

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय सिंहदरबार काठमाडौं।



यातायात सुधार सुझाव कार्यदलको प्रतिवेदन

२०८०

नेपाल सरकार
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयसमक्ष
प्रस्तुत

यातायात सुधार सुभाव कार्यदलको प्रतिवेदन

प्रस्तुतकर्ता
यातायात सुधार सुभाव कार्यदल
काठमाडौं, माघ, २०८०

विषय सूची

विषय	पृष्ठ
१. अध्ययनको रूपरेखा	१
२. सवारीसाधन नियमन	५
३. सवारीचालक अनुमतिपत्र व्यवस्थापन	२६
४. सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन	५४
५. सार्वजनिक यातायातको बीमा व्यवस्था	८५
६. शहरी सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन	९३
७. सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण	१२०
८. प्रदूषण नियन्त्रण	१४४
९. कार्यदल बैठकका माइन्टहरू	१७०

१. अध्ययनको रूपरेखा

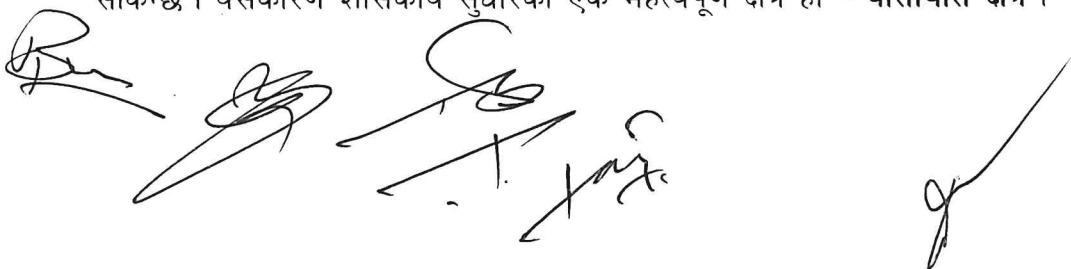
१.१ पृष्ठभूमि:

सडक यातायातको क्षेत्र बहुआयामिक छ । यो क्षेत्रभित्र विशेष गरी सवारीसाधनको दर्ता र नियमन, सवारीचालक अनुमतिपत्रको व्यवस्थापन, सार्वजनिक यातायातको संचालन, दुर्घटना न्यूनीकरण र प्रदूषण नियन्त्रण लगायतका कार्यहरू समावेश भएका हुन्छन् । साविकमा यी सबै कार्य यातायातको जिम्मेवारी भएको मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, यातायात व्यवस्था कार्यालय र यातायात सेवा केन्द्रहरूबाट सम्पादन हुँदै आएको थियो । सडकमा नियमनको लागि ट्राफिक प्रहरी संलग्न हुँदै आएको थियो । संघीय शासकीय व्यवस्थासहितको नेपालको संविधान २०७२ असोज ३ गते जारी भएपछि यातायातको नीतिगत र मापदण्डको काम संघमा तथा यातायात व्यवस्थापनका धेरै काम प्रदेशमा विभाजित हुन पुगेका छन् । विभाजित उत्तरदायित्व अनुसार यातायात व्यवस्था विभाग संघमा रहेको छ भने यातायात व्यवस्था कार्यालय र यातायात सेवा केन्द्रहरू सम्बन्धित प्रदेशमा हस्तान्तरण भएका छन् । यसरी दुई भागमा विभक्त गरेर वर्तमान नेपालमा सडक यातायात क्षेत्रको व्यवस्थापन कार्य हुँदै आएको छ ।

प्रत्येक वर्ष नेपालमा सडक पूर्वाधारको तीव्र विस्तार भईरहेको छ । सडक पूर्वाधारको विस्तारसँगै मानिसहरूको आवतजावत र मालवस्तुको ओसारपसारमा पनि वृद्धि भएको छ । फलस्वरूप, केही वर्षदेखि सवारीसाधनको संख्यामा अभूतपूर्वरूपमा वृद्धि भईरहेको छ । आर्थिक गतिविधि बढ्दै जाँदा भइरहेको नेपालीको आयस्तर पनि बढेको छ र यसबाट निजी सवारीसाधन राख्ने प्रवृत्तिमा पनि बढोत्तरी भएको छ । मानिसको आवतजावत र मालवस्तुको ओसारपसारका लागि सार्वजनिक सवारीसाधनको माग पनि महत्वपूर्ण रूपमा बढेको छ । यातायात व्यवस्थापन सार्वजनिक राजस्वको राम्रो स्रोत पनि हो । प्रदेशको कुरा गर्ने हो भने त प्रदेश राजस्वमा यातायात क्षेत्रबाट आउने राजस्वको हिस्सा ५० प्रतिशत भन्दा बढी रहेको छ । यसरी यातायात क्षेत्र सार्वजनिक उत्तरदायित्वको थप महत्वपूर्ण क्षेत्र बन्दै गएको तथ्यलाई नकार्न नसकिने अवस्था देखिएको छ ।

१.२ यातायात क्षेत्रको महत्व:

सवारीको दर्ता र नवीकरण, सवारीचालक अनुमतिपत्रको वितरण र नवीकरण र सार्वजनिक यातायातको व्यवस्थापनले नेपालको सार्वजनिक सेवा प्रवाहमा महत्वपूर्ण स्थान ओगट्दछन् । यो क्षेत्र सार्वजनिक सेवा प्रवाहमा धेरै सेवाग्राही भएको क्षेत्र हो । दैनिक रूपमा व्यवस्थापनमा संलग्न अग्रभागका व्यवस्था कार्यालय र सेवा केन्द्रहरूबाट हजारौं मानिसले सेवा प्राप्त गरिरहेका हुन्छन् भने दैनिक लाखौं मानिसले सार्वजनिक यातायातको उपयोग गरिरहेका हुन्छन् । यातायात क्षेत्रमा सेवाग्राहीको विविधता पनि अनौठो छ । यहाँ सम्पन्नदेखि विपन्न सबैले सेवा उपयोग गरिरहेका हुन्छन् । यस अर्थमा नेपालको सार्वजनिक सेवा प्रवाहको दक्षता र प्रभावकारिताको मापन पनि यो क्षेत्रबाट गर्न सकिन्छ । यसकारण शासकीय सुधारको एक महत्वपूर्ण क्षेत्र हो - यातायात क्षेत्र ।


१
१२
संघीय सरकार
संघीय मामला तथा स्थानीय विकास विभाग
सुदूरपश्चिम प्रदेश
काठमाडौं
२०८०

१.३ चुनौती:

दैनिक ठूलो संख्यामा सेवाग्राही र सेवा उपभोग गर्नेहरू भए पनि यस क्षेत्र अन्तर्गतको सेवा प्रवाहमा प्रशस्त चुनौतीहरू विद्यमान छन् । यो क्षेत्रको सेवा प्रवाहलाई भन्भटिलो, जटिल, विलम्बकारी र मध्यस्थतामा आधारित अनियमितता र भ्रष्टाचारको जोखिम भएको क्षेत्रको रूपमा लिइन्छ । यो क्षेत्रको सेवाप्रवाहप्रति सेवाग्राही र सेवा उपभोग गर्नेहरूमा धेरै गुनासाहरू रहेका छन् । सार्वजनिक यातायात अव्यवस्थित छ, सेवाको गुणस्तर कमजोर छ । विशेष गरी शहरी क्षेत्रमा सेवा एकदमै अव्यवस्थित छ, सुविधा र समयपालना कमजोर छ । सार्वजनिक यातायातको पहुँच, विश्वनियता र गुणस्तरियता कायम गर्न नसकेकोले, निजी सवारीको वृद्धिलाई रोक्न सकिएको छैन । निजी सवारीसाधनको संख्या तीव्र रूपमा वृद्धि भइरहेको छ । फलस्वरूप, सडक पूर्वाधारले धान्न नसक्दा ट्राफिक व्यवस्थापनको समस्या बढ्दै गएको छ । आवागमन र ओसारपसार बढेसँगै सडक दुर्घटना पनि बढिरहेको छ । सडक दुर्घटना एक राष्ट्रिय समस्या भएको र यसले जनधनको क्षतिको एक प्रमुख कारण बनेको छ । सवारीसाधनको संख्या बढ्दै जाने र नियमन कमजोर हुँदा सवारीसाधनले गराउने प्रदूषणको जोखिम पनि बढ्दै गएको छ । मुलुक संघीयतामा प्रवेश गरेसँगै यातायातको क्षेत्र तीन तहका सरकारबीच विभाजित हुँदा व्यवस्थापन थप जटिल बन्न गएको छ । क्षेत्राधिकार र जवाफदेहितामा समस्या देखिन थालेको छ । सडकमा बसेर यातायात कानूनको नियम पालना गर्ने ट्राफिक प्रहरीले संघीय कानूनलाई मात्र मान्यता दिने अवस्था तर सोही कसूरमा यातायात कार्यालयहरूले प्रदेशको ऐन लागू गर्दा एउटै अपराधमा दुई किसिमका कानून लाग्ने अवस्था सृजना भएको छ । ट्राफिक नियम उल्लंघनमा ट्राफिक प्रहरीले गरेको कारवाहीको राजस्व संघीय खातामा र यातायात कार्यालयले गरेको कारवाहीको राजस्व प्रदेश राजस्व खातामा जम्मा भइरहेको छ ।

१.४ कार्यदलको गठन:

यही परिप्रेक्ष्यमा तत्कालीन भौतिक योजना तथा यातायात व्यवस्था मन्त्री श्री नारायणकाजी श्रेष्ठले मिति २०७९/१०/१९ मा यातायात क्षेत्रका समस्या समाधानको लागि सुभाष दिन देहायबमोजिमको सात सदस्य रहेको कार्यदल गठन गर्नु भएको थियो ।

कार्यदलको संरचना

१. शरदचन्द्र पौडेल	(पूर्व सचिव)	संयोजक
२. विज्ञानराज शर्मा	(पूर्व प्रहरी अतिरिक्त महानिरीक्षक)	सदस्य
३. डा. पदमबहादुर शाही	(प्राध्यापक - इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थान, पुल्चोक)	सदस्य
४. डा. मधुसूदन आचार्य	(यातायात विज्ञ)	सदस्य
५. विजय बहादुर स्वार	(अध्यक्ष - नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघ)	सदस्य
६. विजय गौतम	(सूचना तथा संचार प्रविधि विज्ञ)	सदस्य
७. उद्धव प्रसाद रिजाल	(महानिर्देशक - यातायात व्यवस्था विभाग)	सदस्यसचिव

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाष कार्यदल
२०८०

पदाधिकारीको इच्छाअनुसार स्वयंसेवी यो कार्यदललाई प्रशासकीय सहयोग गर्ने जिम्मेवारी यातायात व्यवस्था विभागलाई दिइएको थियो । विषयविज्ञको हैसियतले प्रतिवेदनको अन्तिम लेखन कार्यमा यातायात व्यवस्था विभागका निर्देशक ई. रामचन्द्र पौडेल संलग्न हुनु भएको थियो । यो प्रतिवेदन समग्र यातायात क्षेत्रको सुधारकालागि तयार गरिएको हो ।

१.५ कार्यविधि:

प्रतिवेदन तयार गर्ने सिलसिलामा नेपालको संविधान, संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको कार्य विस्तृतीकरण प्रतिवेदन, २०७३, स्थानीय सरकार संचालन ऐन, २०७३, सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९, सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली २०५४, तेस्रो पक्ष बीमासम्बन्धी नियमावली, २०६८, सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन कार्यविधि निर्देशिका, २०६०, वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६ र प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनहरूको र विगतका प्रतिवेदनहरूको अध्ययन गरिएको थियो ।

यस क्रममा समग्र यातायात क्षेत्रलाई सवारी नियमन (दर्ता, नामसारी तथा नवीकरण), सवारीचालक अनुमतिपत्र व्यवस्थापन, सार्वजनिक यातायात, शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात, दुर्घटना न्यूनीकरण र प्रदूषण नियन्त्रण गरी ६ वटा विषयगत क्षेत्रमा विभाजन गरी, सुधार कार्ययोजनाको ढाँचामा सहमति गरी प्रत्येक क्षेत्रका विषयविज्ञलाई देहायबमोजिम कार्यपत्र तयार गर्न लगाइएको थियो । विशेष गरी सार्वजनिक यातायात क्षेत्रमा हाल प्रचलनमा रहेको बीमा सम्बन्धी व्यवस्थामा गम्भीर समस्या देखिएकोले छलफलको क्रममा यो विषयलाई छुट्टै राखिएको छ ।

१. शरदचन्द्र पौडेल - बीमा, शहरी यातायात र प्रदूषण नियन्त्रण
२. डा. पदमबहादुर शाही - दुर्घटना न्यूनीकरण
३. डा. मधुसूदन आचार्य - सवारीचालक अनुमतिपत्र
४. यातायात व्यवस्था विभागको महानिर्देशक - सवारी दर्ता र नवीकरण
५. नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघको प्रतिनिधि - सार्वजनिक यातायात

यसरी विषयविज्ञबाट प्रस्तुत कार्यपत्रमाथि कार्यदल, सरोकारवाला र यातायात व्यवस्था विभागका कर्मचारीहरूसँग पटक पटक छलफल र अन्तर्क्रिया गरिएको थियो । यस क्रममा कार्यदलको बैठक १६ पटक बसेको थियो । छलफल र अन्तर्क्रियाको विस्तृत विवरण प्रतिवेदनको अन्तमा समावेश गरिएको छ। यस्तो छलफल र अन्तर्क्रियाबाट प्राप्त सुझावहरूलाई विश्लेषण गरेर प्रतिवेदन तयार गरिएको 'छ' भन्नु ठीक होला ।





शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

१.६. सीमितता:

सडक यातायातको क्षेत्र एकदमै विस्तृत छ । समय र कार्य क्षेत्रको सीमितताको कारण कार्यदलले सम्बन्धित विषय भए पनि सडक पूर्वाधारको विषयमा प्रवेश गरेको छैन । त्यसै गरी कार्यदलले आफ्नो कार्यक्षेत्रलाई यातायात क्षेत्र भित्र समावेश हुने मुख्य क्षेत्र भनी पहिचान गरिएका ६ वटा विषयगत क्षेत्रमामात्र सीमित गरेको छ । यसरी पहिचान गरिएको ६ वटा क्षेत्रमा पनि कार्यदलले महत्वपूर्ण ठानेका विषयहरूमा केन्द्रित रही समस्या समाधानका उपायहरू प्रस्तुत गरिएको छ । कार्यदलको प्राथमिकतासँग अन्य सरोकारवालाको प्राथमिकता नमिल्ने कुरामा कार्यदल सचेत छ ।

१.७. प्रतिवेदनको स्वरूप:

यस प्रतिवेदनमा सवारी नियमन, सवारीचालक अनुमतिपत्र व्यवस्थापन, सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन, बीमा व्यवस्थापन, शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन, सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण र प्रदूषण नियन्त्रण गरी सात परिच्छेदहरू समावेश छन् । प्रत्येक परिच्छेदमा समस्या समाधानका लागि हालको अवस्था, परिकल्पना, समस्या, समाधानका उपाय, समस्या समाधानको तरिका र कार्यान्वयन गर्ने निकाय गरी छ महले कार्ययोजना समावेश गरिएको छ ।




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाब कार्यदल
२०८०

४



२. सवारीसाधन नियमन

२.१ पृष्ठभूमि :

नेपालको संविधानले यातायात व्यवस्थापन विषयलाई तीनै तहका सरकारको कार्य क्षेत्रमा समावेश गरेको छ। संघको एकल अधिकारको सूचीमा यातायात नीति, रेल र राष्ट्रिय लोकमार्गको व्यवस्थापन मात्र उल्लेख छ। संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको साभा अधिकारको सूचीमा सवारी अनुमतिको विषय समावेश छ। संघको एकल अधिकारको विस्तृतीकरणमा राष्ट्रिय स्तरमा सार्वजनिक यातायात, रुट अनुमति, भाडा निर्धारण र नियमन, सडक सुरक्षासम्बन्धी नीति, कानून, मापदण्ड, कार्यान्वयन र नियमन, सडक सुरक्षासम्बन्धी तहगत र निकायगत समन्वय, यातायात सुविधामा सरल, सहज र समान पहुँच र सुरक्षित, व्यवस्थित र अपाङ्गमैत्री यातायात प्रवर्द्धनको कार्य समावेश छ। प्रदेशको एकल अधिकारको सूचीमा यातायात विषय समावेश छ। यो विषयको विस्तृतीकरणमा यातायातसम्बन्धी प्रादेशिक नीति, कानून, मापदण्ड, योजना कार्यान्वयन र नियमन, सवारी दर्ता र नवीकरण, चालक अनुमतिपत्र र नवीकरण, प्रदेशभित्रको सार्वजनिक यातायातको रुट अनुमति, गुणस्तर, भाडा निर्धारण र नियमन, वातावरणमैत्री, जलवायु अनुकूलन, विपद् जोखिम संवेदी, अपाङ्गता र लैगिकमैत्री यातायात प्रणालीको प्रवर्द्धन, प्रदेश तहमा यातायात सुरक्षासम्बन्धी योजना र कार्यान्वयनको विषय समावेश छ। त्यसै गरी अन्तरसरकारी वित्त व्यवस्थापन ऐनमा सवारी कर प्रदेशको अधिकार क्षेत्रमा परेको छ।

सवारीसाधनको स्वामीत्व सम्पन्नताको प्रतीक पनि हो। मानिसको आयस्तर बढ्दै जाँदा सवारीसाधनको उपयोग पनि बढ्दै जान्छ। विगत केही वर्षदेखि नेपालमा सडक पूर्वाधारको विकासमा उल्लेखनिय प्रगति भएको छ। सडक पूर्वाधार तीनै तहका सरकारको उच्च प्राथमिकतामा पर्ने गरेको छ। यो प्रवृत्ति अझ केही वर्ष जारी रहने देखिन्छ। विस्तार हुँदै गएको सडक पूर्वाधार र देशमा आर्थिक गतिविधि बढ्दै जाँदा मानिस र मालवस्तुको ओसारपसारमा पनि उल्लेख्य वृद्धि भएको छ। यसले पनि सवारीसाधनको माग वढाउँदै लगेको छ। यी सबै कारणले वर्तमानमा सवारीसाधनको संख्यामा उल्लेख्य वृद्धि भइरहेको छ र यो प्रवृत्ति लामो अवधिसम्म रहने निश्चित छ। यसबाट आगामी दिन सवारी नियमनको कार्य भन् चुनौतीपूर्ण हुँदै जानेछ।

२.२ विद्यमान व्यवस्था :

सवारी नियमन अन्तर्गत सवारीसाधनको सुरु दर्ता, सरुवा, हेरफेर र पुनः दर्ता, हस्तान्तरण, खारेजी, नामसारी, नामसारी रोक्का, दर्ता नवीकरण, सवारी कर असुली, सरुवा सहमति, बाटो इजाजत, बाटो इजाजत नवीकरण, जाँचपास, सवारी नियमको पालना, कागजपत्रको प्रतिलिपि लगायतका कामहरू पर्दछन्। त्यस्तै प्रदूषणको जाँच, जाँचपास र प्रमाणीकरण, ट्राफिक नियमको कार्यान्वयन र दण्ड जरिवाना पनि यसैभित्र पर्दछन्। साविकमा यी कार्यहरू यातायात व्यवस्था विभाग र मातहतका यातायात व्यवस्था कार्यालय र सेवा केन्द्रहरूबाट संचालन हुँदै आएका थिए। यस प्रयोजनको लागि

शरदचन्द्र षोडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाब कार्यालय
२०८०

५

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ र नियमावली, २०५४ तथा सो अन्तर्गतका निर्देशिका वा अन्य प्रशासनिक आदेश प्रयोगमा रहेको थियो ।

नयाँ संविधानको कार्य विभाजन अनुसार तीन तहमा अधिकार विभाजन भइसकेपछि सवारी नियमनको अधिकांश कार्य प्रदेश तहमा रहेकोले विभाग मातहतका सबै यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू प्रदेशमा हस्तान्तरण भएका छन् । प्रदेशहरूले आफ्नो क्षेत्राधिकार भित्र सवारी नियमनको लागि प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन र सालवसाली वन्ने प्रदेश आर्थिक ऐनबाट प्रदेश भित्रको सवारी नियमनको कार्य गरी रहेका छन् । प्रदेश मातहतका यातायात व्यवस्था कार्यालय र यातायात सेवा कार्यालयहरूले यीनै कानूनी औजार उपयोग गरेर सवारी नियमनको कार्य गर्दै आएका छन् । प्रदेश अन्तर्गतका कार्यालयहरू अधिकांशले सिमित मात्रामा भएतापनि सवारी दर्ता सम्बन्धी संघीय विद्युतीय प्रणालीको प्रयोग गरी रहेका छन् । प्रदूषण परीक्षणको लागि भने प्रयोगमा रहेका सवारीहरूबाट हुने प्रदूषण मापदण्ड उपयोगमा छ । संघ मातहतको यातायात व्यवस्था विभाग र सो मातहतका सवारी परीक्षण कार्यालयहरूले संघीय अधिकारको प्रयोग गरी रहेका छन् । संघीय सरकारले उपलब्ध गराएका इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडानको कार्य प्रदेश अन्तर्गतका यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूबाट हुँदै आएको छ । सडकमा वसेर सवारी नियमनको काम ट्राफिक प्रहरी र ट्राफिक प्रहरी नभएको ठाँउमा नेपाल प्रहरीबाट हुँदै आएको छ । प्रदूषणको मापदण्ड निर्धारण गर्ने काम वन तथा वातावरण मन्त्रालयबाट हुने गरेको छ ।

२.३. चुनौती :

हालसम्म दर्ता भएका करीव ५२ लाख सवारीसाधन र प्रत्येक वर्ष नयाँ दर्ता हुने करीव ४ लाख सवारीसाधनको व्यवस्थापनको कार्य सवारी नियमन भित्र पर्दछ^१ । यी सब सवारीसाधनले वर्षको एक पटक सवारी कर भुक्तानी र दर्ता नवीकरण गर्ने कार्य गर्नु पर्ने हुन्छ । यस बाहेक पनि करीव ७ प्रतिशतको संख्यामा रहेका सार्वजनिक सवारीसाधनले वर्षको तीन पटक रुट इजाजत नवीकरण, वर्षको दुई पटक जाँचपास र प्रदूषण जाँच गराउनु पर्ने हुन्छ । त्यसै गरी काठमाडौँ उपत्यकामा सार्वजनिक सवारीले वर्षको २ पटक र अन्य सवारीले वर्षको एक पटक प्रदूषण जाँच गराउनु पर्दछ । यसरी सवारी नियमनमा प्रत्येक वर्ष ठूलो परिमाणमा कार्य सम्पादन गर्नु पर्ने हुन्छ ।

यी सबै काम फरक फरक एकाई र फरक फरक अधिकारीबाट गराउनु पर्दा भन्भटिलो छ । सवारी नियमनको लागि विद्युतीय प्रणालीको विकास गरिएको भए पनि यसको सीमित मात्र प्रयोग भएको छ । यसको प्रयोग मुख्यतः राजस्व संकलनमा भएको छ । कतिपय प्रदेशले आफ्नै प्रणाली विकास गरी प्रयोग पनि गरिरहेका छन् । बाँकी सबै सवारी नियमनको काम परम्परागत हस्तलिखित प्रणालीबाट हुँदै आएको छ । यसबाट पहिलो बनेका र वर्षेनी सृजना हुने लाखौँ फाइल व्यवस्थापनको कार्य एकदमै चुनौतीपूर्ण बन्दै गएको छ । कार्यालयहरू पुराना कागजको डंगुरमा पुरिने खतरा बढेको छ । कागजपत्र व्यवस्थित गर्न नसक्दा सेवाग्राहीले हैरानी व्यहोनु पर्ने अवस्था छ ।

^१ वाग्मती प्रदेशमा मात्र २०७७ माघ सम्म दर्ता भएका सवारी साधनको संख्या १६,७७,२०४ रहेको छ ।


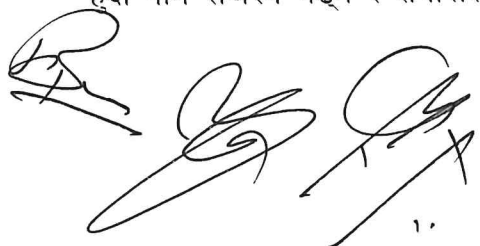
शरदचन्द्र पौडेल
सयोजक
यातायात सुधार सुभाष कार्यदल
२०२०

एउटै कामको लागि पनि वर्षमा पटक पटक सेवाग्राही कार्यालयहरूमा जानु पर्ने अवस्था छ । कार्यालयका कामहरू असाध्यै धेरै चरणमा सम्पन्न हुने र प्रत्येक ठाउँमा सम्बन्धित व्यक्तिको उपस्थिति आवश्यक हुँदा भन्फट र अनियमितताको जोखिम बढेको छ । सेवा बहुचरणमा, बहुस्थानबाट र बहुअधिकारीबाट प्रवाह भइरहेको कारण सेवाग्राहीको लागि सजिलो छैन । कार्यालयमा फाराम लिन लगायत कामहरू गराउन सहयोगी अवश्यता पर्ने अवस्था छ । कार्यविधिको जटिलताले सेवाग्राही स्वयंले काम गराउन सक्ने अवस्था छैन । यसबाट सेवा महंगो मात्र भएको छैन भ्रष्टाचार र अनियमितताको जोखिम पनि बढेको छ । सीमित क्षमतामा ठूलो संख्यामा सवारीको जाँचपास लगायत प्रदूषण जाँच गर्नु पर्दा घण्टौं लाइनमा बस्नु पर्ने अवस्था छ । यी चिजलाई स्वचालित बनाउन सकिएको छैन, मानिसले आँखाले हेरेर र केही मेसिनको सहायताले काम गर्दा धेरै समय लाग्ने अवस्था छ । सेवाको मागको तुलनामा कार्यालयको क्षमता सीमिति हुँदा सधैं भीडभाडको अवस्था विद्यमान छ । कार्यालयका पूर्वाधारहरू सेवाग्राहीमैत्री छैनन् । यातायात कार्यालयबाट काम गराउने भनेको बाघको शिकार गरे जस्तै ठूलो हुने गरेको छ ।

फेरि, प्रदेश सरकारले सवारी करको परिमाण र जरिवानाको रकम र एक प्रदेशबाट अर्को प्रदेशमा सवारीसाधन स्थानान्तरणमा आआफ्नै किसिमका दररेट र प्रक्रिया निर्धारण गर्दा सेवाग्राहीलाई अप्ठेरो पर्ने अवस्था मात्र सृजना भएको छैन एकीकृत अभिलेखनमा पनि समस्या आएको छ र सवारी दर्ता प्रणालीमा पनि विविधताको जोखिम उत्पन्न भएको छ । प्रदेशगत विद्युतीय प्रणालीको विविधताले विद्युतीय प्रणालीको एकीकृत र एक अर्काको सूचनाको लागि प्रयोग गर्न सकिने क्षमता कमजोर भएको छ ।


२.४. अवसर :

हस्तलिखित प्रणालीलाई पूर्णरूपमा विस्थापन गरेर विकास हुँदै गरेको सवारी दर्ताको विद्युतीय प्रणाली उपयोगमा ल्याउन सकिएमा कागजविहीन र सुधारिएको सेवा प्रवाह मात्र हुँदैन, अभिलेखन प्रणाली पनि मजबुत हुनेछ । यसबाट कार्यालयभित्र मात्र होइन बाहिर प्रहरीले गर्ने नियमन पनि सुदृढ हुनेछ । यसले वर्तमानमा देखिएको अधिकांश अनियमितता र भ्रष्टाचारको जोखिम लगायतका समस्या समाधान गर्नेछ । उत्तरदायित्व प्रणाली स्थापित गरी कामका चरण र तह घटाएर एकल विन्दु सेवा दिन सक्दा सहयोगी चाहिने र सेवाको लागि भौतारिनु पर्ने अवस्थाको अन्त गर्न सकिन्छ । त्यसै गरी सेवाग्राहीको आगमनलाई नियन्त्रण गर्दा एकै पटक भीडभाड हुने अवस्था आउँदैन । पटक पटक कार्यालयमा उपस्थित हुनु पर्ने अवस्थालाई कम गर्न सक्दा भीडभाड घटाउन सकिन्छ । विद्युतीय भुक्तानी प्रणालीको उपयोगलाई विस्तार गर्न सक्दा राजस्व व्यवस्थापन सेवाग्राहीमैत्री हुन जाने हुन्छ । सवारी कर प्रदेश सरकारको प्रमुख आम्दानीको स्रोत हो । यसको भुक्तानी प्रक्रियालाई सहज र सरल बनाउन सक्दा राजस्व बढ्ने सभावना पनि रहेको छ । नियमन सुदृढ हुँदा र कानून कार्यान्वयन विस्तार हुँदा पनि राजस्व बढ्ने र सवारीसम्बन्धी अपराधमा कमी आउने हुन्छ ।



शरदचन्द्र चौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

७



२.५. समाधान:


सवारी नियमनसम्बन्धी कार्यमा देखिएका समस्या समाधानका लागि कार्ययोजना यसैसाथ संलग्न छ।



प्र.प.


शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाष कार्यदल
२०८०




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाष कार्यदल
२०८०

२.५ सवारी नियमन कार्ययोजना :-

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिचरणा वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१.	प्रदेश अन्तर्गतका यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूले सवारी दर्ता तथा नवीकरण गर्ने गरेका तर राष्ट्रिय स्तरमा सवारी सम्बन्धी स्पष्ट अभिलेख नरहेको ।	कानूनबमोजिम प्रदेश मातहतका कार्यालयहरूले मानकीकृत (Standardized) ढाँचामा सवारी दर्ता तथा नवीकरण लगायतका कार्य सम्पादन गर्ने, ती सबैको एकीकृत अभिलेख संघीय सरकारमा रहने । यातायात व्यवस्था विभाग, ट्राफिक प्रहरी, प्रदेश मन्त्रालयहरू लगायत सबैतिर एकै प्रकारको तथ्याङ्क प्रयोग भएको हुने ।	सवारी दर्ता तथा नवीकरण प्रणाली सेवाग्राहीमैत्री र सहज हुन नसकेको। सवारी अभिलेख प्रणाली केवल राजस्व संकलनमा मात्र प्रयोग भएको र सवारीसाधनहरूको स्पष्ट विद्युतीय अभिलेखको अभाव रहेको। सवारी दर्ताका सम्बन्धमा संघीय सरकार र प्रदेश सरकारका मन्त्रालयहरूले आ-आफ्नै प्रणाली विकास गरी लागू गर्ने प्रयास गरेका तर नतिजा प्राप्त नभएको ।	संघीय सरकारले प्रदेशगत मोड्युलसहितको सवारी दर्ता तथा नवीकरण प्रणाली विकास गरी लागू गर्ने।	सवारी दर्ता, नवीकरण सम्बन्धी सेवा सेवाग्राहीमैत्री र सहज हुने गरी सवारी दर्ता तथा नवीकरण सम्बन्धमा संघीय प्रणाली विकास गर्ने । यो प्रणालीलाई भन्सार विभाग र ट्राफिक प्रहरीले समेत प्रयोग गर्ने गरि सम्बन्धित प्रणालीसँग अन्तर्आबद्धता गर्ने । त्यसरी विकास गरिएको प्रणालीमा प्रदेशको आवश्यकता समेत समावेश हुने गरी आवश्यक व्यवस्था मिलाउने । सबै प्रदेशमा सवारी दर्ता तथा नवीकरण सम्बन्धमा एकरूपता कायम गर्न सघले आवश्यक नियन्त्रण गर्ने । प्रदेशभिन्त्रका यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूमा प्रदेश सरकारले प्रणालीगत नियन्त्रण गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।	यातायात व्यवस्था विभाग, भन्सार विभाग, नेपाल प्रहरी यातायात प्रदेश सरकारका मन्त्रालयहरू

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार रूम्भाव कवदर
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल

शरदचन्द्र पौडेल

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
२.	पैठारी हुने सवारीको प्रवेश दर्ता तथा आधिकारिक विक्रेताको नाममा पहिले सवारी दर्ता भई सरुवा दर्ता तथा नामसारीको लामो कागजी प्रक्रिया रहेको ।	पैठारी हुने वा स्वदेशमै जडान तथा उत्पादन हुने दर्ता सवारीको प्रक्रियालाई सरलीकृत गर्ने ।	पैठारी हुने प्रत्येक सवारीको नजिक रहेको प्रहरी कार्यालयमा प्रवेश दर्ता गर्नु पर्ने भन्कटिलो व्यवस्था रहेको।	पैठारी भई आउने सवारी सडक मार्गबाट गुडाएर आधिकारिक विक्रेताको शोरूम, याई वा गोदामसम्म पुऱ्याउनु पर्ने भएमा त्यस्तो सवारीको लागि नजिक रहेको प्रहरी कार्यालयमा एकिकृत प्रणालीमा प्रवेश गर्नु पर्ने तर पैठारी भइआउने सवारीहरू ट्रक, ट्रेलर वा अन्य मालबाहक सवारीमा राखी ल्याउने भए प्रवेशविन्दूमा दर्ता गराउनु पर्ने व्यवस्था गर्ने ।	सवारी दर्ता तथा नवीकरण सम्बन्धी व्यवस्था र ट्रफिक प्रहरीले प्रयोग गर्ने TVRS बीच अन्तरआबद्धता कायम गर्ने । सवारीसाधनलाई गुडाएर नै पैठारी विन्दुबाट शोरूम, याई वा गोदामसम्म पुऱ्याउनु पर्ने अवस्था भएमा मात्र सन्बन्धित पैठारीकतलि नजिकको प्रहरी कार्यालयबाट एकिकृत प्रणालीमा प्रवेश दर्ताको निस्सा लिनु पर्ने गरी ऐन तथा नियमावलीमा व्यवस्था गर्ने ।	नेपाल सरकार भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, भन्सार विभाग र प्रदेश सरकारहरू
			पैठारी भएको वा खरिद भएको १५ दिनभित्र सवारी दर्ता नगरे जरिवाना लाग्ने रहेको ।	उत्पादक, जडानकर्ता, नेपालको लागि आधिकारिक विक्रेता वा डिलरले ग्राहकलाई विक्री गरेको १५ दिन भित्र सवारी दर्ता गराउनु पर्ने व्यवस्था गर्ने।	प्रथम पटक कुनै ग्राहकलाई विक्री गरेको १५ दिनभित्र सवारी दर्ता गराउनु पर्ने र सो अवधिमा दर्ता नगराए जरिवाना लाग्ने गरी ऐन तथा नियमावलीमा व्यवस्था गर्ने ।	

(Handwritten signatures)

शरदचन्द्र चौडेल
सरोजक
यातायात सुधार रूकाव कार्यदल
२०८०

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

(Handwritten mark)

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>व्यापारिक मौज्जातमा रहेका सवारीको लागि वार्षिक सवारी करको व्यवस्था आकर्षित नहुने भए तापनि पैठारी, जडान वा उत्पादन भएका सवारी आधिकारिक बिक्रेताको नाममा निजी सवारीको रूपमा पहिले दर्ता गराई पछि ग्राहकलाई बिक्री गर्दा विभिन्न वर्गमा नामसारी दर्ता गर्नु पर्ने र प्रदेशअनुसार सरुवा दर्ता गर्नु पर्ने व्यवस्थाका कारण एउटै सवारीको दर्ता पटक पटक गराउनु पर्ने भन्कटिलो प्रशासनिक व्यवस्था अभ्यासमा रहेको र कार्यालयहरूको सवारी दर्ता अभिलेखमा दोहोरोपन भएको।</p>	<p>उत्पादक, जडानकर्ता, नेपालको लागि आधिकारिक बिक्रेता वा डिलरले प्रथम पटक ग्राहकलाई बिक्री गरे पश्चात मात्र सवारीको दर्ता प्रमाणपत्र जारी हुने व्यवस्था गरी एउटै सवारीको अन्तिम ग्राहकले स्वामित्व ग्रहण गर्नुअघि नै दर्ता, सरुवा दर्ता वा नामसारी दर्ता गर्नु पर्ने भन्कटिलो प्रक्रियालाई सरलीकृत गर्ने।</p>	<p>पहिलोपटक कुनै ग्राहक (उपभोक्ता) लाई बिक्री भई सवारी निजी, सरकारी, सार्वजनिक, पर्यटक, संस्थानको वा कूटनीतिक कुन प्रयोजनको लागि दर्ता हुने हो सोहीअनुसार प्रथम पटक सवारी दर्ता प्रमाणपत्र जारी हुने गरी ऐन तथा नियमावलीमा व्यवस्था गर्ने।</p> <p>सवारी दर्ता प्रमाणपत्र बन्नुअघि नै सवारीलाई सडकमा टेस्ट ड्राइभ वा अन्य प्रयोजनका लागि गुडाउंदा कानूनी पहिचान दिन त्यस्तो सवारीको लागि बढीमा १ वर्षको मान्यता अवधि भएको अस्थायी सवारी दर्ता प्रमाणपत्र उपलब्ध गराउने व्यवस्था समेत ऐनमा गर्ने।</p>	





शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार रूम्माव कायदल
२०८०



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
३.	छोटो दर्ता-नवीकरण अवधि	सवारी दर्ता तथा नवीकरणको प्रशासनिक प्रक्रियाको सुधार गरी स्रोत साधन र समयको बचत गर्ने ।	हेरेक वर्ष सवारी कर पनि तिर्नु पर्ने र सवारी दर्ता नवीकरणसमेत गर्नु पर्ने व्यवस्थाका कारण कार्यालयहरूमा सेवाग्राहीहरूको अत्यधिक चाप हुने गरेको र कर तथा नवीकरण प्रशासनका लागि धेरै स्रोत परिचालन गर्नु परेको ।	वार्षिक सवारी कर विद्युतीय माध्यमबाट भुक्तानी गर्न मिल्ने व्यवस्था मिलाउने । सवारी दर्ता प्रमाणपत्रको बहाल अवधि १० वर्ष कायम गर्ने ।	यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूले प्रयोग गर्ने eVRS लाई म.ले.नि. का.को RMIS प्रणालीसँग आबद्ध गरी विद्युतीय माध्यमबाट समेत सवारी कर भुक्तानी हुने व्यवस्था गर्ने ।	यातायात व्यवस्था विभाग, महालेखा नियन्त्रकको कार्यालय, यातायात प्रदेश मन्त्रालयहरू
४	दर्ताको क्षेत्रगत मान्यता	एक क्षेत्रमा दर्ता भएको सवारी भएको सवारी अर्को क्षेत्रमा सहज रूपमा सञ्चालन भई यात्रु तथा मालसामानको सहज गतिशीलताका माध्यमबाट अर्थतन्त्रको दक्षता अभिवृद्धि हुने ।	एक क्षेत्रमा दर्ता भएको सवारी अर्को क्षेत्रमा प्रवेश गर्दा प्रहरी कार्यालयमा जानकारी गराउनु पर्ने व्यवस्था रहेको । ३० दिनभन्दा बढी अर्को क्षेत्रमा चलाउनु परेमा यातायात व्यवस्था कार्यालयबाट स्वीकृति लिनु पर्ने व्यवस्था रहेको ।	एक प्रदेशमा दर्ता भएको सवारी अर्को प्रदेशमा प्रवेश गरी १ वर्षसम्मको अवधिका लागि त्यस प्रदेशमा रहँदा कतै जानकारी गराउनु वा कतैबाट स्वीकृति लिनु पर्ने व्यवस्था गर्ने । कुनै एक प्रदेशको सवारी अर्को प्रदेशमा लगी एक वर्षको अवधि भन्दा बढी लगातार राख्नुपरेमा त्यस प्रदेशमा सरुवा दर्ता गराउनु पर्ने व्यवस्था मिलाउने ।	एक वर्षसम्मको अवधिको लागि जानकारी गराउनु वा स्वीकृति लिनु नपर्ने तर लगातार एक वर्षभन्दा बढी अर्को प्रदेशमा सञ्चालन गर्नु पर्ने भए सरुवा दर्ता गराउनु पर्ने गरी ऐनमा व्यवस्था गर्ने	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश सरकारहरू



शरदचन्द्र पौडेल
सरोजक
यातायात सुधार मुक्तकव कावदर
२०८०




Handwritten signature

शरदचन्द्र पौडेल
सरोजक
यातायात सुधार मुक्तकव कावदर
२०८०


क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
५.	सवारीको प्रकार अनुमोदन, उत्पादनको तादात्म्य, सडक सक्षमता तथा जाँचपास सम्बन्धी अन्तर्सम्बन्धित व्यवस्था नभएको।	सुरक्षा तथा वातावरणीय उपयुक्त पैठारी, उत्पादन वा जडान भई दर्ता हुने।	पैठारी भई वा स्वदेशमै जडान वा उत्पादन भई दर्ता हुन आउने सवारीको न्यूनतम सुरक्षा मापदण्ड परीक्षण हुन नसकेका कारण सबै खालका सवारीहरू दर्ता भइरहेको अवस्था रहेको।	नेपालमा पैठारी, जडान वा उत्पादन हुने सबै सवारीका लागि न्यूनतम सुरक्षा, सक्षमता तथा प्रदूषण परीक्षण सम्बन्धी एकीकृत मापदण्ड तोकी प्रकार अनुमोदन तथा उत्पादनको तादात्म्य प्रमाणपत्र अनिवार्य गर्ने।	नेपालमा पैठारी, जडान वा उत्पादन हुने सवारीको प्राविधिक परीक्षण, प्रकार अनुमोदन तथा उत्पादनको तादात्म्य प्रमाणपत्र सम्बन्धी कार्य गर्न एक स्वायत्त विशिष्टीकृत संस्थाको स्थापना गर्ने र त्यस्तो संस्था स्थापना भई कार्य सुरु नहुँदासम्म विभागले सोसम्बन्धी कार्य गर्ने। परीक्षण भई स्वीकृति प्राप्त भएका मोडलका सवारीहरू देशभरका यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूमा दर्ता हुने गरी ऐनमा व्यवस्था गर्ने। सबै प्रकारका यानुवाहक तथा मालवाहक सवारीको जाँचपास सम्बन्धी मापदण्ड नेपाल सरकारले तर्जुमा गरी लागू गर्ने। सोही मापदण्ड अनुसार सबै यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूले दर्ता पूर्व सवारीको जाँच गर्नु पर्ने र जाँचपास प्रमाणपत्रका आधारमा सवारी दर्ता गर्नु पर्ने।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश सरकारहरू
			ऐनमा नयाँ दर्ता हुने सवारीको लागि गरिएको सडक सक्षमता सम्बन्धी व्यवस्था व्यवहारमा कार्यान्वयन हुन नसकेको अवस्था रहेको।	सडक सक्षमता परीक्षण र जाँचपास एकै प्रकारका परीक्षण भएको हुँदा नयाँ दर्ता हुने सवारीहरूको हकमा समेत जाँचपासकै व्यवस्था लागू गर्ने।		





शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको कार्यदल
२०८०






शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको कार्यदल
२०८०



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
६.	अस्थायी दत्तले व्यावहारिक रूपमा आइपर्ने सबै अवस्था समेट्न नसकेको ।	विभिन्न कारणवश केही समयका लागि सार्वजनिक सडकमा सञ्चालन गर्नु पर्ने सवारीहरूको व्यवस्थापन सरल र सहज बनाउने ।	विभिन्न कम्पनी, विश्वविद्यालय, शैक्षिक संस्थाहरूले अध्ययन तथा अनुसन्धानका लागि तयार गरेका सवारी सडकमा परीक्षण सञ्चालन गर्न कठिन भएको ।	कम्पनी तथा संस्थाहरूले अध्ययन, अनुसन्धान तथा परीक्षणका लागि तयार गरेका सवारीहरूलाई सुरक्षा मापदण्ड अपनाई अन्य सडक प्रयोगकर्ताहरूलाई बाधा नपर्ने गरी सडकमा सञ्चालन गर्न दिन सरल रूपमा अस्थायी दत्तो प्रमाणपत्र दिने ।	प्रविधिको विकासलाई प्रवर्द्धन गर्न अध्ययन, अनुसन्धान तथा परीक्षणका लागि तयार भएका सवारीहरूलाई निःशुल्क अस्थायी दत्तो प्रमाणपत्र दिने गरी ऐनमा व्यवस्था गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश सरकारहरू
			विकास निर्माणका बहुवर्षीय योजनाहरूमा पछि सम्बन्धित देशमा फिर्ता लैजाने गरी ल्याइएका सवारी तथा निर्माण उपकरणहरूको दर्तामा समस्या भएको ।	विकास निर्माणका बहुवर्षीय आयोजनाहरूका लागि ल्याइएका सवारीलाई आयोजना अवधिभरका लागि एकमुष्ट शुल्क लिई अस्थायी दत्तो प्रमाणपत्र दिने ।	बहुवर्षीय आयोजनाहरूका लागि ल्याइएका सवारीलाई आयोजना अवधिभरका लागि एकमुष्ट शुल्क लिई अस्थायी दत्तो प्रमाणपत्र दिन मिल्ने गरी ऐनमा व्यवस्था गर्ने ।	
			विभिन्न व्यापार मेला तथा प्रदर्शनीका लागि अस्थायी रूपमा ल्याइएका सवारीहरूको सडक परीक्षण तथा प्रदर्शनीमा समस्या रहेको ।	मेला तथा प्रदर्शनीमा ल्याइएका सवारीहरूका लागि ९० दिनसम्मको अस्थायी दत्तो प्रमाणपत्र दिने ।	मेला तथा प्रदर्शनीमा ल्याइएका सवारीहरूका लागि ९० दिनसम्मको अस्थायी दत्तो प्रमाणपत्र दिन मिल्ने गरी ऐनमा व्यवस्था गर्ने ।	

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार रूम्माव कार्यदल
०२०८







क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
७	लिलामी भएका सवारीलाई यातायात व्यवस्थापन कार्यविधि निर्देशिका, २०६० मा भएको व्यवस्थाअनुसार निरपेक्ष रूपमा काठमाडौंमा दर्ता गर्न रोक लगाइएको ।	सडक सुरक्षा प्रवर्द्धन, वातावरणीय प्रदूषण न्यूनीकरण र त्यस्तै सार्वजनिक हितको सुरक्षण गर्नका लागि बाहेक अन्य अवस्थामा देशको कुनै क्षेत्रमा कुनै सवारीलाई अनावश्यक बन्देज लाग्ने अवस्था सिर्जना नहुने ।	कुनै पनि प्रकारले लिलाम भएको सवारी काठमाडौं उपत्यकामा रहेका कार्यलयमा दर्ता नहुने । सुरक्षा तथा वातावरणीय पक्षबाट ठीक रहेका सवारी लिलामीमा परेकै कारण काठमाडौं उपत्यकामा दर्ता हुन नसक्ने ।	भौतिक, यान्त्रिक वा वातावरणीय (प्रदूषण सम्बन्धी) आधारमा ठीक अवस्थामा नरहेको बाहेक २० वर्ष नपुगी लिलाम भएको कुनै सवारी काठमाडौं लगायत देशभरि दर्ता हुन सक्ने व्यवस्था गर्ने ।	सरोकारवाला पक्षहरूसँग परामर्श गरी तथा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयको सैद्धान्तिक यातायात सहमति लिई यातायात कार्यविधि व्यवस्थापन निर्देशिका, २०६० मा संशोधन गर्ने ।	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश सरकारहरू
८.	विभिन्न प्रकारका परम्परागत सवारी नम्बर प्लेटहरू प्रचलनमा रहेका कारण एकरूपता कायम गर्न र प्रविधिमा आधारित सवारी अनुगमन गर्न नसकिएको ।	स्त्रीकृत डिजाइन तथा आकार प्रकार भएका तथा प्रविधिमा आधारित इम्बोस्ड नम्बर प्लेटको प्रयोग गरी नम्बर प्लेट प्रणालीलाई सुरक्षित बनाउने सवारीको आवागमनको विद्युतीय माध्यमबाट अनुगमन गर्ने ।	पेटिटड वा अन्य विधिबाट अड्डित गरिएका धेरै प्रकारका सवारी नम्बर प्लेटहरूको प्रयोग भइरहेको कारण एकरूपता कायम नभएको । हालका नम्बर प्लेटहरू सजिलै नक्कल गर्न सकिने र जहाँ पनि बनाई जडान गर्न सकिने भएका कारण सवारीको चोरी निकासी तथा राजस्व छली भइरहेको ।	ऐन तथा नियमावलीमा भएको व्यवस्थाबमोजिम उच्च सुरक्षा विशेषतायुक्त इम्बोस्ड नम्बर प्लेट तथा RFID Gate प्रणालीको कार्यान्वयन गर्ने ।	विभाग, प्रदेश सरकारको यातायात सम्बन्धी मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था कार्यालय, सवारीका अधिकारिक विक्रेता र सवारी धनीहरूले पूरा गर्नु पर्ने जिम्मेवारी तथा कार्य प्रक्रिया सम्बन्धमा स्पष्ट उल्लेख गरी इम्बोस्ड नम्बर प्लेट जडान सम्बन्धी निर्देशिका तर्जुमा गरी लागू गर्ने । इम्बोस्ड नम्बर प्लेट प्रणालीको सफल कार्यान्वयनका लागि विभाग, प्रदेश सरकार, यातायात व्यवस्था कार्यालय र सवारीका अधिकारिक विक्रेताहरूबीच कार्यगत समन्वय सयन्त्र विकास गर्ने	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश सरकारहरू, सरकारीका अन्तर्गतका मन्त्रालयहरू, सवारीका अधिकारिक विक्रेताहरू तथा वर्कशपहरू

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यावयवको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>परम्परागत सवारी नम्बर वितरण तथा अभिलेख प्रणालीका कारण सवारी तथा सवारी धनी सम्बन्धी विवरण सहजै खोज्न र प्राप्त गर्न नसकिएको।</p> <p>हालको नम्बर प्लेट प्रणालीबाट सवारी आवागमनको विद्युतीय अनुगमन गर्न सहज नभएको।</p> <p>नेपाली अक्षर हटाइएका कारणले अरू देशहरूमा गरिएकोभन्दा भिन्न तरिकाले इम्बोस्ड प्लेट जडानमा आम सवारीधनीहरूबाट रुचि नदेखाएको।</p>		<p>इम्बोस्ड प्लेट छपाइ तथा वितरणलाई तीव्रता दिई देशभर आर.एफ.आई.डी. गेटको सञ्जाल निर्माण गर्ने कार्य अघि बढाउने र भविष्यमा हुने इम्बोस्ड नम्बर प्लेटको माग पूर्ति गर्नका लागि हालै देखि खरिद प्रक्रियाको खाका तयार पार्ने वा छपाइ तथा वितरणको कार्यमा निजि क्षेत्रलाई पनि सहभागी गराउने।</p> <p>इम्बोस्ड नम्बर प्लेट प्रणालीको महत्व र उपयोगिता बारे सबै सरोकारवालाहरूलाई जानकारी गराउन प्रवर्द्धनात्मक श्रव्य दृश्य सामग्री तयार गरी प्रचार प्रसार गर्ने।</p>	



शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुन्दाव कार्यक्रम
२०८०




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुन्दाव कार्यक्रम
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
९.	कार्यालयहरूबाट हुने सेवा प्रवाहको प्रक्रिया धेरै भ्रष्टाचार तथा अवैज्ञानिक समेत रहेको।	यातायात प्रशासन अन्तर्गतको सेवा प्रवाहलाई सहज, व्यावहारिक तथा पूर्वानुमानयोग्य बनाउने।	सवारी दर्ता, नवीकरण, नामसारी लगायतका सेवा लिनका लागि सेवाग्राहीहरूले कार्यालयमा घण्टौं लाइन लाग्नु पर्ने अवस्था रहेको।	सेवा प्रवाहलाई छिटो छरितो बनाउन विद्युतीय भुक्तानी सहितको अनलाइन सेवा प्रवाह गर्ने। विद्युतीय भुक्तानी प्रणाली लागू नहुँदासम्म ठूला व्यवसायीका लागि छुट्टै काउन्टर राख्ने। निश्चित रकमभन्दा माथिको भुक्तानीमा विद्युतीय भुक्तानी अनिवार्य गर्ने।	विभागबाट निर्माण भई सञ्चालनमा आएका विद्युतीय सवारीचालक अनुमतिपत्र तथा सवारी दर्ता प्रणाली (eDLVRS), उच्च सुरक्षा विशेषतायुक्त इम्बोस्ड नम्बर प्लेट प्रणाली (HSENP) लगायतका राजस्वको लागि विद्युतीय भुक्तानी सहितको सेवा प्रवाहको व्यवस्था गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग, महालेखा नियन्त्रकको कार्यालय, यातायात प्रदेश सरकारका मन्त्रालयहरू
			सवारीधनी (विक्रेता) वा खरिदकर्ता विदेशमा रहेको अवस्थामा सवारी बिक्री गरी नामसारी गर्न कठिनाई रहेको।	नामसारीको समयमा खरिदकर्ता वा विक्रीकर्ता स्वयं उपस्थित हुन नसक्ने भएमा निजको मञ्जुरीनामासहित दोस्रो व्यक्ति उपस्थित भएमा सोको आधारमा गरिदिने व्यवस्था गर्ने।	विदेशमा रहेको सवारी धनी वा विक्रीकर्ताले विदेशस्थित नेपाली कूटनीतिक नियोगबाट प्रमाणित गराई पठाएको आधिकारिक वारेसनामा आधारमा मञ्जुरीनामाको आधारमा नेपालमा सवारी नामसारी हुने गरी ऐनमा व्यवस्था गर्ने।	
			चेसिस मात्र आयात भई सवारीको बडी तयार गर्नु पर्ने सवारीहरूका लागि रड सिट कायम गराउनका लागि दिइएको ६० दिनको समय अपर्याप्त भएको।	रड-सिट कायम गराउनका लागि १८० दिनको समय हुने व्यवस्था गर्ने।	रड-सिट कायम गराउनका लागि हाल रहेको ६० दिनको अवधिलाई बढाई १८० दिन हुने व्यवस्था नियमावलीमा गर्ने।	

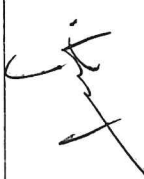
शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>सवारी धनीको मृत्यु पश्चात हकवालाको नाममा सवारी नामसारीका लागि ३५ दिनको अवधि धेरै कम भएको ।</p> <p>सवारीको दर्ता खारेजीपछि पुनः दर्ता गर्दासमेत थप जरिवाना लिने गरिएको ।</p> <p>सडक सुरक्षाको दृष्टिबाट जोखिमयुक्त हुन सक्ने धेरै पुराना निजी सवारीहरू समेत सार्वजनिक सवारीको रूपमा हेरफेर दर्ता भइरहेका ।</p>	<p>सवारीधनीको मृत्युपश्चात हकवालाको नाममा सवारी नामसारीका लागि १८० दिनको अवधि हुने व्यवस्था गर्ने ।</p> <p>दर्ता खारेजीपछि हुने पुनः दर्तालाई नवीकरण सरह मानी सोही अनुसारको प्रक्रिया अपनाई पुनः दर्ता हुने व्यवस्था गर्ने ।</p> <p>विस्तृत प्राविधिक परीक्षणबाट सार्वजनिक सवारीको रूपमा दर्ता गर्न उपयुक्त देखिएका निजी सवारीलाई मात्र सार्वजनिक सवारीको रूपमा हेरफेर दर्ता गर्न सकिने व्यवस्था मिलाउने ।</p>	<p>सवारीधनीको मृत्युपश्चात हकवालाको नाममा सवारी नामसारीका लागि हाल रहेको ३५ दिनको अवधि १८० दिन हुने गरी ऐनमा व्यवस्था गर्ने ।</p> <p>पुनः दर्तामा नवीकरण सरह मात्र शुल्क र जरिवाना लाग्ने गरी ऐनमा व्यवस्था गर्ने ।</p> <p>निजी सवारीबाट सार्वजनिक सवारीमा हुने हेरफेर दर्ता सम्बन्धमा स्पष्ट मापदण्ड बनाई लागू गर्ने ।</p>	<p>भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, यातायात हेर्ने प्रदेश सरकारका मन्त्रालयहरू</p>



शरदचन्द्र पौडेल
सचिव, ३०३
यातायात सुधार सुन्दाव कार्यक
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
सचिव, ३०३
यातायात सुधार सुन्दाव कार्यक
२०८०




क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१०.	सार्वजनिक सवारीको बाटो इजाजत जारी गर्दा तथा अन्य सवारीको दर्ता वा नामसारीका बेला गरिने यात्रिक (जाँचपास) को कार्यलाई व्यवस्थित गर्न नसकिएको । जाँचपास तथा प्रदूषण परीक्षणका कार्यालयहरूमा भीडभाड हुने गरेको । कार्यालयहरूबाट प्रवाह भइरहेको सेवा गुणस्तरीय हुन नसकेको ।	सबै सवारीहरूमा एकरूपता हुने गरी यात्रिक परीक्षण एवं प्रदूषण परीक्षण सम्बन्धी प्रावधानहरूको एकीकृत कार्यान्वयन।	नयाँ सवारी दर्ता गर्नु पर्ने सडक सक्षमता परीक्षणको व्यवस्था कार्यान्वयनमा नआएको । सडक सक्षमता परीक्षण र जाँचपास एकै प्रकृतिको कार्य भएतापनि ऐनमा गरिएको अलग अलग व्यवस्थाले द्विविधा उत्पन्न भएको । सार्वजनिक सवारी बाहेकका सवारीहरू नियमनको दायरामा नआएका कारण सुरक्षित सवारीहरूका माध्यमबाट सडक सुरक्षा सुनिश्चित गर्न नसकिएको ।	नयाँ सवारी दर्ता गर्दासमेत नियमित गरिने यात्रिक परीक्षण तथा प्रदूषण परीक्षण नै गर्ने व्यवस्था गर्ने । सडकमा गुड्ने सबै सवारीको आवधिक यात्रिक परीक्षण तथा प्रदूषण परीक्षण अनिवार्य गर्ने ।	सडक सक्षमता परीक्षण सम्बन्धमा ऐनमा भएको व्यवस्था संशोधन गर्ने । प्रदूषण परीक्षण सहितको आवधिक यात्रिक परीक्षण सबै प्रकारका सवारीहरूमा लागू हुने गरी ऐनमा आवश्यक व्यवस्था गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग
	यात्रिक परीक्षण तथा प्रदूषण परीक्षणको कार्यमा निजी क्षेत्रको समेत सहभागिता ।	यात्रिक परीक्षण (जाँचपास) तथा प्रदूषण परीक्षणलाई अलग अलग रूपमा गर्ने गरिएको ।	दुवै परीक्षण एकीकृत गर्ने ।	प्रदूषण परीक्षणलाई जाँचपासकै एक अङ्गको रूपमा परिभाषित गरी एकीकृत रूपमा लागू गर्ने व्यवस्था ऐनमा गर्ने । सवारी परीक्षण सम्बन्धी एकीकृत मापदण्ड बनाउने ।		





शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभान्व कार्यक्रम
२०८०




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभान्व कार्यक्रम
२०८०

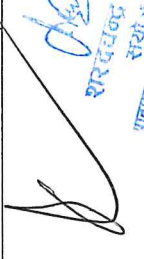
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			जनशक्ति, उपकरण तथा भौतिक पूर्वाधारको अभावका कारण जाँचपास तथा प्रदूषण परीक्षण सम्बन्धी कार्य कार्यालयहरूले वैज्ञानिक तथा व्यवस्थित रूपमा गर्न नसकेका । सबै सवारीको जाँचपास कार्यालयले गर्न नसक्ने ।	पूर्वाधार, जनशक्ति तथा यन्त्र उपकरण थप गरी कार्यालयहरूको प्राविधिक क्षमता सद्दीकरण गर्ने । सार्वजनिक सवारीको जाँचपास (प्रदूषण परीक्षणसहित) कार्यालयहरूले गर्ने र अन्य सवारीको जाँचपास तथा प्रदूषण परीक्षणको कार्य निजी क्षेत्रबाट सञ्चालन हुने स्वीकृति प्राप्त सवारी परीक्षण केन्द्रहरूबाट हुने व्यवस्था गर्ने । जाँचपास भएका सवारी साधनहरूको मात्र बीमा नवीकरण गनुपर्ने ।	संगठन तथा व्यवस्थापन सर्वेक्षणका आधारमा जनशक्ति व्यवस्थापन गर्ने, पूर्वाधार निर्माण तथा यन्त्र उपकरण खरिदका लागि आवश्यक अध्ययन गरी बजेट विनियोजन गर्ने । कार्यालयहरूमा गरिने जाँचपास तथा निजी सवारी परीक्षण केन्द्रमा गरिने जाँचपास सम्बन्धमा ऐन तथा नियमावलीमा व्यवस्था गर्ने । निजी क्षेत्रबाट सञ्चालन हुने सवारी परीक्षण केन्द्रको लागि न्यूनतम मापदण्ड तथा कार्यविधि निर्माण गरी लागू गर्ने ।	प्रदेश सरकारहरू, प्रदेश मन्त्रालयहरू नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग





शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुन्भाव कार्यक्रम
२०८०




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुन्भाव कार्यक्रम
२०८०
२०



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
११.	सरकारी अनुदानमा खरिद गरिएका तथा भन्सार छुटको प्रावधानअनुसार पैठारी भएका कृषि वा अन्य विशेष प्रयोजनका ट्र्याक्टर, पिक अप, अ्रेसर, विशेष उपकरण जडिल सवारीहरू निर्धारित प्रयोजन तथा क्षेत्रमा प्रयोग नभई व्यापारिक प्रयोजनमा प्रयोग हुँदा सरकारले दिएको सुविधा तथा छुटको दुरुपयोग भएको ।	भन्सार छुट वा सरकारी अनुदानमा खरिद वा प्राप्त विशेष प्रयोजनका सवारीहरूको निर्धारित क्षेत्र वा उद्देश्य विपरीत हुने प्रयोगको नियन्त्रण ।	कृषि प्रयोजनका लागि भन्सार छुटमा पैठारी भएका ट्र्याक्टरहरू निर्माण सामग्री लगायतका मालसामान ढुवानी र यात्रुहरूको औसतपसारमा समेत व्यावसायिक रूपमा प्रयोग भइरहेको । कृषि, उद्योग वा अन्य क्षेत्रमा उत्पादकत्व वृद्धिका लागि सरकारबाट अनुदान प्राप्त गरी खरिद गरिएका विशेष प्रयोजनका सवारीहरू गैरकृषि वा गैरऔद्योगिक क्षेत्रमा अनुदानको उद्देश्य र मर्म विपरीत प्रयोग भइरहेको ।	भन्सार छुट वा सरकारी अनुदानमा खरिद वा प्राप्त विशेष प्रयोजनका सवारीहरूको लक्षित प्रयोजन वा उद्देश्य विपरीतको प्रयोगलाई निरस्तार्हित गर्ने । यस्ता सवारीसाधनमा छुट्टै किसिमको संकेतको व्यवस्था गर्ने ।	सवारी दर्ता प्रमाणपत्रमा उल्लेख भए विपरीत विशेष प्रयोजनका सवारीको प्रयोग गर्ने सवारीचालक वा सवारीधनीलाई जरिवाना गर्ने प्रावधान ऐनमा समावेश गर्ने । त्यस्ता सवारीहरूको सवारी दर्ता प्रमाणपत्रमा सवारीको प्रयोजन स्पष्ट रूपमा खुलाउने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, प्रदेश सरकारहरू प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू
१२.	ट्राफिक नियम उल्लंघन गरेको अवस्थामा प्रहरीले नियन्त्रणमा लिएका, सडकमा दुर्घटनापछि वा अन्य कारणले अलपत्र छाडिएका सवारीहरूका चालक तथा धनीहरू सवारी फिर्ता लिन नआउँदा त्यस्ता सवारीहरूको व्यवस्थापन चुनौतीपूर्ण बनेको।	विभिन्न कारणले प्रहरी नियन्त्रणमा सवारीहरूको विधिसम्मत व्यवस्थापन ।	प्रहरीले नियन्त्रणमा लिएका र सडकमा अलपत्र छाडिएका सवारीहरू राख्ने उपयुक्त ठाउँको अभाव भएको। प्रहरी कार्यालय परिसरको ठूलो भाग त्यस्ता सवारीहरूले भरिएको ।	त्यस्ता सवारीहरूको अन्तिम नहुँदासम्म सवारीहरू राख्नका लागि वैकल्पिक स्थानको प्रबन्ध गर्ने	सवारीहरू राख्नका लागि खाली सार्वजनिक जमिन उपलब्ध गराउने । त्यसरी राखिएका सवारीको रेखदेख गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।	नेपाल सरकार, प्रदेश सरकारहरू, स्थानीय तह नेपाल प्रहरी

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार इकाई काठमाडौं
२०७०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>प्रहरीले सवारी नियन्त्रणमा लिन सक्ने अवस्थाहरूको बारेमा सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनमा प्रस्ट व्यवस्था नभएको ।</p> <p>सवारी फिर्ता लैजाँदा सवारी धनीले बाँकी रहेको सवारी कर तथा जरिवाना भुक्तानी गरेको प्रमाण समेत पेश गर्नु पर्ने हुँदा सवारी धनीहरू सवारी फिर्ता लैजान इच्छुक नदेखिएका । धेरै समयदेखि नचलाई खुला ठाउँमा राखिएका धेरै सवारीहरू खिइएर काम नलाग्ने अवस्थामा पुग्ने संभावना रहेको । सवारी धनीले फिर्ता नलगेका सवारी लिलामी गर्न समेत कानूनी बाटो नभएको ।</p>	<p>ऐन वा नियमावलीको कुनै व्यवस्था उल्लंघन गरेको वा दुर्घटनापश्चात वा अन्य कुनै कारण सडकमा वा सार्वजनिक स्थानमा अलपत्र परेको अवस्थामा प्रहरीले सवारी नियन्त्रणमा लिन सक्ने व्यवस्था गर्ने ।</p> <p>सवारी प्रहरीको नियन्त्रणमा रहेको निश्चित अवधि भित्र सम्बन्धित सवारीधनीले आवश्यक कानूनी प्रक्रिया पूरा गरी फिर्ता नलगेमा सम्बन्धित प्रहरी कार्यालयले त्यस्तो सवारी लिलाम गर्न सक्ने व्यवस्था गर्ने ।</p>	<p>प्रहरीले सवारी नियन्त्रणमा लिन सक्ने अवस्थाहरू र प्रहरी नियन्त्रणमा रहेको सवारी सम्बन्धित धनीलाई फिर्ता गर्ने व्यवस्थाबारे ऐनमा स्पष्ट रूपमा उल्लेख गर्ने ।</p> <p>तोकिएको व्यवस्था बमोजिम सवारी धनीले २ वर्षसम्ममा पनि सवारी फिर्ता नलगेको खण्डमा प्रहरी कार्यालयले तोकिएको कार्यविधि अपनाई त्यस्तो सवारी लिलाम गर्न सक्ने व्यवस्था ऐनमा थप गर्ने ।</p> <p>प्रहरी नियन्त्रणमा रहेका र अलपत्र परेका सवारीहरूको लिलामी सम्बन्धी कार्यविधि निर्माण गरी लागू गर्ने ।</p>	<p>नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, नेपाल प्रहरी</p>
			<p>सवारीको सवारीको पाकिँड वापतको खर्च, लिलामी प्रक्रियाको खर्च, सवारीधनीबाट असुल हुन बाँकी सवारी कर, दता नवीकरण शुल्क एवं जरिवाना र सवारी धनीमा निहित रहेको सम्पत्ति सम्बन्धी अधिकारका आधारमा सवारीको</p>	<p>लिलामीबाट प्राप्त हुने रकमको नेपाल सरकार, सवारी दता रहेको प्रदेशको सरकार र सवारीधनीबीच हुने बाँडफाँट सम्बन्धी व्यवस्था समेत ऐनमा उल्लेख गर्ने ।</p>		

(Handwritten signatures)

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार मन्त्रालय कार्यलय
२०८०


(Handwritten signature)

(Handwritten signature)


शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार मन्त्रालय कार्यलय
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१३.	नेपालस्थित विदेशी राष्ट्रका कूटनीतिक तथा कन्सुलर नियोगहरू तथा अन्तर्राष्ट्रिय संस्था तथा तिनमा काम गर्ने पदाधिकारी तथा कर्मचारीहरूले प्रयोग गर्ने कूटनीतिक नम्बर प्लेट भएका सवारीहरूको भइरहेको।	अन्तर्राष्ट्रिय कानूनका सिद्धान्त तथा प्रावधान र राष्ट्रिय कानूनसमेतका आधारमा कूटनीतिक नम्बर प्लेटका सवारीहरूको नियमन।	नेपालमा रहेका कूटनीतिक तथा कन्सुलर नियोग तथा अन्तर्राष्ट्रिय संस्थाका, विशेष गरी अवैतनिक महावाणिज्यदूतहरूका सवारीहरू कालोबजारी, तस्करी तथा अन्य गैरकानूनी क्रियाकलापहरूमा प्रयोग भएका पाइएको।	लिलामीबाट प्राप्त हुने रकमको नेपाल सरकार, प्रदेश सरकार र सवारीधनीबीच गरिने बाँडफाँट सम्बन्धी व्यवस्था गर्ने। कूटनीतिक नम्बर प्लेट भएको सवारीलाई गैरकानूनी क्रियाकलापमा प्रयोग गर्नेलाई कारवाही गर्ने।	कूटनीतिक सम्बन्धसम्बन्धी भियना महासन्धि, १९६१ र कन्सुलर सम्बन्धसम्बन्धी भियना महासन्धि, १९६३ मा भएका व्यवस्था तथा नेपाल कानूनबमोजिम त्यस्ता व्यक्तिमाथि कानूनी कारवाही अघि बढाउने। निजको कूटनीतिक हैसियत अन्त्य गर्ने। निजलाई सम्बन्धित राष्ट्रमा फिर्ता पठाउने।	नेपाल प्रहरी, सरकारी वकीलको कार्यालय नेपाल सरकार, परराष्ट्र मन्त्रालय नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, परराष्ट्र मन्त्रालय नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, परराष्ट्र मन्त्रालय नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, परराष्ट्र मन्त्रालय
			अवैतनिक महावाणिज्यदूत भएका केही व्यक्तिहरूले आफ्नो पदीय हैसियत समाप्त नभएसक्यैपछि पनि कूटनीतिक नम्बर प्लेट भएका सवारीहरू प्रयोग गर्ने गरेका।	अवैतनिक महावाणिज्यदूत भई कार्य गरेको व्यक्तिले आफ्नो पदीय हैसियत समाप्त भइसकेपछि कूटनीतिक नम्बर प्लेट भएको सवारी प्रयोग गर्न नपाउने व्यवस्था गर्ने।	कन्सुलर हैसियत समाप्त भएको जानकारी सम्बन्धित विदेशी राष्ट्रबाट प्राप्त भएपछि त्यस्तो व्यक्तिले प्रयोग गरिरहेको कूटनीतिक नम्बर प्लेट भएको सवारीको	परराष्ट्र मन्त्रालय, कन्सुलर विभाग सेवा





शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सभाकाय-
२०८०






शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सभाकाय-
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१४.	अत्यावश्यक सेवामा प्रयोग हुने वा विशेष प्रयोजनका लागि तयार गरिएका सवारीहरूको दर्तामा समस्या रहेको । विशेष प्रयोजनका सवारीहरूको दर्ता सहज नहुँदा क्याम्पान सवारी, भ्यान्ट्री भ्यान, घुम्ती रेष्टरेन्ट, घुम्ती पसल, क्यास भ्यान जस्ता विभिन्न व्यावसायिक गतिविधिहरूका लागि उपयुक्त सवारीहरूको प्रयोग सहज नभएको । समयको मागसँगै विकास भएका सवारी आधारित सेवा तथा सुविधाको प्रयोग गर्न नसकिएको ।	प्रयोजन आवश्यकताको अनुसार प्रकृत परिमार्जित वा फेरबदल गरिएका सवारीहरूको सुरक्षा तथा वातावरणीय पक्ष आधारित तयार दर्ता सरलीकृत प्रक्रिया।	मुख्य उत्पादक कम्पनीले गरेको चेसिस वा पूर्ण सवारीमा आवश्यकता अनुसार फेरबदल गरी अर्को कम्पनी वा पक्षले तयार गरेको दमकल, एम्बुलेन्स, शववाहन, ट्याङ्गर लगायतका आकस्मिक तथा अत्यावश्यक सवारीहरूलाई मुख्य उत्पादकको स्पेशिफिकेसनमा फरक परेको भन्दा कार्यालयहरूले दर्ता गर्न इन्कार गर्ने गरेका । बस्ने, सुत्ने, पकाउने, खाने वा अन्य सुविधाहरू सहित विशेष प्रयोजनका लागि तयार भएका सवारी (Special Purpose Vehicle) लाई पनि मुख्य उत्पादकको आधार सवारीमा फेरबदल गरिएको मान्ने कार्यालयहरूले दर्ता गर्न इन्कार	मुख्य उत्पादक कम्पनीले उत्पादन गरेको आधार सवारीको सुरक्षा तथा उत्सर्जनमा असर पर्ने गरी चेसिस, सस्पेन्सन, ब्रेक, इन्धन प्रणाली, इन्जिनजस्ता भाग तथा प्रणालीमा कुनै हस्तक्षेप नगरी अर्को पक्षले फेरबदल गरी वा बडी बनाई तयार गरेको आकस्मिक तथा अत्यावश्यक प्रयोगका सवारी वा विशेष प्रयोजनका सवारीसाधनको सुरक्षा तथा उत्सर्जन पक्षको जाँच गर्दा उपयुक्त देखिएका सवारी दर्ता गर्ने । विशेष प्रकारका सवारीसाधनहरूको राष्ट्रिय मापदण्ड बनाइ लागू गर्ने।	अत्यावश्यक तथा आकस्मिक प्रयोगका सवारीलाई समेत समेटि एन तथा विशेष नियमावलीमा विशेष प्रयोजनका सवारी सम्बन्धी बर्ग थप गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
					विदेशबाट पैठारी हुने विशेष प्रयोजनका सवारी त्यही देशको आधिकारिक निकायबाट जारी भएको प्रकार अनुमोदन वा विस्तारित प्रकार अनुमोदन बमोजिम जाँच गरी दर्ता गर्ने।	प्रदेश यातायात कार्यालयहरू

शरदचन्द्र पौडेल
संस्थापक
यातायात सुधार सुन्दाव कायदा
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संस्थापक
यातायात सुधार सुन्दाव कायदा
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१५.	नैरकानूनी आर्जनको उपयोग सवारी खरिद वा सार्वजनिक यातायात व्यवसायमा भइरहेको।	नैरकानूनी क्रियाकलाप वा स्रोत प्राप्त आयबाट सवारी तथा यातायात क्षेत्रमा भइरहेको वा हुनसक्ने लगानीलाई निरुत्साहन एवं नियन्त्रण गर्ने।	एकै व्यक्ति वा कम्पनीका नाममा अस्वाभाविक रूपमा धेरै सवारीहरू दर्ता तथा सञ्चालन भइरहेका। सवारी खरिदका लागि वित्तीय संस्था, हायरपर्वेज कम्पनी तथा सहकारीहरूले प्रवाह गर्ने ऋण पारदर्शी हुन नसकेको।	कुनै आर्थिक वर्षमा १ करोड रुपैयाँ वा सोभन्दा बढी मूल्यको सवारी खरिद गर्ने वा ३ वटाभन्दा बढी सवारी खरिद गर्ने व्यक्तिले यातायात व्यवस्था कार्यालयमा सवारी खरिद गर्दा खर्च हुने रकमको स्रोतसम्बन्धी विवरण पेश गर्नु पर्ने व्यवस्था गर्ने।	एक आर्थिक वर्षमा १ करोड रुपैयाँ मूल्यको वा ३ वटाभन्दा बढी सवारीसाधन खरिद गर्ने व्यक्ति वा कम्पनीले सवारी खरिदका लागि रकमको स्रोत खुल्ने आधिकारिक विवरण यातायात व्यवस्था कार्यालयमा पेश गर्नु पर्ने गरी नियमावलीमा व्यवस्था गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू, वर्कशप तथा कारखानाहरू

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको कार्यालय
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समिति
२०८०

३. सवारीचालक अनुमतिपत्र व्यवस्थापन

३.१ पृष्ठभूमि :

अहिलेसम्म स्वचालित वा गैरमानव चालित सवारीको प्रयोग सर्वव्यापी हुन सकेको छैन । सडकमा गुड्ने सबै सवारीसाधन चलाउन मानिसको भौतिक उपस्थिति आवश्यक पर्दछ । सवारी चलाउन मानिसको उपस्थिति मात्र पर्याप्त हुँदैन; यस्तो मानिसमा विशेष किसिमको सीप पनि चाहिन्छ । सडकमा सवारीको व्यवस्थित सञ्चालनको लागि राज्यद्वारा नियम कानून जारी गरिएको हुन्छ । त्यसकारण सवारीचालकमा यस्तो नियम कानून र सवारीको ज्ञान पनि आवश्यक हुन्छ । आफ्नो व्यक्तिगत, सवारी, सवारीमा रहेका यात्रु र सामानको तथा सडकमा हिंड्ने अरू सवारी, त्यसमा सवार मानिस र रहेका समान तथा वरपरको धनजनको सुरक्षाको लागि सवारीचालकमा विशेष किसिमको सीप र ज्ञान आवश्यक हुन्छ । बृहत्तर सुरक्षा र सडक अनुशासनसँग जोडिएकोले सबै देशमा सवारीचालकको व्यवस्थापन गर्ने विषय राज्यको प्रमुख दायित्वभित्र पर्दछ ।

सवारीचालक अनुमतिपत्रको व्यवस्थापन सडकमा सवारी चलाउने सीप र ज्ञानयुक्त जनशक्तिको व्यवस्थापनसँग सम्बन्धित छ । राज्यले सडकमा सवारी चलाउने चालकमा निश्चित सीप र ज्ञानको आवश्यकता सम्बन्धी मापदण्ड बनाएको हुन्छ । यही मापदण्डको आधारमा सवारी चलाउनेको लागि सक्षम सवारीचालक आपूर्ति गर्ने काम नै सवारीचालक अनुमतिपत्र व्यवस्थापन हो । यसमा खास गरी नयाँ सवारीचालक हुनको लागि आवश्यक पर्ने ज्ञान र सीप रहेको प्रमाणित गर्ने र बजारमा उपलब्ध गराउने, भइरहेका सवारीचालक अझ केही समय सवारी चलाउन सक्षम रहेको प्रमाणित गर्ने तथा अरू थप फरक किसिमका सवारी चलाउन आवश्यक क्षमता रहेको प्रमाणित गर्ने काम गरिन्छ ।

आधुनिक सभ्यतामा सवारीसाधन क्रमशः आधारभूत आवश्यकता बन्दै गएको छ । यस पृष्ठभूमिमा सवारीचालक अनुमतिपत्रको व्यवस्थापन राष्ट्रियता निरपेक्ष हुन्छ, भूगोल सापेक्ष हुन्छ । अर्थात् निश्चित भूगोलमा रहेका जोसुकैले मापदण्ड पूरा गरी राज्यबाट सवारीचालकको प्रमाणपत्र लिएर सवारी चलाउन पाउँछन् । सवारीचालक अनुमतिपत्र यस अर्थमा सवारी चलाउन पाउने गरी राज्यले मान्यता दिएका अधिकारपत्र हो । यही विश्वव्यापी मान्यता अनुरूप नेपालमा पनि सवारीचालक अनुमतिपत्रको व्यवस्थापन हुँदै आएको छ ।

३.२ विद्यमान अवस्था :

विगतमा सवारीचालक अनुमतिपत्रसम्बन्धी कार्य यातायात व्यवस्था विभाग मातहतका यातायात व्यवस्था कार्यालय र सेवा कार्यालयहरूबाट हुँदै आएकोमा नेपालको संविधान, २०७२ कार्यान्वयन भए सँगै नेपाल सरकार मन्त्रीपरिषद्बाट स्वीकृत कार्य विस्तृतीकरण र नेपाल सरकार (मन्त्रीस्तर) को मिति २०७५ मंसिर २० गतेको निर्णयानुसार सवारीचालक अनुमतिपत्रसम्बन्धी सम्पूर्ण अधिकार प्रदेशमा हस्तान्तरण गरिएको छ ।

शरदचन्द्र पौडेल
सहायक
यातायात सुधार सुनव कार्यालय
२०८०

२६

चालक अनुमतिपत्रसम्बन्धी कार्य सम्पादनको लागि सम्बन्धित प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनहरू, संघीय सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९, संघीय सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली, २०५४, संघीय सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन कार्यविधि निर्देशिका, २०६० प्रयोग हुँदै आएको छ । सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ ले निर्धारण गरेको सवारीचालक अनुमतिपत्र सम्बन्धी मापदण्डभित्र प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन र संघीय नियमावली एवं कार्यविधि अनुसार कार्यालयहरूले मुख्य रूपमा नयाँ सवारीचालक अनुमतिपत्र प्रदान गर्ने, सवारीचालक अनुमतिपत्रको नवीकरण गर्ने, विदेशमा जारी सवारीचालक अनुमतिपत्रको नेपालीकरण गर्ने र सवारीचालक अनुमतिपत्रको स्तरोन्नति गर्ने, सवारीचालक अनुमतिपत्र रद्द गर्ने, निलम्बन गर्ने, सवारीचालक अनुमतिपत्रको प्रतिलिपि प्रदान गर्ने, विदेशको लागि अनुमतिपत्रको प्रमाणीकरण गर्ने र ड्राइभिङ स्कूल व्यवस्थापनको काम प्रदेश मातहतका यातायात व्यवस्था कार्यालय र यातायात व्यवस्था सेवा कार्यालयबाट सम्पादन हुँदै आएको छ । यी कार्यालयले नयाँ सवारीचालक अनुमतिपत्रको लागि स्वास्थ्य परीक्षण, लिखित र प्रयोगात्मक परीक्षा सञ्चालन, नवीकरणको लागि स्वास्थ्य परीक्षण र स्तरोन्नतिको लागि प्रयोगात्मक परीक्षा सञ्चालनको काम पनि सम्पादन गर्दछन् । ड्राइभिङ स्कूल व्यवस्थापन अन्तर्गत नयाँ ड्राइभिङ स्कूल दर्ता गर्ने, पुरानोको नवीकरण गर्ने र स्कूलहरूको अनुगमन र निरीक्षण गर्ने काम पनि कार्यालयबाट सम्पादन हुन्छ ।

सवारीचालक अनुमतिपत्रको आवेदन र त्यसको अभिलेख एवम् प्रिन्टिङको लागि अनलाइन सवारीचालक अनुमतिपत्र आवेदन दर्ता प्रणाली र केन्द्रीय विद्युतीय सवारीचालक अनुमतिपत्र (Electronic Driving License, EDL) गरी दुई वटा विद्युतीय प्रणालीहरू विकास भई संचालनमा रहेका छन् । अनलाइन सवारीचालक अनुमतिपत्र आवेदन दर्ता प्रणालीमार्फत् आवेदन प्राप्त गरी बायोमेट्रिक लिने, परीक्षार्थीको स्वास्थ्य परीक्षण, लिखित र प्रयोगात्मक परीक्षा संचालन, परिणाम प्रकाशित सँगै अनुमतिपत्र जारी गर्ने, परीक्षणकालीन कार्ड छपाइ र वितरण गर्ने कार्य प्रदेश सरकार मातहतका यातायात व्यवस्था कार्यालय र सेवा कार्यालयहरूबाट हुने गरेको छ । स्मार्ट कार्डमा आधारित सवारीचालक अनुमतिपत्र छपाइ गरी वितरणको लागि सम्बन्धित प्रदेश कार्यालयहरूमा पठाउने साथै विदेश जाने विद्यार्थी, श्रमिक लगायतको हकमा छपाइ गरी वितरण गर्ने कार्य यातायात व्यवस्था विभागबाट भइरहेको छ । यसरी अनुमतिपत्रको व्यवस्थापनमा प्रदेश अन्तर्गतका ३३ वटा यातायात व्यवस्था कार्यालय र १२ सेवा कार्यालयहरू र यातायात व्यवस्था विभाग संलग्न रहेका छन् ।

यातायात कार्यालयले सम्पादन गर्ने सवारीचालक अनुमतिपत्रसम्बन्धी काममा अरू निकायको पनि संलग्नता रहेको हुन्छ । विशेष गरी यातायात कार्यालयले सञ्चालन गर्ने सैद्धान्तिक र प्रयोगात्मक परीक्षा सञ्चालन गर्दा र अनुमतिपत्रबारे निर्णय गर्ने परीक्षा समितिमा नेपाल प्रहरी अन्तर्गतको ट्राफिक प्रहरीको सहभागिता अनिवार्य गरिएको छ । ट्राफिक प्रहरीले नयाँ सवारीचालक अनुमतिपत्र प्राप्त गर्नेहरूको लागि ट्राफिक नियम पुनर्ताजगीसम्बन्धी तालिम पनि सञ्चालन गर्दछ । सडकमा सवारीचालक अनुमतिपत्रको कानूनी व्यवस्थाअनुरूप सवारी सञ्चालनको सुनिश्चितता गर्ने काम पनि ट्राफिक प्रहरीले गर्दछ । यद्यपि ट्राफिक प्रहरी नभएको वा नरहेको अवस्थामा यो काम नेपाल प्रहरीका




शरदचन्द्र पाँडे
सचिव
यातायात सुधार सुनौत कार्यक्रम
२०८०

२७



अन्य एकाई र प्रहरीले पनि गर्दछन् । ट्राफिक प्रहरीले सवारी तथा ट्राफिक नियम उल्लंघन गर्नेहरूलाई आफैले दण्ड जरिवाना गर्ने र दण्ड जरिवानाको लागि यातायात कार्यालयमा प्रस्तुत गर्ने काम पनि गर्दछन् । ट्राफिक प्रहरीले गरेको कारवाही र यातायात कार्यालयले गर्ने दण्ड जरिवाना र अदालतले सवारी दुर्घटनाको अपराधमा गर्ने फैसलाको आधारमा यातायात कार्यालयले सवारीचालक अनुमतिपत्र निलम्बन वा रद्द गर्ने काम गर्दछन् छन् ।


सवारीचालक अनुमतिपत्र व्यवस्थापन कार्यको विभिन्न चरणमा माथि उल्लेखित बाहेक अरू निकायहरू पनि संलग्न भएका हुन्छन् । सवारीचालक अनुमतिपत्रको लागि आवेदन दिन ड्राइभिङ स्कूलमा निश्चित अवधिसम्म चालक प्रशिक्षार्थी रहेको प्रमाणपत्र संलग्न गर्नु पर्दछ । नयाँ अनुमतिपत्र र पुरानाको नवीकरणको लागि गरिने स्वास्थ्य परीक्षण यातायात कार्यालयबाट सूचीकृत वा करार गरिएका चिकित्सकबाट मात्र गराउनु पर्दछ । चालक अनुमतिपत्रको लागि सञ्चालन गरिने प्रयोगात्मक परीक्षा कार्यालयद्वारा करार गरिएको निजी क्षेत्रद्वारा सञ्चालित ट्रायल सेन्टरमा सञ्चालन गरिन्छ भने प्रयोगात्मक परीक्षाको लागि प्रयोग हुने सवारीसाधन पनि ट्रायल सेन्टरले नै व्यवस्था गरेको प्रयोग गर्नु पर्दछ । विदेशीलाई अनुमतिपत्र दिँदा वा नेपालीकरण गर्दा नेपालस्थित राजदूतावास पनि संलग्न हुन आउँछन् ।


३.३ चुनौती :

यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूमा प्रत्येक वर्ष अत्यधिक संख्यामा सेवाको लागि सेवाग्राही आउने गरेको देखिन्छ । आगामी दिनमा बढ्दो सवारीसाधनको मागले नयाँ थपिनेको संख्या पनि बढ्ने र यसबाट नवीकरण, स्तरोन्नति र प्रतिलिपि लिनेको संख्या पनि स्वतः बढ्न जाने सहज अनुमान गर्न सकिन्छ । यी सेवाग्राहीले हालको विधि र प्रक्रियामा एक पटक मात्र कार्यालयमा सम्पर्क गरेर काम सकिँदैन । नयाँ बनाउन कम्तीमा ४ दिन, नवीकरण गर्न कम्तीमा ३ दिन, स्तरोन्नति गर्न कम्तीमा ३ दिन र प्रतिलिपिको लागि कम्तीमा २ दिन कार्यालयमा अनिवार्य रूपमा आउनु पर्ने हुन्छ । यसले प्रक्रियागत रूपमै सेवाग्राहीले धेरै दिन र धेरै पटक कर्मचारीसँग अन्तर्क्रिया गर्नुपर्ने देखाएको छ । फेरि, एक चरणको लागि पनि एक कर्मचारीसँग सम्पर्क गरेर नपुग्ने हुन्छ । यसलाई हिसाब गर्ने हो भने त अन्तर्क्रियाको संख्या भन्ने बढ्ने हुन्छ । एकै समयमा धेरै सेवाग्राही जम्मा भइरहने र एकै पटक धेरै सेवाग्राही हुने अवस्था सृजना भइरहेको छ । त्यसै गरी नवीकरण जस्ता प्रक्रियामा देखिएका समस्या समयमा समाधान नहुँदा कार्यालयमा बारम्बार आइरहनु पर्दा सेवाग्राहीको संख्या बढ्ने भइरहेको छ । यसले यातायात कार्यालयहरूले सेवाग्राहीको संख्या र उपस्थितिलाई राम्रोसँग व्यवस्थापन नगरीकन सेवा सुधार गर्न चुनौतीपूर्ण रहेको संकेत गर्दछ ।

भीडभाडको कारण पहिलो भएर पहिला सेवा लिन सेवाग्राहीले तँछाडमछाड गर्दा भ्रष्टाचार र अनियमितताको जोखिम मात्र बढेको छैन कर्मचारीसँग सहज पहुँच स्थापना गरी छिटो सेवा लिनको लागि सेवाग्राही बिचौलिया वा मध्यस्थकर्ताको शरणमा जानुपर्ने अवस्था सृजना भएको छ । यसबाट




शरदचन्द्र चौमेल २८
संयोजक
यातायात सुधार
२०८०



सेवा महँगो पर्न जाने अवस्था आएको छ । फेरि, कार्यालयहरू भाडाको घरमा बसेकाले सेवा प्रवाहलाई सहज बनाउने गरी लेआउट मिलाउन सकिएको छैन ।

कार्यालयहरू प्रदेश सरकार मातहत रहेका तर कार्य सम्पादनमा प्रयोग हुने प्रविधि संघीय सरकारको विभागले सञ्चालन गर्दा एकातिर प्रदेश सरकारको भूमिका खुम्चिएको छ भने अर्कोतिर विभागको उत्तरदायित्व अर्कोतिर रहँदा विद्युतीय प्रणाली सुधार गर्ने र यसमा दैनिक आउने समस्या समाधान प्रभावकारी हुन सकेको छैन । समन्वय र निर्देशनको समस्या एकदम बढी देखिएको छ । सानातिना समस्या समाधानको लागि पनि भारतको मद्रासमा रहेको विकासकर्तालाई नै गुहार्नु पर्ने अवस्था छ । विडम्बना त पाँच वर्षभन्दा बढी अवधिदेखि अहिलेसम्म सञ्चालनमा रहेको विद्युतीय प्रणाली विभागलाई हस्तान्तरणसमेत नभएकोले सबै चिज सफ्टवेयर विकासकर्ता मद्रास सेक्युरिटी प्रिन्टरको मातहतमा छ । यसले पनि समस्या समाधान र प्रणालीलाई स्तरीयकरण गर्ने कार्यमा अवरोध सृजना गरेको छ ।

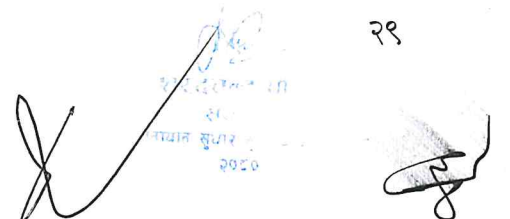
अनुमतिपत्रमा प्रयोग हुने स्मार्ट कार्ड भिकाउने तथा छपाउने काम विभागबाट भइरहेको छ । कार्ड छपाइ गर्ने मेसिन पनि विभागमै रहने र प्रणाली पनि विभागले नै सञ्चालन गर्दा कार्यालयहरूको जवाफदेहिता साँघुरिएको छ भने विभागले प्रणालीमा रहेका तथ्यांकलाई यताउता गर्न सक्ने जोखिम पनि रहेको छ । विद्युतीय प्रणालीमा बायोमेट्रिक सूचना तुलना गरेर हेर्ने व्यवस्था नहुँदा एकै मानिसले दोहोऱ्याएर आवेदन दिने वा अर्को मानिसले अनुमतिपत्र प्राप्त गर्न सक्ने जोखिम छ । प्रणाली नचल्दा वा यसमा गडबडी आउँदा कसैलाई जवाफदेही बनाउन सकिने अवस्था छैन ।

नयाँ लिन र नवीकरण गर्नको लागि स्वास्थ्य परीक्षण गराउनु पर्ने हुन्छ । यसको लागि कार्यालयहरूले चिकित्सकसँग निश्चित अवधिको करार गर्दै आएका छन् । कार्यालयहरूले बेग्लाबेग्लै करार गरेकाले स्वास्थ्य परीक्षणको लागि सेवाग्राहीले तिर्नु पर्ने रकममा कार्यालयहरूबीच व्यापक अन्तर छ । प्रदेश ऐनले स्वास्थ्य परीक्षणको मापदण्ड तोकिदिएको र नयाँ लिने र नवीकरण गराउनेको सदैव भीडभाड रहने अवस्थामा स्वास्थ्य परीक्षणको लागि पनि सेवाग्राहीलाई धेरै समय लाग्ने अवस्था छ । थोरै समयमा सीमित ठाउँ र जनशक्तिबाट धेरैको परीक्षण गर्दा परीक्षणको गुणस्तर कमजोर हुने जोखिम पनि छ ।

कार्यालयहरूले नयाँ अनुमतिपत्र लिनेहरूको लागि लिखित परीक्षा सञ्चालन गर्दछन् । दैनिक ठूलो संख्याका आवेदकको लागि परीक्षा सञ्चालन गर्न कार्यालयलाई चुनौती छ । यस क्रममा प्रश्नपत्र तयार गर्ने, मर्यादापूर्वक परीक्षा सञ्चालन गर्ने र नतिजा निकाल्ने काम गर्नु पर्दछ । यसको लागि भौतिक पूर्वाधार, कर्मचारी र सुरक्षाको व्यवस्थापन गर्नु पर्ने हुन्छ । हालसम्म विदेशीको लागि अंग्रेजीमा प्रश्नपत्र बनाउन समेत सकिएको छैन । धेरै परीक्षार्थीको लागि एकै दिन परीक्षा सञ्चालन गर्नु पर्दा परीक्षाको गुणस्तर नियन्त्रण गर्न पनि समस्या छ । हालको परीक्षा प्रणाली ज्ञानको परीक्षण गर्नेभन्दा एक औपचारिकता पूरा गर्ने गतिविधि जस्तो बन्न गएको छ ।



२९



स्तरोन्नति र नयाँ अनुमतिपत्रको लागि प्रयोगात्मक परीक्षा सञ्चालनको लागि कार्यालयहरूले निजी ट्रायल सेन्टरसँग करार गर्दै आएका छन् । सेवाग्राहीले निश्चित शुल्क तिर्ने र कार्यालयले सेन्टरको भौतिक पूर्वाधार उपयोग गरी ट्राफिक प्रहरीसमेतको सहभागितामा ड्राइभिङ सीपको परीक्षण गर्दछन् । दैनिक ठूलो संख्यामा परीक्षण गर्नुपर्दा ट्रायल सेन्टर र कर्मचारी दवावमा पर्दछन् । परीक्षणको विधि र त्यसको अनुगमन सिस्टिभी समेतबाट गर्ने व्यवस्था मिलाइएकोले केही हदसम्म व्यवस्थित भए पनि अझ पनि विषयनिष्ठ मूल्यांकनको भार बढी नै छ; परीक्षकको स्वविवेकले महत्वपूर्ण भूमिका खेल्दछ । परीक्षणस्थलमा एकैपटक धेरै परीक्षार्थीको उपस्थितिले वातावरण मनोवैज्ञानिक रूपमा दवावपूर्ण रहने गरेको छ ।

कानूनमा व्यवस्था गरिएको भए पनि व्यावसायिक र गैरव्यावसायिक ड्राइभरको लागि फरक व्यवस्था गर्न सकिएको छैन । यसबाट सार्वजनिक यातायातको सुरक्षा प्रत्यक्षतः प्रभावित भएको छ । ड्राइभिङ स्कूलको प्रशिक्षणलाई अनिवार्य गरे पनि यसले स्तरीय चालक उत्पादनमा के कति योगदान गर्न सक्यो। अनुगमन र मूल्यांकनको अभावमा निक्कै गर्न सकिने अवस्था छैन । ड्राइभिङ स्कूलहरू दक्ष ड्राइभर उत्पादन गर्नेभन्दा कर्मचारीसँग मिलेर अनुमतिपत्र बनाउने काममा लाग्ने गरेको आरोप छ । त्यस्तै कार्यालय कै कर्मचारीले पनि पैसा लिएर विनापरीक्षण चालक अनुमतिपत्र वितरण गरेको वा घर घरमै पुऱ्याइदिने गरेको पनि आम गुनासो छ ।

कार्यालयहरू दैनिक रूपमा मुख्यतः सेवाग्राहीको तीव्र चाप रहने; नयाँ, नवीकरण, स्तरोन्नति र प्रतिलिपिको काममा बढी केन्द्रित भएर होला प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनको दफा (५४) को उपदफा (३) को सार्वजनिक सवारी चलाउनलाई अनुमतिपत्रसम्बन्धी छुट्टै व्यवस्था गर्ने, दफा (५५) को उपदफा (१) को चालक अनुमतिपत्रको परीक्षणकाल, दफा (६४) मा रहेको निलम्बन वा रद्द गर्ने व्यवस्था र दफा (६८) को प्रशिक्षार्थी सवारीचालकसम्बन्धी व्यवस्था कार्यान्वयनमा आउनै सकेको छैन । त्यसै गरी सवारीचालक अनुमतिपत्र व्यवस्थापनको लागि सरकारले तोक्ने भनी ऐनमा उल्लेख गरिएका कतिपय व्यवस्था सरकारले नतोक्दा ऐनको कार्यान्वयन प्रभावकारी हुन सकेको छैन ।

३.४ अवसर :

सवारीचालक अनुमतिपत्र अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता प्राप्त कागजात भएको कारण यसको माग उच्च छ । फेरि, नेपालीको आयस्तर बढ्दै जाँदा, मानिस र वस्तुको आवतजावत बढ्दा र सार्वजनिक यातायातको राम्रो व्यवस्था हुन नसक्दा निजी सवारीसाधनको प्रयोग पनि बढ्दै गएको छ । यसले पनि सवारीचालक अनुमतिपत्रको माग बढ्दै गएको छ र भविष्यमा पनि यसले निरन्तरता पाउने आवस्था देखिन्छ । विगत केही वर्षदेखि अनुमतिपत्रको लागि अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसारको स्मार्ट कार्ड विवरण गर्न सुरु गरिएको छ । यातायात व्यवस्था कार्यालयरु र यातायात व्यवस्था सेवा कार्यालयहरूमा सेवाग्राहीहरूलाई विद्युतीय माध्यमबाट सेवा प्रवाह गर्न सक्ने गरी आधारभूत क्षमता विकास भएको छ । विद्युतीय प्रणालीले अनुमतिपत्र सम्बन्धी अधिकांश गतिविधि कागजविहीन बनेको छ । प्रदेश सरकारका समेत सवारीचालक अनुमतिपत्र वितरण प्रणालीलाई छिटो छरितो बनाउन अग्रसरता लिन थालेको पाइएको छ।

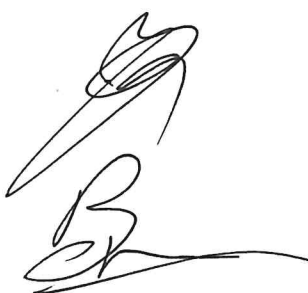

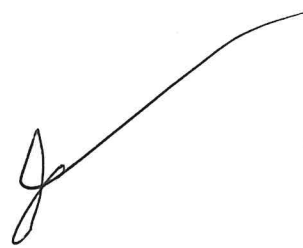




शरदमान
२०८०

यस पृष्ठभूमिमा सवारीचालक अनुमतिपत्र सम्बन्धी मापदण्डमा परिवर्तन गरेर, विद्युतीय प्रणालीमा केही परिवर्तन गरेर भीडलाई व्यवस्थापन गरेर, लिखित परीक्षाको व्यवस्थापनमा परिवर्तन गरेर, चिकित्सकीय परीक्षणको तरिकालाई विस्तार गरेर र प्रशोधन र वितरणको प्रक्रियामा परिवर्तन गरेर सवारीचालक अनुमतिपत्र प्रणालीलाई महत्वपूर्ण रूपमा सुधार गर्न सकिने प्रचुर संभावना छ ।

३.५ समाधान :

सवारीचालक अनुमतिपत्र व्यवस्थापन सम्बन्धमा देखिएका समस्या समाधानको लागि कार्ययोजना यसै साथ संलग्न छ ।


शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०


शरदचन्द्र पौडेल ३१
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

३.५ सवारीचालक अनुमतिपत्र व्यवस्थापनको कार्ययोजना :

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१.	सार्वजनिक सवारी चलाउने र अन्य प्रकारका सवारी चलाउने चालकका लागि एकै खाले सवारीचालक अनुमतिपत्र परीक्षा प्रणाली, अनुमतिपत्र र नवीकरण प्रक्रिया अभ्यासमा रहेको ।	सार्वजनिक चलाउनका व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्र र अन्य प्रकारका चलाउनका साधारण (नैरव्यावसायिक) सवारीचालक अनुमतिपत्रको व्यवस्था। नैरव्यावसायिक र व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्रका लागि फरक परीक्षा प्रणाली र नवीकरण प्रणाली ।	सवारीका भौतिक संरचना तथा प्रणालीहरूसम्बन्धी व्यावहारिक ज्ञान, सवारीमा उत्पन्न हुन सक्ने मुख्य खराबीको पहिचान तथा मर्मत सभार गर्न सक्ने प्रयोगात्मक सीप, सार्वजनिक यातायातसम्बन्धी कानूनी प्रावधानहरू, यात्रु, रोजगारदाता अन्य सडक प्रयोगकर्ताहरूसँग गर्नु पर्ने व्यवहार तथा उनीहरू प्रतिको कर्तव्य सम्बन्धी ज्ञान सार्वजनिक सवारीका चालकहरूमा पर्याप्त नभएको कारण सार्वजनिक यातायातलाई सुरक्षित, मर्यादित तथा व्यवस्थित बनाउन सहज नभएको अवस्था रहेको ।	आवश्यक ज्ञान तथा सीप सहितका सवारीचालकहरूबाट सार्वजनिक यातायात सञ्चालन गर्न, गराउन सार्वजनिक यातायातका सवारीचालकका लागि व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्र तथा अन्य सवारीचालकका लागि साधारण (नैरव्यावसायिक) सवारीचालक अनुमतिपत्रको व्यवस्था गर्ने । सार्वजनिक सवारी व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्र बाहेकले मात्र चलाउन पाउने र त्यस्तो सवारी चलाउँदा चालकले अनिवार्य रूपमा तोकिएअनुसारको पोशाक लगाउनु पर्ने र परिचयपत्रको व्यवस्था गर्ने ।	सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन तथा नियमावलीमा नैरव्यावसायिक र व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्रको व्यवस्था तथा जारी र अनुमतिपत्रहरू जारी नवीकरण गर्ने अलग अलग प्रणाली सम्बन्धी व्यवस्था गर्ने । चालक अनुमतिपत्रमा Digital Readable कोड राख्ने र सबै प्रकारका अभिलेख यातायात व्यवस्था विभाग र ट्रफिक प्रहरी कार्यालय अन्तर्गत रहनेछ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, प्रदेश सरकारहरू
			बस तथा ट्रक (सार्वजनिक सवारी) चलाउने अनुमतिपत्रको लागि निवेदन दिन साना/मझौला सवारी चलाउने अनुमतिपत्र प्राप्त गरेको केही समय हुनु पर्ने बाहेक अन्य कुनै विशेष व्यवस्था नभएको र बस तथा ट्रक (सार्वजनिक सवारी) को चालक अनुमतिपत्र नवीकरणका लागि समेत विशेष व्यवस्था नभएको । सबै अनुमतिपत्रको बहाल अवधि समान हुँदा सार्वजनिक सवारीचालकको आवधिक स्वास्थ्य	व्यावसायिक चालक अनुमतिपत्र सम्बन्धी विशेष तालिम लिएको व्यक्तिले मात्र व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्रको लागि निवेदन दिन पाउने व्यवस्था गर्ने । साधारण सवारीचालक अनुमतिपत्रको बहाल अवधि १० वर्ष तर चालकको स्वास्थ्य तथा मानसिक अवस्थाको आवधिक परीक्षण सुनिश्चित गर्न व्यावसायिक चालक अनुमतिपत्रको बहाल अवधि १०		

(Handwritten signatures)

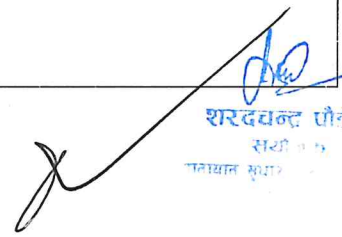
शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्य
२०८०

(Handwritten signature)

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
२.	सवारीचालक अनुमतिपत्रको लागि अनलाइन आवेदन दिने तथा प्रणालीमा जीवमतीय विवरण प्रविष्टि गराउने र परीक्षाको मिति निर्धारण प्रक्रिया सेवाग्राहीसम्वन्धी नभएको। आवेदन स्वीकृतिका लागि कोटा प्रणाली रहेको कारण सबै सेवाग्राहीले सहज रूपमा सेवा प्राप्त गर्न नसकेको।	सवारीचालक अनुमतिपत्रको आवेदन दिने व्यक्तिले निश्चित समयभित्र सहज रूपमा परीक्षा दिन पाउने व्यवस्था।	तथा मनोसामाजिक अवस्थाको अवस्थाको अवस्था रहेको।	वर्ष कायम गर्ने। सो अवधिभर प्रत्येक वर्ष स्वास्थ्य चेकजाँच गर्नुपर्ने अयोग्य देखिएमा सो अवधिभर निलंबन गर्ने व्यवस्था गर्ने। शारीरिक तथा मानसिक स्वास्थ्य अवस्था, ट्राफिक नियम उल्लंघन सम्बन्धी अभिलेख, मादक वा लागू पदार्थ सेवन सम्बन्धी दुर्व्यसन, अपराधिक एवं नैसामाजिक संलग्नताको अभिलेखको पनि मूल्याङ्कन गर्दा उपयुक्त नदेखिएको व्यक्तिलाई व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्र नदिने तथा अनुमतिपत्र नवीकरण नगर्ने व्यवस्था गर्ने।	दुई वा सोभन्दा बढी स्थानमा सर्भर मिग्रेसन वा आवश्यकता अनुसार Cloud Server को व्यवस्था गरी तथा प्रणालीको स्टरोन्तति गरी विद्युतीय सवारीचालक अनुमतिपत्र प्रणालीलाई छिटो छरितो बनाउने।	व्यवस्था यातायात विभाग
			अनलाइन आवेदन गर्ने सूचना प्रविधि प्रणालीको सर्भर बेला बेलामा डाउन हुने, प्रणाली सुस्त हुने, नचले भइरहेको।	व्यक्तिगत वा धेरै केन्द्रहरूबाट विद्युतीय विधि प्रयोग गरी लिखित परीक्षा सञ्चालन गर्ने।	लिखित परीक्षा सञ्चालनलाई अनलाइन प्रणालीमा आधारित र विकेन्द्रीकृत गरी कामको चाप कम गर्ने।	व्यवस्था प्रदेश यातायात विभाग, मन्त्रालयहरू, यातायात कार्यालयहरू
			लिखित परीक्षा सञ्चालनका लागि कार्यालय तथा कर्मचारीहरूको धेरै समय खर्च हुने गरेको। परीक्षा सञ्चालन तथा नतिजा प्रकाशन सुस्त गतिमा हुने गरेको।			


शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात विभाग, काठमाडौं






शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात विभाग, काठमाडौं

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
३.	आवेदनपश्चात् राजस्व बुझाउने, स्वास्थ्य परीक्षण गर्ने र जीवमितीय (biometric) विवरण दिन कार्यालयमा उपस्थित हुनुपर्ने व्यवस्थाले यातायात कार्यालयहरूमा भीडभाड हुने गरेको ।	विद्युतीय कार्यसम्पादन तथा सेवाप्रवाह प्रणालीको माध्यमबाट सदृढ भएका भीडभाड मुक्त यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू ।	परीक्षास्थलभरि कर्मचारी तथा प्रहरी खटिई परम्परागत विधिबाट सञ्चालन गरिने प्रयोगात्मक परीक्षाले परीक्षार्थीको चाप धेन नसकेको । परीक्षामा अनियमितता हुने गरेको बारे व्यापक जनगुनासो रहेको । कार्यालयहरूमा उपलब्ध कर्मचारीहरूको संख्या छिटो छरितो सेवा प्रवाह गर्नका लागि पर्याप्त नभएको ।	मानव स्रोत संचन प्रणालीको रूपमा रहेको हालको प्रयोगात्मक परीक्षा प्रणालीलाई प्रविधिमा आधारित, पारदर्शी, वस्तुपरक, विवादमुक्त, अनियमिततामुक्त तथा छिटो छरितो बनाउने । कार्यालयहरूमा आवश्यक जनशक्ति व्यवस्थापन गरी सेवा प्रवाह चुस्त दुरुस्त बनाउने ।	परीक्षास्थलमा जडान गरिएका क्यामरा तथा सेन्सरहरूबाट सकलित भिडियो र सूचनाको निरन्तर स्वचालित विश्लेषण एवं मेशिन लर्निङ्ग तथा कृत्रिम बुद्धिमत्ता प्रयोगबाट आवश्यक निर्णयसमेत हुने स्वचालित प्रयोगात्मक परीक्षा सञ्चालन प्रणाली विकास गरी प्रयोग गर्ने । परीक्षा प्रणालीलाई अनलाइन र विकेन्द्रित गरेपछि यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूको संगठन तथा व्यवस्थापन सर्वेक्षण गर्ने । कार्यचापका आधारमा आवश्यक जनशक्ति थप गर्ने ।	यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू प्रदेश सरकारहरू, प्रदेश मन्त्रालयहरू यातायात व्यवस्था विभाग, महालेखा नियन्त्रकको कार्यालय, प्रदेश सरकारहरू, लेखा नियन्त्रण सम्बन्धी निकायहरू प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुन्दाव काय्द
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुन्दाव काय्द
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुन्दाव काय्द
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>कार्यालयहरूमा अत्यधिक भीडभाड हुने गरेको, काम गर्न लाग्ने समयको पूर्वानुमान गर्न सकिने अवस्था नभएको, लाइनमा उभिएका सेवाग्राहीहरूले पनि चित्तबुझ्दो सेवा नपाएको अवस्था रहेको।</p> <p>नयाँ अनुमतिपत्रका लागि र अनुमतिपत्र नवीकरणका लागि समेत स्वास्थ्य परीक्षण गर्न कार्यलयमै जानु पर्ने र तोकिएको चिकित्सकबाट परीक्षण गराउनु पर्ने बाध्यकारी व्यवस्था रहेको कारण सेवाग्राहीहरू पटक पटक कार्यलयमा जानु पर्ने। कार्यलयको धेरै भएको। कार्यलयमा गरिने स्वास्थ्य परीक्षण प्रभावकारी समेत नभएको प्रतिक्रिया आउने गरेको।</p>	<p>यातायात व्यवस्था कार्यलयमा सेवा लिन जाने व्यक्तिहरूले पूर्व appointment को sequence number लिनुपर्ने व्यवस्था मिलाउने। सो समयमा मात्र सेवा लिन पाउने व्यवस्था मिलाउने। सेवाप्रदायकले समेत सोहीबमोजिम सेवा प्रवाह गर्ने गरी प्रणाली लागू गर्ने।</p> <p>हालको जस्तो कार्यलयमा नै उपस्थित भएर स्वास्थ्य परीक्षण गर्नुपर्ने अवस्था हटाउने।</p>	<p>सेवाग्राहीले कार्यलय भ्रमणको मिति तथा समय छनौट गर्न मिल्ने सुविधा विद्यतीय सवारीचालक अनुमतिपत्र प्रणाली (EDLVRs) मा थप गर्ने। प्रणालीबाट समय मिलाएर कार्यलयमा आउने सेवाग्राहीलाई कार्यलयले तुरुन्त सेवा दिने।</p>	<p>यातायात विभाग, मन्त्रालयहरू, यातायात कार्यालयहरू</p> <p>यातायात विभाग, मन्त्रालयहरू, यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू</p>
					<p>प्रदेशका सम्बन्धित मन्त्रालयहरूले इच्छुक चिकित्सकहरूबाट आवेदन माग गरी सूचीकृत गर्ने।</p> <p>सूचीकृत भएका चिकित्सकले स्वास्थ्य परीक्षण गरी प्रदान गरेको प्रमाणपत्रलाई मान्यता दिने।</p> <p>सूचीकृत भएका स्वास्थ्यकर्मी (चिकित्सकहरू) बाट आवेदकले आफूलाई पायक पर्ने स्थानमा गई स्वास्थ्य परीक्षण गर्ने गरी विकेन्द्रीकृत व्यवस्था लागू गर्ने।</p> <p>सवारीचालक अनुमतिपत्रका लागि आवेदन दिँदा नै सूचीकृत चिकित्सकबाट प्रदान गरिएको स्वास्थ्य प्रमाणपत्र समावेश गर्न लगाउने र त्यस्तो प्रमाणपत्रको सत्यता अनलाइन प्रणालीबाट जाँच गर्न सकिने व्यवस्था मिलाउने।</p>	

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यसमिति
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यसमिति
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
४.	आवेदनपश्चात परीक्षा दिन लामो समय लाग्ने गरेको। धेरै परीक्षार्थी प्रयोगात्मक परीक्षामा अनुत्तीर्ण हुने गरेका। परीक्षा प्रणालीले वास्तविक सडक सीपको परीक्षण गर्ने नगरेको।	आवेदन दिएको निश्चित अवधिभित्र लिखित र प्रयोगात्मक परीक्षा दिन पाउने व्यवस्था। सवारी चलाउने सीप आर्जन गरेकाले मात्र परीक्षा दिन पाउने व्यवस्था। वास्तविक परीक्षणसमेत समावेश भएको परिमार्जित परीक्षा प्रणाली।	कागजको नै माध्यमबाट बहुवैकल्पिक उत्तरहरू सहितका वस्तुगत प्रश्नहरूका आधारमा सञ्चालन भइरहेको हालको लिखित परीक्षाको लागि धेरै समय लाग्ने गरेको। धेरै कर्मचारीहरू परिचालन गर्नु परेको। परीक्षा लिनका लागि स्थान व्यवस्थापन कठिन बन्दै गएको। उत्तर पुस्तिका परीक्षण गरी नतिजा निकाल्न समेत ढिलाइ हुने गरेको। उत्तर पुस्तिका परीक्षणको क्रममा मानवीय त्रुटि समेत धेरै हुने गरेको।	माथिको व्यवस्था लागू नहुँदासम्मका लागि अनुसन्धान गरिरहेका कार्यलयहरूमा काम सञ्चालन गरी स्वास्थ्य परीक्षण सहज बनाउने।	परीक्षण शुल्क सम्बन्धित चिकित्सकहरूले तोक्न पाउने व्यवस्था मिलाई स्वास्थ्य परीक्षणलाई थप गुणस्तरीय र भरपर्दो बनाउने।	हाललाई सेवाग्राही र स्वास्थ्य परीक्षण गर्ने चिकित्सकको अनुपात हिसाब गरी १ जना चिकित्सकले एक दिनमा बढीमा १०० जना उम्मेदवारहरूको मात्र स्वास्थ्य परीक्षण गर्ने गरी आवश्यक संख्यामा चिकित्सक थप गर्ने। अत्र उपरान्त प्रदेश मन्त्रालय आवश्यक माग गरी चिकित्सकको माग गरी सूचिकृत गर्ने र अनलाइनबाटै स्वास्थ्य प्रमाणपत्र जारी गर्ने।	प्रदेश सरकार, सम्बन्धित यातायात व्यवस्था कार्यालय,
				विद्युतीय माध्यमबाट समेत लिखित परीक्षा सञ्चालन गर्ने।	परीक्षा सञ्चालनमा विद्युतीय प्रणालीको समेत प्रयोग गर्न सकिने गरी सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, नियमावली एवं कार्यविधिमा आवश्यक संशोधन गरी लागू गर्ने।	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू	
					अनलाइन माध्यमबाट परीक्षा दिन इच्छुक परीक्षार्थीहरूको अनलाइन परीक्षा लिने र अन्य परीक्षार्थीहरूको परम्परागत कागजमा आधारित विधिबाट परीक्षा लिने।		

शरद्वेन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुकाव कार्यदल
२०८०

शरद्वेन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुकाव कार्यदल
२०८०

शरद्वेन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुकाव कार्यदल
२०८०

शरद्वेन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुकाव कार्यदल
२०८०

३६

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
				विद्युतीय माध्यमबाट सञ्चालन गरिने परीक्षाका लागि स्रोत व्यवस्थापन गर्ने र नियन्त्रण प्रणाली विकास गर्ने।	<p>Digital signature सहितको अनलाइन आवेदन र परीक्षा प्रणालीको व्यवस्था गर्ने।</p> <p>परीक्षा केन्द्रमा समेत Biometric verification गर्ने व्यवस्था मिलाउने।</p> <p>परीक्षा केन्द्रमा गरिने Biometric Verification लाई यातायात कार्यालयमा दिएको Biometric Data तथा National ID मा समावेश भएको Biometric विवरणसँग आबद्ध गर्ने।</p>	<p>प्रदेश कार्यालयहरू</p> <p>यातायात विभाग, मन्त्रालयहरू, यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू</p> <p>व्यवस्था प्रदेश</p>
				विद्युतीय माध्यमबाट लिइने परीक्षामा परीक्षार्थीहरूले प्राप्त गर्ने प्रश्नहरूको छनौटलाई वैज्ञानिक विधिमा आधारित बनाउने।	<p>परीक्षार्थीले online प्रणालीबाट Randomly Generated प्रश्नपत्र प्राप्त गर्ने व्यवस्था मिलाउने।</p>	<p>व्यवस्था प्रदेश</p> <p>यातायात विभाग, मन्त्रालयहरू, यातायात कार्यालयहरू</p>

शरदचन्द्र पौडेल
यातायात सुधार विभाग
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
यातायात सुधार विभाग
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
यातायात सुधार विभाग
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
यातायात सुधार विभाग
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
यातायात सुधार विभाग
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
यातायात सुधार विभाग
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>सवारीचालक, सवारीको यान्त्रिक पक्ष तथा ट्राफिक नियमहरूबारे जान्ने पर्ने आधारभूत कुराहरू समेत नजानी सिधै ट्रायल परीक्षामा परीक्षार्थीहरू सहभागी हुने गरेका । ट्रायल परीक्षामा अनुत्तीर्ण हुनेको संख्या धेरै रहेको। उत्तीर्ण हुनेहरूले पनि सडकमा सुरक्षित रूपमा सवारी चलाउन नसकेका अवस्था रहेको ।</p> <p>ट्रायल परीक्षा स्थलमा पूर्वनिर्धारित चरणहरूमा लिइने प्रयोगात्मक परीक्षाका आधारमा मात्र वास्तविक सडक तथा ट्राफिक अवस्थाहरूमा सवारी चलाउने क्षमताको परीक्षण हुन नसकेको अवस्था रहेको ।</p>	<p>सवारी चलाउने तरिका, सवारीको यान्त्रिक पक्ष तथा ट्राफिक नियमहरू सम्बन्धमा व्यवस्थित प्रयोगात्मक प्रशिक्षण प्राप्त गरेपश्चात मात्र सवारीचालक अनुमतिपत्रका लागि आवेदन दिन पाउने व्यवस्था गर्ने ।</p> <p>ट्रायल परीक्षा ट्रायल केन्द्रका साथै सार्वजनिक सडकमा चलाउन लगाएर समेत गर्ने ।</p>	<p>आवेदन दिँदा मान्यता प्राप्त Driving school बाट अनलाइन जारी Driving Course Complete गरेको Certificate अनिवार्य गर्ने गरी ऐन तथा नियमावलीमा व्यवस्था गर्ने ।</p> <p>सार्वजनिक सडकमा गरिने परीक्षणका लागि ऐन तथा नियमावलीमा प्रावधान समावेश गर्ने ।</p> <p>ट्रायल परीक्षा सेन्टरका साथै सार्वजनिक सडकमा चलाउन लगाएर परीक्षा लिन Certified Driving Instructor/ Examiner को दर्ता गरी प्रमाणपत्र वितरण गर्ने सम्बन्धमा आवश्यक कार्यविधि बनाई लागू गर्ने ।</p>	<p>भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, प्रदेश मन्त्रालयहरू</p> <p>नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, प्रदेश सरकारहरू</p> <p>यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू</p>

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको
२०८०

३८

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
५.	सवारीचालक अनुमतिपत्र परीक्षा पास भएपश्चात्, स्मार्ट कार्ड प्राप्त गर्न लामो समय पर्खनुपर्ने अवस्था रहेको ।	सवारीचालक अनुमतिपत्र परीक्षा पास गरेको १ हप्ताभित्र स्मार्ट कार्ड छपाइगर्ने र १ महिनाभित्र घर घरमै पुऱ्याउने व्यवस्था।	विभागमा कार्डको पर्याप्त मौज्जात नहुँदा विगत १८ महिना देखि सवारीचालक अनुमतिपत्र परीक्षा उत्तीर्ण गरेका, वर्ग थप वा अनुमतिपत्र नवीकरणको प्रक्रिया पूरा गरिसकेका सेवाग्राहीहरूले हालसम्म अनुमतिपत्रको स्मार्ट कार्ड प्राप्त गर्न नसकेको अवस्था रहेको । विभागसँग हाल भएको एक मात्र कार्ड छान्ने मास प्रिन्टरको क्षमताले कार्डको माग धान्न नसक्ने अवस्था भएको र उक्त प्रिन्टरमा समस्या आउँदा कार्ड छपाइ नै रोकिने अवस्था रहेको ।	पर्याप्त मौज्जात राखी कार्डको अभाव हुन नदिन खर्च परिमाण, आवश्यक त्पनूतम मौज्जात, खरिद समय, इष्टतम खरिद परिमाण जस्ता पक्षहरूलाई ध्यान दिई खरिद व्यवस्थापन गर्ने । विभागको छपाइसम्बन्धी क्षमता अभिवृद्धि गर्ने ।	एकै पटक कम्तीमा दुई वर्षको माग धान्न सक्ने परिमाणमा कार्ड खरिद गर्ने र उक्त परिमाणको मौज्जात ५० % पुग्ने वित्तिकै नयाँ कार्ड खरिदको प्रक्रिया सुरु गर्ने । विभागमा दुई मास प्रिन्टर थप गर्ने । धेरै माग भएको अवस्थामा दुई प्रिन्टर सञ्चालन गर्ने। तेस्रो प्रिन्टरलाई जगोडा प्रिन्टरको रूपमा कुनै पनि बेला सञ्चालन गर्न मिल्ने अवस्थामा राख्ने ।	यातायात व्यवस्था विभाग
			तीन तहका सरकारहरूको अधिकारको बाँडफाँट सम्बन्धमा संविधान तथा कार्य विस्तृतीकरण प्रतिवेदनमा भएको व्यवस्था अनुसार सवारीचालक अनुमतिपत्र सम्बन्धी कार्य गर्ने क्षेत्राधिकार प्रदेश सरकारमा रहेतापनि अनुमतिपत्र छाप्ने कार्य अझै संघ (विभाग) मा केन्द्रीत भएको हुँदा प्रदेश सरकारहरूले चाहेर पनि छिटो छरितो रूपमा कार्ड उपलब्ध गराउन सक्ने अवस्था नभएको गुनासो प्रदेश सरकारहरूको रहेको अवस्था विद्यमान रहेको ।	प्रदेशहरूले छपाइ गरी वितरण गर्ने कार्डहरूमा आकार, प्रकार, ढाँचा तथा प्रिन्ट हुने विवरणमा एकरूपता कायम हुने गरी कार्ड छपाइको काम विभागमा मात्र सीमित नराखी प्रदेशहरूमा क्रमशः विस्तार गर्दै जाने ।	प्रदेशको यातायात क्षेत्र हेर्ने राजनीतिक तथा प्रशासनिक नेतृत्वसँग समन्वय बैठक गरी स्मार्ट कार्ड प्रदेशबाट समेत छपाइ गर्ने गरी आवश्यक सहजीकरण गर्ने । अनुमतिपत्रको उच्च माग भएका प्रदेशमा बजेट तथा कार्यक्रम तर्जुमा गरी प्रिन्टर तथा कार्ड खरिद गर्ने । सवारी चालक अनुमतिपत्रको ढाँचा देशभर एकै किसिमको हुनुपर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय प्रदेश मन्त्रालयहरू

शरदचन्द्र
यातायात

शरदचन्द्र
सेवा
२०७०

शरदचन्द्र

शरदचन्द्र

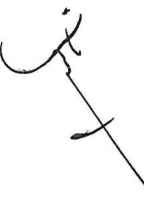
शरदचन्द्र चौडेल
सेवा
यातायात सुधार युवाकब काठमाडौं
२०७०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>सार्वजनिक खरिद प्रक्रियाको जटिलता तथा कार्य सम्पादनमा हुने ढिलाइका कारण प्रिन्टर, कार्ड र अन्य आवश्यक मेशिनरी तथा सरसामानको खरिद तथा तिनको मर्मत संभारको कार्य विभागले कुशल रूपमा गर्न नसकेको । प्रदेश सरकारबाट भविष्यमा हुने कार्ड छपाइमा पनि त्यस्तै समस्या दोहोरिन सक्ने देखिएको ।</p> <p>प्रिन्टर भई विभागाबाट कार्यालयसम्म पुगेका स्मार्ट कार्डहरू कार्यालयहरूले सम्बन्धित व्यक्तिहरूलाई वितरण गर्न नसकेका । कार्ड लिन सेवाग्राहीहरू कार्यालयसम्म पुग्नु पर्ने । कार्यालयका कर्मचारीहरू अरू काममै व्यस्त हुने र सेवाग्राहीको कार्ड खोजी दिने कोही नहुने अवस्था देखिएको ।</p>	<p>सार्वजनिक निकायले गर्ने वस्तु तथा सेवा उत्पादन तथा वितरणमा निजी क्षेत्रको जस्तो व्यावसायिकता एवं कार्यकुशलता नहुने हुँदा छिटो छरितो रूपमा सेवा प्रवाह गर्नका लागि कार्ड छपाइको काम निजी क्षेत्रले गर्ने गरी आउटसोर्स गर्ने ।</p> <p>प्रिन्टर भइसकेका कार्ड लिन कार्यालयमै आएका सेवाग्राहीलाई अविलम्ब कार्ड उपलब्ध गराउने । कार्ड लिनका लागि सेवाग्राही कार्यालयमै आउनु पर्ने अवस्थाको अन्त्य गर्ने ।</p>	<p>आवश्यक कार्ड, प्रिन्टर र जनशक्ति कम्पनी स्वयंले व्यवस्था गर्ने र प्रिन्ट गरी कार्यालयलाई वा सेवाग्राहीलाई सिधै उपलब्ध गराएको प्रति कार्ड निश्चित रकम भुक्तानी हुने गरी प्रतिस्पर्धात्मक विधिबाट छनौट भएको कम्पनीसँग सम्झौता गरी कार्ड छपाइको कार्य आउटसोर्स गर्ने र छपाइको कार्य सुरक्षित स्थानमा हुनु पर्ने ।</p> <p>चाहिएको कार्ड सहजै निकाल्न मिल्ने गरी कार्डको व्यवस्थित भण्डारण गर्ने र कार्ड लिन आएका सेवाग्राहीलाई तुरुन्त कार्ड उपलब्ध गराउन कर्मचारी खटाउने ।</p> <p>व्यक्तिले नै फारम भर्दा लिखित रूपमा सहमति दिएअनुसार सवारीचालक अनुमतिपत्र सम्बन्धित व्यक्तिको घर-ठेगानामै पुऱ्याउने व्यवस्था गर्ने</p> <p>कार्ड प्राप्त गर्ने व्यक्तिबाट नै शुल्क असुल गर्ने गरी र कार्यालयलाई कुनै आर्थिक भार नपर्ने गरी कार्ड वितरणको कार्य हुलाकको हुल डोक सेवा(EMS) वा निजी क्षेत्रका कम्पनीहरूबाट समेत गराउने ।</p>	<p>प्रदेश मन्त्रालयहरू</p> <p>प्रदेश यातायात कार्यालयहरू</p>

शरदचन्द्र पौडेल
संस्थापक
मानवगत सुधार संस्थान काठमाडौं
२०८०









क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
६.	सवारीचालक अनुरोधित निर्धारित पारीक्षाको लागि प्रयोगात्मक सैद्धान्तिक तथा प्रयोगात्मक सिकाइ र पारीक्षा प्रणालीले सडकमा सवारी गुडाउंदाको वास्तविक अवस्थालाई समेट्न नसकेको । सवारीचालकहरूलाई सबै सडक प्रयोगकर्ताको अधिकारप्रति जिम्मेवार बनाउन नसकिएको । सार्वजनिक सवारीचालकहरूलाई फरक व्यवस्था अन्तर्गत नियमन गर्न नसकिएको ।	सवारी चलाउन जान्ने, सडक नियमबारे जानकारी भएका र सडक प्रयोग गर्ने सबैको अधिकारलाई सम्मान गर्ने व्यक्तिले मात्र सवारीचालक अनुरोधित प्राप्त गर्ने गरी पाठ्यक्रम तथा पारीक्षा प्रणालीमा सुधार गर्ने ।	हालको सवारीचालक अनुमतिपत्र सम्बन्धी पाठ्यक्रमले चालकले अरू सडक प्रयोगकर्ताहरूसँग गर्नु पर्ने व्यवहार तथा सुरक्षाका लागि अपनाउनु पर्ने सावधानी सम्बन्धी विषय समेट्न नसकेका कारण सवारी चलाउन मात्र जान्ने तर सुरक्षा तथा अन्य प्रयोगकर्ताका अधिकार सम्बन्धमा बेपरवाह चालकहरूको संख्या बढ्दै गएको । व्यावसायिक चालक अनुमतिपत्रको छुट्टै व्यवस्था नहुँदा सार्वजनिक सवारीचालकहरूलाई सुरक्षा उन्मुख, जिम्मेवार, यात्रुसैत्री तथा मर्यादित बनाउन नसकिएको ।	पाठ्यक्रममा सार्वजनिक सडकमा अरू प्रयोगकर्ताको अधिकारको सम्मान गरी सुरक्षित तवरबाट सवारी चलाउने सम्बन्धी विषय पनि समावेश गर्ने । चालक प्रशिक्षण केन्द्रमा दिइने प्रशिक्षणमा प्रशिक्षार्थीहरूका लागि ट्राफिक नियमहरूका बारेमा सम्बन्धित लाइसेन्स प्राप्त विज्ञ र ट्राफिक प्रहरीबाट नै कम्तीमा १ घण्टाको कक्षा सञ्चालन गर्ने व्यवस्था मिलाउने । पारीक्षा केन्द्रमा सञ्चालन गरिने पारीक्षापछि वास्तविक सडकमा गई लिइने पारीक्षा (Road Test) को पनि व्यवस्था राख्ने । सवारी चलाउने विधि, ट्राफिक नियम, सवारीको यान्त्रिक तथा भौतिक बोनोट, सामान्य मर्मत सभार जस्ता विषयका अतिरिक्त यात्रुहरूका अधिकार, उनीहरूसँग गरिनु पर्ने व्यवहार, आपतकालीन अवस्थामा यात्रुहरूप्रतिको दायित्व, प्राथमिक उपचार, दुर्घटनापश्चातको उद्धार जस्ता विषयहरूमा चालक तथा सहचालकहरूलाई ज्ञान तथा सीपयुक्त बनाउन सम्बन्धित विषयको विशेषज्ञबाट प्रशिक्षण प्रदान गर्ने ।	मौजुदा पाठ्यक्रम तथा पारीक्षा प्रणालीमा आवश्यक संशोधन गर्ने ।	यातायात विभाग व्यवस्था

शरदचन्द्र पौ.
संयोजक
यातायात सुधार सुभाष
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>लिखित परीक्षामा सोधिने प्रश्नहरू सतही र भारा टार्ने किसिमका हुँदा परीक्षार्थीहरूको व्यावहारिक ज्ञानको वास्तविक परीक्षण हुन नसकेको ।</p> <p>सडकको वास्तविक अवस्थालाई प्रतिबिम्बित गर्न नसकिने, परम्परागत विधिमा आधारित, पर्याप्त पूर्वाधार नभएका, साँघुरा परीक्षा केन्द्रहरूमा सञ्चालन हुने प्रयोगात्मक परीक्षाबाट परीक्षार्थीको ज्ञान, सीप तथा अभिवृत्तिको वास्तविक परीक्षण हुन नसकेको ।</p>	<p>लिखित परीक्षामा परीक्षार्थीको ज्ञान, सीप र अभिवृत्ति जाँच गर्ने गरी प्रश्नहरू सोध्ने ।</p> <p>प्रयोगात्मक परीक्षालाई वैज्ञानिक तथा वास्तविकतामा आधारित बनाउने ।</p>	<p>परीक्षण गरिनु पर्ने ज्ञान, सीप र अभिवृत्तिहरूको सूची बनाई लक्ष्यित प्रश्नहरूको सन्तुलित प्रश्न बैंक बनाउने ।</p> <p>प्रश्न बैंकबाट सबै विषयगत क्षेत्र समेटिने गरी कम्प्युटर प्रणालीले स्वचालित ढङ्गबाट छनौट गरी तयार पारेको प्रश्नपत्र परीक्षामा प्रयोग गर्ने ।</p> <p>सडकमा उत्पन्न हुन सक्ने जस्तै कृत्रिम व्यावहारिक परिस्थिति सिर्जना गरी परीक्षार्थीको ज्ञान, सीप र अभिवृत्ति परीक्षण गर्न सकिने सुविधा सम्पन्न केन्द्रहरूमा प्रयोगात्मक परीक्षा सञ्चालन गर्ने ।</p>	<p>यातायात विभाग</p> <p>यातायात</p> <p>प्रदेश कार्यालयहरू</p> <p>यातायात</p> <p>प्रदेश कार्यालयहरू</p> <p>यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू, यातायात विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू</p>
					<p>परीक्षा केन्द्रमा लिइने परीक्षापछि गरिने सडक परीक्षणलाई व्यवस्थित बनाउन सडक परीक्षणसम्बन्धी कार्यविधि बनाई लागू गर्ने ।</p> <p>सडक परीक्षण गर्ने परीक्षकको योग्यता, इजाजतपत्र तथा अन्य शर्तहरू सम्बन्धमा कार्यविधि बनाई लागू गर्ने ।</p>	<p>यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू, यातायात विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू</p>

शरदचन्द्र शर्मा
यातायात सुधार समितिको
सचिव
२०८०

शरदचन्द्र शर्मा
यातायात सुधार समितिको
सचिव

शरदचन्द्र शर्मा
यातायात सुधार समितिको
सचिव

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
७.	सवारी चलाउन सिकाउने तालिम केन्द्रहरूले (Driving school) मा केवल सवारी चलाउन मात्र सिकाउने गरेको त्यस्ता तालिम केन्द्रहरूमा सवारीचालकलाई आवश्यक पर्ने विस्तृत ज्ञान, सीप र अभिवृत्ति सिकाउन सक्ने मानवीय तथा संस्थागत क्षमताको अभाव रहेको।	स्तरीय तथा अन्तर्राष्ट्रिय मान्यता प्राप्त Driving Course तथा त्यस्तो कोर्स सिकाउन सक्ने गरी Driving School को विकास।	पर्याप्त जमिन, भौतिक सरचना, यन्त्र, उपकरण तथा प्रणाली नभएका प्रशिक्षण केन्द्रहरू सञ्चालनमा रहेका। तिनले दिने प्रशिक्षणले प्रशिक्षार्थीहरूमा पर्याप्त ज्ञान तथा सीप विकास गर्न नसकेको अवस्था रहेको। यात्रिक अवस्था ठीक नभएका, पुराना तथा प्रशिक्षणका लागि विशेष नियन्त्रण एवं सुरक्षा प्रणाली जडान नभएका सवारीहरूको प्रयोग गरी प्रशिक्षण सञ्चालन भइरहेको। जसले पनि प्रशिक्षकको रूपमा काम गर्दा प्रशिक्षण प्रक्रिया मानकीकृत र प्रभावकारी हुन नसकेको।	न्यूनतम भौतिक पूर्वाधार, सवारी, यन्त्र, उपकरण तथा जनशक्ति भएका केन्द्रहरूलाई मात्र सवारीचालक प्रशिक्षण सञ्चालन गर्न अनुमति दिने।	अन्तर्राष्ट्रिय स्तरमा भएका अभ्यासलाई समेत ध्यान दिई सवारीचालक प्रशिक्षण केन्द्रको मापदण्ड तोक्ने। सवारीचालक प्रशिक्षणमा प्रयोग हुने सवारीको मापदण्ड तोक्ने। सवारीचालक प्रशिक्षण प्रदान गर्ने प्रशिक्षकको योग्यता निर्धारण गर्ने।	यातायात विभाग व्यवस्था
			सार्वजनिक (व्यावसायिक) सवारीचालकका लागि दिइने प्रशिक्षणमा सुरक्षा, चालक व्यवहार तथा सार्वजनिक यातायात सम्बन्धी विशेष ज्ञान तथा सीप सिकाउन नसकिएको।	अन्य विषयका अतिरिक्त सबै सडक प्रयोगकर्ताको अधिकार, यात्रुहरूसँग गर्ने व्यवहार, यात्रुहरूप्रतिको दायित्व, दुर्घटना पछिको उद्धार जस्ता विषयहरूमा समेत प्रयोगात्मक ज्ञान तथा सीप सिकाउन सक्ने पूर्वाधार तथा प्रणाली भएका प्रशिक्षण केन्द्रमा मात्र व्यावसायिक सवारीचालक प्रशिक्षण सञ्चालन गराउने।	निर्धारित पूर्वाधार तथा प्रणाली भएका सवारीचालक प्रशिक्षण केन्द्रले मात्र व्यावसायिक सवारीचालक प्रशिक्षण सञ्चालन गर्न पाउने गरी सवारीचालक प्रशिक्षण केन्द्र सम्बन्धी मापदण्डमा व्यवस्था गर्ने।	

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार इकाव
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार इकाव
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार इकाव
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिचरणा वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>चालक प्रशिक्षण जस्तो महत्वपूर्ण विषयमा सार्वजनिक लगानी गर्न नसकिएको । जमिनको उच्च मूल्य तथा अनुपलब्धताका कारण प्रशिक्षण केन्द्र स्थापना तथा सञ्चालनको लागत उच्च भएको र प्रशिक्षण शुल्कसमेत चर्को भएको ।</p> <p>सवारीचालक प्रशिक्षकहरूका लागि कुनै मानकीकृत तालिमको व्यवस्था नरहेको हुँदा प्रशिक्षकहरूले आ-आफ्नै ढङ्गबाट प्रशिक्षण दिँदा प्रशिक्षणमा एकरूपता तथा स्तरीयता नभएको।</p> <p>सवारीचालक प्रशिक्षणमा प्रयोग हुने सवारी तथा यन्त्र उपकरणहरूको उच्च लागतको असर प्रशिक्षण शुल्कमा समेत परेको ।</p>	<p>सुरक्षित तथा मर्यादित यातायात प्रणालीको विकासमा कुशल तथा अनुशासित सवारीचालकहरूको महत्वलाई मनन गर्दै सक्षम सवारीचालक प्रशिक्षण केन्द्रहरूको स्थापना तथा सञ्चालनका लागि उपयुक्त वातावरणको सिर्जना गर्न विभिन्न प्रवर्द्धनात्मक कार्यहरू गर्ने ।</p>	<p>सवारी प्रशिक्षण केन्द्रमा कार्यरत प्रशिक्षकहरूलाई पुनर्ताजगी तालिम दिने ।</p> <p>सवारी प्रशिक्षणमा प्रयोग हुने विशेष किसिमका सवारी, यन्त्र तथा उपकरणको पैठारीमा भन्सार महसुल तथा करहरूमा छुट दिने।</p>	<p>नेपाल सरकार, प्रदेश सरकारहरू</p> <p>यातायात विभाग, मन्त्रालयहरू</p> <p>नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय</p>

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाब कार्यवृत्त
२०८०

(Handwritten signature)

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिक्लपना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
८.	सवारीचालक अनुमतिपत्रको अभिलेखीकरण तथा नवीकरणमा समस्या, व्यक्तिगत र व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्र नवीकरण सम्बन्धमा समान प्रावधान भएको ।	सवारीचालक अनुमतिपत्रको व्यवस्थित विद्युतीय अभिलेख प्रणाली । फरक मान्यता अवधि तथा नवीकरण प्रक्रिया सहितको व्यावसायिक चालक अनुमतिपत्र सम्बन्धी व्यवस्था । गैर व्यावसायिक चालक अनुमतिपत्रको लागि सहज र सरल चालक अनुमतिपत्र नवीकरण प्रणाली ।	पुराना हस्तलिखित, बीचको समयमा साधारण रूपमा मुद्रित र हाल प्रचलनमा रहेका स्मार्ट कार्ड गरी धेरै प्रकारका सवारीचालक अनुमतिपत्रहरू प्रयोगमा रहेका । अनुमतिपत्रको अभिलेख व्यवस्थित नहुँदा वर्ग थप तथा नवीकरणको बेलासाथ अभिलेख भिडान समस्या भएको । नक्कली अनुमतिपत्रहरू पनि प्रयोग भइरहेका । व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्र प्रणाली लागू गर्दा हाल सार्वजनिक सवारी चलाइरहेका चालकहरूको त्यस प्रणालीतर्फको सक्रमण सहज नहुन सक्ने ।	सवारीचालक अनुमतिपत्रहरूको विवरण अद्यावधिक गर्ने । अनुमतिपत्रको अधिकारिकता जाँचलाई प्रभावकारी र छिटो छरितो बनाउने । चालक अनुमतिपत्र प्राप्त गरी सार्वजनिक सवारी चलाइरहेका चालकहरूको अनुमतिपत्रलाई व्यावसायिक अनुमतिपत्रमा रूपान्तरण गर्ने । व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्र प्राप्त गरी चलाइरहेका सवारी चालकहरूको त्यस प्रणालीतर्फको सक्रमण सहज नहुन सक्ने ।	पुराना र नयाँ सबै अनुमतिपत्रहरूको जाँच गरी अधिकारिकता जाँच गरी निश्चित समयवधि भित्र विद्युतीय अभिलेख तयार गर्ने । सवारीचालक अनुमतिपत्रको अधिकारिकता जाँच गर्नका लागि ट्राफिक प्रहरी तथा अरू नियामक निकायलाई विद्युतीय सवारीचालक अनुमतिपत्र प्रणालीमा नियन्त्रित पहुँच दिने । पहिले नै चालक अनुमतिपत्र प्राप्त गरी हाल बस, ट्रक जस्ता सार्वजनिक सवारी चलाइरहेका चालकहरूबाट निश्चित समयवधि भित्र निवेदन सकलन गरी आवश्यक जाँचबुझपश्चात अनुमतिपत्रहरूलाई व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्रमा रूपान्तरण गर्ने र यानुवाहक र मालवाहक सवारीसाधन सचालन गर्ने चालकले छुट्टै तालिम लिनु पर्ने । उपर्युक्त रूपान्तरण प्रक्रिया पछि व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्र पाएका चालकले मात्र सार्वजनिक सवारी चलाउन पाउने व्यवस्था गर्ने ।	प्रदेश कार्यालयहरू यातायात कार्यालयहरू यातायात विभाग व्यवस्था प्रदेश कार्यालयहरू यातायात

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

(Handwritten signature)

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

(Handwritten signature)

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>सार्वजनिक (व्यावसायिक) सवारीचालक अनुमतिपत्र नवीकरण गर्दा चालकको शारीरिक, मानसिक तथा सामाजिक स्वास्थ्य एवं तन्दुरुस्ती सम्बन्धमा जाँच गर्ने प्रभावकारी व्यवस्था नरहेको हुँदा सार्वजनिक यातायातलाई सुरक्षित, मर्यादित तथा व्यवस्थित बनाउन नसकिएको।</p>	<p>शारीरिक तथा मानसिक स्वास्थ्य अवस्था, ट्राफिक नियम उल्लंघन सम्बन्धी अभिलेख, मादक वा लागू पदार्थ सेवन सम्बन्धी दुर्व्यसन, अपराधिक एवं नैरसामाजिक क्रियाकलापमा संलग्नताको इतिहासको पनि मूल्याङ्कन हुने गरी स्वास्थ्य परीक्षण तथा सामाजिक अभिलेख परीक्षण प्रतिवेदनका आधारमा मात्र व्यावसायिक चालक अनुमतिपत्रको नवीकरण गर्ने।</p>	<p>सूचीकृत अस्पताल तथा चिकित्सकबाट शारीरिक तथा मानसिक स्वास्थ्य परीक्षण प्रतिवेदन प्राप्त गर्ने व्यवस्था मिलाउने।</p> <p>मादक वा लागू पदार्थ सेवन, ट्राफिक नियम उल्लंघन, नैरसामाजिक एवं अपराधिक क्रियाकलापमा संलग्नता सम्बन्धी प्रतिवेदन नेपाल प्रहरीबाट प्राप्त गर्ने।</p>	<p>प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू</p>
			<p>सवारीचालक अनुमतिपत्र नवीकरणका लागि कार्यालय सम्मै पुगी लामो लाइनमा बसी तोकिएको चिकित्सकबाट स्वास्थ्य परीक्षण गराउनु पर्ने र बैंक काउन्टरमा नवीकरण वापतको राजस्वसमेत बुझाउनु पर्ने हालको अवस्थाले गर्दा सेवाग्राहीले धेरै हैरानी व्यहोनु परेको।</p>	<p>सवारीचालक अनुमतिपत्र नवीकरणका लागि यातायात कार्यालयसम्मै पुग्न पर्ने अवस्थाको अन्त्य गर्ने।</p> <p>सवारीचालक अनुमतिपत्र नवीकरणका लागि अनलाइन प्रणालीबाट समेत निवेदन दिन मिल्ने व्यवस्था गर्ने।</p> <p>अनुमतिपत्र नवीकरण सम्बन्धी प्रक्रिया पूरा भएको जानकारी सेवाग्राहीलाई गराउने।</p>	<p>सूचीकृत चिकित्सकबाट जारी भएको (अनलाइन प्रणालीबाट समेत सत्यता जाँच गर्न सकिने) स्वास्थ्य प्रमाणपत्र सहित नवीकरणका लागि अनलाइन आवेदन गर्ने र नवीकरण दस्तुरसमेत विद्युतीय माध्यमबाट बुझाउन सक्ने गरी व्यवस्था मिलाउने।</p>	<p>यातायात विभाग, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू</p>
			<p>नवीकरण भई प्रिन्ट पनि भइसकेको कार्ड प्राप्त गर्न सेवाग्राहीले पुनः यातायात कार्यालयसम्म धाउनु पर्ने तर कार्यालयमा कार्ड खोजेर उपलब्ध गराउने कर्मचारी नभेटिने वा कार्ड नै नभेटिने।</p>	<p>नवीकरण भएका कार्डहरू छिटो छरितो रूपमा वितरण गर्ने व्यवस्था गर्ने।</p>	<p>नवीकरण भएका सवारीचालक अनुमतिपत्रको कार्ड हुलाक वा कुरियरबाट सम्बन्धित व्यक्तिको ठेगानामै पुग्ने व्यवस्था मिलाउने।</p>	<p>यातायात विभाग, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू</p>

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

(Handwritten signatures and marks)

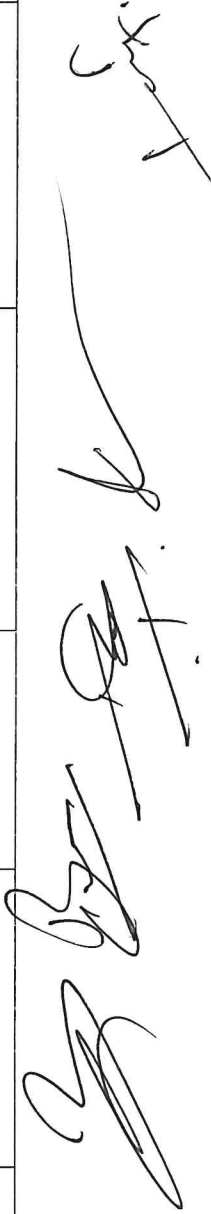
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
९.	सेवा प्रवाह कार्यालयहरूको सक्षमता कमजोर रहेको ।	सेवाग्राहीको चापअनुसार सहज र छिटो छरितो रूपमा सेवा प्रवाह गर्न सक्षम कार्यालयहरू ।	सार्वजनिक सवारी चलाउने र अन्य सवारी चलाउने चालकको अनुमतिपत्र नवीकरणको अवधि बराबर हुँदा सार्वजनिक सवारीचालकको शारीरिक तथा मानसिक स्वास्थ्यको परीक्षण प्रभावकारी हुन नसकेको । कार्यालयहरूमा सेवाग्राहीहरूको चाप तथा सेवाको मागअनुसार सेवा उपलब्ध गराउन सक्ने जनशक्ति नभएको ।	सेवाक्षेत्रको जनसंख्या तथा बसाइ सराइको प्रवृत्ति र सोको आधारमा आउन सक्ने सेवाग्राहीहरूको चाप, भौगोलिक तथा प्रशासनिक रूपमा पायक पर्ने आधारमा अन्य क्षेत्रका सेवाग्राही आउन सक्ने संभावना आदि कुराहरूलाई आधार मानी यातायात कार्यालयको जनशक्ति व्यवस्थापन गर्ने । कामका लागि कार्यालयसम्म धाउन नपर्ने र सकेसम्म घर घरमै सेवा उपलब्ध गराउने गरी नयाँ तथा नवप्रवर्तनयुक्त प्रविधिको प्रयोग गरी विद्युतीय सेवामा आधारित सेवा प्रवाह गर्ने ।	ऐनमा सोही अनुसार व्यवस्था गर्ने । कार्यालयहरूको संगठन तथा व्यवस्थापन सर्वेक्षण गर्ने । प्रविधिको प्रयोगलाई बढाउने गरी त्यसका लागि आवश्यक स्रोत साधनको व्यवस्था गर्ने । प्रविधिको प्रयोग एवं सेवाग्राहीमैत्री व्यवहारका सम्बन्धमा कर्मचारीहरूलाई प्रशिक्षण प्रदान गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय प्रदेश मन्त्रालयहरू

शरद्वन्द्व पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभवाव कार्यक्रम
२०७०

शरद्वन्द्व पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभवाव कार्यक्रम
२०७०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
१०.	कुनै विदेशी राष्ट्रबाट जारी सवारीचालक अनुमतिपत्रको आधारमा परीक्षा नदिई नेपालको सवारीचालक अनुमतिपत्र प्राप्त गर्न सकिने प्रावधान ऐनमा रहेको । त्यस्तै सुविधा नेपाली सवारीचालक अनुमतिपत्रबाहकले अरू सबै राष्ट्रमा पाउने अवस्था भने नरहेको । नेपाल आफैँ सवारी वा सडक ट्रान्जिटसम्बन्धी कुनै पनि अन्तर्राष्ट्रिय सन्धिको पक्ष राष्ट्र नभए तापनि अन्तर्राष्ट्रिय सवारीचालक अनुमतिपत्र नेपालमा स्वतः मान्य हुने व्यवस्था ऐनमा रहेको ।	नेपाल पक्ष राष्ट्र भएका द्विपक्षीय वा बहुपक्षीय अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि वा महासन्धिको आधारमा विदेशी सवारीचालक अनुमतिपत्र वा International Driving Permit को मान्यता । नेपालबाट International Driving Permit जारी गर्ने व्यवस्था । विदेशी कूटनीतिज्ञ, कर्मचारी तथा तिनका परिवारका सदस्यहरूका लागि विशेष व्यवस्थाको कार्यान्वयन ।	विदेशी राष्ट्रबाट जारी भएको सवारीचालक अनुमतिपत्रकै आधारमा नेपाली सवारीचालक अनुमतिपत्र जारी गर्ने कानूनी व्यवस्था निरपेक्ष भएको ।	एक देशमा जारी भएको सवारीचालक अनुमतिपत्रलाई अर्को देशले पनि मान्यता दिने गरी द्विपक्षीय वा बहुपक्षीय अन्तर्राष्ट्रिय सन्धिहरूमा भएका पारस्परिकतामा आधारित व्यवस्थाहरूका आधारमा मात्र विदेशी चालक अनुमतिपत्रलाई मान्यता दिने वा सोको सट्टामा नेपाली सवारीचालक अनुमतिपत्र दिने व्यवस्था लागू गर्ने । नेपालस्थित विदेशी कूटनीतिक तथा कन्सुलर नियोग एवं अन्तर्राष्ट्रिय संस्थामा कार्यरत विदेशी कूटनीतिज्ञ, कर्मचारी तथा तिनका परिवारका सदस्यहरूका लागि विदेशी सवारीचालक अनुमतिपत्रको आधारमा नेपाली सवारीचालक अनुमतिपत्र जारी गर्ने ।	द्विपक्षीय वा बहुपक्षीय अन्तर्राष्ट्रिय सन्धिमा भएको पारस्परिक मान्यतासम्बन्धी विदेशी व्यवस्थाअनुसार सवारीचालक अनुमतिपत्रलाई तोकिएअनुसार नेपालमा मान्यता दिने व्यवस्था ऐनमा समावेश गर्ने । विदेशी कूटनीतिज्ञ, कर्मचारी तथा तिनका परिवारका सदस्यहरूका लागि तोकिएअनुसार नेपाली चालक अनुमतिपत्र जारी गर्ने सम्बन्धी व्यवस्था ऐनमा समावेश गर्ने ।	सवारीचालक अनुमतिपत्रको आधारमा नेपाली सवारीचालक अनुमतिपत्र दिने सम्बन्धी कार्यविधिमा आवश्यक संशोधन गरी लागू गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
			धेरै व्यक्तिहरूले नक्कली विदेशी सवारीचालक अनुमतिपत्र राखी निवेदन दिई नेपाली सवारीचालक अनुमतिपत्र प्राप्त गरेको अवस्था भएको ।	नेपालस्थित सम्बन्धित कूटनीतिक वा कन्सुलर नियोग वा सम्बन्धित देशको परराष्ट्र मन्त्रालयबाट सवारीचालक अनुमतिपत्रको आधिकारिकता पुष्टि गरी लेखिएको भौतिक पत्र र आधिकारिक आइ.डी. बाट पठाइएको सोही व्यहोराको इमेलका आधारमा मात्र नेपाली सवारीचालक अनुमतिपत्र जारी गर्ने ।	विदेशी सवारीचालक अनुमतिपत्रको आधारमा नेपाली सवारीचालक अनुमतिपत्र दिने सम्बन्धी कार्यविधिमा आवश्यक संशोधन गरी लागू गर्ने ।	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू	

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाव कार्यक्रम
२०८०



शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाव कार्यक्रम
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>नक्कली विदेशी अनुमतिपत्रका आधारमा नेपाली अनुमतिपत्र दिएको आरोपमा कार्यालयका कर्मचारीहरू विरुद्ध भ्रष्टाचार मुद्दा दायर भएको कारण देखाई कार्यालयका कर्मचारीहरूले हाल विदेशी अनुमतिपत्रका आधारमा नेपाली अनुमतिपत्र दिने कार्य बन्द गरेका ।</p> <p>विदेशी चालक अनुमतिपत्रका आधारमा नेपाली अनुमतिपत्र दिने सम्बन्धी विषयमा प्रदेश यातायात ऐनमा संघीय ऐनभन्दा छुट्टै व्यवस्था भई कार्यान्वयन हुँदा विदेशी कूटनीतिक नियोग, वाणिज्यदूतावास तथा अन्तर्राष्ट्रिय संस्थामा कार्यरत विदेशी कूटनीतिज्ञ तथा कर्मचारी र तिनका परिवारका सदस्यलाई नेपाली चालक अनुमतिपत्र दिने सम्बन्धमा परराष्ट्र मन्त्रालयबाट प्राप्त सिफारिस कार्यान्वयन हुन नसकेको र परराष्ट्र मामिलामा प्रदेश सरकारले क्षेत्राधिकार नाघी कार्य गरेका कारण असहज स्थिति उत्पन्न भएको ।</p>	<p>मौजदा कानूनमा भएको परिवर्तन गरी विदेशी अनुमतिपत्रको आधारमा नेपाली चालक अनुमतिपत्र जारी गर्न लागेको अवस्थामा ट्रायल लिने व्यवस्था मिलाउने ।</p> <p>विदेशी चालक अनुमतिपत्रलाई मान्यता दिनेसम्बन्धी विषयमा संघीय कानूनमा भएको परिवर्तनलाई पालना गर्ने । सो विषयमा प्रदेशले आफू खुशी कानून नबनाउने ।</p>	<p>विदेशी अनुमतिपत्रको माप्यता वा सोको बदलामा नेपाली चालक अनुमतिपत्र दिनेसम्बन्धी व्यवस्था संघीय कानूनमा उल्लेख गर्ने ।</p> <p>प्रदेश कानूनमा भएका विदेशी चालक अनुमतिपत्र सम्बन्धी व्यवस्था हटाउने ।</p>	<p>प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू</p> <p>नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय</p> <p>प्रदेश सरकारहरू</p>

४९

शरद्वन्द्वर पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभास कार्यदल
२०८०

(Handwritten signature)

शरद्वन्द्वर पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभास कार्यदल
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
११.	निर्माण कार्यमा प्रयोग हुने एस्काभेटर, लोडर, डोजर, क्रेन, रोलर आदि जस्ता उपकरण सञ्चालनको परीक्षा तथा यथार्थपरक, वैज्ञानिक व्यवस्थित हुन नसकेको ।	निर्माण उपकरणको फरक प्रकृति तथा सञ्चालन आवश्यकता अनुसार सडक तथा निर्माणस्थलको वास्तविक अवस्थाको प्रतिनिधित्व व्यावहारिक सीपको वस्तुगत परीक्षण हुने गरी व्यवस्थापन गरिएको निर्माण उपकरण सञ्चालन अनुमतिपत्र परीक्षा प्रणाली ।	अन्तर्राष्ट्रिय सवारीचालक अनुमतिपत्र (International Driving Permit) को मुख्य आधारका रूपमा रहेका सवारी ट्राफिक वा सडक ट्राफिक सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय सन्धिहरूको पक्ष राष्ट्र नबनी र आफ्नो सवारीचालक अनुमतिपत्रको आधारमा समेत International Driving Permit जारी हुने व्यवस्थासमेत नगरी अन्य राष्ट्रबाट जारी भएका International Driving Permit नेपालमा स्वतः मान्य हुने गरी गरिएको कानूनी व्यवस्था अर्थपूर्ण नभएको ।	सडक ट्राफिक सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय सन्धिको पक्ष राष्ट्र बन्ने । अरू पक्ष राष्ट्रबाट जारी भएको International Driving Permit लाई नेपालमा मान्यता दिने । सवारीचालक आधारमा अनुमतिपत्रको नेपालमा स्थायी बसोबास भएको व्यक्तिको International Driving Permit जारी गर्ने ।	सडक ट्राफिकसम्बन्धी सन् १९४९ को जेनेभा महासन्धि वा सन् १९६८ को भियना महासन्धिको सम्मिलनमार्फत पक्ष राष्ट्र बन्ने । नेपाली सवारीचालक अनुमतिपत्र भएको नेपालमा स्थायी बसोबास रहेको व्यक्तिले निवेदन दिएमा नेपाल पक्ष राष्ट्र भएको अन्तर्राष्ट्रिय महासन्धिमा उल्लेख भएको ढाँचामा International Driving Permit जारी गर्ने ।	नेपाल सरकार, परराष्ट्र मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय यातायात व्यवस्था विभागअन्तर्गत सवारी कार्यालयहरू यातायात विभाग, सडक विभाग, सिंचाई विभाग प्रदेश कार्यालयहरू यातायात विभाग

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०७०

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०७०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			निर्माण उपकरणको प्रयोगात्मक परीक्षामा सफल भएका परीक्षार्थीहरूले अन्तर्वार्ताको सामना गर्नु पर्ने अवस्था रहेको र अनौपचारिक ढङ्गबाट लिइने अन्तर्वार्ताको चरणमा परीक्षार्थीहरू अनुत्तीर्ण हुने गरेका	वर्ग अनुसारका उपकरणहरूको बनोट, सञ्चालन प्रणाली, सामान्य मर्मत सभार, कार्यस्थलमा अपनाउनु पर्ने सरक्षाका उपायहरू, सार्वजनिक सडकमा उपकरण सवारी गुडाउँदा अपनाउनु पर्ने सावधानी, ट्रफिक नियमहरू, सडक प्रयोगकर्ताहरूका अधिकार लगायतका विषयहरूको ज्ञान तथा सीपको लिखित परीक्षाबाट मूल्याङ्कन गर्ने ।	लिखित परीक्षाको पाठ्यक्रम बनाउने ।	यातायात व्यवस्था विभाग, सडक विभाग, सिँचाई विभाग
			निर्माण उपकरणको प्रयोगात्मक परीक्षामा सफल भएका परीक्षार्थीहरूले अन्तर्वार्ताको सामना गर्नु पर्ने अवस्था रहेको र अनौपचारिक ढङ्गबाट लिइने अन्तर्वार्ताको चरणमा परीक्षार्थीहरू अनुत्तीर्ण हुने गरेका	उपकरणहरूको सार्वजनिक सडकमा र कार्यस्थलमा गरिने सुरक्षित सञ्चालनका लागि आवश्यक ज्ञान तथा सीपको परीक्षण प्रयोगात्मक परीक्षाबाट गर्ने ।	प्रयोगात्मक परीक्षामा परीक्षण गरिने सीपहरूको व्याख्या तथा विस्तृत सूचीसहितको पाठ्यक्रम तथा प्रयोगात्मक परीक्षा कार्यविधि बनाउने ।	यातायात व्यवस्था विभाग, सडक विभाग, सिँचाई विभाग
			निर्माण उपकरणसम्बन्धी प्रयोगात्मक परीक्षा लिनका लागि कार्यालय वा सवारीचालक प्रशिक्षण केन्द्रहरूसँग उपकरण, वास्तविक कार्यस्थल तथा दक्ष जनशक्ति नभएको ।	सार्वजनिक सडक र कार्यस्थल दुवैको यार्थाथपरक प्रतिनिधित्व हुने गरी प्रयोगात्मक परीक्षा सञ्चालन गर्ने ।	देशका मुख्य शहरहरूको नजिकै सुविधा सम्पन्न परीक्षा तथा केन्द्रहरूको स्थापना सञ्चालन गर्ने ।	संस्थागत सामाजिक उत्तरदायित्व अन्तर्गत निर्माण व्यवसायी कम्पनीहरू, उपकरणका आधिकारिक विक्रेताहरू

शरदकुन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाव कार्यक्रम
२०८०

(Handwritten signature)

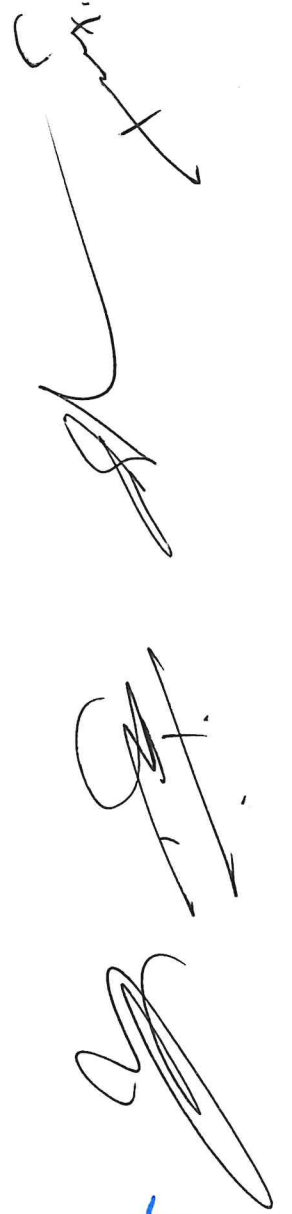
शरदकुन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाव कार्यक्रम
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१२.	बढ्दो जनसंख्यासँगै वृद्धि हुने चालक अनुमतिपत्रको मागलाई कुशलतापूर्वक व्यवस्थापन गर्न यातायात कार्यालयहरूलाई कठिन हुने संभावना रहेको ।	निजी क्षेत्रलाई सलन गराई आधुनिक पूर्वाधार जनशक्ति उपकरणहरूको गरी स्वच्छ, पारदर्शी सवारीचालक अनुमतिपत्र सञ्चालन । छरितो संगठन सरचना भएका यातायात कार्यालयहरू चालक अनुमतिपत्र सञ्चालन कार्यहरूको सम्पादन ।	कार्यालयहरूसँग आधुनिक विधि प्रयोग गरी लिखित परीक्षा सञ्चालन गर्न पूर्वाधार, जनशक्ति तथा उपकरण नभएको । कार्यालयहरूले भाडाका केन्द्रहरूमा भाडाका सवारीहरू प्रयोग गरी सवारीचालक अनुमतिपत्रको प्रयोगात्मक परीक्षा लिइरहेको । परीक्षा केन्द्र छनौटका सम्बन्धमा बारम्बार विवाद भइरहने गरेको । भाडाका परीक्षा केन्द्रहरूले परीक्षा बाहेकको समयमा प्रशिक्षण समेत सञ्चालन गर्ने हुँदा त्यस्ता केन्द्रहरूको व्यापारिक लाभ वृद्धि गर्न अप्रत्यक्ष रूपमा कार्यालयहरू सलन भइरहेको । धेरै कर्मचारी तथा ठूलो संख्यामा ट्राफिक प्रहरीहरू सलन गराई परम्परागत विधिबाट सञ्चालन भइरहेको प्रयोगात्मक परीक्षा मानव स्रोत सघन भएका कारण कार्यालयको अरू काम तथा सडकको ट्राफिक व्यवस्थापन	प्रयोगात्मक परीक्षाको क्रममा गरिने परीक्षार्थीको मूल्याङ्कनमा निम्न उपकरणसम्बन्धी विज्ञलाई पनि सम्मिलित गराउने । सवारीचालक अनुमतिपत्रको लिखित तथा प्रयोगात्मक परीक्षा सञ्चालनमा न्यूनतम पूर्वाधार, जनशक्ति तथा उपकरण भएका निजी क्षेत्रका कम्पनीहरूलाई सलन गराउने । लिखित तथा प्रयोगात्मक परीक्षा सञ्चालनको जिम्मेवारी पाएका कम्पनीहरूले सवारीचालक अनुमतिपत्र सम्बन्धी प्रशिक्षण सञ्चालन गर्न नपाउने व्यवस्था गर्ने ।	सडक विभाग तथा सिचाई विभाग अन्तर्गतका यात्रिक डिभिजन वा कार्यालयबाट प्रतिनिधि भिककाई प्रयोगात्मक परीक्षाको मूल्याङ्कनमा सहभागी गराउने । सवारीचालक अनुमतिपत्र सम्बन्धी परीक्षा सञ्चालन गर्ने कम्पनीले पालना गर्नु पर्ने मापदण्ड तथा परीक्षा सञ्चालन कार्यविधि बनाउने । कम्पनीले परीक्षार्थीहरूबाट लिन पाउने अधिकतम परीक्षा शुल्कको सीमा तोक्ने । इच्छुक कम्पनीहरूबीच प्रतिस्पर्धा गराई मापदण्ड पूरा गरेका कम्पनीहरूलाई परीक्षा सञ्चालनको इजाजत दिने । सवारीचालक अनुमतिपत्रका लागि प्राप्त आवेदन स्वीकृत गर्दाकै समयमा परीक्षार्थीले परीक्षा दिने परीक्षा केन्द्र प्रणालीबाटै स्वचालित रूपमा तोकिएको व्यवस्था मिलाउने । सरकारी निकायमा रहेको केन्द्रीय विद्युतीय परीक्षा सञ्चालन प्रणालीमा आबद्ध भई अनलाइन लिखित परीक्षा सञ्चालन गर्ने ।	प्रदेश यातायात कार्यालयहरू यातायात व्यवस्था विभाग यातायात व्यवस्था विभाग प्रदेश मन्त्रालयहरू यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू, परीक्षा गर्ने कम्पनीहरू

शरदमोहन पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुक्राव कार्यदल
२०८०

(Handwritten signature)

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्याहरू	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			प्रभावित हुन पुगेको । सरकारी जनशक्तिको सदुपयोग नभएको ।		परीक्षणस्थलमा जडान गरिएका क्यामेरा तथा सेन्सरहरूबाट प्रत्यक्ष प्रसारित दृश्य, भिडियो तथा संकेतहरूको कम्प्युटर प्रणालीका माध्यमबाट हुने स्वचालित विश्लेषणका आधारमा नतिजा प्राप्त हुने गरी प्रयोगात्मक परीक्षा सञ्चालन गर्ने ।	परीक्षा सञ्चालन गर्ने कम्पनीहरू
					तोकिएको सेवाप्रदायबाट जारी भएको परीक्षा उत्तीर्ण गरेको प्रमाणपत्र र उक्त परीक्षा केन्द्रले प्रणालीमा प्रविष्टि गरेको परीक्षा नतिजाको आधारमा कार्यालयहरूले चालक अनुमतिपत्र जारी गर्ने । अनलाइन प्रणालीबाटै जारी हुने।	प्रदेश यातायात कार्यालयहरू
					परीक्षा केन्द्रहरूमा जडान भएका क्यामेराको माध्यमबाट विद्युतीय अनुगमन गर्नका साथै नियमितरूपमा कर्मचारी समेत खटाई परीक्षा केन्द्रहरूको अनुगमन गर्ने ।	प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू


 शरदचन्द्र पौडेल
 संयोजक
 यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
 २०८०



५३

शरदचन्द्र पौडेल
 संयोजक
 यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
 २०८०

४. सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन

४.१ पृष्ठभूमि :

प्रत्येक वर्ष नेपालमा सडक पूर्वाधारको विकास भइरहेको छ । गत वर्षको फागुन मसान्तसम्म नेपालमा सबै किसिमका सडकको सञ्जाल करिब ६५,२४० किलोमिटर पुगिसकेको छ । संघ, प्रदेश र स्थानीय तह तीनवटै सरकारको पहिलो प्राथमिकतामा सडक पूर्वाधार विकास पर्दै आएको छ । यो प्रवृत्ति अझ केही वर्षसम्म कायम रहने देखिन्छ । यसबाट भविष्यमा सडक पूर्वाधारको विकास थप तीव्र हुने देखिन्छ । यातायात आर्थिक विकास र आवतजावतको अधिकार सुनिश्चित गर्ने मुख्य माध्यम हो । यस अर्थमा सार्वजनिक यातायातको माग आगामी वर्षहरूमा बढ्ने मात्र हुदैन थप विस्तारसमेत हुने देखिन्छ ।

स्वामित्वविना निश्चित भाडा तिरेर नियमितरूपमा तोकिएको गन्तव्यसम्म मनिस वा वस्तुले यात्रा गर्न पाउने सवारीसाधन नै सार्वजनिक यातायात हुन् । हाल नेपालमा यात्रुबाहक तर्फ करिब ३,५०,००० र मालबाहक तर्फ १,००,००० सवारीसाधन रहेको अनुमान छ । यात्रु बाहक तर्फ साना, मझौला र ठूला गरी तीन किसिमका र मालबाहकतर्फ मझौला र ठूला गरी दुई किसिमका सवारीसाधन प्रयोगमा छन् । यात्रुबाहक र मालबाहक दुवैतर्फका सवारीसाधनको संचालन र व्यवस्थापनको कार्य निजी क्षेत्रबाट हुँदै आएको छ । केही वर्षदेखि साभग यातायात सहकारीले सीमित मात्रामा यात्रुबाहक सार्वजनिक साधनको संचालन र व्यवस्थापन गर्दै आएको छ । एक अनुमानअनुसार सार्वजनिक यातायातमा निजी क्षेत्रको लगानी खर्बौं रहेको र यसबाट ५० लाखभन्दा बढी रोजगारी सृजना भएको छ । यस अर्थमा सार्वजनिक यातायात निजी क्षेत्रको ठूलो लगानी रहेको र महत्वपूर्ण रोजगारीको क्षेत्र हो ।

४.२ विद्यमान अवस्था :

नेपालको सार्वजनिक यातायात (यात्रुबाहक र मालबाहक) को व्यवस्थापन साविक सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन, २०४९ र सो अन्तर्गतको नियमावली र कार्यविधि र प्रदेश स्थापना भएपछि प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐनअनुसार भइरहेको छ । नेपालको संविधान अनुसार यातायात प्रदेशको एकल अधिकारको सूचीमा रहेको छ । सोहीअनुसार यातायात व्यवस्था विभाग मातहत रहेका सबै यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू प्रदेशलाई हस्तान्तरण भइसकेको सन्दर्भमा सार्वजनिक यातायातको दर्ता, रुट इजाजत, फिटनेस र प्रदूषण परीक्षण, सवारी कर, आयकर, ब्लुबुक नवीकरण आदि काम यातायात कार्यालयबाट हुँदै आएको छ ।



शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाष कार्यदल
२०८०

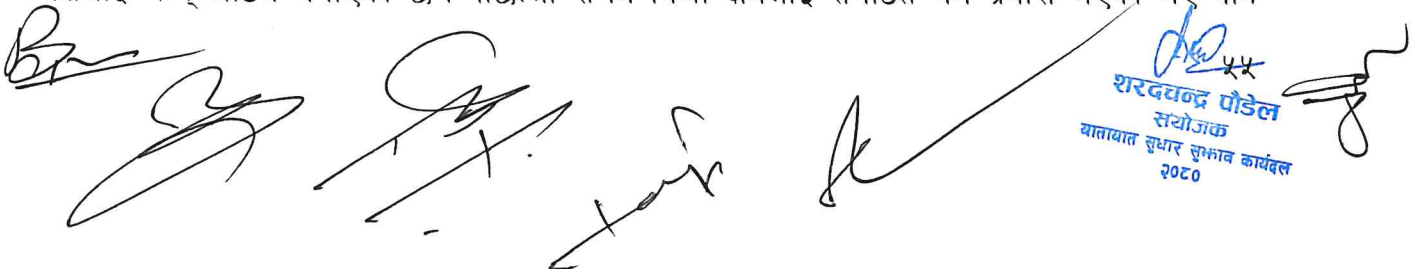
४.३. चुनौती :

सर्वसाधारणका लागि यात्रा गर्ने र मालवस्तु ढुवानीको सरल साधन हुँदाहुँदै पनि हालसम्म सार्वजनिक यातायातको नीति र सो अनुसारको नियमन हुन सकेको छैन । संघले यातायातसम्बन्धी नीति निर्माण गर्ने गरी नेपालको संविधानले यातायात व्यवस्थापनको जिम्मा प्रदेश र स्थानीय तहलाई दिएको छ । यातायात क्षेत्र जहिले पनि संयुक्त कामको मन्त्रालयहरूमा पर्दै आएको छ र मन्त्रालयहरूको ध्यान यातायाततर्फभन्दा अन्य काममा बढी केन्द्रित छ । यस अर्थमा नीति निर्माणको मूल थलोको रूपमा यातायात व्यवस्था विभाग रहने गरेको छ । संघीय व्यवस्थाअनुसार नीति कार्यान्वयन गर्ने मातहत निकायहरू प्रदेश अन्तर्गत गई सकेको सन्दर्भमा विभागको सक्रियता साँघुरिदै गएको छ । संघीय नीतिको अभावमा प्रदेश र स्थानीय तहहरू यातायातसम्बन्धी नीति निर्माणमा सक्रिय भएका छन् र यसबाट सार्वजनिक यातायातमा विकृति र भद्रगोलको अवस्था सृजना हुँदैगएको छ । यो क्रम बढ्दै जाँदा भविष्यमा भन् भद्रगोलको अवस्था आउने निश्चित छ । संघीय तहमा सार्वजनिक यातायातको नीति निर्माण गर्ने र त्यसलाई कार्यान्वयन गर्न सक्षम निकायको अभाव यसअगाडि पनि खट्किएको थियो भने अबका दिनमा भन् खट्किने निश्चित छ ।

सार्वजनिक यातायात सम्पूर्ण रूपमा निजी क्षेत्रबाट संचालित हुँदा निजी क्षेत्रको एकाधिकार भई सेवाको रूप लिन सकेको छैन । नाफा नहुने वा कम हुने बाटो वा समयमा सेवा नगण्य प्रायः छ । यो क्षेत्रमा ठूला साँगठित निजी क्षेत्र, सहकारी वा स्थानीय सरकारको साधन स्रोत प्रवाहित हुन सकेको छैन । यातायात क्षेत्रलाई साँगठित निजी क्षेत्रबाट संचालन गर्ने विगतको प्रयास विभिन्न कारणले प्रभावकारी हुन सकेको छैन । सार्वजनिक यातायातका साधनमाथिको स्वामित्व अत्यन्त विभाजित छ, यसमा स्वरोजगारको बाहुल्यता छ । यसले सार्वजनिक यातायातमा अस्वस्थ प्रतिस्पर्धाको अवस्था निम्त्याएको छ भने नियमनलाई पनि कठिन बनाएको छ ।

सार्वजनिक यातायातको सवारीसाधन र सेवाको मापदण्ड नतोकिदा र नियमन गर्ने क्षमताको अभावमा यो क्षेत्र अराजक भएको छ । सार्वजनिक यातायातको भाडा निर्धारण गर्ने सार्वजनिक क्षेत्रको दायित्व राजनीति प्रभावित हुँदा व्यवसायमा जोखिम उत्पन्न भएको छ भने भाडा लेनदेनको सुविधाजनक व्यवस्था नहुँदा यात्रु ठगिनु पर्ने अवस्था आएको छ । शहरी क्षेत्रको र अन्य क्षेत्रको यातायात सेवा नितान्त फरक प्रकृतिको हुने भए पनि एउटै व्यवस्था अन्तर्गत राख्दा शहरी यातायात राम्रो हुन सकेको छैन । फलस्वरूप, निजी सवारीसाधन र मोटरसाइकलको संख्या शहरी क्षेत्रमा तीव्ररूपमा बढी रहेको छ। यी सब कारणले गर्दा सार्वजनिक यातायात भरपर्दो, पहुँचयोग्य र सुविधाजनक हुन सकेको छैन । यो क्षेत्र न त सेवामूलक भएको छ न त आर्थिक गतिशीलतामा महत्वपूर्ण योगदान गर्न सक्ने अवस्थामा नै छ ।

त्यसै पनि अत्यन्त न्यून नियमन रहेको सार्वजनिक यातायातको क्षेत्र नियमनको काम संघ, प्रदेश र सो मातहतका निकायमा वितरण हुँदा भनै कमजोर भएको छ । सरकारहरूबीचको कार्यक्षेत्रको विवादले यसलाई भन् जटिल बनाएको छ । पछिल्लो समय निजी क्षेत्रलाई साँगठित गर्ने प्रयास भएको भए पनि



शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाव कार्यक्रम
२०८०

कम्पनी ऐनमा निहित कमजोरी, यातायात क्षेत्रको विशेषतालाई ध्यान नदिँदा र संघ सस्थाहरूलाई कम्पनीमा रूपान्तरण गर्दा अराजक अवस्था सृजना भएको छ । सार्वजनिक यातायात क्षेत्र भन्ने अन्यौलग्रस्त भएको छ । व्यवस्थापनमा सँगठित संस्थाहरू सुदृढ नहुँदा चालक र मजदुरको अवस्था सुधारमा पनि समस्या देखिएको छ । नयाँ ठाउँहरूमा बाटो खुलेवित्तिकै बाटोको अवस्थालाई विचारै नगरी सवारीसाधन संचालन गरिहाल्ने प्रवृत्तिले गर्दा सेवा सकसपूर्ण, यात्रु ठगिने र अत्यन्तै जोखिमपूर्ण भएको छ । नियमनकारी निकायसँग रुट र रुटमा चल्ने सवारीसाधनको अद्यावधिक अभिलेख नहुँदा रुट इजाजत दिने र व्यवस्थापन गर्ने कार्य भन्ने कमजोर भएको छ ।

नफा हुने क्षेत्र र समयमा सबै भुम्भने र नाफा नहुने क्षेत्र र समयमा सबै हच्किने अवस्था आउँदा सार्वजनिक यातायात सेवामूलक बन्न सकेको छैन । रुट इजाजत दिनेले यसलाई ध्यान दिन नसक्दा आफैँ मिलाउनु पर्ने अवस्थाले निजी क्षेत्रको एकाधिकार जस्तो बन्न गएको छ । सार्वजनिक सवारीसाधनलाई सरकारले भन्सार विन्दुमै सहूलियत दिएकोले मोटर कम्पनीहरूले आफूखुशी सवारीसाधन भित्त्याउने र संचालनको लागि हरसंभव प्रयास गर्दा व्यावसायिक अवस्था नबुझेकाहरू यो क्षेत्रमा आउने संभावना बढेको छ । यसले पनि यो क्षेत्रमा जोखिमको मात्रा बढाएको छ ।

४.४.अवसर :

सार्वजनिक यातायातको क्षेत्र विस्तार भइरहेको छ । सेवा क्षेत्र भएकोले सबैको चासो पनि छ । संघीय तहमा उपयुक्त सार्वजनिक नीति निर्माण गर्ने र सोको अनुगमन गर्ने व्यवस्था मिलाउन सक्दा सार्वजनिक यातायातको क्षेत्रमा महत्वपूर्ण सुधार गर्न सकिन्छ । निजी, सहकारी र स्थानीय तहबाट लगानी बढाउन सकिने संभावना छ । तीन तहका सरकार रहेको र सार्वजनिक यातायात ठूलो परिमाणको सेवाग्राहीसँग सम्बन्धित भएकोले सरकारहरूले यस क्षेत्रमा कार्य गर्ने संभावना प्रशस्त छ । निजी क्षेत्रको जोखिम कम गर्दै उचित नाफाको अवधारणाबाट काम गर्दा निजी क्षेत्रलाई सँगठित गर्ने र त्यो क्षेत्रको लगानी आकर्षित गर्ने संभावना प्रचुर छ । सँगठित निजी क्षेत्रलाई प्रवर्द्धन गरी उपयुक्त किसिमले नियमन गर्न सक्दा सार्वजनिक यातायातको क्षेत्रमा प्रशस्त सुधार गर्न सकिन्छ । यस क्षेत्रमा प्रविधिको प्रयोगले नियमन मात्र सजिलो हुँदैन; यात्रुलाई पनि फाइदा हुन्छ ।

४.५.समाधान :

वर्तमान सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनमा देखिएका समस्या समाधानको कार्ययोजना यसैसाथ संलग्न छ ।




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभास कार्यन्वयन
२०८०

४.५ सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनको कार्ययोजना

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१.	सार्वजनिक यातायातसम्बन्धी समय सान्दर्भिक र प्रभावकारी नीति नभएको।	सार्वजनिक यातायात सम्बन्धी नीति बनेको हुने। सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनको काम स्पष्ट मार्गदर्शन अन्तर्गत भएको हुने।	सार्वजनिक यातायात सम्बन्धी नीति नहुँदा यस क्षेत्रलाई व्यवस्थित गर्ने कार्यमा समस्या आएको। सरकारको लगानी हुन नसकेको। दैनिक जनजीवन र आर्थिक गतिविधिका लागि आवश्यक गतिशीलता प्रदान गर्न नसकिएको अवस्था रहेको।	सार्वजनिक यातायातलाई अत्यावश्यक सेवाको रूपमा लिई त्यस क्षेत्रमा सरकार, निजी क्षेत्र तथा सहकारी क्षेत्रको संयुक्त स्रोत गरी परिचालन आधारित बहुविधमा आधारित अन्तरआबद्ध सार्वजनिक यातायात प्रणाली विकास गरी मानिस तथा मालसामानको आवागमनलाई सुरक्षित, सहज, सुलभ, पहुँचयोग्य तथा भरपर्दो बनाउने।	सार्वजनिक यातायात सम्बन्धी दीर्घकालीन नीति निर्माण गरी कार्यान्वयन गर्ने।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, प्रदेश सरकारहरू, स्थानीय सरकार
२.	आर्जित सम्पति तथा सिर्जित दायित्व सम्बन्धी फरफारक र अन्य आवश्यक तयारी सम्पन्न हुन नपाउँदै संस्था दर्ता ऐनअन्तर्गत सञ्चालित सार्वजनिक यातायातसँग सम्बन्धित समितिहरूको नवीकरण अवरुद्ध भई सम्पति समेत रोक्का हुँदा समितिहरूको कम्पनी प्रणाली	संस्था दर्ता ऐन अन्तर्गत दर्ता भएका रौरनाफामूलक संस्था तथा समितिहरू मार्फत् सञ्चालन भइरहेको सार्वजनिक यातायातलाई संगठित	संस्था दर्ता ऐन २०३४ अन्तर्गत रहेका संघ संस्थाहरूको अचल सम्पति कम्पनीहरूमा हस्तान्तरण र नामसारी हुन नसकेको।	संस्था दर्ता ऐन, २०३४ अन्तर्गत दर्ता भएका तर विगत चार पाँच वर्षदेखि नवीकरण भएका यातायात सेवासँग सम्बन्धित संघ	संस्था दर्ता ऐन, २०३४ अन्तर्गत दर्ता भएका सार्वजनिक यातायातसँग सम्बन्धित संघ संस्थाको नवीकरणमा लगाइएको प्रतीबन्ध आ.व. २०८५/८६ सम्मका	नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्री परिषदको कार्यालय, गृह मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय,





 शरदचन्द्र पौडेल
 संयोजक
 यातायात सुधार सुभाव कार्यक्रम
 २०८०



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
	अनुरूप रूपान्तरणको प्रक्रिया सहज र समधुर हुन नसकेको कारण निजी क्षेत्रबाट हुँदै आएको यातायात व्यवस्थापन प्रभावित हुन पुगेको ।	स्वच्छ, प्रतिस्पर्धी तथा व्यावसायिक बनाउनका लागि कम्पनी प्रणाली अन्तर्गत रूपान्तरण गर्ने प्रक्रियालाई न्यायपूर्ण सहज तथा चरणावद्ध बनाउने ।	संस्थाहरूको हस्तान्तरण नभएको र नयाँ कम्पनीहरूको लागि यो दायित्व पनि नभएकोले संघ संस्थाहरूको स्थापना कार्यरत कालदेखि मजदुरहरूको सेवा सुविधा उपलब्ध गराउन अवरोध भएको । श्रम अदालतले संघ संस्थाका मजदुरको सेवा सुविधा उपलब्ध गराउनको लागि कम्पनीका संचालकहरको बैंक खाता रोक्का राख्दा व्यवसाय संचालनमा बाधा उत्पन्न भएको । संघ संस्थामा दर्ता भएका सवारीसाधन संचालनको क्रममा दुर्घटनामा परेका घाइतेको उपचार खर्च र क्षतिपूर्ति भुक्तानी गर्न बाँकी रहेको र निजी अस्पताल र मेडिकल संचालकहरूको जिल्ला प्रशासनमा उजुरी पर्ने गरेको भए पनि सम्पत्ति रोक्का रहेको कारण भुक्तानी हुन नसकेको ।	संस्थाको नवीकरण अगामी पाँच वर्षसम्मको लागि खुला गर्ने । संचालनमा रहेका र अब संचालनमा आउने सबै सार्वजनिक यातायातलाई अबको पाँच वर्षभित्र कम्पनी अन्तर्गत संचालन गर्ने र यातायात सेवा संचालन गर्ने कम्पनी दर्ता, संचालन र नियमन गर्ने छुट्टै कार्यविधि बनाउने ।	लागि फुकवा गर्ने र सो सम्पत्ति कम्पनीमा रूपान्तरण गर्ने कार्यकारी निर्णय गर्ने । सार्वजनिक यातायात क्षेत्रका संघ संस्था वि. सं २०८६ श्रावण १ गते देखि स्वतः विघटन हुने प्रतीवन्धात्मक प्रावधान थप थप गरी संस्था दर्ता ऐन, २०३४ मा संशोधन गर्ने ।	देशभरि हुने सवारी दुर्घटनामा घाइतेहरूको उपचारमा लाग्ने खर्चमा एकरूपता कायम गरि बीमा कम्पनीबाहे सौभै भुक्तानी हुने व्यवस्था

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुकाव कार्यदल
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुकाव कार्यदल
२०८०

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुकाव कार्यदल
२०८०

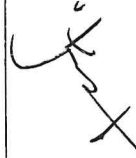
शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुकाव कार्यदल
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
३.	अन्तरप्रदेश सार्वजनिक यातायातको नियमन संघबाट, प्रादेशिक सार्वजनिक यातायातको नियमन प्रदेशबाट र स्थानीय सार्वजनिक यातायातको नियमन स्थानीय तहबाट हुने गरी यातायात नियमनको क्षेत्राधिकार तीन तहमा बाँडफाँड भएको हुँदा तीनतहबीच क्षेत्राधिकार सम्बन्धी समस्या रहेको।	यातायात व्यवस्थापन सम्बन्धमा सार्वजनिक यातायात तहबीच गरिएको अधिकारको बाँडफाँड सहकार्य, बमोजिम समन्वय तथा सहअस्तित्वको मर्म अनुसार यातायात क्षेत्रको व्यवस्थापन।	यातायात व्यवस्थापनको विषयमा संघ र प्रदेश सरकारबीच सविधान तथा कार्य विस्तृतीकरण प्रतिवेदनमा गरिएको अधिकारको विभाजन अनुसार प्रदेश सरकार अन्तर्गतका कार्यालयहरूले नगदा कार्यसम्पादन सार्वजनिक यातायात सेवाको पञ्जीकरण, स्तर निर्धारण, जाँचपास, बाटो इजाजत, जस्ता कार्यमा दोहोरोपन भएको।	अन्तरप्रदेश चले सवारीको पञ्जीकरण, जाँचपास, स्तर कायम, बाटो इजाजत तथा भाडा निर्धारणसम्बन्धी कार्य विभाग वा मातहतका सवारी परीक्षण कार्यालयहरूले गर्ने। प्रादेशिक सेवा चले सार्वजनिक सवारीको सेवा पञ्जीकरण, जाँचपास, स्तर कायम, बाटो इजाजत तथा भाडा निर्धारणसम्बन्धी कार्य प्रदेश सरकार वा मातहतका कार्यालयहरूले गर्ने।	संघ, प्रदेश र स्थानीय तहबीच सविधानमा यातायात सम्बन्धी अधिकारको बाँडफाँड बमोजिम नेपाल लागू कार्य विस्तृतीकरण अन्तर्गतको व्यवस्थाको कार्यान्वयन सम्बन्धमा प्रदेश सरकारहरू र स्थानीय तहसँग बृहत् अन्तर्क्रिया तथा समन्वय गरी साभना अवधारणा निर्माण गर्ने र अधिकार क्षेत्रको विभाजन अनसार	नेपाल सरकार, प्रधानमन्त्री तथा मन्त्री परिषदको कार्यालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, संघीय मामिला तथा सामान्य प्रशासन मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश सरकारहरू, प्रदेशका यातायात सम्बन्धी मन्त्रालयहरू





शरदचन्द्र घोडेल
संयोजक
५, इधर इभान कार्यालय
२०८०




क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
				गर्ने । स्थानीय सेवामा चल्ने सार्वजनिक सवारीको सेवा पञ्जीकरण, जाँचपास, स्तर कायम, बाटो इजाजत तथा भाडा निर्धारणसम्बन्धी कार्य स्थानीय तहले गरेता पनि देशभरि एउटै वैधानिक मापदण्ड बनाइ एकिकृत प्रणालीमा अभिलेख हुनुपर्ने ।	प्रत्येक तहले आफूलाई तोकिएको काम मात्र गर्ने ।	
४.	सार्वजनिक यातायात सेवा व्यवस्थित हुन नसकेको र यसको नियमन शून्यप्रायः रहेको ।	सार्वजनिक यातायात सेवाको स्तर अभिवृद्धि गरी सेवालार्इ सहज, पहुँचयोग्य, विश्वसनीय, सुविधा सम्पन्न र दिगो बनाउने । कानून कार्यान्वयनलाई विलग बनाउने ।	यातायात व्यवस्थापनको क्षेत्राधिकार तीन तहमा बाँडिदा सार्वजनिक यातायातको समग्र राष्ट्रिय नियमन प्रणाली, सेवा सञ्चालनका आधारभूत शर्तहरू, सेवाको गुणस्तर तथा मापदण्ड सम्बन्धमा अन्याय रहेको ।	देशभरको सार्वजनिक यातायात प्रणालीलाई एकरूप र समान मानकमा आधारित बनाउने । सोही अनुसार प्रविधिमैत्री बनाउने व्यवस्था गर्ने ।	सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालनका लागि देशभर लागू हुने गरी सेवाका आधारभूत शर्त, गुणस्तर तथा मापदण्ड तोक्ने ।	नेपाल सरकार भौतिक पूर्वाधार यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग वा नेपाल सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण (हालको शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण ऐनलाई

शरद्वरिन्द्र पौडेल
संयोजक
क्षेत्रीय सुधार समितिको कार्यालय
२०६०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			तीनै तहले फरक फरक ढङ्गले सार्वजनिक यातायात नियमन गरेको अवस्थामा देशभित्र भिन्न भिन्न मानकहरूमा आधारित असमान यातायात प्रणालीहरूको विकास हुने। एकीकृत तथा एकरूप राष्ट्रिय यातायात प्रणालीको विकास सम्भव नहुने।		अन्तर प्रदेश, प्रादेशिक वा स्थानीय बाटो इजाजत दिँदा सेवाका आधारभूत शर्त, गुणस्तर तथा मापदण्डको पालना सम्बन्धमा करार गर्ने। करारको पालना नगर्ने सेवाप्रदायकको इजाजत रद्द गर्ने।	सघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू वा समग्र देशकै सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन गर्ने जिम्मेवारी सहितको नेपाल सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण
			सार्वजनिक सवारीसाधनको स्वामित्व धेरै विभाजित हुँदा नियमनमा समस्या भएको र प्रतिस्पर्धा अस्वस्थ बन्दै गएको।	सवारीको स्वामित्वलाई संस्थागत रूपमा एकत्रित गरी सार्वजनिक यातायात क्षेत्रलाई औपचारिक एवं संगठित क्षेत्रमा रूपान्तरण गर्ने।	सवारीको स्वामित्व भएका वा अन्य वैकल्पिक माध्यमबाट आफ्नै व्यवस्थापनमा सवारी सञ्चालन गर्ने सक्षम कम्पनीहरूबाट स्वच्छ प्रतिस्पर्धाका आधारमा यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने, गराउने।	निजी क्षेत्र, सहकारी क्षेत्र, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू





खर्क.




क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			सार्वजनिक चालक तथा सवारीका सहचालकहरू र सेवाप्रदायकका अन्य कर्मचारीहरूले यात्रुहरूसँग गर्ने व्यवहार र खो र असभ्य भएको ।	चालक, सहचालक तथा कर्मचारीहरूको व्यवहारलाई यात्रुमैत्री बनाउने ।	चालक, सहचालक तथा कर्मचारीहरूलाई सेवा प्रवेशको क्रममा “पर्याप्त यातायात” को विषयमा अभिमुखीकरण तालिम दिने । सेवारत अवस्थामा आवधिक पुनर्ताजगी तालिम दिने । चालक, सहचालक तथा कर्मचारीहरूले पाउने प्रोत्साहनलाई प्राप्त यात्रुहरूबाट पृष्ठपोषणमा आधारित बनाउने ।	यातायात सेवाप्रदायकहरू
			अग्रिम टिकटिड र यात्राको क्रममा भाडा भुक्तानीमा सहजता नहुँदा यात्रुहरू ठगिने गरेका ।	अग्रिम टिकटिड र भाडा भुक्तानीलाई सहज र पारदर्शी बनाउने ।	मध्यम वा लामो दूरीको यात्राका लागि अनलाइन विधिबाट टिकट काट्न मिल्ने बनाउने । यात्राकै क्रममा समेत बैंक कार्ड, सञ्चित मूल्य कार्ड वा अनलाइन विधिबाट भाडा भुक्तानी गर्ने सुविधा दिने ।	यातायात सेवाप्रदायकहरू, विद्युतीय भुक्तानी सेवाप्रदायकहरू



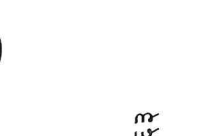
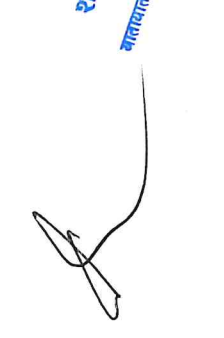
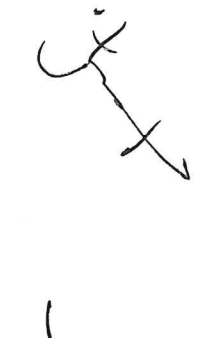

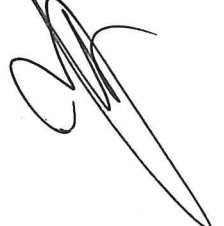




 शरद्वन्दु पौडेल
 संयोजक
 कात्माथ सुधार शुभकार कार्यक्रम
 २०८०



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
					छोटो वा स्थानीय यातायात सेवाको हकमा सञ्चित मूल्य कार्डका माध्यबाट विद्युतीय विधिमार्फत् भाडा भुक्तानी गर्ने सुविधा दिने ।	
					सार्वजनिक यातायातमा यात्रुको गुनासो र सुरक्षाको लागि प्रहरी नजिकैको कार्यालयसँग सम्पर्क गर्न मिल्ने सुरक्षा एप बनाएर सञ्चालनमा ल्याउने ।	यातायात व्यवस्था विभाग, नेपाल प्रहरी
			सार्वजनिक यातायातमा प्रयोग भएका सवारीहरू असुरक्षित र प्रदूषण नढाउने खालका भएका ।	सार्वजनिक यातायातमा प्रयोग हुने सवारीको प्रदूषण र यान्त्रिक परीक्षणलाई भरपर्दो र सुरक्षित बनाउने ।	वस्तुपरक तथा वैज्ञानिक विधिअनुसार सवारीको जाँचपास तथा प्रदूषण परीक्षण गर्ने ।	सघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू
					सार्वजनिक यातायात सेवाका यान्त्रिक परीक्षण तथा प्रदूषण प्रमाणपत्र यात्रुले देख्ने गरी राख्ने ।	यातायात सेवाप्रदायकहरू, चालक, सहचालक तथा कर्मचारीहरू


शरदचन्द्र गोडेला
 संयोजक
 गणतन्त्र सुधार एफएम कायदा
 २०६०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			बीस वर्ष आयु पुगेका सार्वजनिक सवारीहरूलाई विस्थापन गर्ने सरकारी नीति व्यावहारिक र वस्तुपरक नभएको कारण प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन हुन नसकेको । स्क्र्याप गरिएका सवारीमा हुने स्रोतको उद्योग तथा अर्थतन्त्रलाई बढी लाभ पुग्ने गरी प्रयोग गर्न नसकिएको।	बृहत् सवारी परीक्षण गर्दा भौतिक, यान्त्रिक तथा वातावरणीय दृष्टिबाट सडकमा चढ्न उपयुक्त प्रमाणित भएका सवारीलाई चल्न दिने र त्यस्तो परीक्षणबाट अनुपयुक्त भएका सवारीलाई अनिवार्य रूपमा स्क्र्याप गर्ने व्यवस्था गर्ने ।	सुरु दर्ता मितिबाट १६ वर्ष पुगेको प्रत्येक सार्वजनिक सवारीको वार्षिक रूपमा सघन यान्त्रिक परीक्षण गर्नका लागि बृहत् सवारी परीक्षण (Comprehensive Vehicle Test) मापदण्ड बनाई लागू गर्ने ।	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग
				तोकिएको समयभन्दा अघि नै स्वीच्छक रूपमा सवारी स्क्र्याप गर्ने यातायात कम्पनीलाई प्रोत्साहनको व्यवस्था गर्ने ।	उपयुक्त अनुसारको परीक्षणमा असफल भएका सवारीको दर्ता खारेज गरी अनिवार्य रूपमा स्क्र्याप गर्ने ।	प्रदेश यातायात कार्यालयहरू, यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू
					सुरु दर्ता मितिबाट १० वर्ष पुगेको सार्वजनिक सवारी स्वीच्छक रूपमा स्क्र्याप गर्ने सेवाप्रदायक कम्पनीले किन्ने नयाँ सवारीमा भत्सार छुट दिने ।	नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय

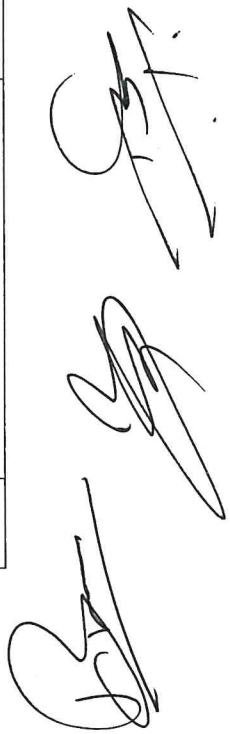
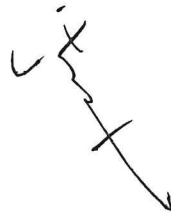







 शरदचन्द्र पौडेल
 संयोजक
 बातायात सुधार पुनर्गठन कार्यदल
 २०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
५.	सार्वजनिक यातायातको क्षेत्र सेवामूलक क्षेत्र भए पनि यो क्षेत्रमा अपवादमा बाहेक निजी लगानी मात्र विद्यमान भएको । सहकारी र सरकारी क्षेत्रबाट लगानी हुन नसकेको । सार्वजनिक यातायातको क्षेत्रमा संगठित निजी क्षेत्रको लगानी अकर्षित हुन नसकेको ।	सार्वजनिक यातायातको क्षेत्रमा विद्यमान निजी लगानीको सुरक्षा गर्ने र उत्प्रेरकहरूको व्यवस्था गरी सार्वजनिक यातायातमा संगठित निजी क्षेत्रको लगानी आकर्षित गर्ने र यस क्षेत्रलाई संगठित, उचित नाफासहितको सेवामूलक क्षेत्रको रूपमा विकास गर्ने ।	विद्यमान कम्पनी ऐन अन्तर्गत दर्ता भई बनेका सेवाका भूमिका कम्पनीहरूको प्रभावकारी नभएको । संगठित रूपमा सार्वजनिक यातायात सञ्चालन गरी रहेका कम्पनीहरू क्रमशः हराउँदै गएका ।	देशभित्र स्थापना हुने सवारी स्क्र्यापिङ सम्बन्धी उद्योगलाई प्रोत्साहन दिने ।	सवारी स्क्र्याप गरी त्यसमा रहेका उपयोगी पाटपूजा, धातु तथा अन्य पदार्थहरूको पुनः प्रयोग वा पुनः चक्रिकरण गर्ने वा त्यस प्रक्रियाबाट निस्केका पदार्थमा मूल्य अभिवृद्धि गरी कुनै व्यावसायिक उत्पादन गर्ने उद्योगलाई आयकरमा छुट दिने ।	नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय
				व्यक्तिगत वा गैरव्यावसायिक स्वामित्वमा सवारीहरूका माध्यमबाट यातायात सञ्चालन हुने र कम्पनी अन्तर्गत पनि सेवा सञ्चालन हुने गरी हाल अस्तित्वमा रहेको सञ्चालन दोहोरो सेवा सञ्चालन व्यवस्थाको अन्त्य गरी विशुद्ध कम्पनी प्रणाली अन्तर्गत मात्र	प्राकृतिक रहेका सवारीहरूलाई कम्पनीको स्वामित्वमा ल्याउन वा कम्पनी सस्थापन गर्न तयारीका लागि यातायात व्यवसायीहरूलाई पाँच वर्षको समय दिने र अब आयत हुँदा कम्पनीकै नामबाट मात्र आयात गर्ने व्यवस्था गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, प्रदेश सरकारहरू

शरद्वज्र पौडेल
संयोजक
संस्कृत बुधार् पुस्तकालय
२०८०




क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
				सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने ।	प्राकृतिक स्वामित्वमा सवारीलाई सार्वजनिक सवारीको रूपमा दर्ता नगर्ने । नाममा रहेका सवारीलाई सार्वजनिक सवारीको रूपमा दर्ता गरी बाटो इजाजत दिने ।	प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू, सघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू
					निश्चित मापदण्डका सार्वजनिक सवारीमा सरकारले दिँदै आएको भन्सार सुविधा कम्पनीले खरिद गर्ने सवारीको हकमा मात्र लागू हुने गरी आर्थिक ऐनमा व्यवस्था गर्ने ।	नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय
					यातायात सेवा सञ्चालन गर्न संस्थापित कम्पनीलाई मात्र सार्वजनिक सवारी खरिदका लागि ऋण उपलब्ध गराउने व्यवस्था गर्ने ।	नेपाल राष्ट्र बैंक, बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरू









 शरद्वन्द्व पोडेल
 सयोजक
 यातायात विभाग, सुभाष कावँल
 २०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			अग्रिम आयकर काट्ने व्यवस्था र कम्पनीमाफत पनि आय व्ययको आधारमा आयकर लिने दोहोरो करको व्यवस्था न्यायोचित नभएको	यातायात सेवा आफ्नो कारोबारबाट आयमा प्रचलित कानून अनुसार आयकर तिर्ने हुँदा दोहोरो करको व्यवस्था हटाउने।	सार्वजनिक सवारीको लागि हाल प्रचलनमा रहेको अग्रिम सम्बन्धी यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीका सार्वजनिक सवारीको हकमा लागू नहुने प्रावधान कानूनमा उल्लेख गर्ने।	नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय
			कूना बाटोमा आवश्यकताभन्दा धेरै सवारीहरूले बाटो इजाजत पाई अस्वस्थ प्रतिसपर्धा हुने र कूना सेवाप्रदायकले पनि अपेक्षित मुनाफा कमाउन नसक्ने अवस्था रहेको छ भने कूना बाटोमा व्यवसायीहरूले खासै रूचि नदेखाउँदा यातायात सेवा नै पर्याप्त उपलब्ध हुन नसक्ने र सेवाप्रदायक पनि घाटामा जाने अवस्था रहेको	याचुको चाप, सडकको अवस्था र मागको आधारमा मात्र सार्वजनिक सवारीसाधन सञ्चालनको इजाजत दिने।	यातायात सेवाको माग सम्बन्धमा अध्ययन गरी बाटोहरूमा चाहिने सवारी सख्या निर्धारण गर्ने र सोहीअनुसार बाटो इजाजत दिने। आवश्यकताभन्दा बढी सख्यामा बाटो इजाजत माग गर्दै निवेदनहरू प्राप्त भएको अवस्थामा कम भाडा लिई सेवा सञ्चालन गर्न इच्छुक कम्पनीहरूलाई वा गोला प्रथाबाट छानिएका कम्पनीहरूलाई बाटो इजाजत दिने।	यातायात व्यवस्था विभाग, संघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू




शरदचन्द्र पौडेल
 सचिव/अंक
 यातायात सुधार सुभास कायंदेश
 २०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
			<p>सार्वजनिक यातायातको व्यवसाय कम्पनीले मात्र गर्न सक्ने कानूनी व्यवस्थाको सतही पालना गर्नका लागि मात्र कम्पनीको स्थापना भएको। सवारीको स्वामित्व नरहेको। व्यवसायको आय तथा व्ययका विवरणहरू कम्पनीको नाममा लेखाङ्कित नभएका। कम्पनीको आवरणमा सवारीसाधनहरू कम्पनीका सदस्यहरूकै स्वामित्वमा राखी सबै आय व्यय पनि सदस्यहरूकै आफ्नोआफ्नो हुने गरी व्यवसाय चलिरेको।</p>	<p>यातायात व्यवसाय कम्पनीबाट मात्र हुने र त्यसक्रममा हुने लगानी, आय तथा व्ययको पूर्ण विवरणको लेखा कम्पनीकै नाममा हुने व्यवस्था अनिवार्य गर्ने।</p>	<p>अध्ययनबाट यात्रु चाप कम हुने भनी पहिचान भएका क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालकलाई न्यूनतम सञ्चालन आय सुनिश्चित हुने गरी अनुदान दिने।</p>	<p>व्यक्तिगत स्वामित्वमा रहेका सवारीहरू कम्पनीका नाममा नामसारी गरेपश्चात् सो बराबरको शेयर प्राप्त गरी कम्पनीको सदस्य बन्ने।</p> <p>सदस्यले आफू कम्पनीबाट अलग हुन चाहेमा कम्पनीको प्रबन्धपत्र तथा नियमावलीमा भएको व्यवस्थाबमोजिम आफ्नो नाममा रहेको शेयर बिक्री गर्ने।</p>	<p>नेपाल सरकार, प्रदेश सरकारहरू, स्थानीय तह</p> <p>प्रचलित नेपाल कानून अनुसार र कम्पनी रजिष्ट्रार कार्यालय, आन्तरिक राजस्व कार्यालय लगायतका नियामक निकायले तोकिएको व्यवस्था बमोजिम</p>

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			कतिपय अवस्थामा रहेको कम्पनीको नाममा रहेको सवारीलाई समेत आफ्नै निजी सवारी सरह खरीद बिक्री गर्न खोज्दा समस्या उत्पन्न भएको ।	कम्पनीले अरुको नाममा भएको सवारी प्रयोग गरी सेवा सञ्चालन गर्ने पने भएमा सवारीधनीसंग करार गरी सवारी भाडामा प्रयोग गर्न सक्ने ।	व्यवसायबाट भएको नाफा वा नोक्सान कम्पनीको हुने । कम्पनीको सञ्चालक समिति तथा साधारणसभाले गरेको निर्णयअनुसार मात्र सदस्यहरूले लाभांश प्राप्त गर्ने व्यवस्था गर्ने ।	कम्पनीका संस्थापकहरू, शेयरधनीहरू तथा कानूनी व्यक्तिको रूपमा कम्पनी आफै
			चल सम्पत्तिकोरूपमा रहेको सवारीसाधन खरीद बिक्री हुँदा कम्पनी कानून अनुसार कम्पनी खारेजीमा समस्या रहेको भन्दै कम्पनी ऐनमा यातायात सेवासम्बन्धी कम्पनी दर्ता तथा खारेजी	कम्पनी स्थापना वा दर्ता गर्ने प्रक्रिया हाल त्यति जटिल वा कठिन नभएको हुँदा समस्या नै नरहेको । कम्पनी एक कानूनी	कम्पनी कानूनको स्थापित सिद्धान्त तथा विधिशास्त्रीय मान्यता विपरीत हुने गरी कुनै पनि समस्याको अस्थायी वा लोकप्रियता उन्मुख	नेपाल सरकार, उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय, कम्पनी रजिष्ट्रारको कार्यालय

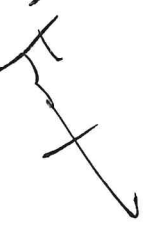
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			सम्बन्धमा विशेष व्यवस्था समावेश गर्ने माग व्यवसायीहरूको रहेको ।	व्यक्ति हुने र विधिवत संस्थापित भएपश्चात कम्पनीले कानूनी अधिकारहरूको प्रयोग गरी आय तथा व्यय गर्ने वा ऋण दिने वा लिने लगायतका आर्थिक कारोबारसमेत गर्ने हुँदा कम्पनीका आफ्नै कर्तव्य तथा दायित्व समेत सिर्जित हुन जान्छन् । त्यसैकारण कम्पनी विघटन वा खारेजीको व्यवस्थित प्रावधानसमेत कम्पनी कानूनमा नै तोकिएको र ती प्रावधान सबै क्षेत्रका कम्पनीहरूको हकमा समान रूपमा लागू हुने हुँदा सार्वजनिक यातायात संचालन सम्बन्धि कम्पनीको हकमा छुट्टै व्यवस्था हुनु पर्ने ।	समाधान नरोज्ने ।	




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सु-भाव कार्यक्रम
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			यातायात सेवा सञ्चालन गर्नका लागि आफ्नो नाममा सवारी नभएका र अरूको नाममा भएका सवारी करार अन्तर्गत प्रयोग पनि नगरेका वा यथार्थमा सेवा सञ्चालन नै समेत कम्पनीहरू सेवाप्रदायकका रूपमा पञ्जीकृत भएका । त्यस्ता कम्पनीको पञ्जीकरणकै आधारमा अरू सवारीधनीले बाटो इजाजत लिई सेवा सञ्चालन गरेका कारण कम्पनी प्रणालीको मर्मअनुसार सेवा सञ्चालन हुन नसकेको ।	आफ्नै नाममा वा करार अन्तर्गत अर्को पक्षबाट प्राप्त गरेका कम्पनीमा ५ र सञ्चालन तोकिएअनुसारका प्राविधिक विवरण भएका सवारी आफैले सञ्चालन गरी व्यवसायको व्यवस्थित लेखा राख्ने कम्पनीलाई मात्र पञ्जीकृत गरी सेवा सञ्चालनको अनुमति दिने । व्यक्तिले कम्पनीसँग गरेको करारमा सवारीसाधन देखाई सेवा इजाजत सञ्चालनको इजाजत लिने गरी हाल भइरहेको अभ्यास अन्त्य गर्ने ।	सोही मापदण्ड अनुसार मात्र कम्पनी पञ्जीकरण गरी सेवा सञ्चालनको अनुमति दिने ।	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग
			सार्वजनिक यातायातको भाडा सरकारले निर्धारण गर्ने गरेकोमा सो कार्य राजनीतिक रूपमा संवेदशील बन्दै जाँदा नियमित र उपयुक्त किसिमले भाडा निर्धारण हुन नसकेको । व्यवसायको	सार्वजनिक यातायातको सञ्चालन लागत अन्तर्गतका शीर्षकहरूमा हुने खर्च तथा मुनाफाको निरन्तर वस्तुपरक मापन गर्ने ।	ऐन तथा नियमावलीमा संशोधन गरी सम्बन्धित सेवाप्रदायक कम्पनीको नाममा मात्र बाटो इजाजत जारी हुने व्यवस्था गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, प्रदेश सरकारहरू, प्रदेश मन्त्रालयहरू
			सार्वजनिक यातायातको भाडा सरकारले निर्धारण गर्ने गरेकोमा सो कार्य राजनीतिक रूपमा संवेदशील बन्दै जाँदा नियमित र उपयुक्त किसिमले भाडा निर्धारण हुन नसकेको । व्यवसायको	नियमित रूपमा लागत सूचकहरूको बजार मूल्य सम्बन्धी तथ्याङ्क संकलन गरी विश्लेषण गर्न बजार अध्ययन इकाई गठन गर्ने ।	यातायात विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू	

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
वातावरण सुधार इभानव कार्यक्रम
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			लागत तथा आमदानीबीचको सन्तुलन पटक पटक बिग्रने गरेको।	इन्धनको मूल्यमा निश्चित प्रतिशत घटी वा बढी हुँदा कुल सञ्चालन लागतमा रहेको इन्धनको अंश अनुसार स्वचालित रूपमा भाडा समायोजन हुने व्यवस्थाको सहज कार्यान्वयन गर्ने।	इन्धन र स्थिर सञ्चालन मुनाफा बाहेकका ५ ठूला सूचकहरूका आधारमा वार्षिक रूपमा र सबै सूचकहरूका आधारमा हेरेक पाँच वर्षमा भाडा समायोजन गर्ने।	नेपाल सरकार, प्रदेश सरकारहरू, स्थानीय तह
६.	सार्वजनिक यातायातको बाटो इजाजत व्यवस्थापन प्रभावकारी हुन नसकेको।	बाटो इजाजतसम्बन्धी व्यवस्थित अभिलेख प्रणालीको प्रयोग गरी सेवाको माग तथा आपूर्तिको अवस्थाको विश्लेषणका आधारमा इजाजत व्यवस्थापन। स्थलगत वस्तुस्थितिको विश्लेषणमा आधारित	सार्वजनिक यातायातका लागि देशभर कायम भएका बाटोहरूको व्यवस्थित अभिलेख नभएको। कार्यालयहरूबाट प्रदान गरिएका बाटो इजाजतको समेत ढड्डामा रहेको छरिएको अभिलेखबाहेक एकीकृत विद्युतीय अभिलेख	सञ्चालन लागतका अन्य सूचकहरूको बजार मूल्यका आधारमा समेत आवधिक रूपमा भाडा समायोजन गर्ने।	कायम भएका र भविष्यमा कायम हुन सक्ने बाटोहरूको नक्सा तथा भौगोलिक निर्देशाङ्क (देशान्तर, अक्षांश तथा उचाइ) सहितको अन्तरक्रियात्मक राष्ट्रिय विद्युतीय नक्सा प्रणाली निर्माण गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू




शरदचन्द्र पौडेल
संस्था मूक
यातायात विभाग, काठमाडौं
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
		अस्थायी बाटो निर्धारण पद्धति ।	निर्माण गर्न नसकिएको । नयाँ बाटो इजाजत दिँदा सेवाको माग तथा आपूर्तिको विश्लेषण नगरी तदर्थ रूपमा दिने गरिएको ।		यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीको सवारीको प्रकार सिट संख्या, सेवा समय सञ्चालनको तालिका लगायतका जारी भएका बाटो इजाजतसम्बन्धी विवरण उपर्युक्त प्रणालीमा प्रविष्टि गर्ने । प्रत्येक बाटोमा रहेको यात्रु चाप तथा यातायात सेवाको उपलब्धता सम्बन्धमा वार्षिक रूपमा सर्वेक्षण गर्ने । सर्वेक्षणबाट प्राप्त नतिजाका आधारमा कुनै बाटोमा सवारी थप्नु पर्ने अवस्था भए मात्र नयाँ सवारीका लागि बाटो इजाजत जारी गर्ने ।	संघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू (अन्तर प्रदेश बाटो), प्रदेश यातायात कार्यालयहरू (प्रादेशिक बाटो) र शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू (शहरी बाटो)
			नयाँ निर्माण भएका कच्ची तथा पक्की सडकहरूमा जथाभावी अस्थायी बाटो इजाजत दिँदा भाडासम्बन्धी विवाद हुनका साथै दुर्घटनाको जोखिमसमेत	नयाँ निर्माण भएका पक्की वा विस्तृत सडकमा अध्येयन निर्धारण लागि अस्थायी बाटो	सडकको समग्र अवस्था, घुम्ती तथा उकालो वा ओरालोको प्रकृति तथा आवृत्ति, सडकमा चलाउन उपयुक्त हुने सवारीको आकार प्रकार	प्रमुख अधिकारीको अध्यक्षतामा यातायात व्यवस्थापन समिति





शरदचन्द्र पाँडेल
सयोजक
यातायात सुधार सुभास कार्यालय
२०८०

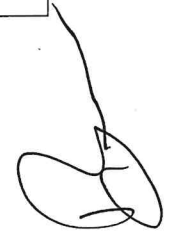
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			बढेको।	कायम गरी बाटो इजाजत दिने।	प्रस्थानदेखि गन्तव्यसम्मको दूरीका आधारमा प्रस्तावित भाडा लगायतका सान्दर्भिक विवरणहरू सहित अस्थायी बाटोको लागि विभाग वा प्रदेश मन्त्रालय समक्ष सिफारिस गर्ने।	
					उपर्युक्त सिफारिसका सम्बन्धमा अध्ययन गर्दा उपयुक्त देखिएमा दूरी, भाडा तथा सञ्चालन हुन सक्ने सवारीको आकार प्रकार तोकी अस्थायी बाटो कायम गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू
					तोकिए अनुसारका सवारीलाई अस्थायी बाटोमा बाटो इजाजत दिने।	सघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू





शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार शुभभाव कार्यक्रम
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			अपाङ्ग, वृद्धवृद्धा महिलाहरूका लागि छुट्टयाइएका सिटहरू पर्याप्त तथा सुविधाजनक नभएका । बालबालिका लागि सिट सम्बन्धी विशेष व्यवस्था नभएको ।	शहरी सञ्चालन हुने साना तथा सवारीहरूमा संभाव्यता अनुसार र ठूला सार्वजनिक सवारीहरूमा अनिवार्य रूपमा अपाङ्ग, बालबालिका वृद्धवृद्धा तथा महिलाका लागि उपयुक्त हुने लेआउट तथा आकारमा सिटहरू जडान गर्नु पर्ने व्यवस्था गर्ने ।	संभाव्यता अनुसार सवारीहरूमा क्लीलचेयर, च्याम्प राख्ने, सवारी भित्र क्लीलचेयर राख्न भिल्ले स्थान खाली राख्ने र अपाङ्ग यात्रुका लागि सामान्यभन्दा बढी आकार तथा सुविधा भएको सिट जडान गर्ने	निकायहरू, स्थानीय सरकारहरू यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू, सवारीको बडी बनाउने कारखाना तथा वर्कशपहरू
					सार्वजनिक यातायातमा प्रयोग हुने सवारीसाधनको सिटको आकार प्रकार तथा लेआउट सम्बन्धी विशेष व्यवस्था मापदण्ड बनाउने । अनुसार उपयुक्त मापदण्डमा सशोधन भएको भितीबाट एक वर्षपछि दर्ता हुने शहरी सार्वजनिक बसहरूले सशोधित व्यवस्था अनिवार्य रूपमा पालना गर्नु पर्ने व्यवस्था मापदण्डमा उल्लेख गर्ने	यातायात विभाग

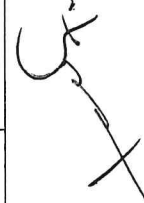


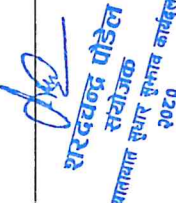
७६

शरद्वन्द्व पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
८.	मध्यम तथा लामो दूरीमा चल्ने सार्वजनिक सवारी (मालवाहक समेत) का चालक, सहचालक तथा अन्य श्रमिक र यात्रुहरूका लागि विश्राम, जलपान, भोजन तथा मनोरञ्जन एवं सवारीको सामान्य मर्मत संभार जस्ता सुविधा भएका एकीकृत सेवा केन्द्र तथा पुनर्ताजगी केन्द्रहरू (Refreshment center) सञ्चालन हुन नसकेका।	राजमार्गहरूमा सुविधा सम्पन्न सेवा केन्द्र तथा पुनर्ताजगी केन्द्रहरू सञ्चालन गरी सहज र सुविधाजनक सार्वजनिक यातायातको प्रवर्द्धन। चालक तथा चालकदलका सदस्यहरूको व्यवसायजन्य सुरक्षा तथा स्वास्थ्य प्रवर्द्धन गरी थकानका कारण हुन सक्ने दुर्घटना न्यूनीकरण।	यात्रुहरूले सफा तथा व्यवस्थित शौचालय प्रयोग गर्न नपाएका। उचित मूल्यमा स्वस्थकर तथा इच्छा अनुसारको खाना खान नपाएका। केही समयको लागि विश्राम गर्न उपयुक्त सुविधा नभएको अवस्था रहेको। विश्राम लिनु पर्ने चालक तथा चालकदलका अन्य सदस्यहरूले बस्ने, खाने तथा सुत्ने उपयुक्त स्थल नपाउँदा उनीहरूमा थकान बढ्ने तथा एकाग्रता एवं कार्यक्षमतामा हास आई दुर्घटनाको समेत जोखिम बढेको। सवारीमा यान्त्रिक समस्या आई अति आवश्यक मर्मत संभार गर्नुपर्दा राजमार्गहरूमा मर्मत संभारको सुविधा नभएको।	यानु तथा यातायात श्रमिकका विश्राम, शौचालय, विश्राम, जलपान, भोजन तथा मनोरञ्जन र सवारी मर्मत संभारको समेत सुविधा भएका किफायती मूल्यमा सेवा उपलब्ध गराउने सेवा केन्द्र तथा पुनर्ताजगी केन्द्रहरू निजी क्षेत्रको लगानीमा सञ्चालन गर्ने।	केन्द्र स्थापनाका लागि सरकारी जमिन आकर्षक दररेटमा लिजमा उपलब्ध गराउने। सरकारी जमिनमा हुने सञ्चालन मापदण्ड केन्द्रहरूलाई बनाई कम्तीमा ५ वर्षका लागि आयकरमा ४० प्रतिशत छुट दिने व्यवस्था मिलाउने। निजी जमिनमा हुने सञ्चालन केन्द्रहरूलाई कम्तीमा ५ वर्षका लागि आयकरमा ७० प्रतिशत छुट दिने।	नेपाल सरकार, प्रदेश सरकारहरू, स्थानीय सरकारहरू	नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय






शरदचन्द्र पोडेल
संयोजक
यातायात सुधार कुशल कार्यक्रम
२०७०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
९.	सार्वजनिक यातायात सेवामा सूचना प्रविधिको प्रयोग अभिवृद्धि हुन नसकेको ।	रट, भाडादर तथा समयतालिका सम्बन्धी जानकारी, टिकटिड एवं भाडा भुक्तानी तथा सवारी अनुगमन जस्ता क्षेत्रहरूमा सूचना प्रविधिको व्यापक प्रयोगमार्फत यातायात आधुनिक सेवाको सञ्चालन ।	सार्वजनिक यातायातका रटहरू, समयतालिका तथा भाडादर सम्बन्धी जानकारी प्राप्त गर्न सहज नभएको ।	सार्वजनिक यातायातका रटहरू, सञ्चालन हुने सेवाको समय तालिका तथा भाडादर सम्बन्धी सूचना एकीकृत माध्यमबाट प्रदान गर्न सकिने व्यवस्था गर्ने ।	संघीय र प्रादेशिक यातायात कार्यालय तथा शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरूले प्रयोग गर्ने विद्यतीय बाटो इजाजत प्रणालीमा प्रविष्ट भएका विवरणहरूलाई एकीकृत गरी सबैले सार्वजनिक रूपमा हेर्न सक्ने गरी अन्तरप्रदेश, प्रादेशिक र स्थानीयसमेतको एकीकृत वेब पोर्टल तथा मोबाइल एपको विकास तथा सञ्चालन गर्ने ।	यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू
			मध्यम तथा लामो दूरीको यात्राका लागि अनलाइन टिकट काट्ने सुविधा यथेष्ट मात्रामा विस्तार हुन नसकेको कारण यात्रुहरूले काउन्टरमा गई वा एजेन्ट मार्फत टिकट काट्दा धेरै समय खर्चिनु परेको, बढी भाडा तिर्नु परेको ।	अनलाइन टिकटिडको सुविधा तथा प्रयोग विस्तार गर्ने ।	रट, समयतालिका, सवारीको प्रकार, यात्रा मिति अनुसार उपलब्ध सिट संख्या तथा भाडासम्बन्धी सम्पूर्ण विवरणहरू देखिने गरी वेबसाइट निर्माण गर्ने र त्यसमा यात्रुले अनलाइन माध्यमबाट इच्छानुसार टिकट काटी रकम समेत भुक्तानी गर्न सक्ने व्यवस्था गर्ने	यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू, बैक तथा वितीय संस्थाहरू, विद्यतीय भुक्तानी सेवाप्रदायकहरू








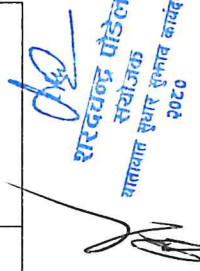
७८
शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार बुक्तव कार्यदल
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
			<p>शहरी यातायातमा भाडा भुक्तानीको सुविधा नभएको । बढी भाडा लिइएको वा खुद्रा पैसा फिर्ता नदिइएको गुनासो यात्रुहरूबाट आउने गरेको । संकलित भाडा पनि पूरा प्राप्त नगरेको भन्ने व्यवसायीको गुनासोसमेत रहेको ।</p>	<p>विद्युतीय भुक्तानीको लागि संचित मूल्य कन्ट्र्याक्टलेस सहितका बैंक कार्ड, डिजिटल क्यू.आर.कोड आधारित मोबाइल टिकट जस्ता विधिहरूको प्रयोग गर्ने</p>	<p>भाडा भुक्तानीको लागि संचित मूल्य कार्ड वा अन्य विद्युतीय सेवा माध्यमको संचालन गर्ने । बैंकहरूबाट जारी हुने कन्ट्र्याक्टलेस चिपयुक्त कार्डमा ट्याप इन ट्याप आउट विधिको प्रयोग गरी यातायात भाडा भुक्तानी गर्न भिल्ले सुविधा थप्ने ।</p>	<p>रुट, समयतालिका, सवारीको प्रकार, सिट, भाडासम्बन्धी सबै विवरण विद्युतीय भुक्तानी सेवाप्रदायकलाई उपलब्ध गराई अनलाइन टिकटिङ व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्य सेवाप्रदायकबाट गराउने ।</p>	<p>नेपाल राष्ट्र बैंकको नियमन अन्तर्गत सेवाप्रदायक कम्पनीहरू बैंक तथा संस्थाहरू, पेमेन्ट गेटवे सञ्चालकहरू डिजिटल सेवाप्रदायकहरू, पेमेन्ट गेटवे सेवा सञ्चालकहरू</p>





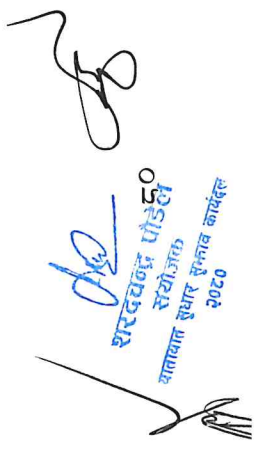






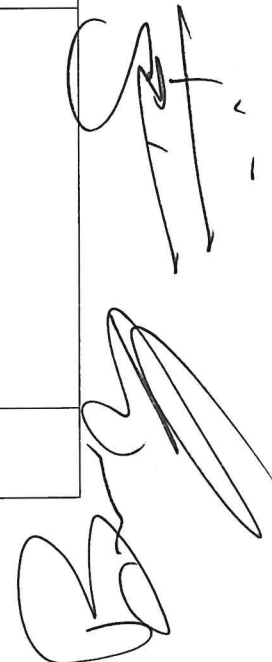
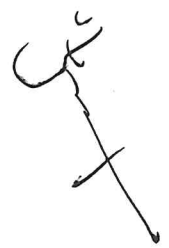
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			सार्वजनिक सवारीको अवस्थिति, गति तथा रुट सम्बन्धी वास्तविक समयमा प्रत्यक्ष हेर्न मिल्ने गरी सवारी ट्र्याकिङ प्रणाली सञ्चालन हुन नसकेको ।	सार्वजनिक यातायात सेवामा सञ्चालन हुने सवारीहरूको वास्तविक समयमा आधारित ट्र्याकिङ गर्ने र सो सम्बन्धी सूचना सबैले हेर्न सक्ने व्यवस्था गर्ने	यात्रुले पहिले नै कोटको टिकटलाई क्यु.आर.कोड विधिबाट स्क्रान सेवाप्रदायकले भाडा संकलन गर्ने विधिको प्रयोग गर्ने । सरोकारवाला नियामक निकायले बृहत् पहुँच प्राप्त गर्ने र सबैले सार्वजनिक रूपमा आधारभूत विवरण हेर्न सक्ने गरी निर्माण भएको जि.पि.एस.मा आधारित सवारी ट्र्याकिङ प्रणाली देशभर लागू गर्ने ।	विद्युतीय भुक्तानी सेवाप्रदायकहरू यातायात व्यवस्था विभाग, सूचना प्रविधि सेवाप्रदायकहरू तथा यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू

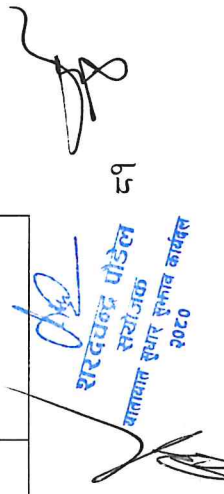





शरदचन्द्र पोडेल
सर्वोच्च
यातायात सुधार समितिको कार्यवाहक
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१०.	सार्वजनिक यातायात सेवामा कार्यरत चालक, मजदुर लगायतका कर्मचारीहरूको सेवाको सुरक्षा र सामाजिक सुरक्षा सुनिश्चित गर्न नसकिएको र पेशा मर्यादित हुन नसकेको।	सार्वजनिक यातायात कार्यरत कर्मचारीहरूको पेशालाई मर्यादित बनाई श्रमिक हितको प्रवर्द्धन गर्ने	सार्वजनिक यातायातमा कार्यरत श्रमिकहरू (चालक, सहचालक, मजदुर, कर्मचारी) को रोजगारी अनौपचारिक रोजगारीको रूपमा रहेको र धेरै संख्यामा स्वरोजगार श्रमिकको उपस्थिति रहेका कारण उनीहरू श्रमसम्बन्धी प्रचलित कानून प्रदत्तहक अधिकार तथा सामाजिक सुरक्षाबाट वञ्चित हुन पुगेका।	सार्वजनिक यातायात क्षेत्रको रोजगारीको औपचारिकीकरण गर्ने तथा सामाजिक सुरक्षाको दायरालाई फराकिलो बनाउने।	श्रमिकहरूलाई नियुक्ति पत्र दिने र सामाजिक सुरक्षा प्रणालीमा आबद्ध गर्ने। स्वरोजगार श्रमिकहरूलाई समेत सामाजिक सुरक्षा प्रणालीमा आबद्ध गर्ने।	श्रम कार्यालयहरू, यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू (स्वरोजगार श्रमिकका कम्पनी समेत), सामाजिक सुरक्षा कोष
			सार्वजनिक यातायातका सवारीचालक, सहचालक तथा अन्य कर्मचारीहरूसँग समाजले गर्ने व्यवहार र यातायात श्रमिकहरूले समेत यात्रुहरू तथा अन्य सडक प्रयोगकर्तासँग गर्ने व्यवहार सम्मानजनक हुन नसकेको कारण यातायात श्रमिकको पेशा समग्रमा मर्यादित बन्न नसकेको।	यातायात श्रमिकको पेशालाई मर्यादित तथा सम्मानजनक पेशाको रूपमा स्थापित गर्ने।	सार्वजनिक सवारीचालकका लागि व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्र व्यवस्था कानूनमा दिने। सार्वजनिक सवारीचालक र अन्य यातायात श्रमिकले तोकिएअनुसार छुट्टा छुट्टै पेशाक अनिवार्य रूपमा लगाउनु पर्ने व्यवस्था नियमावलीमा समावेश गर्ने।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय







 शरद्विक्रम पौडेल
 सयौंअंक
 यातायात सुधार रूफाव काबंस्त
 २०८०

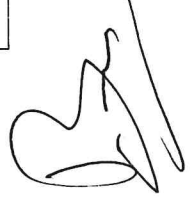

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
					<p>यातायात श्रमिकमाथि दुर्व्यवहार वा कुटपिट गर्ने जो कोहीलाई र यात्रु तथा अन्य सडक प्रयोगकर्तामाथि दुर्व्यवहार गर्ने यातायात श्रमिकलाई समेत दण्ड सजाय हुने व्यवस्था ऐनमा समावेश गर्ने ।</p> <p>सहचालक तथा अन्य श्रमिकका अनिवार्य मर्यादित यातायात सञ्चालन तालीम दिने ।</p> <p>सहचालक तथा अन्य लागि रूपमा सार्वजनिक सेवा सम्बन्धी तालीम दिने ।</p>	यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू








शरदबहादुर पौडेल
 सदस्य/अध्यक्ष
 यातायात सुधार सुभाषण कार्यक्रम
 २०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१३.	नेपालीभिन्नको आन्तरिक यात्रुबाहक यातायात तथा मालसमान ढुवानीमा पनि स्वदेशी सवारीहरूले भारतीय सवारीहरूसँग प्रतिस्पर्धा गर्नु पर्ने अवस्था रहेको ।	नेपालीभिन्नको आन्तरिक यातायात (यात्रुबाहक तथा मालबाहक) मा नेपाली सवारी तथा सेवाप्रदायकले मात्र प्रतिस्पर्धा गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।	नेपाल र भारतबीच भएका सन्धि तथा सम्झौता बमोजिम एक देशको सवारीले अर्को देशसम्म यात्रु तथा मालसमान लिएर जान वा आउन मिल्ने तर एक देशको सवारीले अर्को देशभित्र आन्तरिक यातायात सेवा (cabotage) सञ्चालन गर्न नपाउने व्यवस्था विपरीत भारतीय सवारी विशेष गरी ट्रक तथा ट्रेलरहरूले नेपालभित्र समेत मालसमानको आन्तरिक ढुवानी गरिदिदा स्वदेशी यातायात सेवाप्रदायकहरूको व्यवसायमा असर परेको ।	तथा प्रयोग गरिने सवारीमा हुनु पर्ने विशेषता सम्बन्धमा आवश्यक व्यवस्था गर्ने। भारतीय सवारीहरूले नेपालभित्र आन्तरिक यातायात सेवा दिन नपाउने प्रावधानको कडाईका साथ कार्यान्वयन गर्ने ।	मालसामान तथा यात्रु बोकी नेपाल भित्रिने भारतीय सवारीहरूको विद्युतीय ट्रयाकिङलाई प्रभावकारी बनाउने । निर्धारित गन्तव्यभन्दा अन्त जाने, बीच बाटोमा आन्तरिक मालसामान उठाउने वा फर्किदा भारतसम्म लैजाने गरी बाहेक आन्तरिक ढुवानी गर्ने गरी मालसामान बोकेको पाइएमा जरिवाना गर्ने, त्यस्तो मालसामान जफत गर्ने तथा त्यस्ता सवारीलाई भविष्यमा नेपाल प्रवेश गर्न रोक लगाउने ।	भन्सार विभाग, नेपाल प्रहरी, यातायात व्यवस्था विभाग, संघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू


शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार अभियान कार्यसल
२०८०

५. सार्वजनिक यातायातको बीमा व्यवस्था

५.१ पृष्ठभूमि:

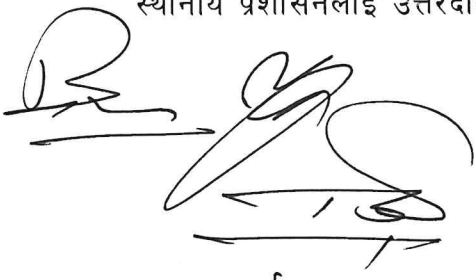
विगत दुई दशकदेखि नेपालमा सडक पूर्वाधारको व्यापक विस्तार भएको छ । देशका कुनाकाप्चासम्म सडक पूर्वाधार विस्तार भएको छ । मुलुक संघीय संरचनामा प्रवेश गरेपछि त भन्ने यो क्षेत्र व्यापक विस्तार भएको छ । देशमा आर्थिक गतिविधि बढ्दै जाँदा मानिसको आवतजावत र मालवस्तुको ओसारपसारमा पनि महत्वपूर्ण वृद्धि भएको छ । दुई पाङ्ग्रे, साना, मझौला र ठूला सवारीसाधनको संख्यामा उल्लेख्य वृद्धि भएको छ । आर्थिक वर्ष २०७८/७९ मा मात्र सवारीसाधनको संख्या ५२ लाख पुगेको अनुमान छ । सवारीसाधनको संख्या वार्षिक सालाखाला १० प्रतिशतले वृद्धि भइरहेको छ ।

सडक यातायात सदैव दुर्घटना जोखिम क्षेत्र हो । नेपालमा प्रत्येक वर्ष करीव ३ हजार जनाको सवारी दुर्घटनामा मृत्यु हुने गरेको छ । गत वर्ष मात्र करिब २०,००० भन्दा बढी सवारी दुर्घटना हुँदा २,८८३ जनाको मृत्यु भएको थियो भने १०,००० भन्दा बढी घाइते भएका थिए । सडक यातायात दुर्घटना घटाउन सकिन्छ, तर संभावनालाई शून्यमा झार्न सकिँदैन । विशेष गरी मानिस र मालवस्तु लिएर हिँड्ने सार्वजनिक सवारीसाधनको दुर्घटना नियमनकारी निकायको हिसावले राज्यको प्रत्यक्ष जिम्मेवारीमा पर्दछ । दुर्घटनाको अवस्थामा सबै पक्ष धन सम्पत्ति, सवारीसाधन, मृतक, घाइते आदिको मानवीय व्यवस्थापन महत्वपूर्ण हुन्छ ।

५.२ विद्यमान अवस्था:

दुर्घटना मानवीय संवेदनासँग प्रत्यक्ष जोडिएकोले पनि सबैको चासोको विषय हुन जान्छ । यही तथ्यलाई दृष्टिगत गरी सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन, २०४९ र नियमावलीले सार्वजनिक यातायातको दुर्घटना बीमा सम्बन्धमा विशेष व्यवस्था गरेको छ । खास गरी यो ऐन अन्तर्गत बनेको तेस्रो पक्ष बीमासम्बन्धी नियमावली, २०६८ ले दुर्घटना व्यवस्थापनमा बीमालाई अनिवार्य गरी बीमा क्षेत्रबाट दुर्घटनाको व्यवस्थापनमा रकम उपलब्ध गराउने व्यवस्था गरेको छ । हालसम्म यही नियमावली अनुसार नै सार्वजनिक यातायात क्षेत्रको दुर्घटनाको व्यवस्थापन हुँदै आएको छ ।

यो बीमासम्बन्धी नियमावली अनुसार दुर्घटना भएको अवस्थामा सवारीसाधनमा रहेका यात्रु, यात्रुको मालसामान, चालक, मजदुर, सवारीसाधन र तेस्रो पक्षमा मानिस र धन सम्पत्ति क्षतिमा बीमाबाट निश्चित रकम उपलब्ध हुने व्यवस्था छ । विशेषतः मानिसको मृत्युमा पाँच लाख र घाइतेको उपचारमा तीन लाखसम्म बीमाले व्यहोर्ने व्यवस्था छ । अगभंग भएको अवस्थामा पनि निश्चित रकम बीमाबाट उपलब्ध हुन्छ । बीमाबाट मानवीय र भौतिक सम्पत्तिको क्षतीव्रापतको रकम व्यहोर्ने भइसकेपछि व्यवसायीहरूलाई व्यवसाय संचालनमा कमभन्दा कम क्षति होस् भनेर बीमा व्यवस्था कार्यान्वयनमा स्थानीय प्रशासनलाई उत्तरदायी र जिम्मेवार बनाइएको छ ।



शरदचन्द्र पौडेल
सहायक
यातायात सुधार समितिको अध्यक्ष
२०८०

८५



५.३ चुनौती:

हाल कार्यान्वयनमा रहेको बीमासम्बन्धी व्यवस्था २०६८ सालदेखि लागू भएको हो । दश वर्षभन्दा बढी समय बितिसक्दा पनि यसमा पुनरावलोकन हुन सकेको छैन । बढ्दो महंगीका कारण ३ लाखको उपचार खर्च थोरै भएको छ । फेरि, नसा र टाउकाको चोटमा लामो समय लाग्ने र उपचार पनि खर्चिलो हुने हुँदा घाइतेको उपचारको लागि व्यवसायी आफैले ठूलो रकम तिर्नु पर्ने अवस्था आएको छ । एक घटनामा यस्तो रकम ८० लाखसम्म पुगेको पाइएको छ । उपचारलाई न त सरकार न त बीमाले नियमन गरेको छ । उपचार गर्ने ठाउँ र उपचारको तरिकामा पनि पीडित पक्षको मागअनुसार गरिने र बीमाले पनि बिल पेश गरेपछि भुक्तानी गर्दा विकृति उत्पन्न भएको छ । मृत्युमा पनि नियमावलीको व्यवस्था प्रतिकूल स्थानीय प्रशासनले मिलेर आउने आग्रह गर्दा व्यवसायीले ५ लाखभन्दा धेरै रकम आफ्नै खल्तीबाट तिर्नु पर्ने अवस्था छ । स्थानीयको दवावबाट स्थानीय प्रशासन प्रभावित हुने गरेको छ, नियम कानून पालना गर्नेभन्दा बढी । सवारीसाधन छोड्नको लागि स्थानीय प्रशासनले ध्यान नदिँदा व्यवसायमा पनि प्रत्यक्ष असर परेको छ । नियमावलीको पालनातिर स्थानीय प्रशासन र प्रहरीको ध्यान पुगेको छैन । सवारी दुर्घटनाको सत्य तथ्य पत्ता लगाउनेभन्दा साना सवारीसाधन र मानिस सधैं नै निर्दोष र ठूला सवारीसाधन सदावहार दोषी हुने भीडको मनोविज्ञानमा आधारित छ । फेरि, बीमा नगरेको र गरेको सवारीसाधन ठोक्किँदा बीमा गरेको सवारीसाधनलाई अनुसन्धान नै नगरी दोषी करार गरी बीमाबाट रकम तिराउने संस्कृति बलियो बन्दै गएको छ । यसले दुर्घटनाको वास्तविक दोषीलाई क्षतिपूर्ति भराउनु पर्ने प्राकृतिक न्यायको सिद्धान्त कुण्ठित भएको छ ।

५.४ अवसर:

सवारीसाधनको संख्या विस्तार हुँदा र बीमालाई अनिवार्य गरिँदा सवारी बीमाको बजार व्यापक विस्तार भएको छ । यसबाट बीमाका मापदण्डहरू परिमार्जन गर्दा भाडा बढ्ने कुरा कमजोर भएको छ । स्थानीय स्रो प्रशासन र प्रहरी तेस्रो पक्ष नियमावलीप्रति वफादार हुने हो भने बीमाको व्यवस्था प्रभावकारी हुन सक्दछ । दुर्घटनाका अनुसन्धानमा प्रहरीले पेशागत वफादारी देखाउने हो भने दोषीलाई जिम्मेवार बनाउन सकिन्छ । घाइतेको उपचार र उपचारपछिको पुनर्स्थापनाको विषयलाई परिमार्जन गरेर बढी मानवीय बनाउन सकिन्छ ।

५.५ अवसर:

सार्वजनिक यातायातमा प्रयोग हुने सवारीसाधनको बीमासम्बन्धी व्यवस्थामा देखिएका समस्या समाधानको कार्ययोजना यसैसाथ संलग्न छ ।


शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समन्वय कार्यदल
२०८०

८६

५.५ सार्वजनिक यातायातको बीमा व्यवस्था सुधार कार्ययोजना

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिक्लपना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१.	सार्वजनिक सवारीसाधनको लागि तेस्रो पक्ष र सवारीसाधनभित्रका चालक, मजदुर र यात्रीको बीमा अनिवार्य गरिएको । यो व्यवस्था अन्तर्गतको तेस्रो पक्ष बीमामा मृत्युवापत ५ लाख, उपचारको लागि ३ लाखसम्म र अंगभंगवापत अधिकतम ५ लाखसम्म र सम्पत्ति क्षति वापत १ लाखसम्मको कभरेज रहेको ।	सबै सार्वजनिक सवारीसाधनको उपयुक्त कभरेज सहितको बीमा गर्ने । तेस्रो पक्ष तथा यात्रु, चालक र मजदुरको बीमा व्यवस्थाको कभरेजलाई मानवोचित बनाएर दुर्घटनापछिको व्यवस्थापनलाई बढी मानवीय बनाउने ।	मृत्युवापतको बीमा कभरेज समसामयिक नभएकोले बीमाभन्दा बाहिर गई व्यवसायीहरूले थप रकम दिनु पर्ने अवस्था आउँदा व्यवसाय कमजोर बन्दै गएको । घाइतेको उपचारको कभरेज साँघुरो भएको कारणले कतिपय उपचारको लागि व्यवसायीहरूले लामो अवधिको लागि धेरै रकम खर्च गर्नुपर्दा व्यवसाय अछेरोमा पर्ने गरेको ।	मृत्युवापतको बीमा कभरेजलाई ७ लाख पुऱ्याउने। घाइतेको उपचारको बीमा कभरेजलाई पाँच लाख पुऱ्याउने । टाउको र नसासम्बन्धी चोटको हकमा भने वीर अस्पतालको मेडिकल बोर्डको सिफारिसमा पच्चीस लाख सम्मको उपचार खर्चको बीमा कभरेज पुऱ्याउने ।	तेस्रो पक्ष बीमासम्बन्धी नियमावली परिमार्जन गर्ने ।	नेपाल सरकार भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय





क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
२.	उपचारको क्रममा बीमाले बिल अनुसारको रकम बीमाको सीमाभित्र रहेर भुक्तानी गर्ने गरेको । उपचारको ३ लाखको सीमा वर्तमान सन्दर्भमा साँघुरो भएको कतिपय अवस्थामा निककै धेरै रकम लाग्ने र व्यवसायी स्वयं वा संघ संस्था वा कम्पनीहरूले तिरिरहेको ।	बीमा दायित्व मात्र सवारीधनीका लागि प्रभावकारी हुने व्यवस्था गरी व्यवसायीले अन्य स्रोतबाट तिर्नु परिरहेको अवस्थाको अन्त्य गर्ने । बीमा गरिसकेपछि उपचारको व्यवस्था लगायत बीमाको अन्य दायित्व मिलाउने जिम्मा बीमकको हुने व्यवस्था गर्ने, बीमा गर्ने व्यवसायीलाई यो कार्यबाट बाहिर राख्ने ।	उपचारको गराइसकेपछि जिम्मा बीमाको हुनु पर्नेमा व्यवसायीहरूले उपचार गराएर बिल पेश गरेर दावी गर्नु पर्ने व्यवस्था भन्फटिलो र विसंगतिपूर्ण हुँदा व्यवसायीलाई अप्ठेरो परेको ।	बीमाको कभरेजभित्रको घाइतेको उपचार गर्ने संस्था र उपचार खर्चको भुक्तानी सम्बन्धी सम्पूर्ण व्यवस्था बीमकले मिलाउने ।	यातायात व्यवस्था ऐन र तेस्रो पक्ष बीमासम्बन्धी परिमार्जन नियमावली परिमार्जन गर्ने ।	नेपाल सरकार, नेपाल बीमा प्राधिकरण, बीमक संघ, र यातायात कम्पनीहरू



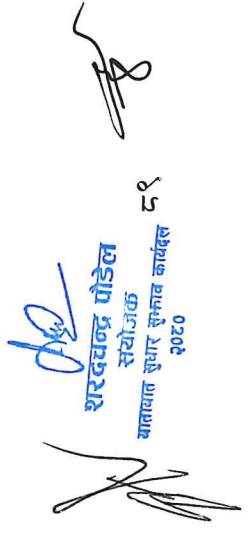


शरदचन्द्र पौडेल ८८
संयोजक
यातायात सुधार सुभाब कार्यालय
२०८०



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
३.	घाइतेको उपचार कहिलेसम्म गरिरहनु पर्ने हो सीमा नहुँदा व्यवसायीहरूमा असीमित दायित्वको अवस्था सृजना भएको ।	दुर्घटनापछिको उपचारको लागि विशिष्टकृत सरकारी अस्पतालहरूको भूमिका बढाउने । सवारी दुर्घटनामा परी असीमित अवधि उपचार गराउनु पर्ने पीडितको हकमा निश्चित समय पछि राज्यले जिम्मा लिने व्यवस्था मिलाउने ।	दुर्घटनापछिको उपचार लामो समयसम्म चली धेरै रकम खर्च हुने अवस्था आउँदा यातायात व्यवसायी / सवारीधनीहरूले लामो समयसम्म अनिश्चित दायित्व वहन गर्नु पर्ने अवस्था रहेको ।	टाउको र नसासम्बन्धी उपचारको हकमा पाँच वर्षसम्म र अन्यको हकमा एक वर्षपछि बीमा र व्यवसायीको दायित्व नहुने व्यवस्था गर्ने । विशेष किसिमका घाइतेको लागि सरकारले पुनर्स्थापना कार्यक्रम संचालन गर्ने । पच्चीस लाखभन्दा बढी र पाँच वर्षभन्दा बढी उपचार गराउनु पर्ने अवस्थाको लागि यातायात व्यवसायी, बीमक र सरकार विशेष उपचार कोष स्थापना गर्ने । यस्तो कोषको संचालन बीमा प्राधिकरणले गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।	त्यस्तो समावेश गरी सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन र तेश्रो पक्ष बीमासम्बन्धी नियमावली परिमार्जन गर्ने । सवारी दुर्घटना घाइते उपचार पुनर्स्थापनाको कोष स्थापना गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक योजना तथा यातायात व्यवस्थापन मन्त्रालय र स्वास्थ्य जनसंख्या तथा जनसंख्या मन्त्रालय र प्रदेश मन्त्रालयहरू





शरद्वन्दु पोडेल
 सयोजक
 यातायात सुधार सुभास कार्यदल
 २०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
४.	आवश्यकताभन्दा पनि पीडित पक्षको मागअनुसारको स्वास्थ्य संस्थामा उपचार गराउनु पर्ने अवस्थाको कारण उपचार खर्च महंगो भएको कारण बीमाको कभरेज प्रभावकारी नभएको ।	उपचारको लागि पीडितको नभई मागअनुसार आवश्यकता अनुसार गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।	आवश्यकताभन्दा पीडितको संस्थामा उपचार गराउनु पर्दा उपचार खर्चको भई बीमाको सीमाभन्दा बाहिर पुगी व्यवसायीलाई मर्का पर्ने गरेको । बीमकरूले उपचार गर्ने संस्था तोक्ने र भुक्तानीको विधि निर्धारण नगर्दा उपचारमा विभिन्न विकृति देखा परेको ।	घाईतेको उपचारको लागि काठमाडौं ल्याउँदा बीर अस्पतालको ट्रमा सेन्टरमा र अन्त लैजादा सरकारी अस्पताल वा सरकारी संचालित नजिकैको ट्रमा अस्पतालमा लैजाने । यी अस्पतालले सिफारिस गरेको अवस्थामा मात्र निजी अस्पतालमा लैजाने व्यवस्था मिलाउने । आफूबुधी अन्त उपचार गराएकोमा बीमा वा व्यवसायीबाट उपचार खर्च उपलब्ध नगराउने ।	तेस्रो पक्ष बीमासम्बन्धी नियमावली परिमार्जन गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक योजना तथा यातायात व्यवस्थापन मन्त्रालय र बीमा प्राधिकरण




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात पुर्ण सुशुभ कार्यदल
२०८०

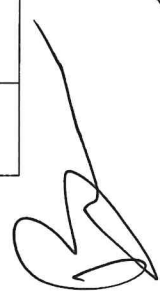


क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
५.	<p>दुर्घटना भएको अवस्थामा बीमासम्बन्धी कागजात प्रमुख जिल्ला अधिकारीकहाँ बुझाउने र सवारीसाधन नियन्त्रणमा नराख्ने व्यवस्था रहेको ।</p> <p>स्थानीय प्रशासन तेस्रो पक्ष बीमासम्बन्धी नियमावली, २०६८ पालनामा कमजोर देखिँदा बीमाको व्यवस्था प्रभावकारी नभएको कारण व्यवसायी प्रताडित हुनु परेको ।</p> <p>मृत्युको केशमा बीमाको व्यवस्थालाई वेवास्ता गर्दै स्थानीयको दवावमा स्थानीय प्रशासनले दुवै पक्षलाई वार्ता गरी मिलेर आजुनुहोस् भनी छोडिदिँदा यातायात व्यवसायीहरूले तैकिएको पाँच लाखभन्दा बढी रकम पीडित पक्षलाई दिनु परिरहेको, बीमाको व्यवस्था प्रभावकारी हुन नसकेको ।</p>	<p>बीमासम्बन्धी विवादको हकमा बीमासम्बन्धी प्रचलित कानूनी व्यवस्थाको यथार्थपरक रूपमा पालना गराउने ।</p>	<p>दुर्घटना भइसकेपछि र स्थानीय प्रशासनमा बीमाको पोलिसी बुझाइसकेपछि पनि दुई पक्ष नमिल्दासम्म स्थानीय प्रशासनले सवारीसाधन नछोड्दा व्यवसायमा नाकारात्मक असर परेको ।</p> <p>स्थानीय प्रशासनले नेपाल सरकारले स्वीकृत गरेको तेस्रो पक्ष बीमासम्बन्धी नियमावलीको पालना भन्दा स्थानीयको दवावलाई महत्व दिँदा बीमाको कभरेजभन्दा बढी रकम व्यवसायीहरूले पीडितहरूलाई दिनु परिरहेको अवस्था ।</p>	<p>दुर्घटना परेको सवारीसाधन ५ दिनभन्दा बढी समय स्थानीय प्रशासनले नियन्त्रणमा राखेमा व्यवसायीहरू छोड आदेशको लागि अदालत जान पाउने व्यवस्था गर्ने ।</p>	<p>बीमासम्बन्धी नेपाल सरकारले स्वीकृत गरेको नियमावलीको पालनामा स्थानीय प्रशासनलाई जवाफदेही बनाउने व्यवस्था सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनमा समावेश गर्ने ।</p>	<p>नेपाल सरकार, भौतिक योजना तथा यातायात व्यवस्थापन मन्त्रालय, गृह मन्त्रालय र नेपाल प्रहरी, महिला, बालबालिका समाज कल्याण मन्त्रालय, उपचार कोष, बीमा प्राधिकरण</p>

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)
 शरदचन्द्र पौडेल
 सयोजक
 यातायात सुधार फ्याक्ट कर्बदल
 ११
 ०२०८

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
६.	दुर्घटनाको अनुसन्धान उपयुक्त किसिमले हुन नसक्नु र स्थानीय प्रशासन पनि भीडबाट प्रभावित हुँदा गल्ती नै नभएको पक्षले बीमा लगायतको सुविधा दिनु पर्ने अवस्था बारम्बार सृजना भएको ।	दुर्घटनाको अनुसन्धान व्यावसायिकताको आधारमा गरी दोषी पक्षलाई मात्र बीमा दायित्वमा समावेश गर्ने । सवारीसाधनहरू ठोक्कर हुने दुर्घटनामा साना सवारीसाधन निर्दोष ठहर्ने संस्कृति परिवर्तन गरी अनुसन्धानको आधारमा दोषी ठहर्ने र दायित्व निस्क्याउन, निर्दोषलाई दायित्वबाट मुक्त गर्ने ।	दुर्घटनापछिको अनुसन्धान कसको दोष र को निर्दोष छुट्टयाउने भन्दापछि दुई पक्षलाई मिलाउनेतिर स्थानीय प्रहरीले जोड दिँदा निर्दोष पक्षले पनि अनावश्यक भ्रमेला व्यहोर्नु परेको ।	दुर्घटनाको अनुसन्धान व्यावसायिकरूपमा गरी दोषी निकाय गरी दोषी पक्षबाट मात्र क्षतिपूर्ति तिराउने व्यवस्था मिलाउने । बीमा गरेको छ भन्दैमा निर्दोष पक्षलाई क्षतिपूर्ति तिन बाध्य पर्ने व्यवस्थाको अन्त गर्ने । सवारीसाधनको आकारको आधारमा दोषी ठहर्ने हालको संस्कृति परिवर्तन गर्ने ।	दुर्घटनासम्बन्धी विषयको अनुसन्धान जिल्ला प्रहरी कार्यालयबाट प्रहरी भिकाइ गराउने । दुर्घटनाको अनुसन्धान सम्बन्धी तालिम गर्ने र राम्रासंग अनुसन्धान नगर्ने प्रहरीलाई कारवाही गर्ने व्यवस्था मिलाउने । अनुसन्धानमा चित्त नबुझ्नेले माथिल्लो निकायमा उजुरी दिन पाउने व्यवस्था मिलाउने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, गृह मन्त्रालय, नेपाल प्रहरी, महान्यायधिवक्ताको कार्यालय






शरदयन्द्र पौडेल
संयोजक
जातघात सुधार समितिको कार्यदल
२०८०

६. शहरी सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन

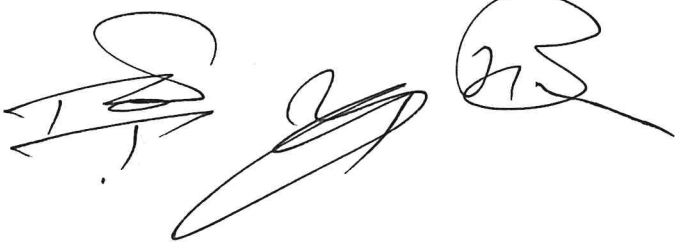
६.१ पृष्ठभूमि:



सार्वजनिक यातायातमा शहरी क्षेत्रको यातायात त्यो पनि ठूला शहरी क्षेत्रको यातायातको प्रकृति नितान्त भिन्न हुन्छ । शहरमा मानिसहरूले सार्वजनिक यातायातलाई विविध प्रयोजनको लागि एकै दिनमा पनि धेरै पटक प्रयोग गर्दछन् । शहरी यातायात महँगो भयो भने मानिसको आयस्तर घट्ने हुन्छ। शहरी यातायातले शहरको आर्थिक गतिविधि चालयमान बनाउन मात्र योगदान गर्दैन, यसको अवस्थाले निजी सवारीसाधनको संख्या, बसोबासको वितरण र अवस्था र शहरबाट अस्थाइरूपमा दैनिक वा केही समयको लागि आउनेहरूको व्यवहारलाई असर गरी रहेको हुन्छ । त्यसैगरी, शहरी सार्वजनिक यातायातले शहरी ट्राफिकको अवस्था, प्रदूषण, आयस्तर र मानिसहरूको आवतजावतको क्षमतालाई पनि नियन्त्रण गरिरहेको हुन्छ ।

नेपालमा विगत केही दशकदेखि शहरी क्षेत्रको विस्तार मात्र भएको छैन, शहरमा बस्ने जनसंख्याको पनि तीव्ररूपमा वृद्धि भइरहेको छ । यी मानिसहरूलाई सेवा सुविधा पुऱ्याउने कार्य यसै पनि चुनौतीपूर्ण बन्दै गइरहेको छ । पहिले नै स्थापित भइसकेका काठमाडौं, भक्तपुर र ललितपुर जस्ता शहरी क्षेत्रमा सडक पूर्वाधारको विस्तार गर्ने कार्य अत्यन्त सीमित हुन्छ । यहाँ भएकै पूर्वाधारलाई अर्युत्तम उपयोग गर्नु पर्ने हुन्छ । फेरि, शहरी क्षेत्र बढ्दै जाँदा यातायातको फरक फरक तरिकाहरू पनि थपिँदै जान्छन् । शहरमा बस्नेहरूको आयस्तर बढ्दा सवारीसाधनको संख्या पनि दिनानुदिन बढ्दै जाने हुन्छ । यसबाट सीमित पूर्वाधारमा चाप बढ्न गई सवारी जाम र ट्राफिक व्यवस्थापनमा जटिलता थपिन्छ । संसारभर ठूला शहरी क्षेत्रमा यातायातका विभिन्न तरिकाबीच अन्तर्सम्बन्ध भएको र व्यवस्थित सार्वजनिक यातायात संचालमा रहेको पाइन्छ ।

६.२ विद्यमान अवस्था :

हाल लामो, छोटो र शहरी सबै क्षेत्रको लागि एकै किसिमको व्यवस्थापनमा सार्वजनिक यातायात संचालनमा छ । सडक र रुट निरपेक्ष सबै किसिमका साना, मझौला, र ठूला सवारीसाधन सीमित रूपमा संचालनमा छन् । शहरी क्षेत्रमा हालसम्म अन्य यातायातका तरिकाहरू सुरु भएका छैनन्, यातायातको साधन भनेको मोटर नै हुन् । शहरी यातायातमा पनि निजी क्षेत्रको मात्र लगानी छ। लगानी पनि अत्यन्त विभाजित छ, साँगठित छैन । सवारीसाधन बीच प्रतिस्पर्धाको अवस्था छ समय र रुटको लागि । सार्वजनिक सवारी भरपर्दो नहुँदा दुई र चारपाङ्ग्रे निजी सवारीसाधनको संख्या तीव्र रूपमा बढिरहेको छ । सवारीको रुट, भाडा र संख्या सार्वजनिक क्षेत्रबाट नियन्त्रित छ तर, व्यवस्थापनमा निजी क्षेत्रको एकाधिकार रहेको छ । विगत केही वर्षदेखि काठमाडौंमा अव्यवस्थित





रूपमा शेयर राइडिड सेवा संचालनमा छ । निजी सवारीसाधन प्रयोग गरेर दिइने यस्तो सेवाको विस्तार व्यापक मात्रामा भएको छ ।

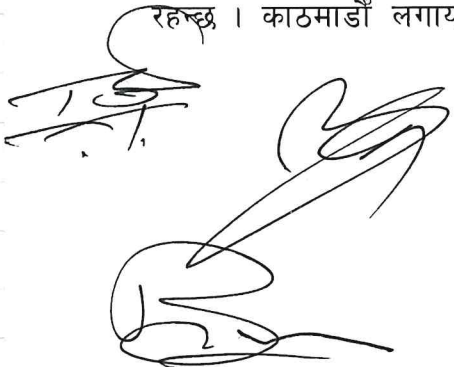
६.३ चुनौती:

शहरी क्षेत्र विशेष गरी काठमाडौं उपत्यकामा विगत केही वर्षदेखि सडक पूर्वाधारको विकास र विस्तारमा महत्वपूर्ण प्रगति भएको छ । निजी क्षेत्रको मात्र लगानी रहेकोले शहरी सार्वजनिक यातायात सेवामूलक र सुविधाजनक हुन सकेको छैन । सँगठित निजी क्षेत्र यसमा आकर्षित भएको छैन । सडकको अवस्थाअनुसार सवारीसाधन संचालन गर्ने र सेवालाई व्यवस्थित गर्ने काम हुन सकेको छैन । ठूला सडकमा पनि साना र मझौला सवारीसाधन संचालनमा छन् । सवारीसाधनबीचको तीव्र प्रतिस्पर्धाले यात्रुचाप बढ्ने बेला कोचाकोच र कम भएको बेला सवारीसाधन नै उपलब्ध नहुने अवस्था छ । सार्वजनिक यातायातको भाडा मंहगो र पटक पटक तिर्नु पर्दा धेरै पैसा खर्च हुने अवस्था छ भने भाडा तिर्ने र अभिलेखीकरण सुविधा नहुँदा यात्रुहरू ठगिनु पर्ने अवस्था छ । निजी व्यवसायीले नै व्यहोर्नु पर्दा सक्कली विद्यार्थी, जेष्ठ नागरिक, अपाङ्ग आदिलाई यातायातमा सार्वजनिक क्षेत्रबाट उपलब्ध गराइएको सुविधा राम्ररी कार्यान्वयन भएको छैन । सार्वजनिक यातायातका चालक र मजदुरको व्यवहार यात्रुमैत्री नभएको गुनासो व्यापक छ ।

सबै सार्वजनिक सवारीको अन्तिम गन्तव्य रत्नपार्क हुँदा शहरी क्षेत्रमा सवारीसाधनको भीडभाड बढेको छ । सार्वजनिक सवारीसाधन भरपर्दो, पहुँचयोग्य र सुविधाजनक नहुँदा निजी दुई पाङ्ग्रे र चार पाङ्ग्रे सवारीसाधनको संख्या ठूलो मात्रामा बढिरहेको छ । यसले सवारीको भीडभाड, प्रदूषण र ट्राफिक व्यवस्थापनमा समस्या ल्याएको छ । अवैध रूपमा संचालित शेयर राइडिड सेवाले सार्वजनिक यातायात सेवासँग प्रतिस्पर्धा गर्दा बेलाबखत तनाव देखिने गरेको छ । साथै, यात्रुको सुरक्षा जोखिम पनि बढेको छ । काठमाडौं लगायतका शहरको लागि सार्वजनिक यातायात सेवा व्यवस्थित गर्नको लागि जारी भएको शहरी क्षेत्र यातायात प्राधिकरण ऐन, २०७९ कार्यान्वयनको लागि संघ र प्रदेश सरकारहरू सक्रिय भएका छैनन् । यसबाट शहरी क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात सेवा सुधारका कार्य विलम्बपूर्ण बन्दै गएका छन् ।

६.४ अवसर:

संघीयतापछि मुलुकमा तीन तहका सरकार बनेका छन् । यी सरकारहरूलाई शहरी सार्वजनिक यातायात सेवामा संलग्न गराउन सके सेवाको विकास र पूर्वाधार निर्माणमा सहयोग पुग्न सक्दछ । शहरी क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायातको योगदान अर्थ व्यवस्थामा महत्वपूर्ण हुने र अन्य क्षेत्रको आमदानीलाई सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनमा लगाउने संभावना पनि प्रचुर रहन्छ । शहरी क्षेत्रमा विस्तारै विकास हुने विभिन्न किसिमका यातायात सेवालाई एकीकृत गरी संचालन गर्न सकिने संभावना रहन्छ । काठमाडौं लगायत नेपालका शहरी क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन र नियमनको




शरदचन्द्र पाँडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुभाष कार्यदल
२०८०



लागि नियमनकारी निकायको रूपमा प्राधिकरण स्थापना गरी यातायात सेवा संचालनको लागि कानूनी पूर्वाधार भइसकेको छ ।

६.५ समाधान:

वर्तमान शहरी सार्वजनिक यातायात व्यस्थामा देखिएका समस्या समाधानको लागि कार्ययोजना यसैसाथ संलग्न छ ।



शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार हुमनाथ कार्यालय
२०८०

९५

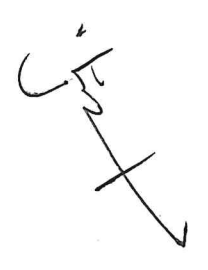
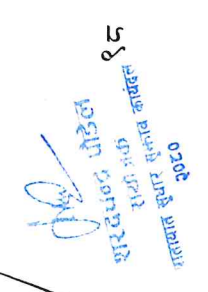


क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
				एकीकृत सार्वजनिक यातायात सञ्चालनका लागि तयारी सुरु गर्ने ।	एकीकृत सार्वजनिक यातायात सञ्चालनको लागि रुट पहिचान, सेवाप्रदायक छनौट, सवारी तथा सेवाको मापदण्ड, भाडा संकलन तथा बाँडफाँड विधि सहितको कार्ययोजना बनाउने ।	संघीय राजधानी शहरी क्षेत्र यातायात व्यवस्थापन प्राधिकरण
				प्राधिकरणका लागि आर्थिक स्रोत व्यवस्थापन गर्ने ।	अनुदान उपलब्ध गराउने ।	नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, उपत्यकाका स्थानीय सरकारहरू
				जनशक्ति व्यवस्थापन गर्ने ।	संगठन तथा व्यवस्थापन सर्वेक्षण गर्ने । स्वीकृत दरबन्दीमा पदपूर्तिका लागि सिफारिस गर्ने लोक सेवा आयोगलाई अनुरोध गर्ने ।	संघीय राजधानी शहरी क्षेत्र यातायात प्राधिकरण
			बागमती प्रदेशका अन्य शहरी क्षेत्रहरूका लागि र अन्य प्रदेशहरूमा प्राधिकरण गठन नभएको ।	शहरी क्षेत्रका लागि प्राधिकरणहरू गठन गर्ने	शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात (व्यवस्थापन) प्राधिकरण ऐन, २०७९ को दफा ३ बमोजिम ।	प्रदेश सरकारहरू

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
मातृका सुधार सुनाव कार्यक्रम ७
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
२.	लामो दूरी वा मध्यम दूरीका अन्तरप्रदेश वा अन्तरशहर यातायातभन्दा फरक प्रकृतिको शहरी यातायातका लागि छुट्टै व्यवस्था नभएको।	छुट्टै सञ्चालन तथा खाकामा नियमन आधारित विशिष्टीकृत शहरी सार्वजनिक यातायात।	सबै क्षेत्रमा यातायात सेवा नपुगेको। रुटहरू वैज्ञानिक तथा व्यवस्थित नभएका।	सार्वजनिक यातायात सञ्चाललाई मानव आवादी भएका सबै क्षेत्र समेट्ने गरी विस्तार गर्ने। शहरी यातायात दक्षता बढाउने गरी रुट निर्धारण गर्ने।	आवादीको घनत्व तथा सेवाको माग विश्लेषण गरी सबै क्षेत्रलाई उपत्यकाव्यापी यातायात सञ्चालमा आबद्ध गर्ने। शहरका बाहिरी क्षेत्रहरूबाट क्रमशः भित्री स्याटलाईट केन्द्रहरूसम्मका रुटहरू, ती केन्द्रहरूबाट शहरी मुख्य केन्द्रहरू सम्मका रुटहरू, स्याटलाईट केन्द्रहरूलाई जोड्ने रुट र शहरी केन्द्रहरूलाई जोड्ने रुट गरी ३ तहको रुट सञ्जाल निर्माण गर्ने।	प्रदेश सरकारहरू, स्थानीय तह, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू प्रदेश सरकारहरू, स्थानीय तह, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू प्रदेश सरकारहरू, स्थानीय तह, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू







शुभम शर्मा
सहायक सुधार सल्लाहकार
२०८०

१८

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>यात्रु घनत्व कम भएका क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात उपलब्ध हुन नसकेको ।</p> <p>यात्रु आवागमन कम हुने बिहान तथा रातिको समयमा यातायात सेवा उपलब्ध हुन नसकेको ।</p> <p>लोक कल्याणकारी, सहूलियतपूर्ण वा नि:शुल्क यातायात सेवा सञ्चालन हुन नसकेको ।</p>	<p>यात्रु घनत्व कम भएका क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात सञ्चालन सेवा गर्ने सेवाप्रदायकलाई निश्चित सञ्चालन आय प्रत्याभूत गर्ने ।</p> <p>बिहान तथा रातिको समेत सेवा सञ्चालन गर्ने ।</p> <p>महिला, बालबालिका, वृद्धवृद्धा, विद्यार्थी, विपन्न वर्गका नागरिक अपाङ्गहरूलाई सहूलियतपूर्ण वा नि:शुल्क यातायात सेवा उपलब्ध गराउने ।</p>	<p>पूर्वनिर्धारित निश्चित सञ्चालन आयभन्दा कम भाडा संकलन भएको अवस्थामा न्यून हुन गएको रकम बराबरको सेवाप्रदायकलाई सार्वजनिक यातायात कोषबाट क्षतिपूर्ति स्वरूप उपलब्ध गराउने।</p> <p>सो समयमा संकलन हुने भाडाबाट सेवाप्रदायकलाई उपलब्ध गराउने रकम नपुग हुने अवस्थामा सार्वजनिक यातायात कोषबाट नपुग रकम उपलब्ध गराउने ।</p> <p>महिला, बालबालिका, वृद्धवृद्धा, विद्यार्थी, विपन्न वर्गका नागरिक अपाङ्गहरूलाई सार्वजनिक यातायात कोषको रकम प्रयोग गरी प्रतिमहिना निश्चित रकमको विद्युतीय यात्रा कार्ड वा मासिक पास उपलब्ध गराउने ।</p>	<p>प्रदेश सरकार, स्थानीय तह, सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण</p> <p>प्रदेश सरकार, स्थानीय तह, सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण</p> <p>प्रदेश सरकार, स्थानीय तह, सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण</p>

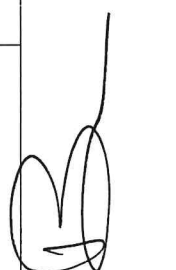
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
४.	काठमाडौँ उपत्यका लगायतका शहरहरूमा ट्राफिक व्यवस्थापनको अवस्था भद्रगोल रहेको ।	प्रभावकारी ट्राफिक व्यवस्था ।	दुई पाइरो तथा साना चार पाइरो निजी सवारीसाधनको संख्या अत्यधिक वृद्धि भएको।	सार्वजनिक यातायात प्रयोगकर्ताको संख्या बढाई मोटरसाइकल र निजी सवारीसाधन प्रयोगकर्ताको संख्या घटाउने ।	सार्वजनिक यातायातलाई एकीकृत गरी सहज, सुलभ, भरपर्दो र पहुँचयोग्य बनाउने ।	शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू
			काठमाडौँ उपत्यकाको सन्दर्भमा करीव सबै रटका सवारीसाधनको अन्तिम गन्तव्य रत्नपार्क नै हुँदा भित्री शहरमा ट्राफिक जामको समस्या रहेको ।	उपत्यकाको सार्वजनिक यातायात प्रणालीलाई तीन तह तथा बहुकेन्द्र आधारित बनाउने ।	शहरका बाहिरी क्षेत्र, भित्री स्याटेलाइट केन्द्रहरू र शहरी मुख्य केन्द्रहरूबीच यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने ।	बागमती प्रदेश सरकार, संघीय राजधानी शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण
			धेरै स्थानमा ट्राफिक लाइट, संकेत तथा आवश्यक सुरक्षा उपकरणहरूको व्यवस्था नभएको ।	ट्राफिक लाइट, संकेत तथा आवश्यक सुरक्षा उपकरणहरूको व्यवस्था गर्ने ।	स्थान पहिचान गर्ने, लाइट, संकेत तथा उपकरणहरू जडान गर्न बजेट व्यवस्थापन गरी कार्यान्वयन गर्ने ।	सडक विभाग, शहरी विकास मन्त्रालय अन्तर्गतका निकायहरू, बागमती प्रदेश सरकार, स्थानीय तह
			आधुनिक प्रविधिको विकास भइसकेको अवस्थामा समेत हाते संकेतबाट ट्राफिक नियन्त्रण गर्ने विधिमै प्रहरी व्यस्त रहेको ।	ट्राफिक नियन्त्रणमा हाते संकेतको सट्टा ट्राफिक बत्तीको प्रयोगलाई बढावा दिने ।	शहरी क्षेत्रका सबै मुख्य स्थान तथा चौबाटारहरूमा प्रहरीको केन्द्रीय नियन्त्रण कक्षाबाट व्यवस्थापन गर्न मिल्ने ट्राफिक बत्तीहरू जडान गर्ने ।	सडक विभाग, शहरी विकास मन्त्रालय अन्तर्गतका निकायहरू, बागमती प्रदेश सरकार र स्थानीय तहसँगको समन्वय तथा सहकार्यमा नेपाल प्रहरी

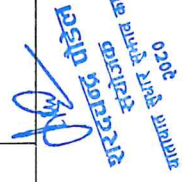




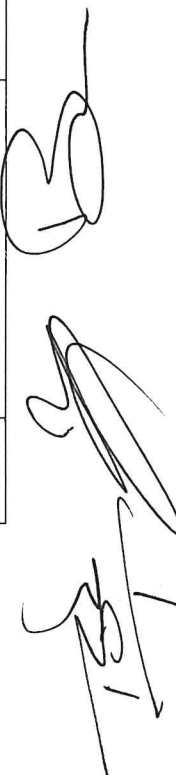

पोस्टा
 २०७२
 २०७२

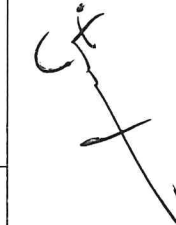
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			चालकहरूमा जथाभावी सवारी मोड्ने फर्काउने बानी रहेको।	निर्धारित स्थानबाट मात्र गुटर्न लिन सकिने बनाउने।	निर्धारित स्थानबाहेक अन्य स्थानमा डिभाइडर वा अन्य उपकरणहरू निर्माण वा जडान गर्ने।	सडक विभाग, शहरी विकास मन्त्रालय अन्तर्गतका निकायहरू, नेपाल प्रहरी, बागमती प्रदेश सरकार, स्थानीय तह
			जहाँ मन लाग्यो त्यही सवारी रोक्ने तथा पार्किङ गर्ने प्रवृत्ति।	जथाभावी सवारी रोक्ने तथा पार्किङ गर्ने कार्यलाई निरुत्साहित गर्ने।	नियम उल्लंघन गर्नेलाई जरिवाना गर्ने, ट्राफिक सचेतना कक्षमा सहभागी गराउने।	नेपाल प्रहरी
			होटल रेष्टुरेन्ट डिपार्टमेन्ट स्टोर तथा व्यावसायिक भवनहरूमा पार्किङको सुविधा नभएको।	न्यूनतम पार्किङ व्यवस्था पूर्वधारको नगरी त्यस्ता व्यवसाय सञ्चालनको अनुमति नदिने।	व्यापारिक भवनहरूको नक्सा पास गर्दा वा व्यवसाय सम्बन्धी अनुमति दिँदा पार्किङ पूर्वधार सम्बन्धमा जाँच गरेर मात्र दिने।	स्थानीय तह
			सार्वजनिक सवारीहरूका बिसौनीहरू व्यवस्थित नहुँदा यात्रुहरूलाई असुविधा भएको।	नयाँ बिसौनीहरूको निर्माण गर्ने तथा पुराना बिसौनीहरूको सुधार तथा स्तरोन्नति गर्ने।	बस बिसौनीका लागि स्थान निर्धारण गर्नु बस्ने बेञ्च, घाम पानीबाट ओत लाग्ने छानो, पिउने पानी तथा सम्भव भएसम्म शौचालयसहितका बिसौनीहरू निर्माण गर्ने र सोहीअनुसार पुराना बिसौनीहरूको सुधार तथा स्तरोन्नति गर्ने।	शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणसँगको समन्वयमा स्थानीय तह

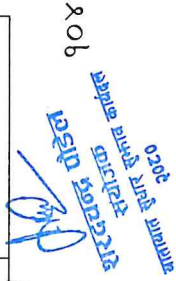





 पोस्टल कोड १०३
 काठमाडौं, नेपाल
 २०७२

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			सडक चौबाटोहरूमा सवारी तथा पैदलयात्रुहरूको आवागमन असहज भएको ।	चौबाटोहरूमा उपयुक्त पूर्वाधारहरू निर्माण तथा ट्रफिक नियन्त्रणका माध्यमहरू जडान गर्ने ।	चौबाटोहरूको परीक्षण गरी आवश्यकता विश्लेषण गर्ने र आवश्यक हस्तक्षेप गर्ने ।	सडक विभाग, शहरी विकास मन्त्रालय अन्तर्गतका निकायहरू, नेपाल प्रहरी, प्रदेश सरकार, स्थानीय तह
	मालबाहक सवारीहरूलाई राति मात्र चल्न दिँदा राति सडकहरूमा ठूला सवारीहरूको भीडभाड भई अन्य सडक प्रयोगकर्तालाई असहज भएको ।		सुरक्षासम्बन्धी उपायहरू अपनाई सवारीहरूको आवागमनका दिनको समय उपलब्ध गराउने ।	सवारीको चारै दिशाको प्रत्यक्ष दृश्य देख्न मिल्ने गरी क्यामेरा जडान गराई निर्धारित गन्तव्य बाहेक अन्त रोकन नदिने गरी विहान र बेलुकाको व्यस्त समयबाहेक अरू सबै समयमा ठूला मालबाहक सवारीलाई समेत शहरीभित्र सञ्चालन गर्न दिने ।	यातायात विभाग, नेपाल प्रहरी, प्रदेश यातायात मन्त्रालय	व्यवस्था
	ट्रफिक प्रहरीहरूबाट बाटोमा सवारी रोकी कागजातहरूको अनुगमन हुने गरेको ।		शहरी तथा व्यस्त बाटोमा अनावश्यक सवारी अनुगमन नगर्ने ।	बाटोमा गरिने सवारी अनुगमनलाई सम्भव भएसम्म कसुरमा आधारित बनाउने ।	नेपाल प्रहरी	
	अति विशिष्ट तथा विशिष्ट व्यक्तिहरूको सवारी चलाउँदा धेरै स्थानको आवागमन अवरुद्ध हुने गरेको ।		ट्रफिक व्यवस्थापनमा न्यूनतम असर पर्ने गरी अति विशिष्ट तथा विशिष्ट व्यक्तिहरूको सवारी चलाउने ।	केन्द्रीय कक्षबाट नियन्त्रण गर्न मिल्ने ट्रफिक बत्तीहरूका माध्यमबाट निश्चित रुट खण्डहरूमा चरणबद्ध रूपमा केही समयका लागि मात्र	नेपाल प्रहरी	





 १०४
 नेपाल सरकार
 शहरी विकास विभाग
 ट्रफिक नियन्त्रण कक्ष
 पोखरा

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			पैदलयात्रु तथा साइकल चालकहरूका लागि सडक असहज रहेको ।	पैदलयात्रु तथा साइकल चालकमैत्री पूर्वाधारको विकास गर्ने ।	सुविधाजनक फुटपाथ निर्माण गर्ने, फुटपाथहरूको मर्मत संभार तथा स्तरोन्नति गर्ने तथा साइकल लेनहरू निर्धारण गरी मार्किङ गर्ने ।	सडक विभाग, शहरी विकास मन्त्रालय अन्तर्गतका निकायहरू, प्रदेश सरकार, स्थानीय तह
			धरपालुवा पशुहरूसमेत सडकमा ल्याई खुला छाडिने गरेको ।	सडकहरूमा घरपालुवा पशुहरू खुला छाड्ने धनीहरूलाई जरिवाना गर्ने ।	शहरी क्षेत्रका सबै घरपालुवा जनावरहरूको शरीरमा धनीको विवरण समेत खुले माइक्रो चिप जडान गर्ने ।	नेपाल प्रहरी, स्थानीय तह, पशु चिकित्सा सेवाप्रदायकहरू
५.	शहरी क्षेत्रको सार्वजनिक यातायातको नियमन व्यवस्था कमजोर रहेको । सवारीको मापदण्ड र सेवाका शर्त नहुँदा आफुबुझी यातायात कार्यालयबाट इजाजत लिई संचालन हुँदै आएको	सवारीको मापदण्ड तथा सेवाका शर्तमा आधारित व्यवस्थित सार्वजनिक यातायात ।	सवारीहरू आरामदायी तथा स्तरीय नभएका ।	शहरी सार्वजनिक यातायातमा न्यूनतम सुरक्षा प्रबन्ध तथा सुविधासम्बन्धी विशेषता भएका सवारीहरू मात्र सञ्चालन गर्ने ।	सवारीको आकार, प्रकार सिट, यात्रुहरू उभिने क्षेत्र, समाउने ट्याण्ड रेल तथा प्रयाभ ट्याण्डल हावा प्रवाहको व्यवस्था, चढ्ने तथा ओर्ल्ने ढोका, संकटकालीन विकास, अपाङ्गमैत्री संरचना जस्ता सुरक्षा तथा सविधा पक्षहरू समेटे	शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू

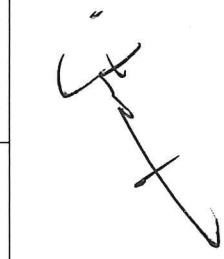
शरद्वन्द्व पोडेल
 ०५, सयोजक
 बालिगंगा पुष्कर हुमनाथ काव्यरत्न
 २०८०

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

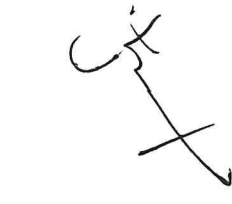
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			फितलो अनुगमन ।	अनुगमनलाई नियमित, एवं प्रविधिमा आधारित बनाउने ।	शहरी सार्वजनिक यातायातमा सञ्चालन हुने सवारीको मापदण्ड तोक्ने ।	नेपाल प्रहरी, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू, स्थानीय तह
	सबै रटमा साना, मझौला र ठूला सवारीसाधन सञ्चालनमा हुँदा सेवा प्रभावकारी नभएको र ट्राफिक जाम बढेको ।			बाटोमा सवारीको उपयुक्तता अनुसार इजाजत दिने ।	अनुगमनको नियमित कार्यालिका बनाउने, खटिने कर्मचारीको व्यवस्थापन गर्ने । अनुगमनका लागि सि.सि.टि.भी., जि.पि.एस, राडार तथा लिडार गन जस्ता उपकरण तथा प्रणालीको प्रयोग गर्ने ।	प्रदेश कार्यालयहरू, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू

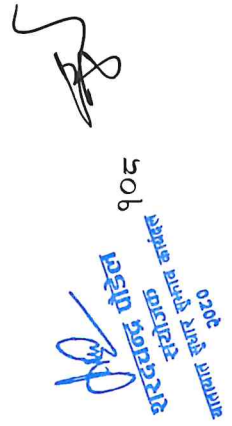





 पोस्टल
 प्रमुख प्रमुख
 ०२०२२

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			भाडा भुक्तानी प्रक्रिया सुविधाजनक तथा व्यवस्थित नहुँदा यात्रुहरू ठगिएको तथा सेवाप्रदायक कम्पनीहरूले अपेक्षित आम्दानी गर्न नसकेको गुनासो बढेको ।	विद्युतीय माध्यमबाट भाडा भुक्तानीका लागि संचित मूल्य कार्डको प्रयोग गर्ने ।	संचित मूल्य कार्ड सेवाप्रदायक छनौट गरी विद्युतीय भाडा भुक्तानी प्रणाली प्रयोग गर्ने ।	यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू
७.	सार्वजनिक यातायात सेवा भरपर्दो, पहुँचयोग्य र सुविधाजनक हुन नसकेको ।	सहज, सुलभ, सुविधायुक्त, भरपर्दो र पहुँचयोग्य शहरी सार्वजनिक यातायात ।	सबै क्षेत्रहरूमा सार्वजनिक यातायात सेवा पुन नसकेको ।	उपत्यकाभरि सार्वजनिक यातायात सञ्जाल विस्तार गर्ने ।	मानव बस्ती भएका र बाटोको पहुँच पुगेका प्रत्येक क्षेत्रको यातायात आवश्यकता हेरी बस स्टप निर्धारण तथा रुट रेखाङ्कन गर्ने ।	काठमाडौँ उपत्यकाको हकमा संघीय राजधानी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण, अन्य शहरी क्षेत्रहरूको हकमा प्रदेश सरकारहरू, प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू, स्थानीय तह, यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू
			सेवाको नियमितता नभएको।	नियमित तथा समय तालिकाबद्ध सुनिश्चित गर्ने ।	छरिएर सेवाप्रदायकरूलाई उपत्यकाव्यापी सञ्जालमा समावेश गरी निर्धारित रुट, बस स्टप तथा समयमा सञ्चालन हुने एकीकृत यातायात सेवा विकास गर्ने ।	




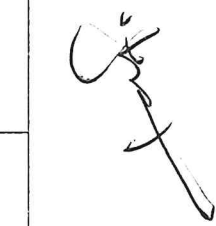
 ०२०२
 शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण
 पोखरा १०८

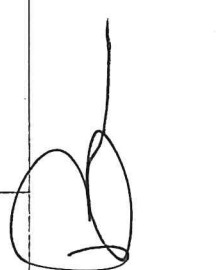
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			व्यस्त समयमा सवारीहरूको संख्या पर्याप्त नभएको ।	सार्वजनिक सवारीलाई अन्य प्रयोजनमा सञ्चालन गर्न नदिने ।	सेवाको माग अत्यधिक हुने समयमा सार्वजनिक सवारी रिजर्भमा वा शैक्षिक संस्थाका ओसार्न विद्यार्थी सञ्चालन गर्न रोक लगाउने ।	
			बिहान सबै, साँझ र रातिको समयमा सार्वजनिक सवारी उपलब्ध नहुने अवस्था रहेको ।	महानगर उपमहानगरहरूमा बिहान ५ बजेदेखि राति १२ बजेसम्म सार्वजनिक सवारी चल्ने व्यवस्था मिलाउने ।	यानुचाप कम हुने चलने समयमा सवारीहरूलाई प्रतिट्रप न्यूनतम आय सुनिश्चित हुने गरी एकीकृत यातायात प्रणालीमा आबद्ध हुने व्यवस्था मिलाउने ।	
			साना सवारीहरूको संख्या धेरै भएको ।	साना सवारीहरूको उचित व्यवस्थापन गर्ने	साना सवारीमध्ये टेम्पो, माइक्रोबस र २० भन्दा कम सिट भएका मिनीबसहरूलाई शहरी क्षेत्र (रिड रोड) भित्र बाटो इजाजत नदिने ।	
			मुख्य मार्गहरूमा एकैपटक धेरै यानुहरूलाई सेवा दिन सक्ने सवारी सञ्चालन नभएको ।	सार्वजनिक यातायातको प्रभावकारिता तथा उर्जाक्षता वृद्धि गर्न आधुनिक विशेषता	शहरी क्षेत्रका प्राथमिक मार्गहरूमा टूला, आरामदायी बसहरू, बहुतले बसहरू तथा	

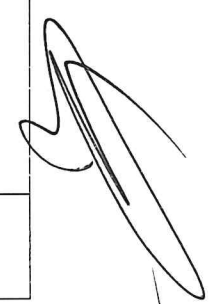
शान्तिपुर शहर प्रशासन कार्यालय
सुदूरपश्चिम प्रदेश, कैलाली जिल्ला
१०१

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
६.	सार्वजनिक सवारीसाधनको स्वामित्व एकदमै विभाजित रहेकोले सवारीसाधनबीच यात्रुको लागि अस्वस्थ प्रतिपस्थाको अवस्था रहेको । सार्वजनिक यातायात सुरक्षित र व्यवस्थित नभएको ।	एकीकृत, सुरक्षित एवं व्यवस्थित सार्वजनिक यातायात सेवा ।	धेरै सेवाप्रदायक कम्पनीहरू तथा स्वरोजगार एउटै रटमा चालकहरूबाट एउटै रटमा सेवा सञ्चालन ।	रटमा रहेको यात्रु चापका आधारमा त्यस रटमा चल्न आवश्यक सवारीको संख्या निर्धारण गरी बाटो इजाजत दिने ।	स्थलमार्ग आधारित यातायातमा मात्र भर नपरी भूमिगत यातायात प्रणालीको पनि निर्माण गर्ने ।	संभाव्यता अध्ययन भइसकेका भूमिगत रेल (Metro) परियोजनाहरूको कार्यान्वयन गर्ने ।	शहरी विकास मन्त्रालय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, विकास सार्भेदारहरू
			अरू सवारीलाई उछिन्न र धेरै ट्रिप गर्न तीब्र गतिमा सवारी चलाउने प्रवृत्ति ।	सवारीहरूको गतिलाई नियमन गर्ने ।	तीब्र गतिमा सवारी चल्न सक्ने सडक खण्ड, मुख्य चोक, आवासीय शैक्षिक, व्यापारिक लगायतका स्थानहरूमा गति सेन्सरसहितका क्यामेरा जडान गर्ने ।	नेपाल प्रहरी	









शारदराज ढोडेल
 सहायक संचालक
 शारदराज ढोडेल ११२
 काठमाडौं

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			धेरैभन्दा धेरै यात्रु बोकी आमदानी बढाउन स्थानमा धेरै समय सवारी रोक्ने चलन रहेको।	प्रस्थान र गन्तव्य बीचको विसौनीमा यात्रु ओरोल्न तथा सोही स्थानमा प्रतिधारत यात्रु चढाउनका लागि बाहेक थप समय सवारी रोक्न नपाइने व्यवस्था गर्ने।	सार्वजनिक सवारीहरूलाई निश्चित समयतालिका अनुसार चलाउने। सार्वजनिक सवारीहरूमा जि.पि.एस जडान गरी तिन्को गति तथा स्थानका बारेमा निरन्तर अनुगमन गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग, यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू, शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरणहरू
			सवारीको भुण्ड्याएर यात्रु बोक्ने।	ढोकामा भुण्ड्याएर यात्रु बोक्ने कार्यलाई कडाइका साथ नियन्त्रण गर्ने।	ढोकामा भुण्ड्याएर यात्रु बोक्ने कार्यलाई सडक सुरक्षामा गरिएको चरम लापरवाहीको रूपमा ऐनमा परिभाषित गरी कडा दण्डको व्यवस्था गर्ने।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
			यात्रुहरूलाई जबर्जस्ती सवारीमा चढाउने गरिएको।	यात्रुमाथि जबर्जस्ती गर्नेलाई दण्डित गर्ने।	यस्तो कार्यलाई ऐनमा कसुरको रूपमा परिभाषित गरी दण्ड तोक्ने।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
				चालक तथा सहचालकहरूलाई यात्रुसँग व्यवहारबारे बनाउने।	चालक तथा सहचालकलाई आवश्यक तालिम दिने।	यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू

११३
 नेपाल सरकार
 भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
 कार्यालय, काठमाडौं

[Signature]

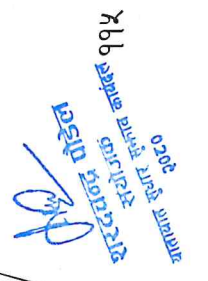
[Signature]

[Signature]

[Signature]

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
				सार्वजनिक यातायात सेवामा प्रयोग गर्ने पाइने व्यवस्था गर्ने ।	निजी सवारी सार्वजनिक यातायात सेवामा प्रयोग हुने अवस्थामा पालना हुनु पर्ने शर्त तथा पूरा हुनु पर्ने अवस्थाहरू नियमावलीमा तोक्ने ।	
			सेवामा प्रयोग भइरहेका दुई पाइग्रे सवारीहरूका कारण दुर्घटनाको जोखिम बढेको ।	यातायात सेवामा प्रयोग हुने दुई पाइग्रे सवारीमा एन्टी लक ब्रेकिङ, लेग गार्ड र सारी गार्ड लगायतका सुरक्षा प्रणाली तथा उपकरण अनिवार्य गर्ने ।	दुई पाइग्रे सवारीलाई समेत सार्वजनिक सवारीको रूपमा दर्ता गर्ने ।	प्रदेश कार्यालयहरू यातायात
			सेवा पञ्जीकरण, आय कर, जाँचपास, बाटो इजाजत, भाडादर जस्ता नियमनकारी व्यवस्थाहरू पालना नगरी सवारी सञ्चालन भएका कारण नियमन प्रणालीले नसमेटेका सेवाप्रदायक र नियमन व्यवस्थामा रही सेवा सञ्चालन गर्ने	निजी सवारीको प्रयोग स्थानीय सार्वजनिक यातायातमा मात्र गर्न पाइने, एक जना व्यक्तिको नाममा रहेको कुनै एक मात्र निजी सवारी सार्वजनिक यातायातमा प्रयोग गर्न मिल्ने, सवारीधनीले	सार्वजनिक यातायातमा प्रयोग हुने दुई पाइग्रे सवारीसम्बन्धी राष्ट्रिय मापदण्ड बनाई लागू गर्ने ।	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग
					निजी सवारीलाई सार्वजनिक यातायात सेवामा प्रयोग गर्दा पूरा गर्नु पर्ने शर्त तथा अवस्थाहरूका बारेमा सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावलीमा विस्तृत रूपमा उल्लेख गर्ने	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय




 नेपाल सरकार
 यातायात विभाग
 काठमाडौं

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>अनुप्रयोगमाफत यात्रुहरूबाट संकलित व्यक्तिगत विवरण तथा अन्य सूचनाको गोपनीयता, दुरुपयोग रोकथाम तथा सुरक्षित भण्डारण तथा प्रयोग सहितको व्यवस्थापनमा ध्यान नपुगेको ।</p>	<p>यात्रुहरूबाट संकलित व्यक्तिगत सूचना तथा विवरणहरूको उचित प्रयोग तथा गोपनीयता सुनिश्चित गर्ने ।</p>	<p>सक्ने गरी अनुप्रयोगमा आधारित स्वचालित तथा गतिशील भाडा निर्धारण प्रणाली लागू गर्ने ।</p>	<p>नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय</p>
			<p>यात्रुहरू ठगिने तथा उनीहरूमाथि दुर्व्यवहारका घटनाहरू हुने गरेका यात्रुहरूबाट चालक लुटिने पिटिने गरेका घटनाहरू पनि हुने गरेका ।</p>	<p>निजी सवारीहरूको हकमा अफलाइन (अनुप्रयोगमा अभिलेख नरहुने) सेवा निषेध गर्ने । अनुप्रयोगमा सुरक्षासम्बन्धी विशेष व्यवस्थाहरू समावेश गर्ने ।</p>	<p>अनुप्रयोग तथा त्यससँग सम्बन्धित सूचना प्रविधि पूर्वाधार तथा प्रणाली, अनुप्रयोग सञ्चालनका शर्त तथा अवस्थाहरू र सञ्चालन इजाजत लगायतका विषयहरू समेटी राष्ट्रिय मापदण्ड जारी गरी लागू गर्ने ।</p>	<p>नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय</p>
					<p>अनुप्रयोगमाफत यात्रुले आफ्नो प्रत्यक्ष अवस्थिति अन्य पक्षसँग साभेदारी गर्न सक्ने र नजिकको प्रहरी चौकीमा आपतकालीन सम्देश</p>	<p>अनुप्रयोग सेवाप्रदायकहरू</p>

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)

नेपाल सरकार
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
डिप्टी डायरेक्टर

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
				कुनै पनि पक्षबाट हुने ठगी वा दुर्व्यवहार सम्बन्धमा उजुरी, छानविन र कारवाहीको विधिसम्मत प्रणाली विकास गर्ने ।	पठाउन सक्ने सुविधा अनुप्रयोगमा अनिवार्य रूपमा उपलब्ध हुनु पर्ने व्यवस्था गर्ने । सवारी निर्धारित मार्गमा चले नचलेको बारे निरन्तर अनुगमन गर्ने ।	अनुप्रयोग सेवाप्रदायकहरू
					चालक (सेवाप्रदायक) बाट यात्रुरूमाथि वा यात्रुरूबाट चालक (सेवाप्रदायक) माथि हुने दुर्व्यवहार सम्बन्धमा पीडित पक्षले अनुप्रयोगबाट नै प्रत्यक्ष रूपमा र अन्य माध्यमबाट समेत उजुरी दिन मिल्ने व्यवस्था गर्ने। प्रचलित कानूनअनुसार दण्ड सजाय हुने कसुर बाहेकको अन्य कसुरलाई सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनमा समावेश गरी दण्ड सजायसमेत तोक्ने।	अनुप्रयोग सेवाप्रदायकहरू
						नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय






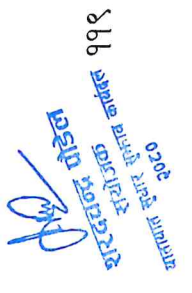



 नेपाल सरकार
 यातायात विभाग
 ११८

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			अनुप्रयोगबाट सवारी बुक गरी यातायात सेवा लिने कार्य (Ride Hailing) का अतिरिक्त एउटै मार्गमा यात्रा साभेदारी गर्ने (Ride Sharing), सवारीहरूलाई एकै प्रणालीमा आबद्ध गरी इष्टतम उपयोग गर्ने (Car Pooling) विधिहरूको व्यवस्थित प्रयोग हुन नसकेको।	यात्रा साभेदारी (Ride Sharing) तथा सवारी समूहीकरण (Car Pooling) जस्ता विधिहरूलाई प्रवर्द्धन तथा नियमन गर्ने।	यात्रा साभेदारी तथा सवारी समूहीकरण सम्बन्धमा ऐन तथा नियमावलीमा व्यवस्था गर्ने। शहरी क्षेत्रहरूमा गरिने यात्रा साभेदारी तथा सवारी समूहीकरण सम्बन्धी कार्यविधि बनाई लागू गर्ने।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय शहरी यातायात प्राधिकरण







 ११९

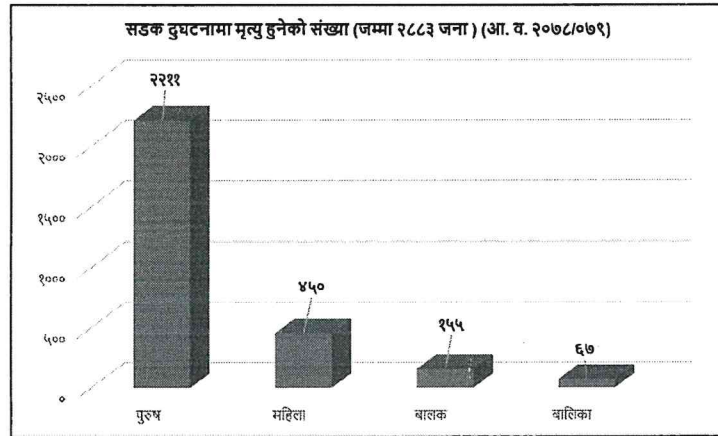


७. सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण

७.१. पृष्ठभूमि :

सवारी दुर्घटना अहिलेको परिवेशमा सार्वजनिक स्वास्थ्यसम्बन्धी प्रमुख विश्वव्यापी समस्या हो । संसारमा प्रत्येक वर्ष लगभग १३.५ लाख मानिसहरूको सडक दुर्घटनामा मृत्यु हुन्छ । यो मानव मृत्युको कुनै एक कारणमध्ये तेस्रो ठूलो कारणमा पर्दछ । यसमा पनि सापेक्ष रूपमा कम उमेर १५ देखि २९ वर्षसम्मका मानिसको मृत्युको मुख्य कारण सवारी दुर्घटना भएको छ । सवारी दुर्घटनाको कारण मृत्यु हुने र चोटपटक लाग्नेको विवरणमा देशहरूबीच समानता छैन । विशेष गरी नेपालजस्ता विकासोन्मुख देशमा सवारीसाधनको तुलनामा मृत्यु हुने र चोटपटक लाग्ने मानिसको संख्या विकसित देशको भन्दा धेरै छ ।

नेपालमा सडक दुर्घटनासम्बन्धी विस्तृत तथा खण्डीकृत तथ्याङ्कको अभाव छ तर सडक दुर्घटनाको आधिकारिक तथ्याङ्क राख्ने नेपाल प्रहरीका अनुसार नेपालमा गत आर्थिक वर्ष २०७८।०७९ मा मृत्यु हुनेको संख्या २,८८३ जना थियो । यसबाट प्रत्येक दिन नेपालमा औसत ८ जनाको मृत्यु दुर्घटनाबाट भइरहेको देखिन्छ जुन प्रत्येक दिन एक हेलिकोप्टर दुर्घटना बराबर हुन्छ । सन् २०१६ को तथ्यांकमा नेपालमा सवारी दुर्घटनामा मर्नेमध्ये ७२ प्रतिशत पैदलयात्री, मोटरसाइकल र साइकलचालक जस्ता संवेदनशील समूहका रहेको पाइएको थियो । यसमा पनि आर्थिक रूपमा सक्रिय समूहका पुरुषहरूको हिस्सा ७७ प्रतिशत जति छ ।

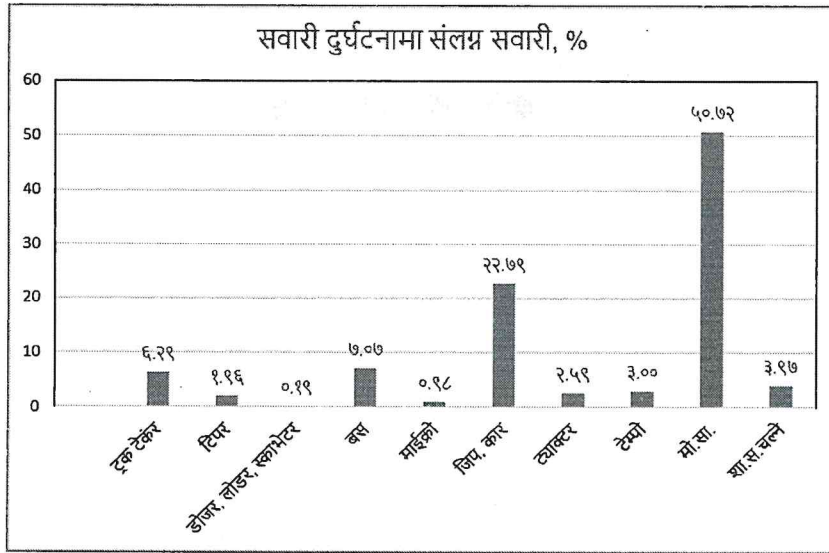


दुर्घटनामा संलग्न सवारीसाधनमा मोटरसाइकलको हिस्सा सबैभन्दा धेरै ५०.७२ प्रतिशत रहेको देखिन्छ। यसले पनि नेपालमा दुर्घटनाबाट मृत्यु हुनेमा युवा समूह बढी रहेको पुष्टि गर्दछ ।

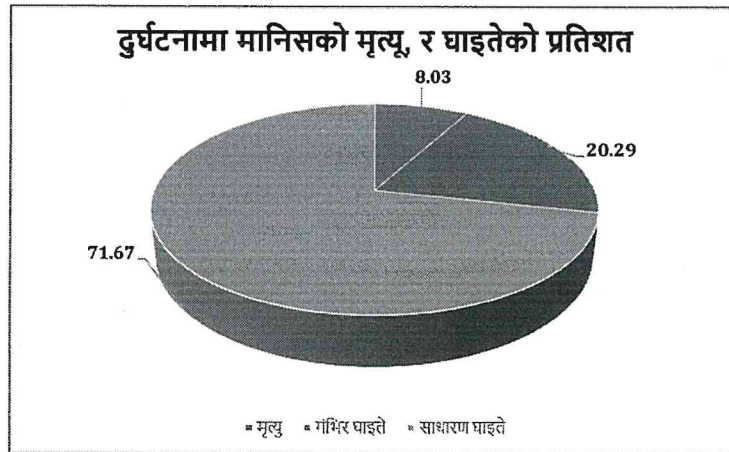
(Handwritten signatures and stamps)

शरदचन्द्र पौडेल
संघीय सरकार
गणतन्त्र नेपाल
२०७८






१२०



दश जनामा सिर्फ एक जनासँग मात्र सवारीसाधन भएको नेपालजस्तो मुलुकमा विद्यमान सवारी दुर्घटनाबाट भएको मृत्युको तथ्यांक असाध्यै धेरै सवारीसाधन भएका अस्ट्रेलिया, संयुक्त अधिराज्य र नेदरल्याण्डको भन्दा समानुपातिक हिसाबले निकै बढी छ।



सडक दुर्घटनाबाट घाइते मानिसको संख्या मर्नेको भन्दा ठूलो छ। प्रत्येक वर्ष विश्वभर ५ करोड मानिसलाई सडक दुर्घटनाको कारण चोटपटक लाग्ने गरेको पाइन्छ। नेपालमा प्रत्येक वर्ष सडक दुर्घटनामा परी घाइते हुनेहरूको संख्या ११ हजारभन्दा माथि छ। यो संख्या प्रत्येक वर्ष वृद्धि भइरहेको पनि छ। आर्थिक वर्ष २०७८।७९ मा सडक दुर्घटनाबाट मर्नेको प्रतिशत ८.०३ रहेको थियो भने घाइते भएका ९१.०७ मध्ये २०.२९ प्रतिशत गम्भीर घाइते भएका थिए।

७.२. दुर्घटनाबाट क्षति:

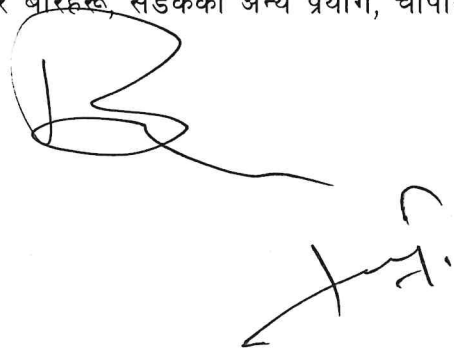
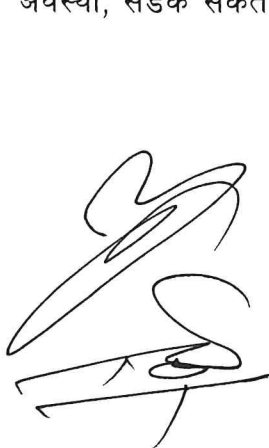
सडक दुर्घटनाले आर्थिक, सामाजिक र मनोवैज्ञानिक क्षति उत्पन्न गर्दछ। एक सर्भेले निम्न र मध्यम आय भएका मुलुकले सडक दुर्घटनाको कारण कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको करिब ५ प्रतिशतको क्षति व्यहोर्नु परिरहेको अनुमान गरेको छ। यसको अर्थ नेपालले आर्थिक वर्ष २०७५/७६ मा सडक दुर्घटनाको कारण १ खर्ब ७३ अर्ब रूपैयाँ बराबरको आर्थिक क्षति व्यहोर्नु परेको थियो। यसबाहेक पनि दुर्घटनाको कारण उत्पन्न चोटपटकले सबै तहमा आर्थिक असजिलो उत्पन्न गर्दछ। यसले विशेषतः व्यक्तिगत उपचार खर्च, रोजगारी र उत्पादकत्वमा ह्रास, परिवार र आफन्तमा असर र सार्वजनिक सम्पत्तिको क्षति पनि गराउँछ। सडक दुर्घटनाको कारण उत्पन्न हुने मनोसामाजिक असर पनि ठूलो हुन्छ। यसरी सडक दुर्घटनाले अन्ततः ठूलो राष्ट्रिय स्वास्थ्य र आर्थिक क्षति गराउँछ। सडक दुर्घटनामा हुने चोटपटकका कारण समाजको आफ्नो सबैभन्दा राम्रो मानव संसाधन नराम्ररी प्रभावित भइरहेको हुन्छ। यसबाट दीर्घकालमा सामाजिक असमानता समेत बढ्दै जाने हुन्छ।

७.३. अन्तर्राष्ट्रिय प्रयास:

सडक दुर्घटनाले पुन्याउने आर्थिक र सामाजिक क्षतिलाई विचार गरेर सन् २०१० को संयुक्त राष्ट्रसंघको साधारणसभाले २०११ देखि २०२० सम्मको अवधिलाई सडक सुरक्षाको दशक भनी घोषणा गरेको थियो। उक्त सभाले सडक सुरक्षाको लागि सडक सुरक्षा व्यवस्थापन, सुरक्षित सडक र आवागमन, सुरक्षित सवारीसाधन, सुरक्षित सडक प्रयोगकर्ता र दुर्घटनापछिको व्यवस्थापन गरी पाँच विषयलाई दुर्घटना घटाउने आधारको रूपमा अगाडि सारेको थियो। सदस्य राष्ट्रले २०१५ को दिगो विकास लक्ष्य (Sustainable Development Goal No 3.6) मा २०२० सम्म सडक दुर्घटनाको कारण हुने मृत्यु र घाइतेको संख्या ५० प्रतिशत घटाउने र सन् २०३० सम्म सुरक्षित, भरपर्दो र पहुँचयोग्य सार्वजनिक यातायात प्रणालीको विकास गर्ने विषय समावेश गरेका थिए। सदस्यको नाताले नेपालले पनि यो दायित्व निर्वाह गर्नुपर्दछ। यसै अनुरूप नेपालले २०१३ देखि २०२० सम्मको अवधिको लागि सडक सुरक्षा राष्ट्रिय कार्ययोजना बनाएको थियो।

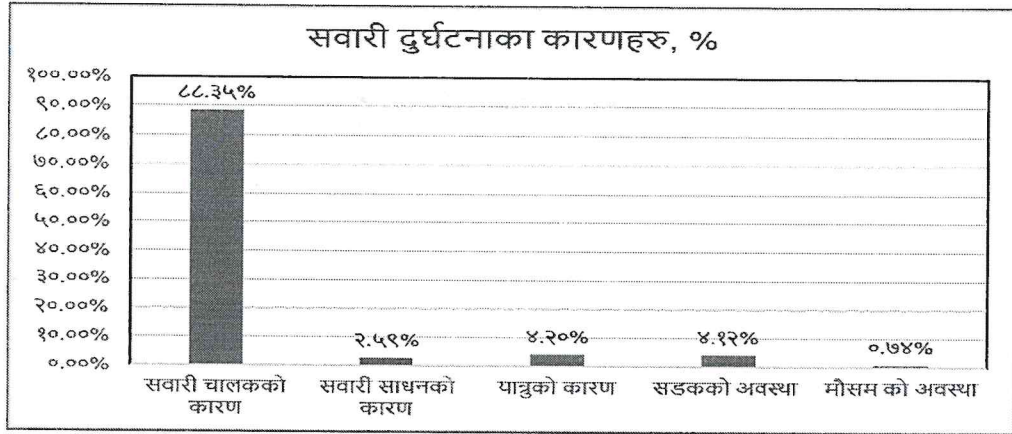
७.४ सडक दुर्घटनाका प्रमुख कारण:

सडक दुर्घटनाका मानवीय, यान्त्रिक, सडक, सडक प्रयोगकर्ता र मौसम गरी पाँच मुख्य कारण हुन्छन्। मानवीय कारणमा चालकको ज्ञान सीप र क्षमता, शारीरिक र मानसिक अवस्था, पैदल यात्रुको सजगता जस्ता विषय पर्दछन्। यान्त्रिकमा सवारीसाधनको अवस्था (आकार, प्रकार, यन्त्र, ब्रेक, हर्न, बडी आदि) र भारबहन क्षमता, सवारीको गति महत्वपूर्ण हुन्छन्। त्यसै गरी सडकको अवस्थामा सडकको भौतिक अवस्था, सडक संकेत र बारहरू, सडकको अन्य प्रयोग, चौपायाको उपस्थिति र मानिससँगको सडकको



शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुरक्षा सुक्ष्म कार्यक्रम
२०८०

१२२



अन्तर्क्रिया आदिले पनि दुर्घटना बढाउने वा घटाउने हुन्छ । खास गरेर दृश्यावलोकनको अवस्था उज्यालो, अँध्यारो, पानी परेको वा नपरेको, कुहिरो लागेको, नलागेको, बाढी पहिरो आदि पनि कारणमा पर्दछन् । त्यस्तै अन्य सवारीसाधनको उपस्थिति, गति, जाम, ट्राफिक अनुशासनको पालना, निगरानी वा ट्राफिक प्रहरीको उपस्थिति आदिले पनि दुर्घटनालाई प्रभावित गर्दछन् । दुर्घटनापछिको राहत र उद्धार तथा घाइतेहरूको उपचार र मृतकको क्षतिपूर्तिले पनि दुर्घटनाको असरलाई बढाउने घटाउने गर्दछ ।

७.४.१ मानवीय कारण:- सवारी दुर्घटनामा सवारीचालकको अवस्था एउटा प्रमुख र महत्वपूर्ण कारण हुन्छ । सवारीचालकको शारीरिक र मानसिक अवस्था, ट्राफिक नियमको पालना गर्ने प्रवृत्ति र सवारीचालकको दक्षता र सीप दुर्घटनासँग प्रत्यक्ष सम्बन्धित हुन्छ । थकित, कमजोर वा शारीरिक कमी कमजोरी भएको, त्यसै गरी मानसिक तनावमा भएको, छिट्टै आवेशमा आउने, मादक पदार्थ सेवन गर्ने वा लागूऔषधको प्रयोगले सवारीचालकमा मानवीय कमजोरीको सम्भावना बढाउँछ । त्यसै गरी नियम पालना गराउने जिमेवारी भएको ट्राफिक प्रहरीको भूमिका र सक्रियताले पनि चालकलाई अनुशासनमा राख्न मद्दत गरिरहेको हुन्छ । चालकको सडक अनुशासन सवारी दुर्घटनासँग प्रत्यक्ष सम्बन्धित हुन्छ, अनुशासनहीनता बढ्दा दुर्घटना बढ्छ भने अनुशासन राम्रो रहँदा घट्छ । दक्ष र सिपालु चालकबाट सवारी दुर्घटनाको सम्भावना कम हुन्छ भने कम दक्ष र कमसल सीप भएको चालकबाट सवारी दुर्घटनाको सम्भावना बढी हुन्छ ।

७.४.२ सवारीसाधनको अवस्था:- सवारीसाधनको यान्त्रिक अवस्था साधनको सञ्चालनमा महत्वपूर्ण हुन्छ । सवारीसाधनको ब्रेक, हर्न, इन्जिन, बडी, बत्ती र बनौटको अवस्थाले पनि सवारी दुर्घटना घट्ने वा बढ्ने हुन्छ । ब्रेकले काम गरेन भने सवारीमा चालकको नियन्त्रण रहँदैन, त्यसैले ब्रेकले काम नगरेको अवस्थामा सवारी दुर्घटनाको सम्भावना असाध्यै बढ्छ । त्यसै गरी हर्न ठीक अवस्थामा नहुँदा सवारीचालकले सडक प्रयोग गर्नेहरूलाई सजग गर्ने क्षमता गुमाउँछ । यसले पनि सवारी दुर्घटनाको सम्भावनालाई बढाइदिन्छ । सवारीसाधनको इन्जिन ठीक अवस्थामा नहुँदा सवारीको सन्तुलन बिग्रन जान्छ । सवारीको गतिविधिको संकेत दिने र रातिको समयमा सवारी सञ्चालनमा सहयोग गर्ने बत्तीको अवस्था ठीक भएन भने पनि दुर्घटनाको सम्भावना बढ्छ । यस्तो अवस्थामा सवारीसाधनबाट अरू

श्रीदादा प्रसाद पौडेल
 संयोजक
 यातयात सुधार मूलाव कार्यलय
 २०७०

सडक प्रयोगकर्तालाई क्षति पुग्न जाने सम्भावना रहन्छ । सवारीको बडी निर्माणमा प्रयोग भएका साधनहरू उपयुक्त किसिमका छैनन् र बडी पनि बलियो छैन भने सवारीसाधनको दुर्घटनाको अवस्थामा पुग्ने क्षतिको मात्रा बढ्छ । यस्तो अवस्थामा विशेष गरी सार्वजनिक यात्रुबाहक सवारीसाधनका यात्रुहरूलाई बढी क्षति पुग्न जाने हुन्छ । यसको विपरीत बडी बनाउँदा प्रयोग भएका सामग्री उपयुक्त किसिमका छन् र बडी पनि बलियो छ भने सवारीसाधनभित्रका यात्रुलाई कम क्षति हुन्छ । नेपालमा अधिकांश सार्वजनिक सवारीसाधनको बडी बनाउने काम छुट्टै र घरेलु रूपमा गरिन्छ । यस अवस्थामा सवारीसाधनको फ्रेमअनुसारको प्राविधिक चेकजाँच गरी सन्तुलन मिलाएर बडीको निर्माण हुने सम्भावना हुँदैन । बडी र फ्रेमबीच सन्तुलन नभिलेको अवस्थामा चालकको नियन्त्रण असन्तुलित हुन्छ, सवारी दुर्घटनाको सम्भावना बढ्छ ।

७.४.३ सडकको अवस्था:- सडकको अवस्था र सडक निर्माणमा प्रयोग भएको प्रविधिले दुर्घटना बढाउने वा घटाउने हुन्छ । सडकको भौतिक अवस्था, चढाइ र ओर्लाइको अवस्था, मोडहरूको अवस्था, सवारी दुर्घटन कम गर्न अवलम्बन गरिएका उपायहरू, ट्राफिक संकेतको प्रयोग आदिले पनि दुर्घटनाको मात्रा नियन्त्रण हुन्छ । नियमित मर्मतसम्भार नभएका, साँघुरा, लामालामा मोड, तीखा चढाइ र ओर्लाइ भएका, भर्खरभर्खर Track खोलेर स्थिर नभएका सडक र दुर्घटना हुने सम्भावित ठाउँहरूमा सुरक्षाका उपाय अवलम्बन नगरिएका सडकमा सवारी दुर्घटना बढी हुन्छ । त्यसै गरी उपयुक्त स्थानमा उपयुक्त किसिमबाट सवारी संकेतहरूको प्रयोग सवारी दुर्घटनासँग सम्बन्धित हुन्छ । सडक निर्माणको लागि प्रयुक्त प्रविधिले स्थानीय भावना, जनसंख्याको बसोवास र रहनसहनसँग तादात्म्य राखेन भने पनि सडक असुरक्षा बढ्न जान्छ ।

७.४.४ सडक प्रयोगकर्ता:- सडकको प्रयोग पैदलयात्रीले पनि उत्तिकै गरेका हुन्छन् बाटो काट्न वा हिँडेर गन्तव्यमा पुग्न । कम विकसित मुलुकमा सडकलाई विभिन्न किसिमले प्रयोग गरिन्छ । विशेष गरी सडकको दायाँ बायाँ र वरपर घर, पसल, कलकारखाना आदिको विस्तार भएको हुन्छ । सुविधाको लागि मानिसले सडकनजिकै घर बनाउँछन् । बढी जनघनत्व भएका शहरी क्षेत्रमा सार्वजनिक सडकलाई अतिरिक्त खुला ठाउँको रूपमा विभिन्न व्यक्तिगत र सामाजिक गतिविधिको लागि प्रयोग गर्ने प्रचलन देखिन्छ । सडकलाई बालीनाली सुकाउने र व्यक्तिगत समान भण्डारणस्थलको रूपमा प्रयोग गरेको प्रशस्त देखिन्छ । सडकमा चौपायाहरूको उपस्थिति पनि कम विकसित मुलुकहरूको समस्या हो । सडकपेटी सडकको अभिन्न अंग हो तापनि कम विकसित मुलुकका अधिकांश सडकहरूमा पेटी निर्माण गरिएको हुँदैन । कम विकसित मुलुकका मानिसमा जानेर वा नजानेर पनि सडक अनुशासनको पालना गर्ने प्रवृत्ति कम हुन्छ । एकातिर सडक अतिक्रमण गरी गतिविधि सञ्चालन गर्ने र अर्कोतिर सडक अनुशासनको पालनामा ध्यान नदिने प्रवृत्तिले गर्दा कम विकसित मुलुकको सडक सुरक्षा कमजोर भएको पाइन्छ । विकसित मुलुकमा सवारी दुर्घटनाको कारण धेरैजसो अवस्थामा सवारीसाधनमा सवारलाई क्षति पुगेको देखिन्छ भने नेपाल जस्तो कम विकसित मुलुकमा गैरसवारीसाधन प्रयोगकर्तालाई पनि प्रशस्त क्षति पुगेको देखिन्छ । गैरसवारीसाधन प्रयोगकर्तालाई दुर्घटनाको कारण क्षति पुग्दा त्यसले भावनात्मक रूप लिन्छ र शान्ति सुरक्षाको लागि चुनौतीको विषय पनि हुन पुग्दछ । कम विकसित



शुभचन्द्र पौडेल
संयोजक
वातावरण सुधार रक्षा कार्यक्रम
२०८०

१२४



मुलुकमा इन्जिन नभएका सवारीसाधनले (Non motorized vehicle) पनि प्रशस्त मात्रामा सडकको प्रयोग गरिरहेका हुन्छन् । टाँगा, घोडादेखि लिएर रिक्सा, साइकल, ठेलागाडा आदिको संख्या पनि सडकमा उल्लेख्य हुन्छन् । यिनीहरूले पनि सडक अनुशासनलाई जटिल बनाइदिएका हुन्छन् ।

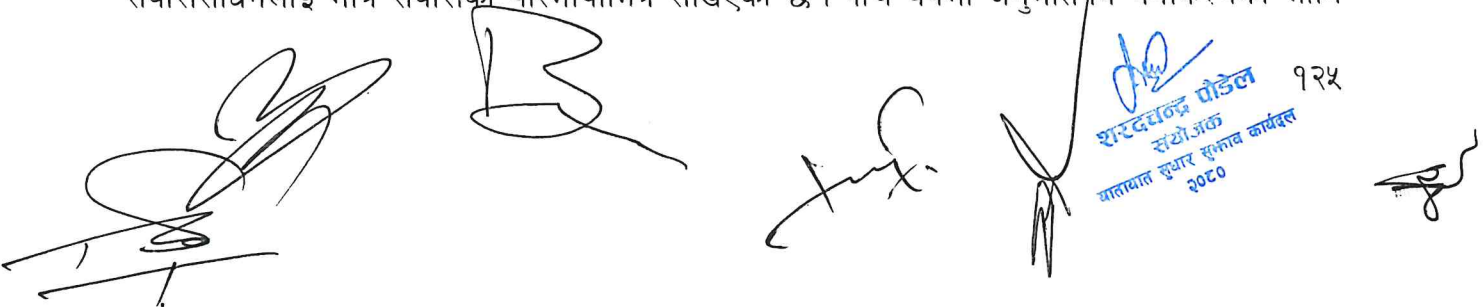
७.४.५ मौसम: सानो इलाकामा ज्यादै धेरै भौगोलिक विषमता भएको मुलुक हो नेपाल । भौगोलिक विषमताले मौसममा पनि विविधता ल्याउँछ । उज्यालोको मात्राले सवारीको गतिलाई सिधै नियन्त्रण गर्दछ । त्यस्तै कुहिरो, बादल, पानी, बाढी, पहिरो आदिले पनि सवारी दुर्घटनालाई नियन्त्रण गरिरहेको हुन्छ । विशेष गरी पहाडी क्षेत्रका कच्ची बाटोमा पानी, बाढी, पहिरोले गुड्ने सवारीसाधनको गति र सन्तुलनलाई सिधै असर गर्दछ । आकस्मिक पहिरो लगायतका प्रकोपले पनि दुर्घटना निम्त्याउन सक्दछ । प्रतिकूल मौसममा सवारी चलाउने कार्य सदैव असजिलो र जोखिमयुक्त हुन्छ ।

७.४.६ दुर्घटनापछिको व्यवस्थापन: कम आय भएका मुलुकमा धेरै आय भएका मुलुकमा भन्दा दुर्घटना स्थलबाट अस्पताल पुऱ्याउँदासम्मको अवधिमा दोब्बर मानिसको मृत्यु हुने गरेको छ । पहिलो सुनौला घण्टा (Golden Hour) मा २० प्रतिशत घाइते घटनास्थलमा, २० प्रतिशत कमसल उपचार र ६० प्रतिशत स्थानान्तरणको बेला मर्दछन् । त्यसकारण आकस्मिक उपचार सेवा दुर्घटना भइसकेपछि गरिने मुख्य गतिविधि हुन जान्छ । यसमा अत्यावश्यक प्रभावकारी सेवा पुऱ्याउनको लागि घाइतेको उपचारको लागि समय संवेदनशील चरणबद्ध कार्यहरू पर्दछन् । आकस्मिक सेवालालाई सक्रिय बनाउनेदेखि लिएर दुर्घटनास्थलमा गरिएको सेवा, स्थानान्तरण र अस्पतालको बेडमा राखेर पुऱ्याउने आकस्मिक सेवासम्मको निरन्तरता आवश्यक हुन्छ । साथै पुनःस्थापना सेवा पनि आवश्यक हुन्छ । यसमा विशेष गरी आकस्मिक सेवालालाई सक्रिय पार्न देशैभरको लागि उपयुक्त हुने, सजिलो र पैसा नलाग्ने एउटै टेलिफोन नम्बर आवश्यक पर्दछ । त्यसै गरी अस्पताल पुऱ्याउनुभन्दा अगाडि घटनास्थलमा प्रभावकारी सेवा पुऱ्याउनको लागि एम्बुलेन्स, दक्ष कर्मचारी र दुर्घटनाको उपचारमा दक्षता भएको जनशक्ति सम्पन्न अस्पतालसम्म पुऱ्याउने व्यवस्था महत्वपूर्ण हुन्छ ।

७.५. चुनौती:

नेपालमा सवारी दुर्घटनाको पछिल्लो पाँच वर्षको तथ्यांकलाई नियाल्दा चालकको क्षमता, सवारीको अवस्था र ट्राफिक नियमको पालना सबैभन्दा महत्वपूर्ण कारकको रूपमा देखा पर्दछ । खास गरेर सवारीचालक इजाजत प्रणालीमा देखिएको अनियमितता र स्तरीयताको अभावले सक्षम र दक्ष चालक उत्पादन हुन सकेको छैन । दुर्घटनाको लागि सवारीचालकलाई जिम्मेवार बनाउन सकिएको छैन । जति ट्राफिक नियम उल्लंघन गरेर दुर्घटना गरे पनि सवारी चलाउन पाउने अधिकार नखोसिने व्यवस्थाले चालकमा उत्तरदायित्व बोध गराउन सकिएको छैन । विश्व स्वास्थ्य संगठनको अध्ययन अनुसार दक्षिण एसियाका मुलुकहरूमा सवारी दुर्घटनामा मृत्यु हुनेमध्ये ५० प्रतिशत पैदलयात्री रहने गरेका छन् ।

यातायात तथा सवारी व्यवस्थापन ऐन, २०४९ को दफा (२) यान्त्रिक शक्तिबाट सडकमा चल्ने सवारीसाधनलाई मात्र सवारीको परिभाषाभित्र राखिएको छ । पाँच वर्षमा अनुमतिपत्र नवीकरणको लागि

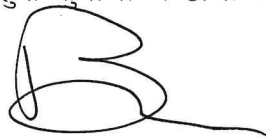
The bottom of the page features several handwritten signatures in black ink. On the right side, there is a blue circular stamp with Nepali text: 'शरदचन्द्र पौडेल' (Sharadchandra Paudel), 'संघीय अंक' (Federal Number), 'यातायात सुधार शुभव्यवस्था' (Transport Improvement Good Practice), and '२०८०' (2080). To the right of the stamp, the number '१२५' (125) is written. There is also a small handwritten mark on the far right.

गरिने स्वास्थ्य परीक्षण खालि परम्परामा मात्र सीमित भएको छ । मनोवैज्ञानिक र लागुऔषध जस्ता चिजको परीक्षण समावेश नै छैन । निरक्षर मानिसहरूले पनि इजाजत पाउने वर्तमान व्यवस्थाले लेखिएका निर्देशन पनि पढ्न नसक्ने चालकको जमात सृजना गरेको छ । ठूला सवारीसाधनको इजाजत लिन सवारीसाधनमा सहायकको रूपमा काम गर्ने पर्ने अवस्थाले गर्दा रोजगारीको अवसर भएर पनि शिक्षित जमात यसमा प्रवेश गर्न सकेको छैन ।

सार्वजनिक सवारीको नियमित परीक्षण प्रभावकारी नभएको तथा बाटोको अवस्थाअनुसार सवारीसाधनको प्रयोग नहुँदा पनि दुर्घटनाको सम्भावना बढ्ने हुन्छ । दुर्घटना वा भइसकेपछिको अवस्थामा सवारीको बडीको अवस्था पनि क्षति घटाउने वा बढाउनेमा निर्णायक हुन्छ । तयारी रूपमा बडी बनेर कम आउने र नेपालमा बडी बनाउने कारखानाहरूको स्तरीयकरण हुन नसक्दा बडीको गुणस्तरीयता सुनिश्चित गर्न नसकिएको अवस्था छ । फेरि, बाटो इजाजत दिँदा जति लामो दूरीको लागि पनि सवारीसाधनको आकार प्रकार नहेरी दिइने कारणले गर्दा पनि चालकमा थकान उत्पन्न भई दुर्घटनाको सम्भावना बढ्ने हुन्छ । सडक पूर्वाधार बनाउँदा पनि बस्तीको बीचबाट नपर्ने गरी वा बनिसकेको ठाउँमा पनि सडक नजिकै बस्ती बस्न निषेध गर्ने नीति निर्माण र कार्यान्वयन नहुँदा सडक पूर्वाधार वरपर बाक्ला बस्तीहरूको विकास भएको छ । शहरी र ग्रामीण सडकका साथै राष्ट्रिय लोकमार्गहरूमा पनि यो अवस्था देखिन्छ । यस अवस्थामा सडकमा विभिन्न अवरोध हुने गरेको र यसले सडकमा हुने दुर्घटनाको मात्रा बढाउन योगदान गरेको छ । स्थानीयस्तरमा बिना इन्जिनियरिड ज्ञान डोजरको भरमा बाटो बनाउने र सवारीसाधनहरू चलाउने गर्दा पनि जोखिम बढिरहेको छ ।

बाटो इजाजत सडक परीक्षण नगरीकन दिने वा बाटो इजाजतविना नै स्थानीयको दवावमा सार्वजनिक सवारीसाधन सञ्चालन गर्दा पनि दुर्घटनाको सम्भावना बढेको छ । सडकको अवस्था र क्षमता विचार नगरी जथाभावी सवारीसाधनलाई बाटो इजाजत दिने वा विनाबाटो इजाजत सञ्चालन गर्दा सडक भत्कने, बिग्रने मात्र भएको छैन; सवारी दुर्घटनाको मात्रा पनि बढाएको छ । सडक निर्माण भइसकेपछि वा निर्माणका क्रममा नै सडक संकेत, संवेदनशील ठाउँहरूमा बार बनाउने, ठाउँ-ठाउँमा वजन जाँच्ने केन्द्रहरू राख्ने व्यवस्था नहुँदा पनि हालको बेथिति आएको हो । विशेष गरी लोकमार्गहरूमा सडक पूर्वाधारको हिस्साको रूपमा विश्रामस्थल, इन्धन डिपो, रेस्टुराँहरूको व्यवस्था नहुँदा सवारीसाधनहरू जथाभावी रोकिने र यात्रुहरू ठगिने अवस्था आएको छ ।

नेपालको दुर्घटनास्थलमा घाइतेले दक्ष जनशक्तिबाट सेवा पाउँदैनन् । दुर्घटना भइसकेपछि उपचारभन्दा उद्धार हुने गरेको छ । दुर्घटनास्थलमा पहिलो काम गर्नेमा नजिकै भएका बटुवा, ट्याक्सी ड्राइभर, प्रहरी, ट्रक ड्राइभर आदि पर्ने गरेको पाइएको छ । उपलब्ध एम्बुलेन्सहरू पनि स्तरीय दक्ष जनशक्तियुक्त छैनन् । फेरि, घटनास्थलबाट घाइतेहरूलाई अस्पतालमा सार्ने काममा ५४ प्रतिशतभन्दा बढी ट्याक्सीको प्रयोग हुने गरेको छ । यसले घाइतेहरू बाटोमै मर्ने जोखिमलाई बढाएको छ । यसरी दुर्घटनापछिको व्यवस्थापन प्रभावकारी नहुँदा सुनौलो घण्टामा धेरै घाइतेहरू मर्ने अवस्था छ ।



शरदचन्द्र पौडेल
संघीय अ.क.
यातायात सुधार मन्त्रालय कार्यालय
२०७०

१२६



७.६. अवसर:

सवारी दुर्घटनाको सम्भावना शून्यमा भर्ना सकिँदैन तर महत्वपूर्ण रूपमा घटाउन भने सकिन्छ । विभिन्न देशको अनुभवले यो कुरा सिद्ध गरेको छ । विशेष गरी सयुक्त राष्ट्र संघको महासभाले पहिचान गरेका पाँच क्षेत्रमा काम गर्न सक्दा सवारी दुर्घटना घटाउन सकिन्छ । सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण बहुआयामिक प्रयासबाट मात्र सम्भव हुन्छ । सार्वजनिक र निजी क्षेत्रले मिलेर काम गर्दा सवारी दुर्घटना घटाउन मात्र सकिँदैन दुर्घटनाको क्षतिलाई कम गराउन सकिन्छ । मुलुक संघीय संरचनामा प्रवेश गरिसकेपछि तीन तहका सरकारहरू बनेका र यी तीन तहका सरकारले सडक दुर्घटना न्यूनीकरणमा मिलेर काम गर्न सक्दा महत्वपूर्ण उपलब्धि हासिल हुन सक्दछ । त्यसै गरी दुर्घटना कम गर्ने प्रविधि पनि उपलब्ध छन् । यसको प्रयोग वाञ्छनीय छ ।

७.७. समाधान:

सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणमा देखिएका समस्या समाधान गर्ने वा न्यूनीकरणका समाधानहरूको कार्ययोजना यसैसाथ संलग्न छ ।




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुन्दाव कार्यदल
२०८०




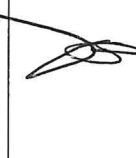

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुन्दाव कार्यदल
२०८०

१२७

७.७. सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणको कार्ययोजना

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिक्ल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१.	सडक सुरक्षासम्बन्धी एकीकृत नीति, कानून तथा सरचना नभएको।	सडक सुरक्षा तथा दुर्घटना न्यूनीकरणको उद्देश्य प्राप्तिका लागि कानूनी व्यवस्था र सरचनाको स्थापना।	नेपालमा सडक दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि कानूनी तथा संस्थागत व्यवस्था नभएको। यससम्बन्धी एकीकृत प्रयासहरूका लागि आवश्यक समन्वय तथा सहकार्य गर्न नसकिएको।	संयुक्त राष्ट्रसंघले निर्धारण गरे बमोजिमका सडक दुर्घटना न्यूनीकरणका ५ स्तम्भहरूलाई समेट्ने गरी कार्य गर्न बहुसरोकारवालाहरूको सहभागिता आवश्यक पर्ने भएकोले सोका लागि सडक सुरक्षा परिषद सम्बन्धी कानून तर्जुमा गर्ने।	विगत लामो समयदेखि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयद्वारा तयार गरिएको मस्यौदा सडक सुरक्षा परिषद विधेयकलाई यथासक्य छिटो संसदमा पेश गर्ने।	नेपाल सरकार प्रधानमन्त्री मन्त्रपरिषदको कार्यालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
२.	सडक दुर्घटनाको तथ्याङ्क वैज्ञानिक र व्यवस्थित रूपमा संकलन र विश्लेषण गरी प्रयोग गर्न नसकिएको।	सडक दुर्घटनासम्बन्धी तथ्याङ्क संकलन, भण्डारण र उपयोगका लागि अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको विधिको प्रयोग, वैज्ञानिक ढङ्गाट तथा वैज्ञानिक दृष्टांत सडक सुरक्षासम्बन्धी रणनीति, योजना तथा कार्यक्रमहरू तर्जुमा तथा कार्यान्वयनमा बर्गीकृत तथ्याङ्कको प्रयोग।	सडक दुर्घटनासम्बन्धी तथ्याङ्कहरूको संकलन, भण्डारण र सम्प्रेषण गर्न वैज्ञानिक विधिको प्रयोग हुन नसकेको।	आधुनिक तथा वैज्ञानिक प्रविधिमा आधारित सडक दुर्घटना सूचना प्रणालीको स्थापना गर्ने। सडक दुर्घटनाको तथ्याङ्क संकलन गर्नका लागि नेपाल प्रहरीको क्षमता अभिवृद्धि गर्ने।	हाल भइरहेको सडक दुर्घटना तथ्याङ्क संकलन सम्बन्धी व्यवस्था (परम्परागत विद्युतीय-यातायात व्यवस्था विभागबाट निर्मित Accident Information Management System - RAIMS) सुधारका लागि सडक सुरक्षा परिषदले विभाग र नेपाल प्रहरीसँग सहकार्य गर्ने।	सडक सुरक्षा परिषद, यातायात व्यवस्था विभाग, नेपाल प्रहरी




 शरदचन्द्र पौडेल १२८
 सहायक सञ्चालक
 सञ्चालन विभाग, यातायात विभाग



 X
 F






क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि तर्जुमा गरिने राष्ट्रिय लक्ष्य तथा कार्यक्रमको तर्जुमा तथा कार्यान्वयन कठिनाई रहेको ।	सडक दुर्घटना न्यूनीकरण गर्ने उद्देश्य प्राप्तिका लागि लक्ष्य तथा कार्यक्रम तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गर्ने ।	कार्यक्रम तर्जुमाकै चरण देखि सरोकारवालाहरूको सहभागिता तथा स्वामित्व सुनिश्चित गर्दै कार्यक्रम कार्यान्वयनका लागि श्रोत व्यवस्थापन गर्ने ।	सडक सुरक्षा परिषद, सडक विभाग, यातायात व्यवस्था विभाग, नेपाल प्रहरी, यातायात व्यवसायी तथा यातायात श्रमिकहरूका संघ संस्थाहरू
			एकीकृत तथा अनुसन्धान नसकिएको ।	सडक दुर्घटनासम्बन्धी तथ्याङ्कको प्रयोग तथा अनुसन्धानका लागि सहज पहुँच हुनका लागि कानूनी व्यवस्था प्रावधानको गर्ने ।	सडक दुर्घटनासम्बन्धी अध्ययन अनुसन्धान सञ्चालनसम्बन्धी नीति तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गर्ने ।	सडक सुरक्षा परिषद, नेपाल प्रहरी, विश्वविद्यालयहरू, संघ संस्थाहरू
				सडक सुरक्षासम्बन्धी निरन्तर अध्ययन अनुसन्धानको लागि शैक्षिक तथा अनुसन्धान प्रतिष्ठानहरूलाई आबद्ध गर्ने ।		




शरदयुज्ज पोडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको कार्यलय
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
३.	अनियमित चेकजाँच, कामचलाउ मर्मतसंभार, फितलो प्राविधिक परीक्षण, अत्यवस्थित पार्किङ, अधिक वजन, बाटोको अनुकूल नभएका तथा सुरक्षित बन्दो नभएका ठूला सार्वजनिक सवारीको सञ्चालनका कारण सार्वजनिक यातायात सुरक्षित नसकेको।	नियमित चेकजाँच, व्यवस्थित मर्मत संभार, आवधिक विस्तृत प्राविधिक परीक्षण, भार नियमन तथा सुरक्षित पार्किङ, बाटोको अवस्था अनुसार उपयुक्त भौतिक बन्दोका सार्वजनिक सवारीहरू सञ्चालन।	सवारीको नियमित यात्रिक परीक्षण तथा निरीक्षण (जाँचपास) वस्तुपरक र प्रभावकारी नहुनु।	यातायात कार्यालयहरूको प्राविधिक क्षमता र अभिवृद्धि कार्यालयहरूको कार्यबोझ कम गर्ने।	कार्यालयहरूमा पूर्वाधार प्राविधिक जनशक्ति तथा मेथिनरी उपकरण थप गर्ने र जाँचपासको काम निजी क्षेत्रबाट स्थापना हुने मान्यता प्राप्त परीक्षण केन्द्रहरूले पनि गर्न सक्ने गरी कानूनमा व्यवस्था गर्ने।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेशका यातायात विषय हेर्ने मन्त्रालयहरू तथा मातहतका कार्यालयहरू, कारखाना तथा वर्कशपहरू
			सवारीको मर्मत तथा संभार गर्ने वर्कशपहरूमा सीपयुक्त जनशक्ति, प्राविधिक पूर्वाधार र आधुनिक स्तरीकृत कार्यप्रक्रिया नहुनु।	वर्कशपहरूको इजाजत प्रक्रिया तथा अनुगमन प्रभावकारी बनाउने।	वर्कशप सञ्चालन निर्देशिकाहरूलाई परिमार्जन गरी कार्यान्वयन गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेशका यातायात विषय हेर्ने मन्त्रालयहरू, सवारी मर्मत संभार सेवाप्रदायकहरु







 प्रमुख पेट्रोल
 सञ्चालक कार्यालय
 काठमाडौं २०७३



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			सार्वजनिक सवारीको लागि बाटो इजाजत प्रक्रियामा सवारीसाधनको यान्त्रिक तथा ज्यामितीय पक्षहरूमा ध्यान नदिनु (बाटो र सवारीको बनोट र अवस्था मेल नखानु)।	बाटोको प्रकृतिअनुसार कुनै सवारी सञ्चालन गर्न उपयुक्त भए नभएकोबारे स्थलगत अध्ययनबाट प्राप्त विवरण र सवारीको प्राविधिक विशेषताको विस्तृत विश्लेषणका आधारमा मात्र बाटो इजाजत दिने।	सार्वजनिक सवारीको बाटो कायम गर्ने र बाटो इजाजत दिन सूचना प्राविधिमा आधारित प्रणालीको विकास गरी लागू गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग, सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, प्रदेशका यातायात विषय हेर्ने मन्त्रालयहरू तथा मातहतका यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू
			सार्वजनिक सवारीको दैनिक निरीक्षण गर्नका लागि सवारीधनी वा चालकलाई प्रेरणात्मक अवस्था सृजना नभएको।	सार्वजनिक सवारीको नियमित निरीक्षणलाई वस्तुपरक र व्यवस्थित बनाउने।	सार्वजनिक सवारीको सञ्चालनसम्बन्धी कार्यविधि र मापदण्ड अनुसारको मानकीकृत कार्य विधि (SOP) तयार गरी कार्यान्वयन गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेशका यातायात विषय हेर्ने मन्त्रालयहरू, यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू, वर्कशपहरू तथा यातायात श्रमिकहरू
			यात्रुबाहक वा मालवाहक सवारीले क्षमताभन्दा बढी यात्रु वा मालसामान बोक्दा सार्वजनिक यातायात सेवा असुरक्षित भएको।	सवारीहरूको भारबहन सम्बन्धी व्यवस्था लागू गराउन देशभर तौलपुलहरूको सञ्चालन तथा सञ्चालन गर्न निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहित गर्ने र सो सञ्चालनलाई प्रयोग गरी भारमापन तथा नियमन गर्ने।	सवारीले क्षमता अनुसारको भार मात्र बोक्नु पर्ने नियम प्रभावकारीरूपमा लागू गर्ने, अधिक भार स्वरूप सवारीमा रहेका मालसामान भारी भण्डारण गर्न तौलपुल नजिकै गोदाम वा सेडको व्यवस्था गर्ने।	नेपाल प्रहरी, सघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू, स्थानीय तह, तौलपुल सञ्चालकहरू

शरदचन्द्र पौडेल ३१
संयोजक
संयोजक


क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			शहर र वरपरका क्षेत्रहरूमा ट्रक तथा टिपरहरूको सञ्चालन तथा अव्यवस्थित पार्किङबाट बढी सवारी दुर्घटना भएको।	ठूला सञ्चालन तथा पार्किङलाई विशेष रूपमा नियमन गर्ने।	राजमार्ग, सहायक सडक तथा शहरी क्षेत्रमा सञ्चालन हुने ठूला सवारी तथा निर्माण उपकरणहरूमा सवारीको चारै दिशाको अवस्था चालकले प्रत्यक्ष देख्न सक्ने गरी 360° Surround View camera System जडान अनिवार्य गर्ने व्यवस्थासहित ठूला सवारी तथा उपकरण सञ्चालन तथा पार्किङ सम्बन्धी निर्देशिका तर्जुमा गरी लागू गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग, सडक विभाग नेपाल प्रहरी, स्थानीय तह, यातायात व्यवसायी संघ संस्था, यातायात श्रमिकहरूका संघ संस्थाहरू, निर्माण सेवाप्रदायक कम्पनीहरू



 शरदचन्द्र पौडेल
 सचिव/अंक
 यातायात सुधार समितिको कार्यालय
 २०८०



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
४.	तीब्र गतिमा सवारी चलाउने, मादक तथा लागु पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाउने, लापरवाहीपूर्वक सवारी चलाउने र ट्राफिक नियम पालना नगर्ने प्रवृत्तिका कारण सडक दुर्घटना बढ्दै गएको। सवारीहरूमा दुर्घटना सक्षमता सम्बन्धी मापदण्ड लागू गर्न नसकिएको र सुरक्षापेटी तथा हेल्मेटको प्रयोग नहुँदा दुर्घटनाबाट गम्भीर मानवीय क्षति हुने गरेको।	सडक सुरक्षाका लागि कानूनी थप प्रावधानहरूमा थप समग्र सुधार गर्दै ट्राफिक नियमहरूको कडाइका साथ पालना गराउने। सवारीहरूमा सक्षमता दुर्घटना मापदण्ड लागू सम्बन्धी मापदण्ड लागू गर्ने।	ट्राफिक नियमको पालना नगर्दा सवारीहरू सडक दुर्घटना पर्ने गरेका।	ट्राफिक नियममा थप परिमार्जन प्रभावकारी पालना गराउने।	नियम उल्लंघन गर्ने चालकलाई अधिकतम जरिवाना गराई ट्राफिक सचेतना कक्षासमेत लिन लगाउने। ऐनमा रहेको जरिवाना वापतको र सजायको मात्रा नियम उल्लंघन गर्नेले महशुस गर्ने गरी र निवारक प्रभाव पर्ने गरी उल्लेख्य मात्रामा वृद्धि गर्ने।	नेपाल प्रहरी
					पटक पटक नियम उल्लंघन गर्ने चालकको अभिलेख रहने र त्यस वापत बीमा प्रिमियम, यातायात क्षेत्रमा रोजगारी र प्रोत्साहनका अवसरहरूमा प्रतिकूल असर पर्ने अन्तर्सम्बन्धित ट्राफिक नियम उल्लंघन सूचना व्यवस्थापन सम्बन्धी विद्युतीय प्रणाली निर्माण गरी कार्यान्वयन गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग, नेपाल प्रहरी, नेपाल बीमा प्राधिकरण, बीमा कम्पनीहरू, यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू, सवारी सञ्चालन सम्बन्धी रोजगारदाताहरू





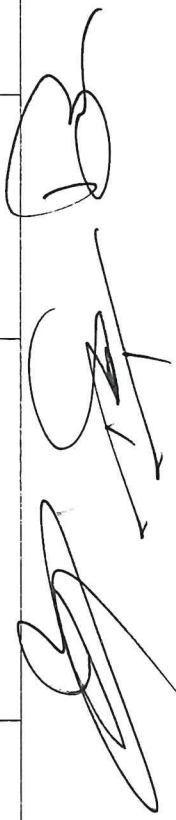

 शरद्विजय चौडाल
 सुरक्षाक कान्ड
 मातृका सुरा २०७३



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			चालकहरूले अत्यधिक गतिमा सवारी चलाउने गरेका ।	अधिकतम गति सीमा सम्बन्धी नियमहरूको कडाइका साथ कार्यान्वयन गर्ने ।	लोकमार्ग तथा सहायक मार्गहरूमा क्यामेरा सहितका थप गतिमापन द्वारहरू स्थापना गर्ने र ट्रफिक प्रहरीलाई थप लिडार गन उपलब्ध गराउने ।	सडक विभाग, नेपाल प्रहरी, प्रदेश सरकार, स्थानीय सरकार
			चालकहरूले मादक तथा लागू पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाउने गरेका ।	मादक तथा लागू पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाउने प्रवृत्तिलाई नियन्त्रण गर्ने ।	मादक तथा लागू पदार्थ सेवनसम्बन्धी अनुगमन सबै समयमा गर्ने ।	नेपाल प्रहरी
			चार पाइग्रे सवारीमा सवार व्यक्तिहरूले सिट बेल्ट नबाँध्ने गरेका ।	साना चार पाइग्रे सवारीमा यात्रा गर्ने सबैले सिट बेल्ट बाँध्नु पर्ने गरी कानूनी व्यवस्था गर्ने ।	सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन तथा नियमावलीमा सिटबेल्ट सम्बन्धी नयाँ व्यवस्था समावेश गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
			दुई पाइग्रे सवारीमा पछाडि बस्ने मानिसले हेल्मेट नलगाउने प्रवृत्ति रहेको ।	दुई पाइग्रे सवारीमा पछाडि बस्ने यात्रीले पनि अनिवार्य रूपमा हेल्मेट लगाउनु पर्ने कानूनी व्यवस्था पुनः सक्रियतापूर्वक लागू गर्ने ।	हेल्मेट नलगाई दुई पाइग्रे सवारीको पछाडि यात्रा गर्ने यात्रीलाई जरिवाना गरी सवारीबाट उतार्ने सम्मको कारवाही गर्ने ।	नेपाल प्रहरी
			साइकल चालक तथा पैदलयात्रीहरूले सावधानी नअपनाउने ।	सुरक्षित यात्रा सम्बन्धमा जनचेतना प्रवर्द्धन गर्ने ।	सन्देशमूलक तथा चेतनामूलक श्रव्य दृश्य समग्रीहरू निर्माण गरी प्रचार प्रसार गर्ने ।	यातायात व्यवस्था विभाग, नेपाल प्रहरी


डा. रमेश शर्मा
 सहायक सचिव

संस्थापक सचिव
 नेपाल प्रहरी
 काठमाडौं







क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिचयना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
५.	सडक निर्माण, मर्मत संभार तथा स्ट्रोन्तति गर्दा सडक सुरक्षासम्बन्धी विषयलाई आन्तरिकीकरण गर्न नसकिएको, सडक दुर्घटनाको व्यवस्थित तथा उपयोगी अध्ययन अनुसन्धान हुन नसकेको, ट्राफिक नियन्त्रणका विधिहरूको व्यवस्थित प्रयोग हुन नसकेको अवस्थामा भइरहेका सडक दुर्घटनाहरूका लागि सडकसम्बन्धी कुनै निकायलाई उत्तरदायी बनाउन नसकिएको।	सडक सुरक्षाका विषयमा सबै सरोकारवालामाभ्र दायित्वबोधको विकास, सडक तथा सडक दुर्घटनासम्बन्धी अध्ययन तथा अनुसन्धान, पर्याप्त ट्राफिक नियन्त्रण विधिहरू सहितको सुरक्षित सडक, र सुरक्षित यातायात प्रणाली।	दुर्घटना तथा ठक्कर सक्षमता (Crashworthiness)का दृष्टिबाट अत्यन्त कमजोर बनेटका सवारीहरू, सडकमा गुडिरहेका।	नेपालमा आयात, जडान वा उत्पादन हुने सवारीहरूको दुर्घटना तथा ठक्कर सक्षमता (Crashworthiness) सम्बन्धी पक्षको नियमन गर्ने।	नेपालमा विद्यमान भौगोलिक तथा पूर्वाधार सम्बन्धी अवस्थाहरूको प्राविधिक विश्लेषण गरी आन्तरिक तथा वाह्य सक्षमतालाई समेत समेटे सवारीको दुर्घटना तथा ठक्कर सक्षमता (Crashworthiness) सम्बन्धी मापदण्ड बनाई लागू गर्ने।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग
		सडक सुरक्षाका विषयमा सबै सरोकारवालामाभ्र दायित्वबोधको विकास, सडक तथा सडक दुर्घटनासम्बन्धी अध्ययन तथा अनुसन्धान, पर्याप्त ट्राफिक नियन्त्रण विधिहरू सहितको सुरक्षित सडक, र सुरक्षित यातायात प्रणाली।	सडक डिजाइन, निर्माण तथा मर्मत संभारको समयमा सुरक्षासम्बन्धी प्रावधानहरू अनिवार्य नभएको। सडक स्ट्रोन्तति गर्दा सडक सुरक्षालाई प्राथमिकता नदिएको।	सडक डिजाइन, निर्माण मर्मत वा स्ट्रोन्तति गर्दाको समयमा सडक सुरक्षा परीक्षण गर्ने।	सडक सुरक्षा परीक्षण कार्यविधि बनाई लागू गर्ने।	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश सरकार, स्थानीय तह
		सडक सुरक्षाका विषयमा सबै सरोकारवालामाभ्र दायित्वबोधको विकास, सडक तथा सडक दुर्घटनासम्बन्धी अध्ययन तथा अनुसन्धान, पर्याप्त ट्राफिक नियन्त्रण विधिहरू सहितको सुरक्षित सडक, र सुरक्षित यातायात प्रणाली।	सडकहरूमा धेरै दुर्घटना भएका स्थलहरूको अध्ययन गरी सुधार गर्न नसकिएको।	सडक दुर्घटनास्थल वा सडकहरूको बारेमा तथा अनुसन्धान गर्ने (नियमित रूपमा सडक दुर्घटना अध्ययन गर्ने)।	सडक दुर्घटनाको मानकीकृत अध्ययन तथा अनुसन्धान गर्ने कार्यविधि तर्जुमा गरी लागू गर्ने।	राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद, सडक विभाग, यातायात व्यवस्था विभाग, नेपाल प्रहरी

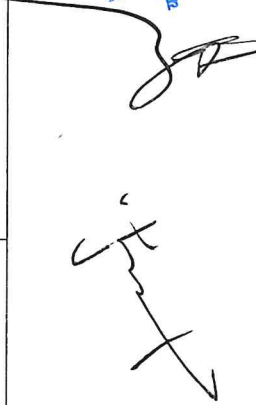
शरदचन्द्र चौडैका
सुयोगक १३५
यातायात सुधार सुन्दात कार्यविधि
२०८०


शरदचन्द्र चौडैका

शरदचन्द्र चौडैका

शरदचन्द्र चौडैका


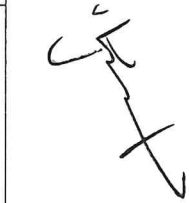
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			सडकमा आवश्यक पर्ने ट्रफिक विधिहरू (मार्किङ, चिन्ह, सकेत) पर्याप्त नभएका र भएका स्थानहरूमा सभारमा मर्मत निरन्तरता नभएको ।	ट्रफिक नियन्त्रण आवश्यक अड्डित वा नभएका स्थानहरूको पहिचान गरी उपयुक्त विधिहरूको व्यवस्था गर्ने र पहिले नै प्रयोग भइरहेका स्थानहरूमा आवश्यकता अनुसार मर्मत संभार गर्ने ।	वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रममा ट्रफिक विधिहरूको जडान तथा मर्मत सम्बन्धी समावेश गरी कार्यान्वयन गर्ने ।	सडक विभाग, सडक बोर्ड नेपाल, प्रदेश सरकार, स्थानीय तह
			सडक दुर्घटनासम्बन्धी उत्तरदायित्व सडकसंग सम्बन्धित निकाय वा अन्य पक्षको नभएको ।	सडकको ज्यामितीय संरचनामा रहेको पहिचान भएको खराबी तथा सडकको भौतिक अवस्था तथा त्यसमा जडित नियन्त्रण विधिका सम्बन्धमा सडक सम्बन्धी निकायबाट वा अन्य निकाय वा पक्षबाट भएको लापरवाही तथा हेलचकयाँइको कारण दुर्घटनाको उत्तरदायित्व सम्बन्धित निकाय वा पक्षको हुने व्यवस्था गर्ने ।	सडक तथा सडक सुरक्षासम्बन्धी कानूनमा आवश्यक व्यवस्था समावेश गर्ने र त्यस सम्बन्धी कोणबाट समेत सडक दुर्घटनाको अनुसन्धान गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, सडक सुरक्षा परिषद, नेपाल प्रहरी


 सुरदत्त षोडल
 संयोजक
 वातावरण सुधार सुरक्षा कार्यक्रम
 २०८०



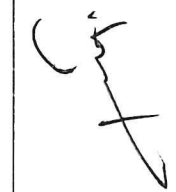
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
६.	पेशागत हक हितको सुनिश्चितता नहुँदा रोजगारीलाई व्यवस्थित एवं मर्यादित बनाई सार्वजनिक सवारीचालकको मनोबल उठाउन नसकिएको र उनीहरूलाई व्यवसायजन्य सुरक्षा तथा सडक सुरक्षा सम्बन्धमा व्यावहारिक ज्ञान दिन नसकिएको कारण सार्वजनिक यातायात सुरक्षित बन्न नसकेको।	सार्वजनिक सवारीचालकको सुनिश्चित पेशागत हक हित, छुट्टै नियमन व्यवस्था सहितको सार्वजनिक सवारीचालक अनुमतिपत्र प्रणाली, दक्ष, तालिम प्राप्त, तथा अनुशासित पेशागतरूपमा प्रतीबद्ध चालकहरूसहितको सुरक्षित सार्वजनिक यातायात प्रणाली।	चालकमा सुरक्षित सवारी सञ्चालन सम्बन्धी सीप नभएको।	चालकलाई सुरक्षित सवारी सञ्चालनका विभिन्न पक्षहरूका बारेमा ज्ञान दिई दिई सिप सिकाउने।	चालकलाई सुरक्षित सवारी सञ्चालनका विभिन्न पक्षहरूका बारेमा ज्ञान दिई दिई सिप सिकाउने।	सवारीचालक अनुमतिपत्र परीक्षाको सडक विषय सम्बन्धी समावेश सवारीचालक प्रशिक्षणको क्रियाकलाप सूचीमा सुरक्षासम्बन्धी प्रयोगात्मक गतिविधिहरू समावेश गर्ने।	यातायात विभाग व्यवस्था
			चालक पेशा मर्यादित नसकेको, सडक चालकहरूमा सुरक्षासम्बन्धी ज्ञानको अभाव।	सवारीचालक पेशालाई मर्यादित बनाउँदै, सडक सुरक्षासम्बन्धी ज्ञान अभिवृद्धि गर्ने।	सवारी सञ्चालनसँग सम्बन्धित व्यवसायजन्य सुरक्षा तथा स्वास्थ्यको विषयमा व्यावहारिक ज्ञान दिनका लागि विशेष तालिम दिने।	यातायात विभाग, सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, प्रदेश यातायात मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात कार्यालयहरू, यातायात व्यवसायी महासंघ, यातायात श्रमिकका ट्रेड युनियनहरू	यातायात विभाग, व्यवसायजन्य सुरक्षा तथा स्वास्थ्य केन्द्र, यातायात व्यवसायी महासंघ, यातायात श्रमिकका ट्रेड युनियनहरू

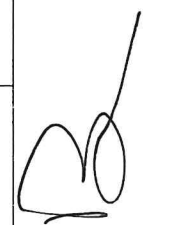



शरदचन्द्र पौडेल
सुदूरपश्चिम प्रदेश सरकार
यातायात सुधार पुस्ताव कार्यक्रम १३७
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			चालकमा लामो समयसम्म चलाउँदा हुने थकान तथा कार्य क्षमता हाससम्बन्धी चेतना नभएको ।	सवारी सम्बन्धित व्यवसायजन्य सुरक्षा तथा स्वास्थ्यको विषयमा चालकहरूमा ज्ञान, चेतना र अभ्यासको विकास गर्ने ।	राजमार्गका उपयुक्त स्थानहरूमा सवारीचालक समेत यात्रुहरूलाई समेत उपयोगी हुने विश्राम तथा शयन कक्ष, चमेना गृह, शौचालय, स्नान गृह, किराना पसल जस्ता सुविधा सहितका पुनर्ताजगी / सेवा केन्द्रहरू (Refreshment/ Service Centers) सञ्चालन गर्ने ।	निजी क्षेत्र, यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू
		सार्वजनिक सवारीको सवारीचालकको लागि अनुमतिपत्रको लागि छुट्टै व्यवस्था नभएको ।	सार्वजनिक सवारीको विशेष प्रशिक्षण, परीक्षण तथा विधिसहितको व्यावसायिक चालक अनुमतिपत्र प्रणालीको व्यवस्था गर्ने ।	सार्वजनिक सवारीचालकका लागि पाठ्यक्रम, स्वास्थ्य परीक्षा विधिसहितको व्यावसायिक चालक अनुमतिपत्र प्रणालीको व्यवस्था गर्ने ।	सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनमा व्यावसायिक सवारीचालक अनुमतिपत्र सम्बन्धी प्रावधान राख्ने र सोही अनुसारको पाठ्यक्रम, प्रशिक्षण, स्वास्थ्य परीक्षण तथा परीक्षा विधि समावेश गरी निर्देशिका जारी गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग

शरद्वज्र पौडेल
संयोजक १३८
मानवगत सुधार रूपाय कर्मचारी









क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
७.	अव्यवस्थित सार्वजनिक यातायात, पैदलयात्री, साइकलचालक, बालबालिका, बृद्ध बृद्धा तथा शारीरिक रूपमा अशक्तहरूका लागि सहज हुने गरी सडक पूर्वाधार विकास गर्न नसकिएको र सडक प्रयोगकर्ताहरूमा रहेको ट्राफिक नियम पालना नगर्ने प्रवृत्ति र सुरक्षासम्बन्धी चेतनामा कमीका कारण सडक सुरक्षा चुनौतीपूर्ण बन्न पुगेको।	ट्राफिक सचेतना प्रवर्द्धन, सडक प्रयोगकर्तामैत्री पूर्वाधार, व्यवस्थित तथा सुरक्षित सार्वजनिक यातायात।	सडक प्रयोगकर्ताहरूमा सुरक्षा तथा सावधानी सम्बन्धी ज्ञान र अभ्यासको कमी।	यातायात क्षेत्रका श्रमिकहरूको पेशागत हक, हितका सम्बन्धमा कानूनमा व्यवस्था गर्ने।	यातायात क्षेत्रका पेशागत श्रमिकहरूको पेशागत हक, हित तथा सेवाका शर्तहरूका सम्बन्धमा सामाजिक सुरक्षा संहिताको मर्यादित रोजगारीको सिद्धान्त बमोजिमका विशेष क्षेत्रगत व्यवस्थाहरू श्रम ऐन तथा नियमावलीमा समावेश गर्ने।	नेपाल सरकार, श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
				सडक सुरक्षासम्बन्धी जनचेतना कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने।	सडक सुरक्षासम्बन्धी जनचेतनामूलक कार्यक्रम निर्देशिका तयार गरी सो सम्बन्धी कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने। सघीय, प्रादेशिक र स्थानीय तहका सरोकारवाला सरकारी, नैरसरकारी, शैक्षिक संस्था, तथा नागरिक समाजसँग सहयोग, समन्वय तथा सहकार्य गर्नुका साथै, उक्त कार्यक्रमको निरन्तर अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्ने।	राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद, सघीय, प्रादेशिक र स्थानीय तहका सरोकारवाला सरकारी, नैरसरकारी, शैक्षिक संस्था, तथा नागरिक समाज

श्री ००५
 श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय
 पोखरा

श्री ००५
 श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय
 पोखरा

श्री ००५
 श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय
 पोखरा

श्री ००५
 श्रम, रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय
 पोखरा

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>पैदलयात्री तथा साइकल चालक लगायतका सडक प्रयोगकर्ताका आवश्यकतालाई सडक निर्माण र यातायात सेवा सञ्चालनका क्रममा उचित ध्यान नदिइएको ।</p> <p>यात्रुको आवश्यकता अनुसारको यातायात सेवाका रुट तथा सञ्चालन समय तालिकाको व्यवस्था नहुनु ।</p>	<p>पैदलयात्री, साइकलयात्री तथा शारीरिक रूपमा कमजोर प्रयोगकर्ता मैत्री पूर्वाधार तथा सुविधाको व्यवस्था मिलाउने ।</p> <p>यातायात सेवाको माग तथा यात्रुचापलाई विचार गरी सार्वजनिक यातायातका रुट तथा समयतालिका तय गर्ने ।</p>	<p>पैदलयात्री, साइकलयात्री तथा शारीरिक रूपमा कमजोर प्रयोगकर्ताहरूका लागि यातायात पूर्वाधार मापदण्ड र निर्देशिका तयार गरी कार्यान्वयन गर्ने ।</p> <p>प्रस्थान, गन्तव्य तथा बीच बाटोमा पर्ने स्थानहरूबीच समय-खण्ड अनुसार दैनिक यात्रुचापसम्बन्धी तथ्याङ्क संकलन तथा विश्लेषण गरी प्राप्ति नतिजाअनुसार रुट, सवारीको प्रकार, सवारी संख्या तथा समयतालिका निर्धारण गर्ने ।</p>	<p>राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद, सडक विभाग, प्रदेश सरकार, स्थानीय तह</p> <p>संघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, प्रादेशिक यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू, स्थानीय तह, यातायात व्यवसायी संघ संस्थाहरू</p>


सुदूरपश्चिम प्रदेश

सुदूरपश्चिम प्रदेश सरकार
सुदूरपश्चिम प्रदेश सरकार
सुदूरपश्चिम प्रदेश सरकार


सुदूरपश्चिम प्रदेश सरकार

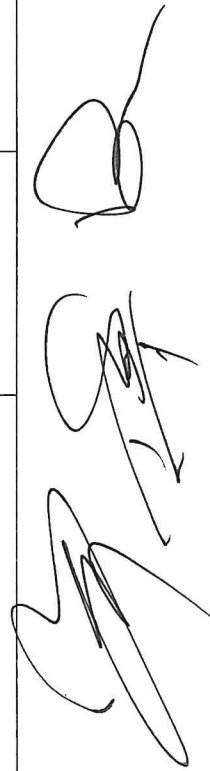

सुदूरपश्चिम प्रदेश सरकार


सुदूरपश्चिम प्रदेश सरकार


सुदूरपश्चिम प्रदेश सरकार


सुदूरपश्चिम प्रदेश सरकार

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिचलना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
८.	दुर्घटनापछिको उद्धारका लागि पर्याप्त स्रोतसाधन तथा पूर्वाधार नभएको, उपलब्ध जनशक्ति तथा स्रोत परिचालन प्रभावकारी हुन नसकेको, दुर्घटनामा परी घाइते तथा अशक्त भएकाहरूको उपचारको रकम भुक्तानी तथा बीमा दावी सहज हुने नसकेको र दीर्घ रूपमा अशक्त भएका व्यक्तिहरूको लागि प्रभावकारी राहत तथा पुनर्स्थापना कार्यक्रम सञ्चालन हुन नसकेको।	दुर्घटनापश्चात् हुत तथा प्रभावकारी उद्धार, सुरक्षा निकाय, स्वास्थ्य संस्था तथा स्थानीय तहमा आवश्यक उपकरणसहितको तालिम प्राप्त जनशक्तिको उपलब्धता, राजमार्गका स्थानहरूमा आपतकालीन स्वास्थ्य सेवा प्रदान गर्न सक्षम स्वास्थ्य सेवा पूर्वाधारको विकास, दुर्घटनामा परी घाइते हुनेहरूको सहज उपचार प्रक्रिया, दीर्घ रूपमा अशक्त व्यक्तिहरूका लागि राहत तथा पुनर्स्थापना कार्यक्रम सञ्चालन।	स्थानीय बासिन्दामा दुर्घटनापछिको उद्धारको लागि गरिने सामान्य प्रक्रिया सम्बन्धी ज्ञानको कमी तथा दुर्घटनाको उद्धारमा सहभागी हुन नचाहुने मनोवृत्ति।	राष्ट्रिय उद्धार तथा सामान्य प्राथमिक ज्ञान भएका सहयोगी नागरिक तयार गर्ने।	दुर्घटना संभावित क्षेत्र वा नजिकै पायक पर्ने ठाउँ पहिचान गरी स्वास्थ्य आपतकालीन स्वास्थ्य सेवा पूर्वाधार बनाउन बजेट तथा कार्यक्रम समावेश गरी कार्यान्वयन गर्ने।	स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय, स्वास्थ्य सेवा विभाग, सडक विभाग, स्थानीय तह	राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद तथा स्वास्थ्य संस्थाहरूसँगको सहकार्यमा स्थानीय तह
					मानवीय संवेदना, सेवा परोपकारको भावना जगाउने तथा दुर्घटनापछिको उद्धार तथा सामान्य प्राथमिक उपचारसम्बन्धी ज्ञान तथा सीपमूलक तालीम प्रत्येक स्थानीय तहमा सञ्चालन गर्ने।	शिक्षा, विज्ञान तथा प्रविधि मन्त्रालय, प्रदेश सरकार, स्थानीय तह	




शुद्धीकर्ता
संयोजक
०२०८१९

०२०८१९



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			सुविधायुक्त एम्बुलेन्स सेवाको कमी।	<p>आफ्नोअगाडि दुर्घटनामा परी घाइते भएको वा गम्भीर अवस्थामा रहेको व्यक्तिलाई उद्धार वा सहयोग गर्नुलाई अनिवार्य कर्तव्य (Duty to Rescue) हुने कानूनी व्यवस्था गर्ने।</p> <p>वा</p> <p>मानवताको भावनाबाट प्रेरित भई दुर्घटना पश्चातको उद्धार तथा राहतको कार्य गर्ने वा त्यस्तो कार्यमा सहयोग गर्ने व्यक्तिलाई “असल सहयोगी” (Good Samaritan) मानी अनावश्यक कानूनी भ्रमेलाबाट मुक्त गर्ने व्यवस्था गर्ने।</p> <p>राजमार्गका विभिन्न स्थानहरूमा एम्बुलेन्स तथा सम्भव भएसम्म एअर एम्बुलेन्स चौबीसै घण्टा तयार अवस्थामा राख्ने।</p>	<p>सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनमा सडक दुर्घटनाको सन्दर्भमा उद्धार वा सहयोग गर्नुलाई अनिवार्य कर्तव्य (Duty to Rescue) बनाउने।</p> <p>वा</p> <p>उद्धार तथा राहतको कार्य गर्ने वा त्यस्तो कार्यमा सहयोग गर्ने व्यक्तिलाई “असल सहयोगी” को रूपमा कानूनी संरक्षण प्रदान गर्ने सम्बन्धी प्रावधान समावेश गर्ने।</p>	राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद, स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय, प्रदेश सरकारका स्वास्थ्य सम्बन्धी निकाय, स्थानीय तह

राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद
 स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय
 प्रदेश सरकारका स्वास्थ्य सम्बन्धी निकाय, स्थानीय तह

१४२

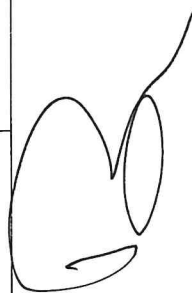
सुविधायुक्त एम्बुलेन्स सेवाको कमी।

१४

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			दुर्घटनाका पीडितहरूको उपचारमा बीमासम्बन्धी व्यवस्था स्पष्ट नहुनु ।	उपचारवापत प्राप्त हुने बीमा रकमको सीमा बृद्धि गर्ने, उपचारको खर्च बीमा नीति अन्तर्गत बीमा कम्पनीले बहन गर्ने, बीमा नीति सबै अस्पतालहरूमा स्वीकार्य हुने र उपचार विधि तथा खर्चमा एकरूपता हुने व्यवस्था मिलाउने ।	सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, बीमा नियमावली, बीमा रेहेका नियमावलीमा संशोधन गर्ने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, नेपाल बीमा प्राधिकरण
			अपाङ्ग वा अन्य अशक्त पीडितहरूको पुनर्स्थापना सम्बन्धी व्यवस्थामा कमी ।	सडक दुर्घटनामा परी दीर्घ अवधिको घाइते वा अपाङ्ग भएकाहरूको लागि पुनर्स्थापनाको व्यवस्था गर्ने ।	घाइते वा अपाङ्गहरूको पुनर्स्थापना लागि सम्वन्धी नीति तथा कार्यक्रम तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गर्ने ।	राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद


 शरदचन्द्र पौडेल
 सचिव/उपसचिव
 बालायाल सुधार सुशान्त कलेज
 २०२०









द. प्रदूषण नियन्त्रण

द.१. पृष्ठभूमि:

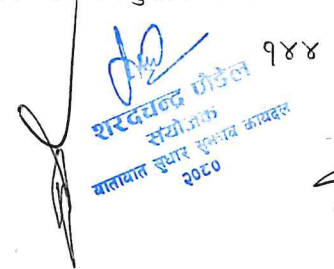
वर्तमान समयमा जलवायु परिवर्तन विश्वको एक महत्वपूर्ण एजेण्डा बन्न पुगेको छ । यो आधुनिक युगको सबैभन्दा महत्वपूर्ण मुद्दा बनेको छ । वर्तमानकै दरमा जलवायु परिवर्तन भइरह्यो भने यो विगतमा जस्तो पुनर्स्थापित हुन नसक्ने हदमा पुग्छ र सबै जीवन संकटमा पर्ने अनुमान वैज्ञानिकको छ । जलवायु परिवर्तनका थुप्रै कारणमध्ये वायु प्रदूषणलाई एक मुख्य कारक मानिएको छ । विशेषतः वायु प्रदूषणले पृथ्वीको तापक्रम बढ्ने र यसरी तापक्रम बढ्दा जलवायु परिवर्तन हुन जाने निष्कर्ष निकालिएको छ । वायु प्रदूषणका थुप्रै कारणमध्ये सवारीसाधनबाट हुने कार्बन र कार्बन डाईअक्साइडको उत्सर्जनको योगदान महत्वपूर्ण छ । वायु प्रदूषणका लागि मुख्य जिम्मेवार रहने विश्वभरको हरितगृह ग्यास उत्सर्जनमा यातायात क्षेत्रको योगदान करिब २५ प्रतिशत हुने अनुमान गरिएको छ । विश्वको हरितगृह ग्यास उत्सर्जनमा नेपालको योगदान खालि ०.०२७ प्रतिशत मात्र छ । विश्व प्रदूषण र जलवायु परिवर्तनमा योगदान गर्ने मुलुकको वर्गमा नेपालको योगदान सापेक्ष रूपमा कम भए पनि आफ्नो भूबनौटको कारण जलवायु संवेदनशीलताको दृष्टिले नेपाल एकदमै जोखिम भएको राष्ट्रमा पर्दछ । त्यसकारण वातावरण संरक्षण र प्रदूषण नियन्त्रण नेपालका लागि अन्तर्राष्ट्रिय समुदायको प्रयासमा सहयोगी हुने मात्र होइन राष्ट्रिय सरोकारको महत्वपूर्ण विषय पनि हो ।

नेपालको वर्तमान विकासको अवस्थामा हरितगृह ग्यास उत्सर्जन गर्ने ऊर्जाका मुख्य क्षेत्र उद्योगधन्दा र सवारीसाधन हुन् । उद्योगधन्दाको विकास पनि अन्य देशको तुलनामा सुस्त रहेको भए पनि सवारीसाधनको प्रयोग हालका दिनमा बढी वृद्धिको प्रवृत्ति देखिएको छ । बढ्दो आर्थिक तथा सामाजिक गतिविधिको कारण विगत केही वर्षदेखि नेपालमा सवारीसाधनको प्रयोगमा अरू ठाउँमा जस्तै उल्लेख्य वृद्धि देखिएको छ र बढ्दो आर्थिक गतिविधिको कारण यो वृद्धि आगामी वर्षमा झन् बढ्दै जाने निश्चित छ । त्यसकारण वातावरण संरक्षण नेपालको लागि सदावहार प्राथमिकताको विषय हुन गएको छ ।

नेपालको सन्दर्भमा कुरा गर्दा सवारीसाधनबाट हुने उत्सर्जनको कारण हुने प्रदूषणको चर्चा बढी हुने गरे पनि ध्वनि, रसायन र सरसफाई पनि प्रदूषणका महत्वपूर्ण कारकहरू हुन् । आधुनिकतातर्फ लम्कदै गर्दा प्रदूषणका यस्ता कारक तत्वहरूको लेखजोखा र नियन्त्रणले पनि नेपालमा स्थान ओगट्दै जाने निश्चित छ ।

द.२ विद्यमान अवस्था:

विश्व समुदायप्रतिको प्रतीबद्धता र आफ्नो भूभौतिक संवेदशीलतालाई दृष्टिगत गरी नेपालले सन् २००० देखि नै वायु प्रदूषण नियन्त्रणका लागि प्रयास गर्दै आएको छ । नेपालले मिति २०५७ कात्तिक ७ मा पहिलोपटक सवारीसाधनबाट उत्सर्जन हुने ग्यासको मापदण्ड निर्धारण गरेर समयअनुसार परिमार्जन



शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
वातावरण सुधार मन्त्रालय काठमाडौं
२०८०



गर्दै आएको छ (२०५७ कात्तिक ७ मा सवारीसाधनका लागि निर्धारण गरिएको मापदण्ड तलको चार्टमा दिइएको छ) । हाल नेपालमा आयात गरिने सवारीसाधन युरो चार स्तरको हुनु पर्ने, सेकेण्ड ट्याण्ड सवारीसाधन नेपालमा आयात गर्न नपाइने, सबै किसिमका चारपाङ्ग्रे र दुईपाङ्ग्रे सवारी दर्तापूर्व सवारी जाँच परीक्षण अनिवार्य गर्नु पर्ने र पहिले नै सञ्चालनमा रहेका सवारीसाधनका लागि प्रदूषण मापदण्ड निर्धारण गरिएको छ । त्यसैगरी प्रत्येक सार्वजनिक सवारीसाधनले जाँचपास गराउँदा प्रदूषण जाँच गराउनु पर्ने व्यवस्था गरिएको छ । हाल पोखरामा पनि प्रदूषण जाँचलाई परीक्षणको रूपमा सुरु गरिएको छ ।

काठमाडौं उपत्यकाको भौगोलिक अवस्था र सवारीको चापलाई विचार गरी प्रदूषण नियन्त्रणमा थप कडाइ गर्न डिजेल टेम्पोमा र टु स्ट्रोक दुईपाङ्ग्रेमा प्रतीबन्ध लगाइएको छ भने उपत्यकामा चल्ने सबै चारपाङ्ग्रे सवारीसाधनले वर्षको एकपटक सवारीसाधनको परीक्षण गराएर हरियो स्टिकर लिई प्रदर्शन गरेर मात्र सवारी सञ्चालन गर्न पाउने व्यवस्था गरिएको छ । हाल पोखरामा पनि चार पाङ्ग्रे सवारीसाधनको प्रदूषण जाँचलाई परीक्षणको रूपमा सुरु गरिएको छ । दुई पाङ्ग्रे सवारीसाधनलाई दर्ताको अवस्थाबाहेक अन्य अवस्थामा प्रदूषण जाँच गर्ने व्यवस्था गरिएको छैन ।

**मिति २०५७ कात्तिक ७ मा प्रकाशित राजपत्रअनुसार नेपालमा सवारीका लागि निर्धारण गरिएको
मापदण्ड**

क्र.सं	इन्धनको प्रकार	सवारीको मोडेल	उत्सर्जनमा हुने प्रदूषण कारक पदार्थहरूका अधिकतम सीमाहरू
१	पेट्रोल	सन् १९८४ अगाडिको	कार्बन मोनोअक्साइड(CO)-४.५ प्रतिशत
		सन् १९८४ र पछाडिको	कार्बन मोनोअक्साइड (CO)- ३ प्रतिशत हाइड्रोकार्बन (HC) - १००० ppm 4
२	डिजेल	सन् १९९४ सम्मको	Opacity Coefficient-3.22/m Opacity Rate-75 HSU5
		सन् १९९४ पछाडिको	Opacity Coefficient-2.44/m Opacity Rate-65 HSU
३	दुई पाङ्ग्रे		कार्बन मोनोअक्साइड (CO)- ४.५ प्रतिशत हाइड्रोकार्बन (HC) - ७००० ppm

स्रोत : वातावरणीय मापदण्ड तथा सम्बन्धित सूचनाको सँगालो, विज्ञान प्रविधि तथा वातावरण मन्त्रालय, सिंहदरवार काठमाडौं ।

शरदचन्द्र पोखरेल
सहायक सचिव
वातावरण विभाग
२०५७

प्रदूषण जाँचलाई संघीय र प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनमा उल्लेख गरी जाँच गर्ने कार्यका लागि यातायात व्यवस्था विभाग अन्तर्गतको सवारी उपयुक्तता परीक्षण केन्द्र (Vehicle Fitness Test Centre), प्रदेश मातहतको यातायात व्यवस्था कार्यालय र यातायात सेवा कार्यालयहरूमा रहेको प्राविधिक एकाइले गर्ने व्यवस्था गरिएको छ ।


८.३. परीक्षणको अवस्था:

संवत् २०७६।७७ को फागुन मसान्तसम्म नेपालभर ३८ लाख २३ हजार सवारीसाधन दर्ता भएको देखिन्छ भने वर्षेनी करिब ४ लाख नयाँ सवारीसाधन दर्ता हुने गरेको देखिन्छ । सम्बत् २०७७ माघ मसान्तसम्मको तथ्यांकअनुसार बागमती प्रदेश अन्तर्गतका सवारी दर्ताको काम गर्ने मकवानपुर, हेटौँडा, काठमाडौँ कार्यालयमा मभौला र ठूला सवारी, साना सवारी, ट्याक्टर टेम्पो र मोटरसाइकल गरी कुल जम्मा १६ लाख ७७ हजार २०४ सवारीसाधन दर्ता भएको देखिन्छ । यसमध्ये मोटरसाइकलको संख्या १२ लाख ८४ हजार (७६.५६ प्रतिशत) छ र अन्य चारपाङ्ग्रे सवारीको संख्या करिब ३ लाख ९३ हजार (२३.४३ प्रतिशत) रहेको छ । काठमाडौँमा दर्ता भएका ३ लाख ९३ हजार सवारीसाधनले वर्षको एकपटक प्रदूषण जाँच गराउनै पर्छ । यसमा पनि यहाँ दर्ता भएका ७८,६३० वटा सार्वजनिक सवारीसाधनले त थप दुई पटक सवारीसाधनको प्रदूषण जाँच गराउनुपर्छ । यसरी वर्षेनी काठमाडौँ उपत्यकामा ५ लाख ५० हजार २६० पटक सवारीसाधनको प्रदूषण जाँच गर्नु पर्ने हुन्छ । त्यसमा पनि काम विशेषले काठमाडौँ उपत्यकामा आई सञ्चालनमा रहेका निजी सवारीसाधनले पनि प्रदूषण जाँच गराएको संख्या जोड्दा यो संख्या अझ केही बढ्ने देखिन्छ ।

काठमाडौँका दुई कार्यालयमध्ये गुर्जुधाराले खाली मोटरसाइकलको मात्र काम गर्ने भएकाले नयाँ दर्ता गर्दाको अवस्थामा मात्र प्रदूषण जाँचको काम गर्दछ भने चारपाङ्ग्रे सबै सवारीसाधनको प्रदूषण जाँच गर्ने दायित्व खालि यातायात व्यवस्था कार्यालय, एकान्तकुनामा निहित छ । एकान्तकुनाको यो बृहत् जिम्मेवारीलाई दृष्टिगत गरी प्रदूषण जाँचको कार्यलाई हालका दिनमा विकेन्द्रीकरण गरी यातायात सेवा कार्यालय, सानो भ्याड र भक्तपुरमा पनि प्रदूषण जाँचको अधिकार प्रत्यायोजन गरिएको छ । त्यसैगरी यातायात व्यवस्था विभाग मातहत सञ्चालित सवारी उपयुक्तता परीक्षण केन्द्र टेकुमा पनि चारपाङ्ग्रे सवारीसाधनको प्रदूषण जाँचको काम भइरहेको छ ।

प्रदूषण जाँचलाई सार्वजनिक सवारीको हकमा जाँचपास गराउँदा र अन्यको हकमा नियमित रूपमा गराउनुपर्ने र सात दिनभित्र नगराउनेबित्तिकै जरिवाना हुने व्यवस्थाले सवारीसाधनलाई आफ्नो अनुकूलतामा जाँच गराउने सुविधा छैन; जुनसुकै अवस्थामा पनि तोकिएको अवधिभित्र जाँच गराइसक्नुपर्ने अवस्था बनेको छ । यसबाट प्रदूषण जाँच गराउने यातायात व्यवस्था कार्यालय वा परीक्षण केन्द्रमा एकैपटक ठूलो संख्यामा सवारीसाधन परीक्षणका लागि आइपुग्ने अवस्था आउँछ । सरसर्ती हिसाब गर्दा पनि वर्ष दिनभरिमा कार्यालय खुल्ने दिनको संख्यालाई २५० दिन कायम गर्दा पनि सालाखाला प्रतिदिन प्रत्येक कार्यालयमा ५५० भन्दा वटा सवारीसाधन प्रदूषण जाँचका लागि आउने अवस्था देखिन्छ ।




शरदचन्द्र पौडेल
संघीय गृह
यातायात सुधार बुकाइ कक्ष- १४६
२०८०



८.४ चुनौती:

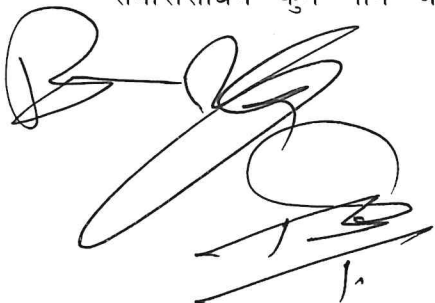
बागमती प्रदेश सरकारले यातायात व्यवस्था विभाग समेतको सहयोगमा आफ्नो क्षेत्राधिकारभित्र प्रदूषण जाँचको काम भ्याइनभ्याई गर्दै आएको छ । सवारीबाट हुने प्रदूषणलाई नियन्त्रण गरी वातावरण संरक्षणमा संघाउ पुऱ्याउने राष्ट्रिय र अन्तर्राष्ट्रिय लक्ष्य पूरा गर्ने उद्देश्य राखिएको भए पनि यसले समेटेको भौगोलिक र सवारीको प्रकारको क्षेत्र, जाँचको व्यवस्थापन र यसमा प्रयोग हुने प्रविधि र गुडिरहेको सवारीको प्रदूषण जाँच गर्ने जस्ता विषयमा प्रशस्त कमजोरी रहेकाले प्रभावकारी हुन सकेको छैन । प्रदूषण जाँचसम्बन्धी विद्यमान कमजोरीको कारण प्रदूषण जाँच वातावरण संरक्षणको गतिविधिभन्दा पनि एक नियमित र भन्कटिलो र अनियमितताग्रस्त औपचारिकतामा सीमित हुन पुगेको छ । हालको प्रदूषण जाँचसम्बन्धी व्यवस्थामा रहेका कमजोरीलाई यसप्रकार औल्याउन सकिन्छ ।

प्रदूषण जाँचको हालको व्यवस्थाले खालि चारपाङ्ग्रे सवारीसाधनलाई मात्र समेटेको छ । करिब ८० प्रतिशतको संख्यामा रहेका मोटरसाइकललाई नियमित जाँचको दायरामा ल्याउन सकिएको छैन । सवारी प्रदूषणमा महत्वपूर्ण योगदान गर्ने ठूलो हिस्साको सवारीसाधनलाई जाँचबाहिर राखेर प्रदूषण नियन्त्रणलाई प्रभावकारी बनाउन सकिँदैन ।

सवारीसाधनको नियमित प्रदूषण जाँचलाई खालि उपत्यकामा मात्र सीमित गरिएको छ । सबै भागमा विस्तारै प्रदूषणको समस्या देखिँदै गएको सन्दर्भमा दुई दशकअगाडिको अवस्थालाई विचार गरी काठमाडौँ उपत्यकामा सुरु गरिएको प्रदूषण जाँचले मात्र देशको वातावरण संरक्षणमा खासै योगदान गर्न सक्दैन । फेरि, छोटो दूरीमा प्रदूषण सुरुवा हुन्छ । त्यसकारण हाल काठमाडौँमाभन्दा केही कम जोखिम भए पनि भविष्यलाई विचार गरी प्रदूषण जाँचलाई देशभर विस्तार गर्नु आवश्यक हुन्छ ।

हाल चार ठाउँबाट सञ्चालन भइरहेको सवारी प्रदूषण जाँचको व्यवस्थापकीय क्षमता अत्यन्त सीमित छ । यी स्थानमा जाँच गर्ने कर्मचारी, जाँच गर्ने औजार र सवारीसाधन क्युमा राख्ने ठाउँसमेत अत्यन्त सीमित छ । फेरि, परीक्षणको कार्य खालि कार्यालय समयमा १०-५ को बीचमा मात्र गरिँदा भइरहेको क्षमता पनि थप सीमित भएको छ । दैनिक सरदर ५५० को दरले सवारीसाधनको परीक्षण गर्नुपर्ने यी ठाउँमा प्रदूषण जाँच गराउन सवारीसाधनको दैनिक लामो क्यु लाग्ने गरेको छ । यसबाट कार्यालयमा मात्र नभई नजिकैको सवारी व्यवस्थापन पनि अस्तव्यस्त भएको देखिन्छ । एक सवारीको परीक्षण गर्न सरदर ४।५ घण्टा लाग्ने गरेको छ । यसबाट सम्बन्धित व्यक्तिको समय र सवारी घिचीघिची हिँडाइरहनु पर्दाको इन्धन खर्च र प्रदूषणबाट अनावश्यक ठूलो क्षति पुगिरहेको छ । यस्तो ढिलाढाला र भन्कटपूर्ण सेवाले सार्वजनिक सेवाकै बदनाम भएको छ ।

प्रदूषण जाँच सवारीले गर्ने उत्सर्जनको मात्रा वाञ्छित सीमाभित्र छ कि छैन ? भनेर गरिने हो । यसको मुख्य उद्देश्य उत्सर्जन तोकिएभन्दा बढी गरिरहेका सवारीसाधनलाई बढी छ भनी प्रमाणित गरेर सवारी उत्सर्जन घटाउन लगाउने हो । विडम्बना नै भन्नुपर्छ यसरी क्युमा बसेर जचाउन ल्याएका सवारीसाधन कुनै पनि जाँचमा असफल भएको अभिलेख देखिँदैन । ल्याइसकेपछि कुनै न कुनै



शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुकाव समित
२०८०

१४७



तरिकाबाट जाँचमा उत्तीर्ण भएको प्रमाणपत्र प्राप्त गरेकै हुन्छन् । यसबाट यो परीक्षण खालि एक नियमित गतिविधि (Ritual) सिवाय केही भएको छैन; खालि जचाउनुपर्ने गतिविधि मात्र भएको छ । फेरि, एक पटक जँचाएपछि तोकिएको अवधिभित्र उन्मुक्ति जस्तो भएको छ, बीचमा सडकमै छडके जाँच गर्ने कार्य हुन सकेको छैन ।

८.५ अवसर:

अहिले प्रदूषण जाँचमा देखिएको समस्या समाधान गर्न र जाँचको भौगोलिक क्षेत्र विस्तार गर्न र सबै किसिमका उत्सर्जन गर्ने सवारीलाई समेट्ने उपाय भनेको प्रदूषण जाँचको क्षमतालाई व्यापक विस्तार गर्ने र थप भौगोलिक र सवारीसाधनलाई समेट्ने गरी प्रादेशिक नीति निर्धारण गर्ने हो । सवारीसाधनको संख्या र निरन्तर बढिरहुने प्रवृत्ति र सार्वजनिक क्षेत्रमा अन्तरनिहित विविध किसिमका सीमिततालाई दृष्टिगत गरी संसारका धेरै देशमा प्रदूषण जाँचलाई निजीकरण गरिएको छ । यसको लागि उपयुक्त प्रविधि पनि उपलब्ध छ । निजी क्षेत्रले प्रदूषण जाँचको काम गर्छ र सार्वजनिक निकायले यसको नियमित रूपमा अनुगमन र नियमन गर्दछ । यसबाट सडकमा अनुगमन गर्ने र छडके जाँचको रूपमा सार्वजनिक कार्यालयहरूले जाँच गर्नको लागि समय पनि उपलब्ध हुन्छ ।

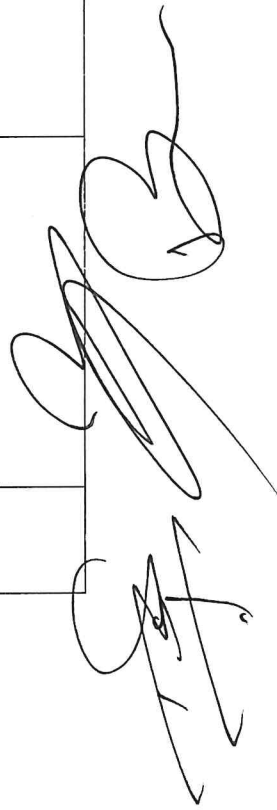
८.६ समाधान:

सवारीसाधनहरूको प्रदूषण जाँच गरी प्रदूषण नियन्त्रण गर्नको लागि आवश्यक कार्ययोजना यसैसाथ संलग्न छ ।

शरदचन्द्र चौधरी
संयोजक
यातायात विभाग
२०७३

८.६ प्रदूषण नियन्त्रण कार्ययोजना

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
१.	देशभरि चालू अवस्थामा रहेका सवारीहरूको वास्तविक संख्या, तिनको आयु तथा तिनबाट भइरहेको उत्सर्जनमा रहेका हानिकारक पदार्थहरूको मात्रासम्बन्धी व्यवस्थित अध्ययन हुन नसकेको कारण यातायात क्षेत्रबाट भइरहेको वायु प्रदूषणसम्बन्धी तथ्यपरक आँकलन तथा विश्लेषण गरी प्रदूषण न्यूनीकरण सम्बन्धी नीति, रणनीति तथा कार्यक्रम तर्जुमा कार्यान्वयन गर्न नसकिएको।	देशभरि सञ्चालनमा रहेका सवारीहरूको समग्र अवस्था तथा तिनबाट भइरहेको वायु प्रदूषणको तथ्यपरक र परिमाणात्मक प्रक्षेपण। सवारीहरूबाट हुने प्रदूषण नियन्त्रण सम्बन्धमा वस्तुपरक र कार्यान्वयनयोग्य राष्ट्रिय नीति।	चालू अवस्थाका सवारीहरूको मोडेल, उत्पादन वर्ष, वास्तविक संख्यासम्बन्धी तथ्याङ्क उपलब्ध हुन नसकेको।	सवारीहरूको सम्पूर्ण विवरणसहितको राष्ट्रिय विद्युतीय अभिलेख सञ्चालन गर्ने।	सबै संघीय सवारी परीक्षण कार्यालय तथा प्रदेशका यातायात व्यवस्था कार्यालयहरूले सवारी दर्ता, नवीकरण, नामसारी, जाँचपास, स्ट इजाजत प्रदान लगायत सवारीसम्बन्धी कार्य गर्दा यातायात व्यवस्था विभागले विकास गरेको विद्युतीय सवारी दर्ता प्रणालीबाट मात्र गर्ने।	यातायात विभाग, प्रदेश कार्यालयहरू, सरकारहरू, यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू
			सवारीहरूबाट भइरहेको प्रदूषण विशेष गरी उत्सर्जन भइरहेका पदार्थहरूको मात्राको तथ्यपरक आँकलन गर्न नसकिएको।	देशभरिका सवारीहरूबाट भइरहेको उत्सर्जन सम्बन्धमा तथ्यपरक विवरण प्राप्त गर्न राष्ट्रिय सवारी प्रदूषण सर्वेक्षण गर्ने।	त्रिभुवन विश्वविद्यालय, इन्जिनियरिङ अध्ययन संस्थानमा अध्ययनरत विद्यार्थीहरूलाई इन्टर्नशीप अन्तर्गत परिचालन गरी तथ्याङ्कशास्त्रीय नमूना संकलन विधिअनुसार उपयुक्त संख्याका सवारीसाधनहरूमा विस्तृत प्रदूषण जाँचसहितको अध्ययन गराई विवरण संकलन तथा विश्लेषण गर्ने।	यातायात विभाग, वातावरण विभाग




१४९
 पोस्टल
 कार्यालय
 काठमाडौं
 २०७२

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			<p>सवारीबाट प्रदूषणको अवस्थाको आधारित भई प्रदूषण नियन्त्रणसम्बन्धी नीति, बनाउन समस्या भएको ।</p> <p>सवारीबाट भइरहेको वास्तविक तथ्यमा आधारित भई प्रदूषण नियन्त्रणसम्बन्धी नीति, बनाउन समस्या भएको ।</p>	<p>सवारी नियन्त्रण राष्ट्रिय नीति तर्जुमा गर्ने ।</p> <p>प्रदूषण सम्बन्धी राष्ट्रिय नीति तर्जुमा गर्ने ।</p>	<p>राष्ट्रिय सवारी प्रदूषण सर्वेक्षणबाट प्राप्त नतिजा एवं प्रदूषण नियन्त्रण सम्बन्धमा भइरहेको अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यासलाई समेत आधार मानी द्रव्यमान उत्सर्जन, प्रयोगमा रहेका सवारीबाट हुने उत्सर्जन तथा प्रदूषण नियन्त्रण सम्बन्धी उद्देश्य, रणनीति तथा कार्यक्रमहरू तय गर्ने ।</p>	<p>नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, वातावरण विभाग</p>
			<p>प्रदूषण मापदण्डको लामो समयदेखि स्तरोन्नति नभएको कारण उत्पादक राष्ट्रको उच्च मापदण्ड बमोजिमको परीक्षणमा असफल भएका सवारीसाधन नेपाल भित्रिने संभावना भएको र हाल नेपालमा पैठारी हुने धेरै जसो साना तथा मझौला सवारीहरू २०६९ को मापदण्डभन्दा माथिल्लो मापदण्ड अनुसारका भएता तापनि धेरै जसो ठूला सवारीहरू २०६९ कै मापदण्ड अनुसारका रहेका हुँदा एकरूपता नभएको ।</p>	<p>नेपालमा पैठारी हुने सवारीका राष्ट्रहरूमा गरिएका उच्चस्तरका प्रदूषण मापदण्ड समेतलाई विचार गरी ती आन्तरिक प्रयोगका लागि उत्पादन भए सरहका नेपालमा पैठारी हुने गरी एकै प्रकारका सवारीका लागि समान प्रकारको मापदण्डको व्यवस्था गर्ने ।</p>	<p>नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्ड, २०६९ लाई विस्थापन गरी दुई तथा तीन पाइये सवारीहरूका लागि युरो- ५ र चार वा बढी पाइये सवारीहरूका लागि युरो ६ समकक्षको नयाँ नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्ड २०८० बनाई लागू गर्ने ।</p>	<p>नेपाल सरकार, वन वातावरण तथा मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग</p>








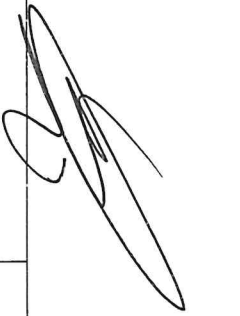
 नेपाल सरकार
 वातावरण विभाग
 २०८०

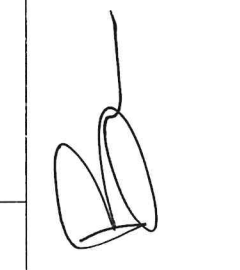
१५०



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
२.	निर्माण उपकरण र कृषि प्रयोजनका ट्रयाक्टरबाहेक नेपालमा नयाँ पैठारी हुने सवारीहरूमा लागू हुने गरी हाल बहाल रहेको युरो-३ सरहको नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्ड, २०६९ (व्ययमान मापदण्ड - Mass Emission Standard) मा समयसोपेक्ष स्तरोन्नति र यससम्बन्धी परीक्षण पूर्वाधारको समेत निर्माण गर्न आवश्यक भएको	आन्तरिक इन्जिनयुक्त प्रकारका सवारी तथा उपकरणबाट हुने प्रदूषण नियमन । सवारी प्रदूषण मापदण्डको स्तरोन्नति । कम उत्सर्जन विशेषतायुक्त आधुनिक प्रविधिका सवारीहरूको पैठारी, जडान तथा उत्पादन ।	नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्डले ट्रयाक्टर तथा निर्माण उपकरणहरूलाई समेट्न नसकेको कारण ती स्रोतबाट हुने प्रदूषण नियन्त्रण गर्न नसकिएको ।	आन्तरिक दहन इन्जिन भएका पेट्रोलियम पदार्थबाट सञ्चालन हुने ट्रयाक्टर र सबै प्रकारका निर्माण उपकरणलाई समेत प्रदूषण मापदण्डको दयारामा ल्याउने ।	तथागत बजेट तथा कार्यक्रमको व्यवस्था गरी प्रयोगशाला स्थापना गर्ने र दिगो व्यवस्थापनका लागि विश्वविद्यालय, इन्जिनियरिङ अध्ययन सस्थान, अटोमोबाइल इन्जिनियरिङ विभाग, नेपाल अटोमोबाइल्स डिलर्स एसोसियसन	ट्रयाक्टर र सबै प्रकारका निर्माण उपकरणहरूको हकमा सुरु ५ वर्षसम्म युरो-३ त्यस पछि युरो-४ समकक्षी मापदण्ड लागू हुने गरी नेपाल सवारी प्रदूषण मापदण्ड २०८० मा विशेष प्रावधान समावेश गर्ने ।	नेपाल सरकार, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग
			नेपाल भित्रिने वा नेपालमा जडान तथा उत्पादन हुने सवारीको द्रव्यमान उत्सर्जनको अवस्था परीक्षण गर्न नेपालमा प्रयोगशाला नभएको हुँदा विदेशी परीक्षण संस्थाबाट जारी भएका परीक्षण प्रमाणपत्रका आधारमा पैठारी, जडान वा उत्पादनको अनुमति दिनु परिरहेको ।	सवारीहरूको आधारभूत द्रव्यमान परीक्षण लागि स्थापना गरी सञ्चालन गर्ने ।	आवश्यक बजेट तथा कार्यक्रमको व्यवस्था गरी प्रयोगशाला स्थापना गर्ने र दिगो व्यवस्थापनका लागि विश्वविद्यालय तथा निजी क्षेत्रसँग सहकार्य गर्ने ।	यातायात व्यवस्था विभाग, सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, त्रिभुवन विश्वविद्यालय, इन्जिनियरिङ अध्ययन सस्थान, अटोमोबाइल इन्जिनियरिङ विभाग, नेपाल अटोमोबाइल्स डिलर्स एसोसियसन	











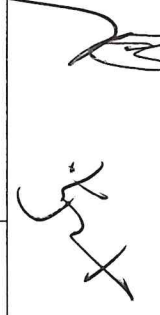


१५१

नेपाल सरकार
वातावरण मन्त्रालय
२०८०

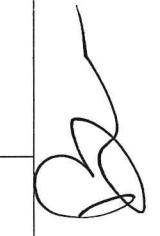
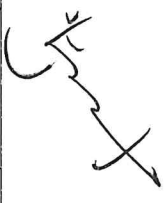
२०८०
२०८०
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
३.	प्रयोगमा रहेका सवारीहरूबाट हुने उत्सर्जनमा रहने प्रदूषणकारक पदार्थहरूका अधिकतम सीमाहरू सम्बन्धमा वि.सं. २०५४ र २०५७ मा निर्धारण गरिएका मापदण्डहरू हालसम्म पुनरावलोकन हुन नसकेको, प्रदूषण जाँच प्रमाणपत्र (Green Sticker) सम्बन्धी व्यवस्था काठमाडौं उपत्यकामा मात्र सीमित भएको र ती मापदण्डको कार्यान्वयन समेत प्रभावकारी हुन नसकेको।	देशभर सबै सवारीहरूमा पैठारी, जडान वा उत्पादन भएको वर्षका आधारमा समान रूपमा लागू हुने प्रदूषण मापदण्डहरू। जनशक्ति तथा पूर्वाधारसहितका गुणस्तरीय सेवा प्रदान गर्न सक्षम कार्यालयहरू। प्रदूषण जाँचको कार्य निजी क्षेत्रका सेवा केन्द्रहरूबाट समेत हुने व्यवस्था।	मापदण्ड पुरानो र युरो-१ समकक्षको आयतनात्मक उत्सर्जन परीक्षण (Volumetric Emission Test) मापदण्ड मात्र भएको। सबै सवारीलाई एउटै मापदण्डको आधारमा परीक्षण गर्ने गरिएको।	विभिन्न समयमा नेपालमा पैठारी, जडान वा उत्पादन भएका सवारीहरूका लागि अलग अलग मापदण्ड अनुसार प्रदूषण जाँच गर्ने व्यवस्था मिलाउने।	नयाँ मापदण्ड तर्जुमा गर्ने।	माथि प्रकरण नं. १ मा प्रस्ताव गरिएको राष्ट्रिय सवारी प्रदूषण सर्वेक्षणबाट प्राप्त सवारी अनुसारको नतिजा तथा नेपालमा वि.सं. २०५६ र २०६९ मा लागू गरिएका र २०८० मा तर्जुमा हुने द्रव्यमान उत्सर्जन मापदण्डहरूमा दोस्रो प्रकारको परीक्षण (आयतनात्मक उत्सर्जन परीक्षण) अन्तर्गत तोकिएका सीमाहरूलाई समेत विचार गरी अलग अलग समयमा पैठारी भएका सवारीहरूका लागि तत्काल समयमा नेपालमा बहाल रहेको द्रव्यमान उत्सर्जन मापदण्ड अनुरूप हुने गरी 'प्रयोगमा रहेका सवारीहरूको प्रदूषण परीक्षणसम्बन्धी एकीकृत मापदण्ड' बनाई लागू गर्ने।	नेपाल सरकार, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग
			सार्वजनिक सवारीलाई प्रत्येक ६ महिनामा र अन्य सवारीलाई प्रत्येक १ वर्षमा प्रदूषण जाँच गर्ने अभ्यास रहेको।	सबै प्रकारका सवारीलाई बराबर समय अन्तरालमा प्रदूषण जाँच गर्ने व्यवस्था मिलाउने।	सुरु दर्ता गर्दा गरिने प्रदूषण जाँचका आधारमा दिइने प्रमाणपत्र १८ महिनासम्म बहाल रहने र त्यसपश्चात् प्रत्येक ६ महिनामा प्रदूषण जाँच गराउनु पर्ने व्यवस्था	नेपाल सरकार, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग	

१५२
 १५२
 १५२
 १५२

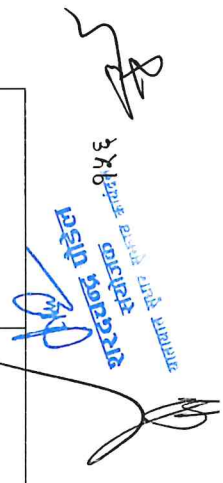
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			एक ठाउँमा हुने प्रदूषण सहजै अर्को ठाउँसम्म फैलिने र काठमाडौं बाहिर पनि वायु प्रदूषणको समस्या बढ्दै गएको तर प्रदूषण परीक्षण मापदण्ड काठमाडौं उपत्यकामा मात्र कार्यान्वयनमा रहेको हुँदा उपत्यकाबाहिर सवारीबाट हुने प्रदूषण नियमनको दायरामा नआएको।	सवारीको प्रदूषण जाँच सम्बन्धी व्यवस्था देशभर लागू गर्ने।	“प्रयोगमा रहेका सवारीहरूको प्रदूषण परीक्षण सम्बन्धी एकीकृत मापदण्ड” मा समावेश गर्ने। “प्रयोगमा रहेका सवारीहरूको प्रदूषण परीक्षणसम्बन्धी एकीकृत मापदण्डमा सो मापदण्ड नेपालभरि लागू हुने कुरा उल्लेख गर्ने र मापदण्ड देशभर लागू गर्ने।	नेपाल सरकार, वन तथा वातावरण मन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, संघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू, स्थानीय तह, निजी क्षेत्रबाट स्थापित प्रदूषण जाँच केन्द्रहरू
			प्रदूषण जाँच प्रमाणपत्र (हरियो स्टिकर) नलगाएका र प्रमाणपत्रको म्याद सकिएका सवारीहरू पनि बाटोमा गुडिरहेका।	प्रदूषण जाँच प्रमाणपत्र (हरियो स्टिकर) नराखी वा म्याद सकिएको प्रमाणपत्र राखी सवारी चलाउने चालक वा सवारीधनीलाई जरिवाना गरी प्रमाणपत्र प्राप्त नगरेसम्म त्यस्तो	प्रदूषण जाँच वा मर्मत संभार प्रयोजनका लागि नजिकैको यातायात कार्यालय, प्रदूषण परीक्षण केन्द्र वा वर्कशपसम्म जाने वा त्यहाँबाट फर्किने प्रयोजनका लागि बाहेक अन्य काममा प्रमाणपत्र नभएको सवारी वा प्रमाणपत्रको म्याद सकिए नवीकरणको लागि दिइएको समयसमेत समाप्त	नेपाल प्रहरी

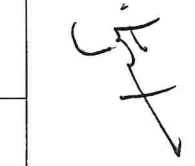






१५३
 डेटा प्रोसेसिंग
 डेटा प्रोसेसिंग
 डेटा प्रोसेसिंग
 डेटा प्रोसेसिंग



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
					<p>आकस्मिक प्रदूषण जाँच गर्दासमेत हतार नगरी पूर्ण कार्यविधि पालना गरी जाँच गर्ने ।</p> <p>आकस्मिक प्रदूषण जाँचको क्रममा कुनै सवारी फेल भएमा उक्त सवारीको प्रदूषण प्रमाणपत्र जारी गर्ने कार्यालयलाई वा प्रदूषण जाँच सेवा केन्द्रलाई जाँच नतिजा सहितको विवरण लिखित रूपमा उपलब्ध गराउने ।</p> <p>कुनै कार्यालय वा प्रदूषण जाँच सेवा केन्द्रबाट प्रमाणपत्र प्राप्त गरेका सवारीहरू आकस्मिक प्रदूषण जाँचका क्रममा धेरै संख्यामा फेल भएमा तालुक निकायमा विस्तृत विवरण सहित जानकारी गराउने ।</p>	<p>यातायात विभाग, मन्त्रालयहरू</p> <p>व्यवस्था प्रदेश</p>


 शरदचन्द्र पौडेल
 संयोजक
 आकस्मिक प्रदूषण जाँच सेवा केन्द्र







क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			कार्यालयहरूमा पर्याप्त प्राविधिक जनशक्ति, प्रदूषणमापक उपकरण तथा पूर्वाधार नभएको ।	प्राविधिक जनशक्ति थप गर्ने । उपयुक्त तथा सुरक्षित पूर्वाधार निर्माण गर्ने, उपकरणहरू थप गर्ने । कार्यालयहरूमा प्रयोग हुने प्रदूषणमापक यन्त्रहरूको नियमित क्यालिब्रेसन तथा मर्मत संभार गर्ने । सार्वजनिक सवारीको नियमित जाँचपासकै क्रममा प्रदूषण जाँच पनि सम्बन्धित कार्यालयबाट हुने व्यवस्था गर्ने । अन्य सबै प्रकारका सवारीहरूको प्रदूषण जाँचको कार्य निजी क्षेत्रबाट सञ्चालन हुने प्रदूषण जाँच सेवा केन्द्रहरूबाट समेत गर्न सकिने व्यवस्था गर्ने ।	संगठन तथा व्यवस्थापन सर्वेक्षण गरी दरबन्दी थप्ने र पदपूर्ति गर्ने । बजेट व्यवस्थापन गरी पूर्वाधार तथा उपकरण निर्माण तथा खरिद गर्ने । क्यालिब्रेसन तथा मर्मत संभार सम्बन्धी गतिविधिहरू वार्षिक बजेट तथा कार्यक्रममा समावेश गरी कार्यान्वयन गर्ने । सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन तथा नियमावलीमा भएको व्यवस्थाअनुसार नै प्रदूषण जाँचलाई जाँचपास प्रक्रियाकै अङ्ग मान्ने । प्रदूषण जाँच सेवा केन्द्रहरू सम्बन्धी मापदण्ड बनाउने । मापदण्ड पूरा गरेका क्षेत्रलाई सञ्चालन इजाजत दिने, इजाजत नवीकरण गर्ने । विद्युतीय प्रदूषण जाँच नियन्त्रण प्रणाली विकास गरी केन्द्रीय सर्भरबाट सञ्चालन गर्ने ।	भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू यातायात विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू यातायात विभाग, संघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, प्रदेश मन्त्रालयहरू, प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू यातायात विभाग संघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू यातायात विभाग








शारदयन्त्र पौडेल
सहायक
संस्थापक
१५७



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
					प्रदूषण जाँच सेवा केन्द्रहरूलाई विद्युतीय प्रदूषण जाँच नियन्त्रण प्रणालीमा आबद्ध गर्ने।	यातायात विभाग, संघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू
					प्रदूषण जाँचका क्रममा मेशिनले मापन गरेका विवरण केन्द्रीय प्रणालीले स्वचालित रूपमा विश्लेषण गरेपछि सोही प्रणालीबाट सिर्जित हुने प्रमाणपत्र प्रदूषण जाँचस्थलमा रहेको प्रणाली आबद्ध प्रिन्टरबाट प्रिन्ट हुने प्रबन्ध मिलाउने।	प्रदूषण जाँच सेवा केन्द्रहरू
४.	यातायात कार्यालयहरूमा गरिने नियमित औपचारिक परीक्षण र सडकमा गरिने आकास्मिक जाँच तथा कारवाहीमा मात्र ध्यान केन्द्रित गर्दा धेरै प्रदूषण गर्ने सवारीको मर्मत सभारको पूर्वाधार तथा त्यसका लागि आवश्यक दक्ष जनशक्तिमा निजी क्षेत्रको लगानी प्रोत्साहित गर्ने र प्रदूषण नियन्त्रणसँग सम्बन्धित	सवारीको प्रदूषण नियन्त्रण प्रणालीमा उत्पन्न हुने खराबीको प्रभावकारी निदान तथा समाधान गर्न सक्षम वर्कशपहरूबाट सहज र सुलभ रूपमा उपलब्ध हुने मर्मत सभार सेवा।	सवारी मर्मत सभार गर्ने अधिकांश वर्कशपहरूसँग प्रदूषण परीक्षण गर्ने उपकरण नरहेको कारण प्रदूषण नियन्त्रणका लागि मर्मत सभार कार्यको प्रभावकारिता जाँच गर्ने क्षमता ती वर्कशपहरूमा नभएको।	सवारी मर्मत सभार गर्ने वर्कशपहरूमा प्रदूषण मापन गर्ने यन्त्रको अनिवार्य गर्ने जडान	सञ्चालनमा रहेका केन्द्रहरूको नियमित अनुगमन गर्ने।	यातायात विभाग, संघीय सवारी परीक्षण कार्यालयहरू
					प्रदूषण मापन यन्त्र नभएका वर्कशपहरूलाई सञ्चालन इजाजत नदिने र इजाजत नवीकरण नगर्ने व्यवस्था "कारखाना तथा वर्कशप सञ्चालन निर्देशिका" मा गर्ने र सो व्यवस्थाको कडाइका साथ पालना गराउने।	यातायात विभाग, प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू







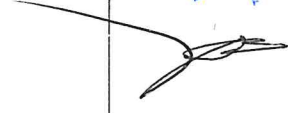
 उपदिप प्रसाद
 सहायक प्रमुख
 पर्यावरण विभाग, संघीय सवारी परीक्षण कार्यालय



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
	यन्त्र, उपकरण पाटपूजाको सुलभता प्रवर्द्धन गर्नेतर्फ ध्यान नपुगेको ।		प्रदूषण नियन्त्रण प्रणालीसँग सम्बन्धित समस्याहरूको समाधान गरी विशिष्टीकृत मर्मत संभार सेवा दिन सक्ने क्षमता वर्कशपहरूमा नभएको ।	वर्कशपहरूलाई सवारीको प्रदूषण नियन्त्रण प्रणालीसँग सम्बन्धित समस्याहरूको निदान तथा आवश्यक मर्मत संभार गर्न प्रयोग हुने यन्त्र उपकरण जडान गर्न तथा प्राविधिकहरूलाई तालिम दिन प्रोत्साहित गर्ने ।	प्रदूषण नियन्त्रण प्रणालीसँग सम्बन्धित मर्मत संभारका सम्बन्धमा प्रशिक्षक प्रशिक्षण कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने ।	नेपालमा सवारी निर्यात गर्ने सवारी निर्माता कम्पनीहरू, नेपाल स्थित आधिकारिक बिक्रेताहरू, वर्कशपहरू
			उत्सर्जन नियन्त्रण प्रणालीका यन्त्र तथा पाटपूजाहरू सहज रूपमा उपलब्ध हुन नसकेका ।	पाटिकुलेट फिल्टर, क्याटालाइजेटिक कन्भर्टर, भल्भहरू, वाष्पक नियन्त्रण प्रणाली, उत्सर्जित र्यास पुनैर्पसंकरण प्रणालीसँग सम्बन्धित लगायत प्रदूषण नियन्त्रणसँग सम्बन्धित अन्य यन्त्र तथा पाटपूजाहरू कम मूल्यमा सहज रूपमा उपलब्ध हुने वातावरण बनाउने ।	सवारीको प्रदूषण नियन्त्रण प्रणालीमा जडान हुने यन्त्र तथा पाटसको पैठारीमा भन्सार महसुल छुट दिने ।	नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय







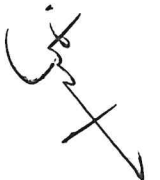
शरदचन्द्र पौडेल
संस्थापक

१५९



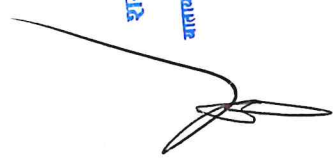
क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय	
५.	शहरी क्षेत्रहरूमा सरल र सहज सार्वजनिक यातायात प्रणालीको विकास हुन नसक्दा जीवाश्म इन्धनबाट चल्ने व्यक्तिगत यात्रुवाहक सवारी विशेष गरी दुई पाङ्ग्रे सवारीको संख्या धेरै बढेको कारण यातायात क्षेत्रबाट हुने समग्र प्रदूषणमा वृद्धि भएको ।	मभौला तथा ठूला बसहरूसहितको उपत्यकाव्यापी सञ्जाल भएको नियमित, गुणस्तरीय, सुलभ एवं सुविधायुक्त आधुनिक शहरी सार्वजनिक यातायात प्रणाली । साना निजी सवारीहरूमाथिको निर्भरतामा कमी । यातायात क्षेत्रबाट हुने कुल उत्सर्जनमा कमी ।	सबै क्षेत्रहरूमा सार्वजनिक यातायात सेवा पुग्न नसकेको । व्यस्त सवारीहरूको संख्या पर्याप्त नभएको ।	उपत्यकाभरि सार्वजनिक यातायात सञ्जाल विस्तार गर्ने । सार्वजनिक सवारीलाई अन्य प्रयोजनमा सञ्चालन गर्न नदिने ।	साना सवारीहरूको उचित व्यवस्थापन गर्ने । नियमित तथा समय तालिकाबद्ध सेवा सुनिश्चित गर्ने ।	मानववस्ती भएका र बाटोको पहुँच पुगेका प्रत्येक क्षेत्रको यातायात आवश्यकता हेरी बस स्टप निर्धारण तथा रुट रेखाङ्कन गर्ने । सेवाको माग अत्यधिक हुने समयमा सार्वजनिक सवारी रिजर्वमा वा शैक्षिक संस्थाका विद्यार्थी ओसार्न सञ्चालन गर्न रोक लगाउने ।	काठमाडौँ उपत्यकाको हकमा सघीय राजधानी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण, अन्य शहरी क्षेत्रहरूको हकमा प्रदेश सरकारहरू, प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू, स्थानीय तह, यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू
			साना सवारीहरूको संख्या धेरै भएको ।	साना सवारीहरूको उचित व्यवस्थापन गर्ने ।	साना सवारीमध्ये टेम्पो, माइक्रोबस र २० भन्दा कम सिट भएका मिनीबसहरूलाई शहरी क्षेत्र (रिड रोड) भित्र बाटो इजाजत नदिने ।		
			सेवाको नियमितता नभएको ।	नियमित तथा समय तालिकाबद्ध सेवा सुनिश्चित गर्ने ।	छरिएर रहेका सेवाप्रदायकहरूलाई उपत्यकाव्यापी सञ्चालनमा समावेश गरी निर्धारित रुट, बसस्टप तथा समयमा सञ्चालन हुने एकीकृत यातायात सेवा विकास गर्ने ।		

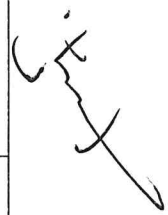




शरद्व्यंकन पौडेल
सुदूर पश्चिम १६०



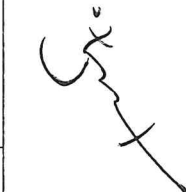


क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			यात्राको समय लामो भएको र लाग्ने समयको पूर्वानुमान गर्न सकिने अवस्था नभएको ।	सार्वजनिक सवारीको आवागमनलाई दिई अग्राधिकार ट्राफिक व्यवस्थापन गर्ने ।	व्यस्त समयमा सार्वजनिक सवारीहरूले अग्राधिकार पाउने गरी समर्पित सडक लेनहरूको व्यवस्था गरी सार्वजनिक सवारीहरू समयमै गन्तव्यमा पुग्ने सुनिश्चित गर्ने ।	
			यात्रुहरूलाई सार्वजनिक यातायाततर्फ आकर्षित गर्न नसकिएको ।	सार्वजनिक यातायातलाई सहज, सिधायुक्त र भरपर्दो बनाउने ।	लगातार वा नियमित यात्रा गर्नु पर्ने यात्रीका लागि दैनिक, साप्ताहिक वा मासिक यात्रा कार्डको व्यवस्था, नगदरहित भाडा भुक्तानी, अशक्त, गर्भवती, महिला, बालबालिका, बृद्धबृद्धामैत्री सिट, श्रव्य-दृश्य माध्यमको यात्रा सूचना प्रणाली भएका आरामदायी सवारीहरू सहितको एकीकृत शहरी सार्वजनिक यातायात प्रणाली सञ्चालन गर्ने ।	 शरद्वन्द्रे पौडेल संयोजक यातायात सुधार समितिको कार्यवहा २०८०


क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
६.	जीवाश्म इन्धनबाट चल्ने सवारीको इन्धन आयातमा ठूलो धनराशि खर्च हुने गरेको र त्यस्ता सवारी वातावरणीय प्रदूषणका मुख्य स्रोत समेत हुने गरेकाले नेपालको सन्दर्भमा पूर्णहरित र नवीकरणीय ऊर्जा स्रोतका रूपमा रहेको जलविद्युतको उपयोग गर्न र वातावरणीय प्रदूषण न्यूनीकरण गर्न विद्युतीय सवारी र गैरमोटरचालित यातायातको प्रवर्द्धन गर्न आवश्यक भएको ।	सार्वजनिक यातायातमा विद्युतीय सवारीहरूको प्रवर्द्धन, विद्युतीय सवारीहरूको चार्जिङका लागि पर्याप्त पूर्वाधारको विकास, विद्युतीय सवारीहरूको संभार सेवाको सहज उपलब्धता, गैरमोटराइज्ड यातायातको प्रवर्द्धन ।	विद्युतीय सवारीहरू मंहगा भएका कारण दुईपाइग्रे तथा चारपाइग्रे साना निजी विद्युतीय सवारी तथा विद्युतीय माइक्रो बस जस्ता साना सार्वजनिक सवारीको संख्या बढेको तर सार्वजनिक यातायातमा बढी उपयोगी हुने ठूला विद्युतीय बसहरूको संख्या उल्लेख्य नरहेको ।	निजी क्षेत्रबाट ठूला विद्युतीय सवारीहरूमा हुने लगानीका लागि सहज वातावरण बनाउने ।	ठूला विद्युतीय सवारीहरू (कुल लम्बाई १० मिटर वा सो भन्दा बढी भएका बस) मा भन्सार महसुल दर शून्य गरी मूल्य अभिवृद्धि करमा पनि छुट दिने। ठूला विद्युतीय सवारीहरूको खरिदमा बैंक तथा वितीय संस्थाहरूले सवारीको मूल्यको १०० प्रतिशतसम्म कर्जा प्रवाह गर्न सक्ने गरी व्यवस्था गर्ने ।	नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय नेपाल राष्ट्र बैंक, बैंक तथा वितीय संस्थाहरू
					ठूला विद्युतीय बसको प्रयोग गरी सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने कम्पनीलाई आयकरमा समेत ५० प्रतिशत छुट दिने । कुल लागत सम्भौता वा खुद लागत सम्भौता विधि अन्तर्गत निजी कम्पनीमार्फत विद्युतीय सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने ।	नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय काठमाडौं उपत्यकाको हकमा सघीय राजधानी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण, अन्य शहरी क्षेत्रहरूको हकमा प्रदेश सरकारहरू, स्थानीय तह, यातायात सेवाप्रदायक कम्पनीहरू

शरद्वन्द्वन पौडेल
संयोजक
वातायात सुधार समितिको कार्यलय
२०७०

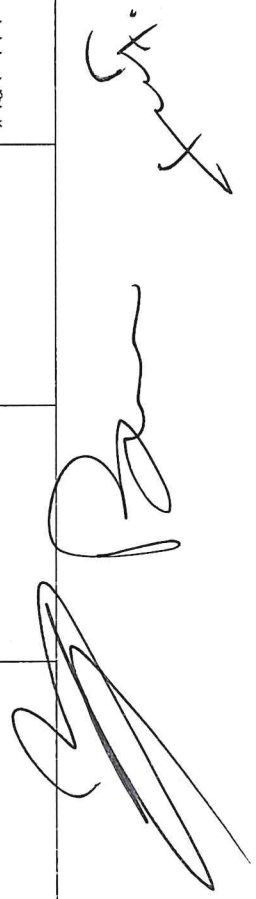
१६२

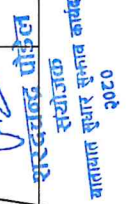




क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			सार्वजनिक सुविधाको पर्याप्त पूर्वाधार निर्माण हुन नसकेको ।	चार्जिङ पूर्वाधारको तथा निर्माण सञ्चालनमा सार्वजनिक लगानीका साथ साथै निजी लगानीलाई समेत प्रोत्साहित गर्ने ।	सार्वजनिक यातायातमा सञ्चालन हुने ठूला तथा सभौला सवारीहरूका लागि उपयोगी हुने उच्च क्षमताका हुत डिजिट चार्जिङ केन्द्रहरू सार्वजनिक लगानीमा स्थापना गर्ने ।	नेपाल सरकार, ऊर्जा, जलस्रोत तथा सिंचाई मन्त्रालय, नेपाल विद्युत प्राधिकरण
					अन्य प्रकारका साना तथा सभौला सवारीहरूको लागि उपयुक्त हुने चार्जिङ केन्द्रहरू निजी क्षेत्रबाट स्थापना तथा सञ्चालन गराउने ।	नेपाल विद्युत प्राधिकरण, निजी क्षेत्र
					निजी चार्जिङ केन्द्रहरूले निर्धारित विद्युत महसुल दरमा थप शत प्रतिशतसम्म ओभरहेड तथा सेवाशुल्क लिन पाउने व्यवस्था गर्ने ।	नेपाल विद्युत प्राधिकरण
					चार्जिङ केन्द्र निर्माणका लागि सार्वजनिक जग्गा भाडामा उपलब्ध गराउने ।	नेपाल सरकार, प्रदेश सरकारहरू, स्थानीय तह
					दुईपाइरो सवारीहरूका लागि ब्याट्री साट्न मिल्ने गरी स्थापन स्टेसनहरू सञ्चालन गर्ने ।	प्रविधि सेवाप्रदायक कम्पनीहरू, दुईपाइरो विद्युतीय सवारीहरूका बिक्रेताहरू, नेपाल विद्युत प्राधिकरण

शरद्वज्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको कार्यकर्ता
२०८०


क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			विद्युतीय सवारीहरूमा देखा पर्ने समस्याहरूको समाधान गरी मर्मत सभार सेवा दिन सक्ने दक्ष जनशक्ति तथा छुट्टै पूर्वाधार विकास हुन बाँकी रहेको र पेट्रोल वा डिजेल सवारीको मर्मत सभार सेवा दिने वर्कशपहरू विद्युतीय सवारीहरूको मर्मत सभार सेवा दिन सक्ने गरी सक्षम नभइसकेका ।	विद्युतीय सवारीका लागि चाहिने मर्मत सम्भार पूर्वाधार तथा जनशक्ति विकासलाई प्रोत्साहित गर्ने ।	विभिन्न प्रोटोकलहरू भएका सवारीहरूलाई चार्ज गर्न मिल्ने गरी चार्जिङ केन्द्रहरूको विकास गर्ने ।	विद्युतीय सवारी निर्माता कम्पनीहरू, नेपाल स्थित आधिकारिक बिक्रेताहरू, चार्जिङ केन्द्रका लगानीकर्ताहरू, नेपाल विद्युत प्राधिकरण
			विद्युतीय सवारीहरूमा देखा पर्ने समस्याहरूको समाधान गरी मर्मत सभार सेवा दिन सक्ने दक्ष जनशक्ति तथा छुट्टै पूर्वाधार विकास हुन बाँकी रहेको र पेट्रोल वा डिजेल सवारीको मर्मत सभार सेवा दिने वर्कशपहरू विद्युतीय सवारीहरूको मर्मत सभार सेवा दिन सक्ने गरी सक्षम नभइसकेका ।	विद्युतीय सवारीका लागि चाहिने मर्मत सम्भार पूर्वाधार तथा जनशक्ति विकासलाई प्रोत्साहित गर्ने ।	विभिन्न प्रोटोकलहरू भएका सवारीहरूलाई चार्ज गर्न मिल्ने गरी चार्जिङ केन्द्रहरूको विकास गर्ने ।	नेपाल राष्ट्र बैंक, बैंक तथा वित्तीय संस्थाहरू
			विद्युतीय सवारीहरूमा देखा पर्ने समस्याहरूको समाधान गरी मर्मत सभार सेवा दिन सक्ने दक्ष जनशक्ति तथा छुट्टै पूर्वाधार विकास हुन बाँकी रहेको र पेट्रोल वा डिजेल सवारीको मर्मत सभार सेवा दिने वर्कशपहरू विद्युतीय सवारीहरूको मर्मत सभार सेवा दिन सक्ने गरी सक्षम नभइसकेका ।	विद्युतीय सवारीको मर्मत सम्भार पूर्वाधार तथा जनशक्ति विकासलाई प्रोत्साहित गर्ने ।	विभिन्न प्रोटोकलहरू भएका सवारीहरूलाई चार्ज गर्न मिल्ने गरी चार्जिङ केन्द्रहरूको विकास गर्ने ।	प्राविधिक शिक्षा तथा व्यावसायिक तालिम परिषद, उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय तथा श्रम रोजगार तथा सामाजिक सुरक्षा मन्त्रालय अन्तर्गतका तालिम केन्द्रहरू, निजी क्षेत्र
			सबै प्रकारका यात्रामा मोटराइज्ड सवारीसाधन प्रयोग गर्ने विलासी एवं अस्वस्थ जीवनशैली विकास भएको ।	साइकल, धकेल्ने स्केटबोर्ड मानव शक्तिबाट साधनको प्रयोगलाई प्रवर्द्धन गर्ने ।	सडक, फुटपाथ तथा पर्यटकीय क्षेत्रहरूमा साइकल लेनको व्यवस्था गर्ने ।	सडक विभाग, प्रदेश सरकारका सडक सम्बन्धी निकायहरू, स्थानीय तह






संरक्षक प्रोडिङल
संयोजक
भातमात पुनार चुम्बा कर्मल
२०८०



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
७.	जीवाश्म इन्धनबाट चल्ने आन्तरिक दहन इन्जिनयुक्त र धेरै प्रदूषण गर्ने पुराना सवारीहरूलाई मर्मत गरी दुरुस्त अवस्थामा ल्याउन लागत प्रभावी नहुने हुँदा त्यस्ता सवारीहरूलाई विद्युतीय सवारीमा रूपान्तरण गरी सञ्चालन गर्न सकेको खण्डमा सञ्चालन लागत कम पर्ने र वातावरणमा पुगिरहेको क्षति पनि कम गर्न सकिने अवस्था रहेको ।	जीवाश्म इन्धनबाट चल्ने सवारीहरूको विद्युतीय गरिने सुरक्षित रूपान्तरणको व्यवस्थापन ।	आन्तरिक दहन इन्जिन प्रणाली भएका सवारीलाई विद्युतीय सवारीमा रूपान्तरण गर्ने सम्बन्धमा रहेको कानूनी अड्कनलाई हाल बाधा अड्काउ फुकाई केही समयका लागि मात्र हटाइएको । सवारीधनी, वर्कशप तथा अध्ययन अनुसन्धानमूलक संघ संस्थाहरूले सवारी दर्ता रहेको कार्यालयबाट आवश्यक कानूनी स्वीकृति नलिई रूपान्तरणको काम गरिरहेका ।	छोटो दूरीको यात्राका लागि पैदलयात्रालाई प्रोत्साहित गर्ने । आन्तरिक दहन इन्जिन प्रणाली भएका सवारीलाई विद्युतीय सवारीमा रूपान्तरण गर्न मिल्ने गरी कानूनमा स्थायी प्रबन्ध गर्ने । सवारीको इन्धन गरिने प्रणालीमा फेरबदल जस्तो सुरक्षाका दृष्टिबाट सवैदनशील कार्य गर्नु पूर्व सम्बन्धित कार्यालयको स्वीकृति लिनु पर्ने व्यवस्थाको कडाइका साथ पालना गराउने ।	बस बिसैनीहरूबीच न्यूनतम दूरी कायम गर्ने । फुटपाथहरूलाई फराकिला बनाउने । सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनमा रूपान्तरणसम्बन्धी प्रावधान समावेश गर्ने । स्वीकृति नलिई रूपान्तरण गरिएका सवारीहरूको सवारी दर्ता प्रमाणपत्रमा रहेको विवरण संशोधन नगर्ने । स्वीकृति नलिई रूपान्तरण गर्ने सवारीधनीलाई ऐनअनुसार जरिवाना गर्ने । स्वीकृति नलिई रूपान्तरण गरिएका सवारी सडकमा सञ्चालन गर्न रोक लगाउने ।	नेपाल सरकार, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय प्रदेश यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू नेपाल प्रहरी

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
वातायात सुधार सुन्दाव कायदा
२०८०

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			रूपान्तरण प्रक्रियालाई नियमन गर्ने कार्यविधि तथा मापदण्ड नभएको कारण कार्यालयहरूले रूपान्तरणका लागि पेश स्वीकृति माग गर्दै पेश भएका निवेदन माथि निर्णय नदिने गरेका ।	आन्तरिक दहन इन्जिन जडित सवारीलाई ब्याट्री सञ्चालित सवारीमा गरिने रूपान्तरणलाई सवारी तथा त्यसमा सवार हुने चालक तथा यात्रुको सुरक्षा पक्ष हेरी स्वीकृति दिने ।	रूपान्तरण गर्न लागिएको सवारीको भौतिक अवस्था, च्यासिसको मजबुती, आकार, प्रकार, कुल सवारी वजन तथा वजन वितरण र समग्र रूपान्तरण सक्षमताका साथै रूपान्तरणमा प्रयोग हुने ब्याट्री, मोटर, कन्डक्टर, नियन्त्रण उपकरणहरू एवं विद्युतीय सवारीको सुरक्षा पक्ष सम्बन्धमा संयुक्त राष्ट्र संघको युरोपेली आर्थिक आयोगबाट तय भएको मापदण्ड समेतलाई आधार मानी रूपान्तरण सम्बन्धी मापदण्ड बनाई लागू गर्ने ।	भौतिक पूर्वाधार तथा मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश मन्त्रालयहरू, यातायात कार्यालयहरू
					मापदण्ड बन्ने लागू नहुँदा सम्म कार्यालयका प्राविधिकहरूले माथि उल्लिखित विषयहरूका आधारमा प्रत्येक सवारीको विस्तृत इन्जिनियरिङ विश्लेषण गरी सुरक्षित हुने देखिएका रूपान्तरण प्रस्तावहरूलाई स्वीकृत गर्न अधिकार प्राप्त अधिकारीसमक्ष सिफारिस गर्ने ।	प्रदेश मन्त्रालयहरू, यातायात व्यवस्था कार्यालयहरू






शरद्वन्द्वन पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समन्वय समिति

१६६



क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			रूपान्तरण प्रक्रिया नै महंगो भएको ।	रूपान्तरणमा प्रयोग हुने किट, विद्युतीय मोटर, ब्याट्री, विशेष किसिमका कन्डक्टरहरू, नियन्त्रण उपकरणहरू लायतका सरसामानको लागत घटाउने ।	आन्तरिक दहन इन्जिनयुक्त सवारीलाई विद्युतीय सवारीमा रूपान्तरण गर्ने प्रयोजनका लागि त्यस्तो सेवा प्रदान गर्ने स्वीकृति प्राप्त गर्नका लागि यातायात सम्बन्धित कार्यालयको सिफारिसमा पैठारी गर्ने मालसामानको भन्सार महसूल तथा मल्य अभिवृद्धि करमा छुट दिने ।	नेपाल सरकार, अर्थ मन्त्रालय
८.	विद्युतीय सवारीको प्रवर्द्धनमा ध्यान दिइएको तर भविष्यमा विद्युतीय सवारीहरूमा प्रयोग भएका ब्याट्रीहरूको उपयोगी जीवन सकिएपछि ठीकसँग व्यवस्थापन हुन नसकेको खण्डमा उत्पन्न हुन सक्ने वातावरणीय समस्याप्रति बेलैमा सजग भई उपयुक्त नीति मापदण्ड तथा कार्ययोजना बनाउनु पर्ने अवस्था रहेको । सवारीमा प्रयोग हुने लिड एसिड ब्याट्रीहरूको पनि उचित व्यवस्थापन हुन नसकेको ।	विद्युतीय सवारीमा प्रयोग भएका ब्याट्रीहरूको तथा वातावरणमैत्री सुरक्षित व्यवस्थापन ।	रूपान्तरणसम्बन्धी सेवा प्रदान गर्ने वर्कशपको कमी । ब्याट्री जस्तो मानव स्वास्थ्य तथा वातावरणीय दृष्टिबाट अत्यन्त जोखिमयुक्त वस्तुको समेत अन्य फोहर जस्तै सामान्य रूपमा संकलन तथा व्यवस्थापन भइरहेको ।	रूपान्तरण कार्यका लागि वर्कशपहरूको क्षमता विकास गर्ने । ब्याट्री तथा ब्याट्रीजन्य फोहर छुट्टै संकलन गर्ने । प्राविधिक परीक्षण गर्दा पुनः प्रयोग गर्न उपयुक्त देखिएका लिथियम आयन वा अन्य रसायनमा आधारित ब्याट्रीहरूलाई ऊर्जा भण्डारण प्रयोजनमा पुनः प्रयोग गर्ने ।	आवश्यक यन्त्र तथा उपकरणहरू जडान गर्ने जनशक्तिलाई तालिम प्रदान गर्ने । सबै प्रकारका ब्याट्री तथा ब्याट्रीजन्य फोहरको संकलन प्रशोधन पुनः प्रयोग, पुनः चर्कीकरणसम्बन्धी एकीकृत मापदण्ड बनाई लागू गर्ने ।	निजी क्षेत्र, वर्कशपहरू, वातावरणको क्षेत्रमा काम गरिरहेका नैसर्गिकी संस्थाहरू वन तथा वातावरण मन्त्रालय, उद्योग वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय, यातायात व्यवस्था विभाग, वातावरण विभाग, स्थानीय सरकारहरू, सवारीका आधिकारिक बिक्रेता कम्पनीहरू

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
वातावरण सुधार सुभास कार्यक्रम
२०७८

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			सवारी पैठारी गर्दा भन्सार कार्यालयमा सम्बन्धित पैठारीकर्ताले ब्याट्री व्यवस्थापन कार्ययोजना पेश गर्नु पर्ने सामान्य व्यवस्था रहेकोमा सो कार्ययोजनाको परीक्षण तथा वास्तविक कार्यान्वयन बारे अनुरोध	उपयोगी धातु तथा पदार्थहरूको पुनः प्राप्ति तथा प्रयोग गर्नका लागि ब्याट्रीहरूको पुनः चक्रीकरण गर्ने केन्द्र सञ्चालन गर्ने । पुराना ब्याट्री तथा ब्याट्रीजन्य पदार्थहरू निर्यात गर्ने । वातावरणमा प्रतिकूल असर नपर्ने गरी ब्याट्रीका कमभन्दा कम अवशेष तथा पदार्थहरूलाई मात्र ल्यान्डफिल साइटसम्म पुऱ्याई अन्तिम व्यवस्थापन गर्ने ।	“विद्युतीय सवारीमा प्रयोग भएका पुराना ब्याट्री व्यवस्थापन कार्यविधि” तर्जुमा गरी लागू गर्ने ।	यातायात व्यवस्था विभाग, सवारी परीक्षण कार्यालयहरू, विद्युतीय सवारी पैठारीकर्ताहरू



शरदचन्द्र पौडेल
प्रमुख
यातायात सुधार सुकाव कार्यदल
२०८०


सु.स.

BS

सु.स.

क्र.सं.	विद्यमान अवस्था	परिकल्पना वा लक्ष्य	मुख्य समस्या	समाधानका उपाय	कार्यान्वयनको तरिका	कार्यान्वयन गर्ने निकाय
			गर्ने व्यवस्था नरहेको ।	<p>व्यवस्थापन कार्ययोजना पैठारीकर्ताले पेश गर्नु पर्ने व्यवस्था गर्ने ।</p> <p>पैठारीकर्ताले पेश गरेको कार्ययोजनाको तथ्यपरकता, पूर्णता तथा प्रभावकारिता जाँच गरी आवश्यक देखिएमा संशोधन गर्न पैठारीकर्तालाई निर्देशन दिने र प्राविधिक रूपांतरण वातावरणीय रूपमा उपयुक्त देखिएको कार्ययोजनालाई स्वीकृति दिने ।</p> <p>पैठारीकर्ताले स्वीकृत कार्ययोजना अनुसार ब्याप्टी व्यवस्थापन गरे नगरेको सम्बन्धमा अनुगमन गर्ने ।</p>		


 शरदचन्द्र पौडेल
 सयोजक
 धातव्यत सुधार फुलमाव कार्यक्रम
 २०८०




९. कार्यदल बैठकका माइन्युटहरू

बैठक नं १- मिति २०७९/१२/०५

आज मिति २०७९/१२/०५ गते बुधवारका दिन यातायात व्यवस्था विभागका सभाएलमा सवारी प्रदूषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना ब्रनिकरण सम्बन्धी अध्ययन प्रतिवेदन तयारीका लागि पूर्व सचिव श्री सरदचन्द्र पौडेल ज्यूको संयोजकत्वमा गठित कार्यदलको बैठक बसी देहाय बमोजिमको उपास्थितिमा निम्नानुसारको निर्णयहरू गरियो।

उपास्थिति:

क्र.सं.	नाम, थर	पद	
१.	श्री नारायण पौडेल	संयोजक	
२.	श्री विज्ञानराज शर्मा	सदस्य	
३.	श्री पदम बहादुर खात्री	सदस्य	
४.	श्री मधुसुदन भाचार्य	सदस्य	
५.	श्री विजय गौतम	सदस्य	
६.	श्री विजय खार	सदस्य	
७.	श्री नारायण प्रसाद भट्टराई	अध्यक्ष	
८.	श्री श्रीचन्द्र साह	निर्देशक (सु.प्र)	
९.	श्री रामचन्द्र पौडेल	निर्देशक (आ.)	
१०.	श्री कञ्चन देव पनेरु	निर्देशक	
११.	श्री प्रेम बहादुर चन्द	लेखा अधिकृत	
१२.	" अर्जुन अधिकारी	ब्याबवा अधिकृत	
१३.	" गोकुल पन्त	कारून अधिकृत	
१४.	श्री प्राद्यराज पाण्डे	ब्याबवा प्राधिकृत	
१५.	" सन्जय शर्मा	"	

निर्णयहरू:

१. यातायात व्यवस्थापनका क्षेत्रमा देखा पर्नेका समस्याहरूको विषयमा छलफल गरियो।

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात बुधवार एकादश कार्यदल
२०८०

२. मिति २०७९।१२।०८ गते बिहवार कार्यफलका
बैंक सातासात व्यवस्था विभागका सभाहलमा
बस्ने र उक्त बैठकबाट कार्यफलका कार्यसूची
(TOR) तय गर्ने निर्णय गरियो।

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
सातासात सुधार समितिको कार्यालय
२०८०

आप्य मिति २०७७ साल चैत्र १६ गते बिहिवार यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक श्री नारायण प्रसाद भट्टराईज्यूका कार्यकक्षमा सवारी प्रदूषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना घर्नीकरण सम्बन्धी अनुयन कार्यकक्षको बैठक बसी तपसिल बमोजिमको उपस्थितिमा निम्नानुसारको निर्णय गरीयो।

उपस्थिति:

क्र.सं.	नाम / थर	पद
१.	श्री उपदेव्यु चौडेल	संयोजक
२.	श्री नारायण प्रसाद भट्टराई	महा-निर्देशक
३.	श्री विशानराज कार्की	सदस्य
४.	श्री पद्म बहादुर झाडी	सदस्य
५.	श्री मधुसुदन आचार्य	सदस्य
६.	श्री विष्णय गौतम	सदस्य
७.	श्री विष्णय खार	सदस्य
८.	श्री प्रेम बहादुर चन्द	ल.का.
९.	श्री आशुवराय पाई	शा.ग.

निर्वयहरू:

१. यातायात व्यवस्था कार्यालय / सेवा कार्यालय टक्का देखापर्को सेवाग्राहीहरूको बढ्दो चाँपको व्यवस्थापन लगायत सम्बन्धित यातायात क्षेत्रको सुधारका विषयहरूमा हलफत गरिने

(Handwritten signature)

(Official stamp)
शेरबहादुर चौडेल
संयोजक
यातायात विभाग, काठमाडौं

आज मिति २०८० वैशाख १४ गते विहिवारका दिनांकात अवस्था विभागको सभाहलमा सवारी प्रसवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अन्तिम प्रतिवेदन तयारीका लागि पूर्व सचिव श्री शरदचन्द्र पौडेलको अध्यक्षतामा गठित कार्यदलको वर्यी देहाय वमोजिमको उपस्थितिमा निम्नगुणारको गरियो ।

उपस्थिति:-

	नाम/थर	पद
१.	श्री शरदचन्द्र पौडेल	- अध्यक्ष
२.	श्री विज्ञानराज शर्मा	- सदस्य
३.	श्री पद्म खड्का	- सदस्य
४.	श्री प्रद्युम्न आचार्य	- सदस्य
५.	श्री विजय गौतम	- सदस्य
६.	श्री विजय खवार	- सदस्य
७.	श्री नारायण प्रसाद भण्डारी	- सदस्य-सहायक

आमन्त्रितहरू:-

१. श्री शशी कान्त पौडेल - निर्देशक - यातायात विभाग
२. श्री अरविन्द कार्की - शाखा प्रमुख - यातायात विभाग

निर्वायकः

(Signature)

(Signature)
 शरदचन्द्र पौडेल
 सचिव
 यातायात विभाग, काठमाडौं

निर्णयहरू

१. आजको बैठकमा यातायात क्षेत्र सुधार सुझाव कार्यदललाई प्राप्त कार्यदिश भित्रमा निम्न लिखित विषयहरूमा प्रतिवेदनको प्रारम्भिक ढाँचा तयार गर्न कार्यदलका सदस्यहरूको बीचमा निम्नानुसार जिम्मेवारी बाँडफाँड गरियो।

क. सवारी प्रदुपण नियन्त्रण श्री शरदचन्द्र पौडेल

ख. सवारी चालक अनुमतिपत्रको सभ्य उपलब्धता डा. मधुसुधन आचार्य

ग. सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण डा. पद्म बहादुर शाही

घ. सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन श्री विजय बहादुर श्वार

ङ. सवारी दर्ता तथा नक्कल श्री नारायण प्रसाद भट्टराई

च. उपर्युक्त सबै विषयमा आवश्यक सहजीकरण गर्ने श्री विजानराज शर्मा

२. प्रतिवेदनको ढाँचा निम्नानुसारको हुने र कार्यदलका सदस्यहरूले प्रतिवेदनको प्रारम्भिक मस्यौदा तयार गर्दा समेत सोही ढाँचामा तयार गरी छलफलका लागि पेश गर्ने तयार गर्दा निम्नानुसारको ढाँचामा तयार गर्ने निर्णय गरियो।

क. विद्यमान अवस्था के छ ?

ख. के हुनुपर्छ ? (परिकल्पना तथा लक्ष्य)

ग. मुख्य समस्याहरू

घ. त्यसका लागि के गर्ने ? (समस्या समाधानका उपायहरू)

ङ. कसरी गर्ने ? (सुझाव कार्यान्वयन गर्ने तरिका)

३. आगामी बैठक २०८० वैशाख १९ गते मंगलवार दिनको २ बजे यातायात व्यवस्था विभागमा बस्ने निर्णय गरियो।

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)
शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समान कार्यदल
२०८०

आज मिति २०८० साल बैशाख वृद्ध गते मंगलवारका दिन यातायात व्यवस्था विभागका सभाहलमा सवारी प्रदूषण, सवारी सुरक्षा र खम्बु दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययनका निमित्त र्व सचिव श्री शरदचन्द्र पौडेलको संयोजकत्वमा गठित कार्यदलको बैठक बसी देहाय बमोजिमका उपस्थितिमा निम्नानुसारको निर्णय गरियो।

उपस्थिति:

सि.नं.	नाम / थर	पद
१.	श्री शरदचन्द्र पौडेल	संयोजक
२.	श्री विज्ञानराज शर्मा	सदस्य
३.	डा. पद्म बहादुर शाही	सदस्य
४.	डा. मधुसूदन आचार्य	सदस्य
५.	श्री विजय गौतम	सदस्य
६.	श्री विजय बहादुर स्वार्	सदस्य
७.	श्री नारायण प्रसाद भट्टराई	सदस्य-सचिव

आमन्त्रित:

१. श्री श्रीचन्द्र साहू (निर्देशक) या. व्य. विभाग
२. श्री शरदरी दत्त पौडेल (निर्देशक) या. व्य. विभाग
३. श्री माधवराज पाण्डे (शा.भ.) या. व्य. विभाग

(Handwritten signature)

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार इकाई काठमाडौं
२०८०

वैठक नं ४- मिति २०८०।०१।१९ - निर्णयहरू

निर्णयहरू :

१. सवारी चालक अनुमतीपत्रको सहज उपलब्धता सम्बन्धमा कार्यदलका सदस्य डा. मधुसुदन आचार्यज्यूले तयार गर्नुभएको draft report माथि छलफल गरियो ।
२. कार्यदलका सदस्यज्यूहरूबाट प्राप्त सुझावहरू समेत संलग्न गरी प्रतिवेदनलाई पूर्णता दिने निर्णय गरियो ।

M. M. M. M.

ds
शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार शुभकार कार्यदल
२०८०

बैठक नं ५- मिति २०८०।०२।०३

आज मिति २०८०।०२।०३ गते बुधवार यातायात व्यवस्था विभागमा सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनिकरण सम्बन्धि अध्ययन प्रतिवेदन तयारीका लागि पूर्व सचिव श्री शरदचन्द्र पौडेलको संयोजकत्वमा गठित कार्यदलको बैठक देहाय बमोजिमका सदस्य/सदस्यसचिव र आमन्त्रित पदाधिकारीहरूको उपस्थितिमा बसी निम्नानुसारको निर्णयहरू गरियो ।

उपस्थिति

सि.न.	पद	नाम	दस्तखत
१.	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२.	सदस्य	श्री विज्ञानराज शर्मा	
३.	सदस्य	डा. पदम बहादुर शाही	
४.	सदस्य	डा. मधुसुदन आचार्य	
५.	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६.	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्वार	
७.	सदस्य सचिव	श्री नारायण प्रसाद भट्टराई	

आमन्त्रित

८.	निर्देशक	श्री श्रीचन्द्र साह (यातायात व्यवस्था विभाग)	
९.	निर्देशक	श्री रामचन्द्र पौडेल (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१०.	निर्देशक	श्री ईश्वरीदत्त पनेरु (यातायात व्यवस्था विभाग)	
११.	निर्देशक	श्री नरहरि तिवारी (" ")	
१२.	शा.स.	श्री भक्तिरत्न दाजी (" ")	
१३.	संयोजक	श्री एम बहादुर चन्द	
१४.			
१५.			
१६.			
१७.			
१८.			

शरदचन्द्र पौडेल
 संयोजक
 यातायात सुधार समितिको कार्यदल
 २०८०

वैठक नं ५- मिति २०८०।०२।०३ - निर्णयहरू

निर्णयहरू :

१. सचारी चालक अनुमतीपत्रको सहज उपलब्धता सम्बन्धमा कार्यदलको सदस्य डा. मधुसुदन आचार्यज्यूले तयार गर्नुभएको प्रारम्भिक प्रतिवेदनमा आँधिल्लो बैठकबाट सदस्यज्यूहरूले दिनुभएको सुझाव समेत समावेश गरी तयार गरिएको ड्राफ्ट उपर बुँदागत छलफल गरियो ।
२. कार्यदलको अर्को बैठक मिति २०८० ०२/०८ गते सोमवार दिनको २:०० बजे विभागको सभाहलमा बस्ने निर्णय गरियो ।




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
गतागत सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

बैठक नं ६- मिति २०८०।०२।०८

आज मिति २०८०।०२।०८ गते सोमवार यातायात व्यवस्था विभागमा सवारी प्रदुपण, सवारी सूक्षा एवं दुर्घटना न्यूनिकरण सम्बन्धि अध्ययन प्रतिवेदन तयारीका लागि पूर्व सचिव श्री शरदचन्द्र पौडेलग्युको संयोजकत्वमा गठित कार्यदलको बैठक देहाय बमोजिमका सदस्य/सदस्यसचिव र आमन्त्रित पदाधिकारीहरूको उपस्थितिमा बसी निम्नानुसारको निर्णयहरू गरियो ।

उपस्थिति

सि.न.	पद	नाम	दस्तखत
१.	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२.	सदस्य	श्री विज्ञानराज शर्मा	
३.	सदस्य	डा. पद्म बहादुर शाही	
४.	सदस्य	डा. मधुसुदन आचार्य	
५.	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६.	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्वर् / पुनर्प्राप्त हुने	
७.	सदस्य सचिव	श्री नारायण प्रसाद भट्टराई	
आमन्त्रित			
८.	निर्देशक	श्री श्रीचन्द्र साह (यातायात व्यवस्था विभाग)	
९.	निर्देशक	श्री रामचन्द्र पौडेल (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१०.	निर्देशक	श्री ईश्वरीदत्त पनेरु (यातायात व्यवस्था विभाग)	
११.	निर्देशक	श्री नरहरि तिवारी (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१२.	शा.क.	श्री आश्वराज पाण्डे	
१३.			
१४.			
१५.			
१६.			
१७.			

शरदचन्द्र पौडेल
 संयोजक
 यातायात सुधार शुभकार कार्यदल
 २०८०

वैठक नं ६- मिति २०८०।०२।०८ - निर्णयहरू

निर्णयहरू :

१. सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्वन्धमा कार्यदलका सदस्य डा. पदम शाहीज्यूले तयार गनुंभएको प्रारम्भिक प्रतिवेदन उपर बुझागत छलफल गरियो ।
२. छलफलबाट प्राप्त सुझावहरू समेटी प्रतिवेदमा समावेश गर्ने निर्णय गरियो ।




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

वैठक नं ७ - मिति २०८०।०२।१२

आज मिति २०८०।०२।१२ गते शुक्रवार यानायात व्यवस्था विभागको सभाहलमा पूर्व सचिव शरदचन्द्र पौडेलज्यूको संयोजकत्वमा गठन गरिएको सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययन कार्यदलका देहाय बमोजिमका सदस्य/सदस्य सचिव र आमन्त्रित सदस्यहरुको उपस्थितिमा वैठक बसी निम्नानुसारको निर्णयहरु गरियो ।

उपस्थिति :

सि.नं.	पद	नाम थर	दस्तावेज
१	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२	सदस्य	श्री विजयराज शर्मा	
३	सदस्य	डा. पदम बहादुर शाही	
४	सदस्य	डा. मधुसदन आचार्य	
५	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्वार्/डेकनाथ गौतम	
७	सदस्य सचिव(महानिदेशक)	श्री नारायण प्रसाद भट्टराई	

आमन्त्रित :

८	निर्देशक	श्री इश्वरीदत्त पनेरु	
९	निर्देशक	श्री नरहरी निवारी	
१०	कारवा आधिकृत	श्री माधवराज पाण्डे	
११	कारवा आधिकृत	श्री राम बहादुर चण्ड	

शरदचन्द्र पौडेल
 संयोजक
 यानायात सुधार सुन्नात कार्यदल
 २०८०

वैठक नं ७ - मिति २०८०।०२।१२ - निर्णयहरू

निर्णयहरू :

१. भवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धमा कार्यदलका सदस्य डा. पद्म शाहीज्यूले तर्क गर्नुभएको प्रारम्भिक प्रतिवेदनमा अधिल्लो बैठकबाट सदस्यज्यूहरूले दिनुभएको सुझाव समेत समावेश गरी तयार गरिएको ड्राफ्ट माथि छलफल गरियो ।

२. कार्यदलको अर्को बैठक मिति २०८०-०२-१८ गते बिहवार दिनको २:०० बजे विभागको सभादाला भन्ने निर्णय गरियो ।

११/०२/२०८०


शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
गतायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

बैठक नं ८- मिति २०८०।०२।१८

आज मिति २०८०।०२।१८ गते विहिवार यातायात व्यवस्था विभागको समाहलमा पूर्व सचिव शरदचन्द्र पौडेलज्यूको संयोजकत्वमा गठन गरिएको सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्वन्धी अध्ययन कार्यदलका देहाय बमोजिमका सदस्य/सदस्य सचिव र आमन्त्रित सदस्यहरु समेतको उपस्थितिमा बैठक बसी निम्नानुसारको निर्णयहरु गरियो ।

उपस्थित :

सि.नं.	पद	नाम थर	दस्तावेज
१	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२	सदस्य	श्री विज्ञानराज शर्मा	
३	सदस्य	डा. पद्म बहादुर शाही	
४	सदस्य	डा. मधुसूदन आचार्य	
५	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्वार	
७	सदस्य सचिव/महानिर्देशक	श्री नारायण प्रसाद भट्टराई	
आमन्त्रित :			
८	नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघ उपाध्यक्ष	श्री रवी रिमाल	
९	नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघ कोषाध्यक्ष	श्री ज्ञानेन्द्र श्रेष्ठ	
१०	निर्देशक	श्री इश्वरीदत्त पनेरु	
११	निर्देशक	श्री तरहरी तिवारी	
१२	शाखा अधिकृत	श्री माधवराज पाण्डे	

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
अध्ययन सुधार समितिको कार्यदल
२०८०

वैठक नं ८- मिति २०८०।०२।१८ - निर्णयहरु

निर्णयहरु :

१. सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययन कार्यक्षलका संयोजक श्री शरद चन्द्र पौडेलज्यूले तयार गर्नुभएको सवारी प्रदुषण नियन्त्रण सम्बन्धी प्रतिवेदनको प्रारम्भिक मस्यौदामा बुँदागत छलफल गरियो ।
२. छलफलबाट प्राप्त रायहरु समेत प्रतिवेदनमा समावेश गरी प्रतिवेदनलाई पूर्णता दिने निर्णय गरियो ।

शरद चन्द्र पौडेल


शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुचारु कार्यदल
२०८०

वैठक नं ९ - मिति २०८०।०२।३१

आज मिति २०८०।०२।३१ गते बुधवार यातायात व्यवस्था विभागको सभाहलमा पूर्व श्री सचिव शरदचन्द्र पौडेलज्यूको संयोजकत्वमा गठन गरिएको सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययन कार्यदलका देहाय बमोजिमका सदस्य/सदस्य सचिव र आमन्त्रित सदस्यहरु समेतको उपस्थितिमा बैठक बसी निम्नानुसारको निर्णयहरु गरियो ।

उपस्थिति :

सि.नं.	पद	नाम धर	दस्ताखत
१	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२	सदस्य	श्री विज्ञानराज शर्मा	
३	सदस्य	डा. पदम बहादुर शाही	
४	सदस्य	डा. मधुसुदन आचार्य	
५	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्वार	
७	सदस्य सचिव (महानिर्देशक)	श्री नारायण प्रसाद भट्टराई	

आमन्त्रित :

८	निर्देशक	श्री श्रीचन्द्र शाह	
९	निर्देशक	श्री रामचन्द्र पौडेल	
१०	निर्देशक	श्री इश्वरीदत्त पनेरु	
११	निर्देशक	श्री नरहरी निवारी	
१२	श्री वा.एस.राज पाण्डे	श्री वा.एस.राज पाण्डे	
१३			

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात बुधवार मिति २०८०

वैठक नं ९ - मिति २०८०।०२।३१ - निर्णयहरू

निर्णयहरू :

१. सवारी दर्ता तथा नविकरण प्रणालीका सम्बन्धमा कार्यदलका सदस्य सचिव एवं यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक श्री नारायण प्रसाद भट्टराईज्यूले प्रस्तुत गर्नुभएको प्रारम्भिक प्रतिवेदनमा बुँदागत छलफल गरियो ।
२. कार्यदलको अर्को बैठकमा सदस्यज्यूहरूबाट पाप्त राय/सुझाव समेत समावेश गरी प्रतिवेदनलाई पूर्णता दिने निर्णय गरियो ।

११/०२/०१


शरदचन्द्र पौडेल
सचिव
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

वैठक नं १० - मिति २०८०।०३।०६

आज मिति २०८०।०३।०६ गते बुधवार यातायात व्यवस्था विभागमा सवारी प्रदुपण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनिकरण सम्बन्धि अध्ययन प्रतिवेदन तयारीका लागि पूर्व सचिव श्री शरदचन्द्र पौडेलज्यूको संयोजकत्वमा गठित कार्यदलको बैठक देहाय बमोजिमका सदस्य/सदस्यसचिव र आमन्त्रित पदाधिकारीहरुको उपस्थितिमा बसी निम्नानुसारको निर्णयहरु गरियो ।

उपस्थिति

सि.न.	पद	नाम	दस्तखत
१.	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२.	सदस्य	श्री विज्ञानराज शर्मा	
३.	सदस्य	डा. पदम बहादुर शाही	
४.	सदस्य	डा. मधुसुदन आचार्य	
५.	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६.	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्वार	
७.	सदस्य सचिव	श्री नारायण प्रसाद भट्टराई	
आमन्त्रित			
८.	निर्देशक	श्री श्रीचन्द्र साह (यातायात व्यवस्था विभाग)	
९.	निर्देशक	श्री रामचन्द्र पौडेल (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१०.	निर्देशक	श्री ईश्वरीदत्त पनेरु (यातायात व्यवस्था विभाग)	
११.	निर्देशक	श्री नरहरि तिवारी (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१२.	प्रतिनिधि	श्री डेकनाथ गौतम (नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघ)	
१३.	हितिग्रीह	श्री गणेश लामाल (सदरि फिलिम कम्पनी, कैलाली)	
१४.			
१५.			
१६.			
१७.			

शरदचन्द्र पौडेल
 संयोजक
 यातायात सुधार सुन्दाय कार्यदल
 २०८०

वैठक नं १० - मिति २०८०।०३।०६ - निर्णयहरु

निर्णयहरु :

१. सवारी दर्ताक विषयमा कार्यदलका सदस्य एवं यातायात व्यवस्था विभागका महानिर्देशक श्री नारायण प्रसाद भट्टराईज्यूले अधिल्लो बैठकमा पेश गरेका प्रतिवेदनमा समावेश भएका वाहेक थप विषयहरुमा छलफल गरियो ।
२. छलफलबाट प्राप्त सुझावलाई सलेषण गरी प्रतिवेदनमा समावेश गर्ने निर्णय गरियो ।

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)
शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

वैठक नं ११ - मिति २०८०।०३।१७

आज मिति २०८०।०३।१७ गते आइतवार यानायात व्यवस्था विभागको सभाहलमा पूर्व श्री सचिव शरदचन्द्र पौडेलज्यूको संयोजकत्वमा गठन गरिएको सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययन कार्यदलको बैठक देहाय बर्माणामका सदस्य सदस्य सचिव र आमन्त्रित सदस्यहरु समेतको उपस्थितिमा धनी निम्नानुसारको निर्णयहरु गरियो ।

उपस्थिति :

सि.नं.	पद	नाम धर	दस्तावेज
१	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२	सदस्य	श्री विजानराज शर्मा	
३	सदस्य	डा. पदम बहादुर शाही	
४	सदस्य	डा. मधुसूदन आचार्य	
५	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्यार	
७	सदस्य सचिव/महानिर्देशक	श्री नारायण प्रभाद भट्टराई	

आमन्त्रित :

७	सह सचिव	श्री अर्जुनजंग थापा (भौतिक पूर्वाधार तथा यानायात मन्त्रालय)	
८	निर्देशक	श्री श्रीचन्द्र शाह (यानायात व्यवस्था विभाग)	
९	निर्देशक	श्री रामचन्द्र पौडेल (यानायात व्यवस्था विभाग)	
१०	निर्देशक	श्री इश्वरीदत्त पनेरु (यानायात व्यवस्था विभाग)	
११	निर्देशक	श्री तरहरी तिवारी (यानायात व्यवस्था विभाग)	
१२	प्रतिनीधि	श्री हेक्ताथ गौतम (यानायात व्यवस्था विभाग)	
१३	प्रतिनीधि	श्री ज्ञानेन्द्र श्रेष्ठ (यानायात व्यवस्था विभाग)	
१४	आ.आ.	मा.दी.पराज्य पार्क (यानायात व्यवस्था विभाग)	
१५			

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यानायात सुधार समन्वय कार्यदल
२०८०

वैठक नं ११ - मिति २०८०।०३।१७ - निर्णयहरु

निर्णयहरु :

१. सार्वजनिक सवारीलाई धप व्यवस्थित र मर्यादित बनाउन सरोकारवाल निकायहरूले निर्वाह गर्नुपर्ने भूमिकाका विषयमा छलफल गरियो ।

११/०३/२०८०


शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
गतागत सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

बैठक नं १२ - मिति २०८०।०३।२७

आज मिति २०८०।०३।२७ गते बुधवार यातायात व्यवस्था विभागको सभाहलमा पूर्व श्री सचिव शरदचन्द्र पौडेलज्यूको संयोजकत्वमा गठन गरिएको सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययन कार्यदलको बैठक देहाय बर्माजिसका सदस्य/सदस्य सचिव र आमन्त्रित सदस्यहरु समेतको उपस्थितिमा वसी निम्नानुसारको निर्णयहरु गरियो ।

उपस्थिति :

सि.नं.	पद	नाम थर	दस्ताखत
१	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२	सदस्य	श्री विज्ञानराज शर्मा	
३	सदस्य	डा. पदम बहादुर शाही	
४	सदस्य	डा. मधुसुदन आचार्य	
५	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्यार	
७	सदस्य सचिव(महानिर्देशक)	श्री नारायण प्रसाद महराई	
आमन्त्रित :			
८	निर्देशक	श्री रामचन्द्र पौडेल (यातायात व्यवस्था विभाग)	
९	निर्देशक	श्री इश्वरीदत्त पनेरु (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१०	निर्देशक	श्री नरहरी तिवारी (यातायात व्यवस्था विभाग)	
११	प्रतिनीधि	श्री डेकनाथ गौतम (यातायात व्यवसायी)	
१२	आ.ओ.	श्री साधुकाजी शर्मा	
१३			
१४			

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार मन्त्रालय कार्यदल
२०८०

वैठक नं १२ - मिति २०८०।०३।२७ - निर्णयहरू

निर्णयहरू :

१. सार्वजनिक यातायात क्षेत्रलाई व्यवस्थित गर्ने तेश्रो पक्ष बीमा, घाइतेको उपचारको व्यवस्थापन बीमा भुक्तानीको ढाँचा लगायतका विषयमा छलफल गरीयो ।

२०८०/३/२७


शरदज्यन्त्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०

बैठक नं १३ - मिति २०८०।०४।०९

आज मिति २०८०।०४।०९ गते सोमबार यातायात व्यवस्था विभागको सभाहलमा पूर्व सचिव श्री शरदचन्द्र पौडेलज्यूको संयोजकत्वमा गठन गरिएको सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययन कार्यदलका देहाय बमोजिमका सदस्य/सदस्य सचिव र आमन्त्रित सदस्यहरु समेतको उपस्थितिमा बैठक बसी निम्नानुसारको निर्णयहरु गरियो ।

उपस्थिति :

सि.नं.	पद	नाम/थर	दस्ताखत
१	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२	सदस्य	श्री विज्ञानराज शर्मा	
३	सदस्य	डा. पद्म बहादुर शाही	
४	सदस्य	डा. मधुसुदन आचार्य	
५	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्वार	
७	सदस्य सचिव(महानिर्देशक)	श्री नारायण प्रसाद महाराई	
आमन्त्रित :			
८	निर्देशक	श्री रामचन्द्र पौडेल (यातायात व्यवस्था विभाग)	
९	निर्देशक	श्री इश्वरीदत्त पनेरु (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१०	निर्देशक	श्री नरहरी तिवारी (यातायात व्यवस्था विभाग)	
११	प्रशासक	श्री विष्णु कार्की (नेपाल ट्रेडिङ्ग कम्पनी प्रा. लि.)	
१२	प्रशासक	श्री मन्मथ शर्मा (नेपाल ट्रेडिङ्ग कम्पनी प्रा. लि.)	
१३	उपाध्यक्ष	श्री नारायण प्रसाद महाराई (नेपाल ट्रेडिङ्ग कम्पनी प्रा. लि.)	
१४	उपाध्यक्ष	श्री विष्णु कार्की (नेपाल ट्रेडिङ्ग कम्पनी प्रा. लि.)	
१५	उपाध्यक्ष	श्री मन्मथ शर्मा (नेपाल ट्रेडिङ्ग कम्पनी प्रा. लि.)	
१६	उपाध्यक्ष	श्री नारायण प्रसाद महाराई (नेपाल ट्रेडिङ्ग कम्पनी प्रा. लि.)	
१७	उपाध्यक्ष	श्री विष्णु कार्की (नेपाल ट्रेडिङ्ग कम्पनी प्रा. लि.)	

शरदचन्द्र पौडेल

वैठक नं १३ - मिति २०८०/०४/०१ - निर्णयहरू

निर्णयहरू :

१. सार्वजनिक यातायात अन्तर्गत मालवाहक सवारी साधनहरू (ट्रक, ट्रिप्पर, भ्यान आदी) ले भोगनुपरेका समस्याहरूको सम्बन्धमा सरोकारवालाहरूको सहभागितामा छलफल गरियो ।
२. कार्यदलको अर्को बैठक २०८०/०४/०३ गते बुधवार बस्ने निर्णय गरियो ।

२०८०/०४/०१


शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार सुन्दाव कार्यदल
२०८०

बैठक नं १४ - मिति २०८०।०४।०३

आज मिति २०८०।०४।०३ गते बुधबार यातायात व्यवस्था विभागको सभाहलमा पूर्व सचिव श्री शरदचन्द्र पौडेलज्यूको संयोजकत्वमा गठन गरिएको सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययन कार्यदलका देहाय बमोजिमका सदस्य/सदस्य सचिव र आमन्त्रित सदस्यहरु समेतको उपस्थितिमा बैठक बसी निम्नानुसारको निर्णयहरु गरियो ।

उपस्थिति :

क्र.नं.	पद	नाम/थर	दस्तखत
१	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२	सदस्य	श्री विज्ञानराज शर्मा	
३	सदस्य	डा. पदम बहादुर शाही	
४	सदस्य	डा. मधुसुदन आचार्य	
५	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्वार	
७	सदस्य सचिव(महानिर्देशक)	श्री नारायण प्रसाद भट्टराई	
आमन्त्रित :			
८	निर्देशक	श्री रामचन्द्र पौडेल (यातायात व्यवस्था विभाग)	
९	निर्देशक	श्री इश्वरीदत्त पनेरु (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१०	निर्देशक	श्री नरहरी तिवारी (यातायात व्यवस्था विभाग)	
११	प्रतिनीधि	श्री डेकनाथ गौतम (यातायात व्यवसायी)	
१२	श्री.श्री.	माधवराज पाण्डे	
१३			
१४			
१५			
१६			
१७			

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको कार्यदल
२०८०

वैठक नं १४ - मिति २०८०।०४।०३ - निर्णयहरू

निर्णयहरू :

१. शहरी सार्वजनिक यातायातलाई विश्वसनीय, भरपर्दो र सजिलो बनाउन शहरी सार्वजनिक यातायातको व्यवस्थापन र त्यसका लागि गर्नुपर्ने तयारीहरू एवं विद्युतीय भूतानीका विषयमा छलफल गरियो ।

(Handwritten signature)

(Handwritten signature)
शरदबन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको कार्यदल
२०८०

बैठक नं १५ - मिति २०८०।०४।२१

आज मिति २०८०।०४।२१ गते आइतवार यातायात व्यवस्था विभागको सभाहलमा पूर्व सचिव श्री शरदचन्द्र पौडेलज्यूको संयोजकत्वमा गठन गरिएको सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययन कार्यदलका देहाय बमोजिमका सदस्य/सदस्य सचिव र आमन्त्रित सदस्यहरु समेतको उपस्थितिमा बैठक बसी निम्नानुसारको निर्णयहरु गरियो ।

उपस्थिति :

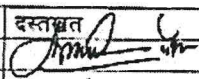

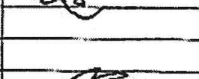

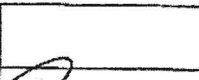
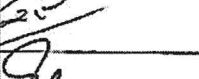
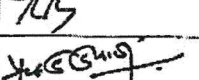
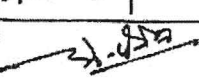
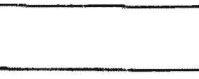



सि.नं.	पद	नाम/थर	दस्तखत
१	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२	सदस्य	श्री विज्ञानराज शर्मा	
३	सदस्य	डा. पदम बहादुर शाही	
४	सदस्य	डा. मधुसुदन आचार्य	
५	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्वार	
७	सदस्य सचिव(नि.महानिर्देशक)	श्री रामचन्द्र पौडेल (यातायात व्यवस्था विभाग)	
८	निर्देशक	श्री इश्वरीदत्त पनेरु (यातायात व्यवस्था विभाग)	
९	निर्देशक	श्री नरहरी तिवारी (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१०	मा.हा.सचि १	श्री. श्री. श्री. महाश्वर इन्द्रधर गौतम	
११	स.हा.सचि १	श्री. श्री. श्री. श्री. महाश्वर सुनिल शर्मा	
१२	सदस्य	श्रीमन्तबाला शर्मा	
१३	सदस्य	रवि राना गहजारी	
१४	सदस्य	रवि राना गहजारी	
१५			
१६			
१७			

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुधार समितिको कार्यदल
२०८०

वैठक नं १६ - मिति २०८०।०६।०९

आज मिति २०८०।०६।०९ गते आइतवार यातायात व्यवस्था विभागको सभाहलमा पूर्व सचिव श्री शरदचन्द्र पौडेलज्यूको संयोजकत्वमा गठन गरिएको सवारी प्रदुषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययन कार्यदलका देहाय बमोजिमका सदस्य/सदस्य सचिव र आमन्त्रित सदस्यहरु समेतको उपस्थितिमा बैठक बसी निम्नानुसारको निर्णयहरु गरियो ।

उपस्थिति :

सि.नं.	पद	नाम/थर	दस्तावेज
१	संयोजक	श्री शरदचन्द्र पौडेल	
२	सदस्य	श्री विज्ञानराज शर्मा	
३	सदस्य	डा. पदम बहादुर शाही	
४	सदस्य	डा. मधुसुदन आचार्य	
५	सदस्य	श्री विजय गौतम	
६	सदस्य	श्री विजय बहादुर स्वार	
७	सदस्य सचिव(महानिर्देशक)	श्री उदय प्रसाद रिजाल	
आमन्त्रित :			
८	निर्देशक	श्री मुकेश रेग्मी (यातायात व्यवस्था विभाग)	
९	निर्देशक	श्री रामचन्द्र पौडेल (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१०	निर्देशक	श्री इश्वरीदत्त पनेरु (यातायात व्यवस्था विभाग)	
११	निर्देशक	श्री नरहरी तिवारी (यातायात व्यवस्था विभाग)	
१२	प्रतिनिधि	श्री ज्ञानेन्द्र श्रेष्ठ (यातायात व्यवसायी)	
१३			
१४			
१५			

शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
यातायात सुरक्षा र सुभान्य कार्यदल
२०८०

बैठक नं १६ - मिति २०८०/०६/०९ - निर्णयहरू

निर्णयहरू :

१. सवारी प्रदूषण, सवारी सुरक्षा एवं दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी अध्ययन कार्यदलद्वारा तयार पारिएको प्रतिवेदनमा दफावार छलफल गरियो ।

२. कार्यदलको अर्को बैठकबाट प्राप्त सुझावहरू समेत समावेश गरी उक्त प्रतिवेदनलाई पूर्णता दिने निर्णय गरियो ।




शरदचन्द्र पौडेल
संयोजक
गणतन्त्र सुधार सुझाव कार्यदल
२०८०