिवारका अन्य सदस्य र आश्रितहरूले सहनु पर्ने पीडा अकल्पनीय हुन्छ । नेपालमा औषत दैनिक ८ जनाको दरले सडक दुर्घटनामा मृत्यू हुने र वर्षमा २५ सयभन्दा बढीको मृत्यूहुने गरेको सरकारी तथ्याङ्कले देखाउँछ । विश्व स्वास्थ्य संगठनले नेपालमा हरेक दिन औषत १३ जना र वर्षेनी झन्डै ५ हजार जनाको ज्यान जाने गरेको जनाएको छ ।

सडक दुर्घटनाले अक्सर आर्थिक क्रियाकलापमा संलग्न जनशक्तिलाई असर पार्ने भएकाले दिनानुदिन राज्यले उत्पादनशील नागरिक गुमाइरहेको वा उनीहरूलाई क्षमता बिहिन बनाइरहेको छ । दिगो विकास लक्ष्यका अनुसार २ वर्षभित्र नेपालले सडक दुर्घटनामा परी मृत्यू तथा घाइते हुनेको संख्या आधाले घटाउने सहमति जनाएको छ तर दुर्घटनाको संख्या वर्षेनी झन् बढ्दै गइरहेको यथार्थ हाम्रा सामु छर्लङ्ग रहेको छ ।

विश्वभर सडक दुर्घटनाबाट वर्षेनी लाखौं मानिसले ज्यान गुमाउने र त्यो भन्दा निकै धेरै गुणा घाइते हुने गरेका छन् । नेपाल जस्तो सवारी सुरक्षाको दृष्टिले कमजोर देशमा यो समस्या भन्नु चुनौतीपूर्ण बन्दै गएको छ । उल्लेखित तथ्यांकले नेपालमा सवारी सुरक्षाको विकराल समस्या देखाउँछ । त्यसो त यो विषय विगत धेरै वर्ष देखि महसुस गरिए पनि सम्बद्ध निकायहरूले यसको समाधानका लागि प्रभावकारी प्रयास अगाडि नबडाएको नै हो । सडकको गुणस्तरमा कमी, सवारी प्रयोगकर्ताको लापरवाही वा सवारी नियमको अज्ञानता लगायतका कारण नेपालमा सडक सुरक्षा चुनौतीपूर्ण देखिएको छ । साथै, दुर्घटना पछिको उद्धारका लागि जनशक्ति, उपकरण र अन्य साधनको अभावका कारण पनि दुर्घटनाबाट ज्यान जानेको संख्या बढ्दै गएको पाइन्छ ।

देशको समग्र यातायात प्रणालीमा सुधार गर्न सके सडक सुरक्षामा अभिवृद्धि हुन सक्छ र यसका लागि राज्यले समयमै कदम चाल्नु पर्छ भन्ने उप समितिको धारणा रहेको छ । मुलुक संघीय संरचना कार्यान्वयनमा पूर्ण रुपमा अगाडि बढी सकेको अवस्थामा सवारी सुरक्षा सम्बन्धी नीति निर्माण र कार्ययोजनाको जिम्मेवारी संघ, प्रदेश र स्थानीय सरकारको साभामा विषय हो । नेपालमा सडक सुरक्षा सम्बन्धी कार्य गर्ने निकायहरू धेरै भएकोले काममा दोहोरोपन, समन्वयको अभाव, अधिकारक्षेत्रमा विवाद लगायतका कारण प्रभावकारी काम हुन सकेको पाइँदैन । यस्तो अवस्थामा अधिकार सम्पन्न सडक सुरक्षा परिषद गठन गरी सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणमा प्रभावकारी भूमिका खेल्न उप समिति गम्भीरता पूर्वक सरकारको ध्यानाकर्षण गर्दछ । यस प्रतिवेदनले सुधार गर्नुपर्ने भनी औल्याइएका विषयवस्तुहरू र प्रस्तुत गरिएका सुझावहरूलाई मात्रै अल्पकालिन, मध्यकालिन र दीर्घकालिन रणनीति तयार गरी कार्यान्वयन गर्ने हो भने पनि सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणमा गुणात्मक अभिवृद्धि हुने उप समितिको विश्वास रहेको छ । नागरिकले सुरक्षित यात्रा गर्न पाउने अधिकारको रक्षा गर्न सम्बन्धित निकायहरूले उल्लिखित सुझावहरूको कार्यान्वयन गरे नगरेको यस समितिले निरन्तर अनुगमन गर्नेछ । यसका लागि सर्वप्रथम कानुनी रुपमा प्रयास थालनी गरिनु पर्छ भने सडक पूर्वाधार विकास तथा सडक प्रयोगकर्ताहरूलाई सडक शिष्टाचारबारे सचेतना दिलाउन सकियो भने सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणमा उल्लेख्य सुधार हुने उप समितिको निष्कर्ष रहेको छ ।

६०***७२

अनुसूची - १

उप समितिको छलफल तथा निर्णय

बैठक संख्या-१

मिति: २०७६।०९।११

बैठक प्रारम्भ: १० :२५

बैठक अन्त्य : ११:००

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठकले देहायको कार्यदेश एवं कार्यविधि पारित गर्ने निर्णय गर्‍यो :-

उपसमितिको कार्यदेश :

- बढ्दो सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न विद्यमान कानून, नीति तथा प्रणालीमा रहेका कमी कमजोरीहरू पहिचान गरी त्यस्ता कमीकमजोरीहरू हटाउन र तत्कालिन तथा दीर्घकालिन समाधानका उपायहरू पहिचान गरी समिति समक्ष सिफारिस गर्न सक्ने ।
- उपसमितिले आवश्यकता अनुसार विभिन्न प्रदेशको स्थलगत भ्रमण, प्रदेश स्तरीय छलफल, सम्बन्धित क्षेत्रका विज्ञ, सरोकारवाला तथा सर्वसाधारणसँग परामर्श गर्न सक्ने ।
- उपसमितिले सडक सुरक्षाका लागि सफल मानिएका विभिन्न देशहरूको अध्ययन भ्रमण गर्न सक्ने।
- विज्ञहरूको रोष्टर बनाई परामर्श गर्न सक्ने ।

अध्ययन विधि :

- सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धमा सरकारका तर्फबाट भईरहेका काम कारवाहीको बारेमा नेपाल सरकारका विभिन्न मन्त्रालय तथा पदाधिकारीहरू यातायात क्षेत्रसँग सम्बन्धित संघ संगठनका प्रतिनिधिहरू, सम्बन्धित क्षेत्रका विज्ञहरू र नागरिक समाजका प्रतिनिधिहरूसँग छलफल गर्ने ।
- प्रचलित ऐन, नियम र निर्देशिकाहरूको कार्यान्वयनको स्थितिको अध्ययन गर्ने ।
- विज्ञहरूद्वारा प्रकासित लेख रचनाहरू तथा प्रतिवेदनहरू अध्ययन गर्ने ।
- प्रचलित ऐन, नियम, निर्देशिकाहरूको विस्तृत अध्ययन र विश्लेषण गर्ने ।

यसका साथै उप समितिले सडक दुर्घटनाका मुख्य कारण मानिने पाँच स्तम्भहरू (Five Pillars) को समेत कार्य विभाजन गरी देहाय बमोजिमको कार्यक्षेत्र निर्धारण गर्‍यो :-

विद्यमान ऐन कानून तथा नीति नियम - मा. गणेश कुमार पहाडी

सावरी साधनको अवस्था/यान्त्रीक कारण - मा. गौरी शंकर चौधरी

यात्री, पैदल यात्री तथा सर्वसाधारण - मा. दुर्गा पौडेल

सावरी चालक/मानवीय कारण - मा. यज्ञराज सुनुवार

सुरक्षित सडक पूर्वाधार - मा. रंगमती शाही

उपसमितिले आवश्यकता अनुसार अन्य प्रक्रियाहरू समेत अवलम्बन गरी कार्य गर्न सक्ने छ ।

बैठक संख्या-२

मिति: २०७६।०९।१८

बैठक प्रारम्भ: १:१५

बैठक अन्त्य : १:४०

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उप समितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उक्त बैठकमा भौतिक पूर्वाधारसंग सम्बन्धित र सडक सुरक्षासंग सम्बन्धित देहायका विषय विज्ञहरूलाई आगामी बैठकमा आमन्त्रण गरी छलफल गर्ने निर्णय भयो :-

विज्ञ श्री गोविन्द भट्टराई

विज्ञ श्री शरदचन्द्र पौडेल

विज्ञ श्री भगवती शेढाई

बैठक संख्या-३

मिति:

२०७६।०९।२०

बैठक प्रारम्भ: २:१५

बैठक अन्त्य : ३:५५

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उक्त बैठकमा आमन्त्रित देहायका विषय विज्ञहरूले सडक दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा आफ्ना प्रस्तुतीकरण गर्नु भयो :

- विज्ञ श्री गोविन्द भट्टराई
- विज्ञ श्री भगवती सेढाई
- विज्ञ श्री शरदचन्द्र पौडेल

उप समितिको अर्को बैठक २०७६।०९।२२ गते मंगलबार दिनको १:०० बजे बस्ने र उक्त बैठकमा निम्न विज्ञहरूलाई छलफलका लागि आमन्त्रण गर्ने निर्णय भयो :-

- विज्ञ श्री पूर्ण प्रसाद कडरिया- पूर्व सचिव, नेपाल सरकार

- विज्ञ श्री तुलसी प्रसद सिटौला - पूर्व सचिव, नेपाल सरकार

बैठक संख्या-४

मिति: २०७६।०९।२२

बैठक प्रारम्भ: १:००

बैठक अन्त्य : २:१५

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उक्त बैठकमा आमन्त्रित देहायका विषय विज्ञहरूले सडक दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा आ-आफ्ना प्रस्तुतीकरण गर्नु भयो :

- विज्ञ श्री पूर्ण प्रसाद कडरिया- पूर्व सचिव, नेपाल सरकार
- विज्ञ श्री तुलसी प्रसद सिटौला - पूर्व सचिव, नेपाल सरकार

बैठक संख्या-५

मिति: २०७६।१०।०९

बैठक प्रारम्भ: १:२५

बैठक अन्त्य : २:१५

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उप समितिले आगामी कार्ययोजनाका बारेमा छलफल गरी उप समितिको अर्को बैठक २०७६।१०।१० गते शुक्रबार विहान ११:०० बजे बस्ने गरी स्थगित भयो ।

बैठक संख्या-६

मिति: २०७६।१०।१०

बैठक प्रारम्भ: ११:२५

बैठक अन्त्य : २:१५

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । बैठकले सवारी दुर्घटनामा घाइते भएका विरामीहरूको यथार्थ स्थिति बुझ्ने उद्देश्यले २०७६ माघ १० गते विहान ११:०० बजे वीर हस्पिटलको ट्रमा सेन्टर र बि एण्ड बि हस्पिटल अनुगमनका लागि जाने निर्णय गर्‍यो ।

उप समितिको अर्को बैठक २०७६।१०।१२ गते आइतबार बिहान ११:०० बजे बस्ने र उक्त बैठकमा निम्न सरोकारवाला व्यक्तिहरूलाई समितिमा छलफलका लागि आमन्त्रण गर्ने निर्णय भयो :-

- ई. सुशिल तण्डुकार -अटोमोवाइल इन्जिनियर्स एसोसिएशन
- मिलनराज घरेल - रोड सेफ्टि अभियान कर्ता
- गजेन्द्र भ्वा - NEA रोड सेफ्टि कमिटी
- डा. ई. पदम बहादुर शाही - अध्यक्ष-ट्रान्सपोर्ट समाज

बैठक संख्या-७

मिति: २०७६।१०।१२

बैठक प्रारम्भ: ११:२५

बैठक अन्त्य : १२:४५

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उक्त बैठकमा आमन्त्रित देहायका विषय विज्ञहरूले सडक दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा आफ्ना प्रस्तुतीकरण गर्नु भयो :

- गजेन्द्र भ्वा - NEA रोड सेफ्टि कमिटी
- डा. ई. पदम बहादुर शाही - अध्यक्ष-ट्रान्सपोर्ट समाज
- मिलनराज घरेल - रोड सेफ्टि अभियान कर्ता

उपसमितिको कार्यलाई प्रभावकारी बनाउने सन्दर्भमा सडक दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि आम नागरिकका सुझावहरू संकलन गर्न राष्ट्रिय सञ्चारका माध्यमहरू नेपाल टेलिभिजनबाट बेलुकी ८:०० बजेको समाचार अगाडि एक दिन एक पटक सूचना प्रसारण गर्ने, रेडियो नेपालबाट बिहान र बेलुकीको ७:०० बजेको समाचार अगाडि २ दिनसम्म चार पटक सूचना प्रसारण गर्ने तथा राष्ट्रिय गोरखापत्र दैनिकबाट दुई दिन सम्म अग्रपृष्ठमा सूचना प्रकाशन गर्ने र सो मार्फत प्राप्त सुझावहरू गहन रूपमा अध्ययन गरी प्रतिवेदन मार्फत सरकारलाई सुझाव दिने र यसका लागि आवश्यक प्रक्रिया समिति सचिवालयले अगाडि बढाउने निर्णय भयो ।

बैठक संख्या-८

मिति: २०७६।१०।२४

बैठक प्रारम्भ: ११:३५

बैठक अन्त्य : १२:४५

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उक्त बैठकमा आमन्त्रित देहायका पदाधिकारीहरूले सबारी दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा आ-आफ्ना धारणा राख्नु भयो :

- नेपाल यातायात स्वतन्त्र मजदुर संगठनका अध्यक्ष - भीमज्वाला राई
- नेपाल यातायात मजदुर संघका अध्यक्ष - धर्मराज भण्डारी
- नेपाल यातायात मजदुर संघका अध्यक्ष - सोम तामाङ
- नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघका उप महासचिव - रवी रिमाल

बैठक संख्या-९

मिति: २०७६।११।०२

बैठक प्रारम्भ: १:१५

बैठक अन्त्य : २:४५

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उक्त बैठकमा उपसमितिको कार्यकाल फागुन ४ गते समाप्त हुने भएको हुँदा २०७६ चैत ४ गतेसम्म जम्मा तीस दिनको कार्यकाल थप गर्न समितिलाई अनुरोध गर्ने निर्णय भयो ।

बैठक संख्या-१०

मिति: २०७६।१२।०२

बैठक प्रारम्भ: ११:००

बैठक अन्त्य : १२:२५

छलफल तथा निर्णय :

१. आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उक्त बैठकले विश्वका अधिकांश मुलुकमा फैलिएको कोरोना भाइरस (कोभिड-१९) को कारण नेपालले पनि राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय रुपमा प्रभाव पार्ने कार्यक्रमहरू स्थगित गरिरहेको सन्दर्भमा उपसमितिको कार्यादेश अनुसार सडक दुर्घटना अत्याधिक हुने विभिन्न प्रदेशका सडकहरूको स्थलगत अध्ययन अवलोकन भ्रमण, प्रदेश स्तरीय छलफल तथा सडक सुरक्षाका लागि

सफल मानिएका अन्तर्राष्ट्रिय मुलुकहरूको स्थलगत अध्ययन अवलोकन भ्रमण लगायतका कार्यक्रमहरू समेत प्रभावित भएको हुँदा उपसमितिको कार्यलाई सहज रूपमा सम्पादन गर्न उपसमितिको कार्यकाल २०७६ जेठ ४ गतेसम्मका लागि थप गर्न समितिलाई अनुरोध गर्ने निर्णय भयो ।

२. सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि सफल मानिएका अस्ट्रेलिया, सिंगापुर लगायत युरोपका केही मुलुकहरूको उपसमितिले निकट भविष्यमा स्थलगत अध्ययन अवलोकन गर्ने भनी निर्णय गरेको हुँदा उक्त भ्रमण कार्यक्रमको सहजीकरणका लागि उपसमितिले भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयसँग समन्वय गर्ने निर्णय भयो ।

बैठक संख्या-११

मिति: २०७६।१२।०६

बैठक प्रारम्भ: ११:००

बैठक अन्त्य : १२:२५

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उक्त बैठकमा आमन्त्रित देहायका पदाधिकारीहरूले सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका सम्बन्धमा आफ्ना धारणा राख्नु भयो :

- भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका सह सचिव - प्रमिला शाक्य
- स्वास्थ्य मन्त्रालय बरिष्ठ कन्सल्टेन्ट मेडिकल जनरलिस्ट - डा. फणिन्द्र प्रसाद बराल
- राष्ट्रिय ट्रमा सेन्टरका निर्देशक - डा. सन्तोष पौडेल
- प्रहरी बरिष्ठ उपरिक्षक - डा. देव बहादुर बोहरा

यसका साथै गृह मन्त्रालयका सह सचिव राम प्रसाद आचार्यले माननीयहरूको जिज्ञासाका सम्बन्धमा मन्त्रालयको धारणा राख्नु भएको थियो ।

उपसमितिले नेपालको अत्यधिक सवारी दुर्घटना हुने सुदुर पश्चिम प्रदेश अन्तरगत कैलाली-डोटी-डडेलधुरा सडकखण्डको चैत १६ गतेदेखि २१ गतेसम्म उपसमितिका माननीय सदस्य तथा सचिवालयका कर्मचारीहरूले स्थलगत अध्ययन अवलोकन तथा अन्तरक्रिया कार्यक्रम गर्ने भनी पूर्व निर्धारित कार्यक्रम कोरोना भाइरस (Covid-19) को प्रभावका कारण हाललाई स्थगित गर्ने निर्णय भयो ।

बैठक संख्या-१२

मिति: २०७७०१।३१

बैठक प्रारम्भ: ९:००

बैठक अन्त्य : १०:३०

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उप समितिले हाल सम्म गरेका काम कारवाहीको समिक्षा गर्नुका साथै उपसमितिको कार्यकाल २०७६ असार ४ गतेसम्मका लागि थप गर्न समितिलाई अनुरोध गर्ने निर्णय भयो ।

बैठक संख्या-१३

मिति: २०७७०२।२०

बैठक प्रारम्भ: ११:००

बैठक अन्त्य : १२:००

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उप समितिले विश्वका अधिकांश मुलुकमा फैलिएको कोरोना भाइरस (कोभिड-१९) का कारण उप समितिले निर्धारण गरेको सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि विश्वमा सफल मानिएका विभिन्न मुलुकहरुको स्थलगत अवलोकन, मुलुकभित्रै अत्यधिक दुर्घटना हुने विभिन्न स्थानहरुको स्थलगत अवलोकन तथा अन्तरक्रियात्मक कार्यक्रमहरु स्थगित गर्दै प्रतिवेदन लेखन कार्य सुरु गर्ने निर्णय गर्‍यो ।

बैठक संख्या-१४

मिति: २०७७०२।२२

बैठक प्रारम्भ: ८:००

बैठक अन्त्य : ९:३०

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । उप समितिले तयार पारेको प्रारम्भिक प्रतिवेदन उप समितिका माननीय सदस्यज्यूहरूलाई वितरण गरियो र उक्त प्रतिवेदन माथि छलफल समेत भयो ।

बैठक संख्या-१५

मिति: २०७७।०३।०३

बैठक प्रारम्भ: ३:००

बैठक अन्त्य : ४:४५

छलफल तथा निर्णय :

आज बसेको उपसमितिको बैठक उप समितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीको संयोजकत्वमा बस्यो । बैठकमा उप समितिले तयार पारेको प्रारम्भिक प्रतिवेदन परिमार्जन गरी समितिमा पेश गर्ने निर्णय भयो । यसका साथै उपसमितिका संयोजक माननीय गणेश कुमार पहाडीले उपसमितिले आफ्नो कार्यकाल सफलता पूर्वक सम्पन्न गरेकोमा उप समितिका माननीय सदस्य लगायत उप समितिसँग सम्बद्ध सम्पूर्णलाई हार्दिक धन्यवाद दिनु भयो ।

अनुसूची- २

उप समितिमा प्राप्त लिखित सुझावहरू संक्षेपमा

Bhala Canvas

माननीय सभापति ज्यू

संघीय संसद् , प्रतिनिधि सभा

विकास तथा प्रविधि समिति, सिंहदरवार, काठमाडौं

विकास तथा प्रविधि समिति अन्तरगत सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि गठित उपसमितिले नागरिक सुझावको लागि प्रकाशित सुचनालाई आधार मान्दै हाम्लाई लागेका केही सुझावहरू लेखी पठाएको छौं।

सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण गर्नका लागि हामीले निम्न कामहरू गर्न जरूरी छ :-

१. सडकको क्षमता वृद्धि र स्तर उन्नति गरिनुपर्छ ।
 २. इन्जिनियरसँगको बिना परामर्श वा इन्जिनियरले ननापी कन डाडाडाडामा स्काइभेटार र डोजर कुदाउने काम बन्द गरिनु पर्छ ।
 ३. लाइसेन्स (चालक अनुमति पत्र) लिने प्रक्रिया सहज र पद्धति (system) परिमार्जन गरि व्यवस्थित कडाइ गरिनुपर्छ ।
 ४. यातायात कार्यलय अगाडी जरा गाडेर बसेका दलालहरूलाई विस्थापित गरिनुपर्छ ताकि लाइसेन्स पैसामा किनबेच गर्न नसकियोस् ।
 ५. लाइसेन्स लिदा लाइसेन्स लिने व्यक्तिलाई एक हप्ताको अभिमुखीकरण तालिम दिई कर्तव्यबोध बनाई र कर्तव्य प्रति जिम्मेवार बनाउनुपर्छ ।
 ६. विशेष गरेर ट्रिपर चालकलाई अभिमुखीकरण तालिम दिनुपर्छ ताकि जिम्मेवार बनाउन सकियोस् र मान्छेको जीवनको मुल्य र उनीहरूले पाएको साधनको महत्त्व बुझाउन सकियोस् ।
 ७. जरिवाना वृद्ध तथा दण्ड सजायमा कडाइ गरिनुपर्छ ।
 ८. यात्रुबाहक गाडी र मालबाहक गाडीको लागि फरक सडकको व्यवस्था गर्न सकियो भने उत्तम हुन्थ्यो तर यो सम्भव छैन तेसैले समय तालिका बनाएर दिउँसोको समयमा बजार ,बस्ती र मान्छेको आवतजावत बढी हुने क्षेत्रमा मालबाहक गाडी नचलाउदा राम्रो हुन्छ ।
- सायद यसरी सडक दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न सकिन्छ कि.....?

सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न राष्ट्रिय सडक सुरक्षा समिति बनाउनु पर्दछ । यस समितिमा विज्ञहरू राखिनु पर्छ ।

राजनैतिक व्यक्तिहरू बाहेकबाट नियुक्ति गरिनु पर्दछ । यसले सडक दुर्घटना हुने कारण निराकरणको को कार्य गर्नेछ । यसले हाल सम्म भएका दुर्घटनाहरूलाई अध्ययन गरि सडक दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी राष्ट्रिय निति बनाउनेछ । यस्तो समितिमा ५ जना सम्मको बनाउन उचित हुनेछ ।

शंकर घिमिरे

अध्यक्ष

कोशी मिडिया ग्रुप

about reducing road accident

it's good that parliamentary team are going to generate how to reduce road accident and make easier for its victim and people who list their family member.

first make traffic rule strong to be follow. control of speed in market and publics places.make all traffic lights regular.make need to aware for traffic rules 'even who got licences to drive.there r such Driver who raise speed 'when they saw people what a Harry! only raising finechare is not a cure or solveth problem.

Swari durghatna bare

Technical team ko ramro r niymit site supervision na puger bato nirman engineering hisable n hunu ghus ma paas garaunu ko upaj ho durghatna

Ram bikesh yadav

अनुसूची- ३

कार्यसम्पादनका सिलसिलामा लिइएका केही तस्वीरहरू



