

व्यवस्थापिका-संसद
विकास समिति
सडक दुर्घटना अध्ययन उपसमिति
प्रतिवेदन - २०७१



व्यवस्थापिका-संसद

सिंहदरवार, काठमाडौं

फोन नं.: ०१-४२००४१९

Email: bikassamati@gmail.com

सडक दुर्घटना अध्ययन उपसमिति

प्रतिवेदन-२०७१

संयुक्त राष्ट्र संघले प्रकाशित गरेको विश्वको सडक सुरक्षा प्रतिवेदन २०१३ ले विश्वमा सडक दुर्घटनाका कारण वार्षिक करिब १३ लाख अर्थात् दैनिक ३ हजार जनाको ज्यान जाने गरेको र २ करोड देखि ५ करोड जति घाइते हुने देखाएको छ। नेपालमा पनि प्रत्येक वर्ष सरदर १८०० व्यक्तिको ज्यान सडक दुर्घटनाका कारण जाने गर्दछ भने कतिपयले दुर्घटनाका कारण अपाङ्ग भई बाँच्नु परिरहेको अवस्था छ। रोग व्याधी महामारीले भन्दा बढी सडक दुर्घटनाका कारण मानिसहरूको मृत्यु भइरहेकाले सडक दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न संयुक्त राष्ट्र संघले सन् २०११-२०२० लाई विश्व सडक सुरक्षा दशक कार्ययोजना बनाइ विश्वभर लागु गर्‍यो र संसारभरका सबै देशहरूलाई यस्तै कार्य योजना बनाइ लागु गर्न आह्वान गरे अनुरूप नेपालले पनि “नेपाल सडक सुरक्षा कार्ययोजना (सन् २०१३-२०२०) बनाइ लागु गरेको छ। नेपाल सडक सुरक्षा रणनीतिले संयुक्त राष्ट्र संघको सुझाव अनुसरण गर्दै सन् २०२० सम्ममा सडक दुर्घटनालाई कम गर्दै हालको दरभन्दा आधामा झार्ने लक्ष्य लिएको छ।

नेपाल सडक सुरक्षा कार्य योजना (सन् २०१३-२०२०) लागु गर्ने प्रयास भएको दुई वर्ष बित्न लाग्दा समेत नेपालमा सडक ट्राफिक दुर्घटना अपेक्षित रूपमा न्यूनीकरण हुन सकिरहेको छैन। नेपालमा दिनहुँ जसो सडक ट्राफिक दुर्घटनाका कारण धनजनको अपूरणीय क्षति भैरहेको छ। हालै भएका डोटी, छतिउन, सिन्धुली र रामेछापमा भएका ठूला सडक दुर्घटनाहरूले हामीलाई थप मर्माहत बनाएको छ।

नेपालमा अधिकांश सवारी साधनहरू निजी क्षेत्रको लगानी र व्यवस्थापनबाट संचालित छन्। राज्यले यातायात सञ्चालनमा आफ्नो संलग्नता नराखी निजी क्षेत्रलाई सुम्पेकोले सेवाग्राहीमा सो को प्रत्यक्ष असर देखिएको छ। यस्ता दुर्घटनाहरूलाई न्यूनीकरण गर्न सरोकारवाला सबैको अर्थात् सरकारी तथा गैरसरकारी संघ संस्थाहरू तथा उपभोक्ताहरूको पनि उत्तिकै दायित्व हुन्छ। विद्यमान ऐन नियममा पनि समसामयिक सुधार आवश्यक देखिएको छ भने समग्रमा विद्यमान कानून कार्यान्वयनको अवस्था कमजोर रहेको पाइएको छ।

१. उपसमितिको गठन र कार्यदिश

विषयको गांभीर्यलाई मननु गर्दै व्यवस्थापिका संसदको विकास समितिले नेपालमा सवारी दुर्घटना कसरी कम गर्न सकिन्छ भनि सरोकारवालहरूसंग छलफल पनि गरेको थियो । सरोकारवालाहरूसंगको छलफल पश्चात यातायात क्षेत्रको अनियमितता र अव्यवहारिकताहरूलाई निराकरण गरी सार्वजनिक तथा व्यक्तिगत सवारी साधनमा यात्रा गर्ने यात्रुवर्गहरूको हित र सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालन वर्ग समेतको भूमिका सम्बन्धमा छानविन गरी सुझाव दिनका लागि व्यवस्थापिका-संसद विकास समितिको मिति २०७१।७।१६ गते बसेको बैठकले माननीय डा. शिवजी यादवको संयोजकत्वमा देहाय अनुसारका माननीय सदस्यहरू रहेको एक उपसमिति गठन गर्‍यो :-

उपसमितिमा रहनु भएका माननीय सदस्यहरूको नामावली

सि.नं.	नाम	पद
१	मा० श्री शिवजी यादव	संयोजक
२	मा० श्री गणेश कुमार पहाडी	सदस्य
३	मा० श्री आड्टावा शेर्पा	सदस्य
४	मा० श्री कल्पना सोब	सदस्य
५	मा० श्री तुलसा राना	सदस्य
६	मा० श्री धन बहादुर घले	सदस्य
७	मा० श्री गणेश सिंह ठगुन्ना	सदस्य

यस उपसमितिलाइ निम्नानुसारको कार्यदेश तोकिएको थियो ।

(क) नेपालमा भइरहेका कहालीलाग्दा दुर्घटनाहरूबाट पाठ सिकेर सडक ट्राफिक दुर्घटनालाई कसरी न्यूनीकरण गर्न सकिन्छ भन्ने कुरामा अध्ययन, छलफल गरी प्रतिवेदन तयार गर्ने

(ख) बहूदो सवारी दुर्घटना रोकथाम गर्न विद्यमान कानून, नीति तथा प्रणालीमा रहेका कमी कमजोरी पहिचान गरी त्यस्ता कमी कमजोरी हटाउन र दीर्घकालमा अवलम्बन गर्नुपर्ने उपायहरू पहिचान गरी समिति समक्ष सिफारिस गर्ने ।

(घ) उपसमितिले आवश्यकता अनुसार सम्बन्धित क्षेत्रका विज्ञ, सरोकारवाला तथा सर्वसाधारणसँग परामर्शसमेत गर्न सक्ने ।

२. अध्ययन विधि

यस उच्चस्तरीय कार्यदलले प्रतिवेदन तयार गर्दा प्राप्त कार्यादेश एवं समय सीमाका आधारमा निम्न लिखित कार्य तथा अध्ययन विधिको अवलम्बन गरेको छ :

- (क) सवारी दुर्घटना न्यूनीकरणसम्बन्धमा सरकारबाट भइरहेका काम कारवाहीको बारेमा नेपाल सरकारका जिम्मेवार पदाधिकारीहरु र त्यस सम्बन्धमा काम गरिरहेका विभिन्न संघसंस्थाका प्रतिनिधिहरूसँग छलफल ।
- (ख) प्रचलित ऐन, नियम र निर्देशिकाहरुको कार्यान्वयनको स्थितिको अध्ययन ।
- (ग) सरकारी, गैर सरकारी क्षेत्रका विभिन्न व्यक्तिहरुलाई आमन्त्रण गर्नुको साथै अध्ययन कार्यसँग सम्बन्धित विभिन्न सामग्रीहरुको अध्ययन तथा विश्लेषण ।
- (घ) प्रचलित ऐन, नियम, निर्देशिका एवं प्रतिवेदनको विस्तृत अध्ययन एवं विश्लेषण ।
- (ङ) विभिन्न समाचारहरुको अध्ययन एवं विश्लेषण ।

३. बर्तमान अवस्था

नेपालको हालको सडक सञ्जाल, सवारी साधनको दर्ता र दुर्घटनाको स्थिती सम्बन्धी तथ्याङ्क निम्न अनुसार रहेको छ :-

(क) सडकको अवस्था सम्बन्धी तालिका

सडकको किसिम	कालोपत्रे कि.मी.	खण्डास्मि त	माटे (धुले)	जम्मा	श्रोत
राजमार्ग	3304	547	1283.	5134	SSRN DoR
सहायक मार्ग	3065	1189	3106	7360	SSRN DoR
रणनीतिक सहरी सडक	183	3	1	186	SSRN DoR
स्थानीय सडक	-	-	-	50944	DoLIDAR
जम्मा	6369	1735	4389	12494	

श्रोत: यसडक विभाग र स्थानीय पुर्बाधार तथा कृषि सडक विभाग, २०७१

यसरी सडकहरुको लम्बाइ उल्लेख्य रुपमा बढेपनि दुई तर्फी सवारी चल्ने कालोपत्रे र व्यवस्थित कालोपत्रे सडकको लम्बाइमा खासै बृद्धि भएको देखिदैन । स्थानीय निकायले निर्माण गरेका करिब एक तिहाइ सडकहरु ज्यामितिय कमजोरीका कारणले सवारी साधन संचालन अयोग्य, एकतिहाइ हिउदमा मात्र संचालन योग्य र बांकी एक तिहाइ मात्र बाह्रमास संचालन योग्य भएको स्थानीय पुर्बाधार तथा

कृषि सडक बिभागको छ । नेपालका अधिकांश सडकहरु एक लेनका साघुरा, ठाडा र अपर्याप्त मोड भएका छन् । एसियाली राजमार्गको पहिलो बर्गसंग मिल्ने एउटा पनि सडक छैनन् ।

(ख) सवारी साधन दर्ता सम्बन्धी विवरण

आ.व.	बस	मिनिबस/ मिनि ट्रक	क्रेन/डोज र एस्काभेटर /ट्रक	हल्का सवारी	मोटर साईकल	ट्रैक्टर, पावर टेलर र अन्य	आ.व.को जम्मा	आ.व सम्मको कुल जम्मा
046/47	3978	2064	6532	23709	34576	5519	76378	76378
047/48	458	437	834	3209	5697	2514	13149	89527
048/49	531	455	1524	3644	9336	1777	17467	106994
049/50	606	185	1491	2328	8513	1132	14255	121249
050/51	1168	121	1740	3262	10550	1768	18609	139658
051/52	850	83	1629	3284	11401	2167	19411	159272
052/53	486	82	1151	4091	12357	2241	20408	179680
053/54	608	175	907	4706	15739	1630	23765	203445
054/55	899	130	1291	4483	12306	1316	20425	223670
055/56	872	19	978	2895	17090	2285	24139	248009
056/57	494	122	829	4436	19755	2644	28280	276289
057/58	1203	250	1271	5384	29291	3596	40995	317284
058/59	868	475	1798	4627	36117	3275	47160	364444
059/60	432	298	1212	3736	29404	2528	37610	402054
060/61	732	237	1477	8457	26547	2249	39699	441753
061/62	753	285	1592	5413	31273	1395	40711	482464
062/63	1528	663	2263	5276	44610	635	54975	537439
063/64	1564	806	3278	6042	72568	4477	88735	626174
064/65	1419	1179	3594	6378	68667	3503	84740	710914
065/66	1843	593	3643	8292	83334	4865	102570	813484
066/67	1888	780	4524	14397	168707	11491	201787	1015271
067/68	1610	1370	1969	11714	138907	8070	163640	177891
068/69	2085	1170	1333	11657	143135	8504	170084	1348995
069/070	3263	1328	3332	15232	175381	9947	208483	1557478
2070/71	2776	1412	2789	17235	163945	10186	198343	1755821
2071/72	1155	516	959	6722	75123	3279	87754	1843575
जम्मा	34069	15235	53940	191009	1446329	102993	1843575	

श्रोत: यातायात व्यवस्था विभाग, २०७१

माथिको विवरणबाट विगतको तुलनामा सवारी साधनको संख्या अत्यधिक बढेको देखिन्छ । विशेष गरेर मोटर साइकलको संख्या दुई अंकको दरले बढेको छ । बस लगायत ठूला सवारी साधन भने त्यस अनुपातमा बढेका छैनन् ।

(ग) सडक दुर्घटना सम्बन्धी विवरण

आर्थिक वर्ष	दुर्घटनाको संख्या	मृतकको संख्या	दुर्घटनामा परेको संख्या
२०६७/६८	८,८०३	१,६८९	१४,०१३
२०६८/६९	८,८९२	१,८३७	१४,२८७
२०६९/७०	८,४८४	१,८१६	१३,५८२
२०७०/७१	८,४०६	१,७८७	१३,५२९
२०७१/७२ पौषसम्म	४,२५१	९७७	६,९२३

श्रोत: भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, २०७१

४. सवारी दुर्घटनाका कारणहरू

नेपालमा सवारी साधनको दुर्घटना पश्चात् तयार गरिने प्रहरी प्रतिवेदन, ठूला दुर्घटना पछि गठित छानविन समितिहरूको प्रतिवेदन, दुर्घटना, स्वतन्त्र संस्थाहरूबाट भएको अध्ययन प्रतिवेदन, सञ्चार माध्यमहरूमा प्रकाशित लेख, रचना एवं श्रव्य दृश्यका आधारमा दुर्घटनाको कारणहरूको अध्ययन एवं विश्लेषण गरी निम्नानुसार प्रस्तुत गरिएको छ :-

१. संस्थागत एवं अनुगमनसँग सम्बन्धित कारणहरू (व्यवस्थापकीय पक्ष)

- ऐन, कानूनको प्रभावकारी कार्यान्वयन नहुनु ।
- सवारी चालक अनुमति पत्र वितरण प्रणाली व्यावहारिक र वैज्ञानिक नहुनु ।
- सवारी साधनको नियमित यान्त्रिक चेक जाँच नहुनु ।
- जरिवाना रकम अत्याधिक न्यून हुनु ।
- सडक सुरक्षा काउन्सिलको गठन हुन नसक्नु ।
- सडक सुरक्षा कार्ययोजना तैयार भएको दुई वर्ष बित्दा समेत कार्यान्वयनमा खासै चासो नदिइनु ।
- सडक सुरक्षामा बजेट अपर्याप्त विनियोजन नहुनु ।
- गैरसरकारी संस्थाहरूका कार्यहरू गोप्टी मै सीमित, जनस्तरमा चेतना वृद्धिमा खासै कुनै कार्य नभएको ।
- सवारी तथा यातायात ब्यवस्था ऐन र नियमावलीमा समयानुकूल संशोधन हुनमा ढिलाइ ।

२. सवारी साधनको अवस्था तथा यान्त्रिक कारण :

- सवारी साधनको नियमित मर्मत संभार तथा परीक्षण नगर्ने प्रवृत्ति ।
- सवारी साधन पुराना हुनु ।
- नक्कली पाटपुर्जा प्रयोग हुनु ।
- कृत्रिम/थप अस्थायी सीट राखी सवारी साधन सञ्चालन ।
- सवारी साधन मर्मतका लागि दक्ष तथा क्षमतायुक्त प्राविधिक जनशक्ति तथा कार्यशालाहरुको कमी ।
- ब्रेक/स्टेरिङ्ग फेल हुनु ।

३. सडकको अवस्था

- प्राविधिक मापदण्ड विना जोखिमयुक्त सडक निर्माण हुनु ।
- राजमार्ग तथा सडकहरुमा पर्याप्त रूपमा ट्राफिक संकेत बोर्ड नहुनु ।
- सडकमा खाल्टा खुल्टी सडक समयमै मर्मत नहुनु ।
- ट्राफिक नियमको उल्लंघन गरी सवारी चलाउनु ।
- सुरक्षित सडकपेटी पर्याप्त स्थानमा नहुनु ।
- सडक क्षमता भन्दा सवारी साधनको संख्या बढी हुनु ।
- सांघुरा मोड हुनु, ठाडो उकालो ओरालो ।
- दृष्टि नपुग्ने मोड तथा सडक संरचना ।
- सडकहरुमा निरन्तर मर्मत संभारमा सम्बन्धित निकाय गैर जिम्मेवार रहेको ।

४. सवारी चालकको कारणबाट हुने दुर्घटना

- जनचेतनाको कमी ।
- तिब्र गतिमा प्रतिस्पर्धात्मक रूपमा सवारी हाक्नु ।
- लामो दुरीमा चालक परिवर्तन गर्ने अवस्था पूर्ण रूपमा कार्यान्वयन नहुनु ।
- कम उमेरका चालक हुनु ।
- सवारी धनीले जवरजस्ती चलाउन लगाउनु ।
- पर्याप्त तालिमको अभाव हुनु ।
- ट्राफिक नियम तथा सडक सुरक्षा प्रति वेवास्ता ।
- बढी कमाउन चालकहरुबिच अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा । (बढि सामान तथा यात्रु राख्नु)

५. यात्री, पैदलयात्री तथा सर्वसाधारणको व्यवहार

- जथाभावी बाटो काट्ने ।
- जोखिम मोलेर भीडयुक्त सवारीमा चुपचाप यात्रा गर्ने ।
- उचित र सुरक्षित तरिकाले सडक प्रयोग गर्ने सम्बन्धमा जानकारी नहुनु ।
- ट्राफिक नियमसम्बन्धी जानकारी तथा पालना नहुनु ।
- सवारी साधनमा भुन्डिएर र छतमा बसी यात्रा गर्ने ।

- सडक तथा किनारामा जथाभावी विस्कनु सुकाउनु ।
- सडकमा पशुपन्छी तथा चौपाया छाडा छाड्ने ।
- सडक अतिक्रमण गरी फूटपाथमा व्यापार गर्ने ।
- राजमार्ग/सडक किनारामा होटलहरु सञ्चालन गर्ने ।

६. सवारी धनीहरुको तर्फबाट भएको दुर्घटनाजन्य क्रियाकलाप

- ◆ ड्राइभर खर्च बचाउन एकमात्र र कम अनुभवी चालक राख्ने मोह
- ◆ मर्मत योग्य गाडी वर्कशपमा नपठाई सदै त्रिप लिनमै व्यस्त राख्ने
- ◆ तीव्र गतिमा हाँकी बढी त्रिप लिने चालकलाई प्रोत्साहित गर्ने ।
- ◆ बढी कमाउन अवैध सिट, मुढाहरुमा यात्रु राख्न लगाउने
- ◆ पुराना सवारी साधन समयानुकूल नवदली सिन्डीकेटको बलमा रुट तथा त्रिप लिने गर्ने ।

७. ट्राफिक प्रहरीको व्यवहार

- ◆ विविध कारणवश सवारी साधनको प्रभावकारी निरीक्षण नगर्ने ।
- ◆ यात्रु वर्गको सिकायतमा खासै सुनवाई नगर्ने
- ◆ ट्राफिक प्रहरीमाथि चालक तथा व्यवशायीहरुको मनोवैज्ञानिक पकड रहनु ।
- ◆ अवैध तवरले चलाइएका यात्रु सवारी साधन नियन्त्रणमा प्रहरी सबलता अपेक्षित स्तरको हुन नसक्नु ।

५. कानुनी व्यवस्थाहरु

सडक सुरक्षाका सम्बन्धमा कानुनी व्यवस्था नभएको होइन तर कानुनमा रहेका प्रावधानहरुलाई लागु गर्ने सवालमा केही समस्याहरु देखिएका छन् । नेपालमा सडक सुरक्षा सम्बन्धी कानुनी व्यवस्था निम्नानुसार रहेको छ :-

- नेपालको अन्तरिम संविधान २०६३ ले हरेक नागकिलाई स्वतन्त्र आवागमन गर्ने मौलिक अधिकारको ग्यारेन्टी गरेको छ ।
- सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ ले सवारी दुर्घटनाको रोकथाम गर्न दुर्घटना पीडित पक्षलाई क्षतिपूर्ति दिलाउन विमाव्यवस्थापन गर्न र सर्वसाधारण जनतालाई सरल एवं सुलभ ढंगबाट यातायात सुविधा उपलब्ध गराउनु, यातायात सेवालाई सुदृढ, समक्ष तथा प्रभावकारी बनाउने उद्देश्य राखेको ।
- देशका सबै जिल्ला सरदमुकाम लगायत दुर्गम क्षेत्रसम्म सडक पुऱ्याउनु, बाँच्नै महिना सुरक्षित र भरपर्दो यातायात सञ्चालन गर्नु, निजी लगानी कर्तालाई सडक निर्माणमा आकर्षित गराउनु, सडक निर्माणसँग सम्बन्धित विभिन्न निकायहरुबिच समन्वय गर्नु निर्माण तथा मर्मत कार्यमा पारदर्शीता, विश्वासनीयता, प्रभावकारीता र गुणस्तरीय कायम गर्नु विषयहरु तेन्हौ योजनामा रहेको

- हरेक जिल्लामा प्र.जि.अ.को अध्यक्षतामा यातायात व्यवस्थापन समिति रहेको

६. समाधानका उपायहरु

हालसम्मको जस्तै सबै पक्षको उदासीनता कायमै रहेको नेपालको सन् २०२० सम्म सवारी दुर्घटनाबाट मृत्यु हुनेको संख्या आधा घटाउने लक्ष्य हासिल हुन गाह्रो देखिन्छ । सवारी साधनको दुर्घटनाका विभिन्न कारणहरुबाट मानवीय तथा आर्थिक क्षति हुन गई नागरिकहरुमा त्रास उत्पन्न भएको देखिन्छ । अहिले सम्म सार्वजनिक यातायातलाई बाध्यताका रुपमा मात्र प्रयोग गरिदै आएकोमा यसलाइ सुधारेर आन्तरिक पर्यटनका लागि प्रयोग गरी आर्थिक गतिविधिमा बढोत्तरी गर्न अत्यावश्यक भैसकेको छ । स-साना निजी सवारी साधनहरुको खरिद तथा दर्ता गर्ने प्रवृत्तिलाइ निरुत्साहित गरी सुरक्षित सार्वजनिक यातायातको विकास गरिएमा हाल भैरहेको ट्राफिक जामको समस्याबाट समेत मुक्ति पाउन सकिन्छ । यस अवस्थामा सार्वजनिक यातायातलाई भरपर्दो, सुरक्षित, मर्यादित एवं नियमित बनाउनका लागि निम्न क्रियाकलापहरु कार्यान्वयनमा लैजान सुझावका रुपमा प्रस्तुत गरिएको छ ।

क. सवारी चालकसँग सम्बन्धित सुझावहरु

- निजी क्षेत्रबाट सञ्चालित चालक तालिम तथा प्रशिक्षण केन्द्रहरुबाट दिइने तालिमको पुनःपरीक्षण गरी प्रमाणिकरण गर्नुपर्ने ।
- सवारी चालक अनुमतिपत्र वितरण प्रणालीलाई समय सापेक्ष र विश्वसनीय बनाउने
- सवारी चालकको आचरण तथा सवारी साधनको भार सञ्चालनलाई अनुमोदन गर्ने कानुनी प्रावधानहरुको पुनरावलोकन गरी संशोधन गर्नुपर्ने
- सरकारी एवं निजी तहबाट गुणस्तरीय चालक तालिम तथा प्रशिक्षण केन्द्रहरुको स्थापना गरिनुपर्ने
- १ वर्ष परिक्षणकालको व्यवस्था प्रभावकारी ढंगले कार्यान्वयन गर्नुपर्ने ।
- मादक पदार्थ सेवन विरुद्धको अभियानलाई उपत्यका बाहिर पनि प्रभावकारी बनाउने ।
- सार्वजनिक सवारी चालकहरुका लागि आचार संहिता निर्माण गर्ने
- सडक सुरक्षा सम्बन्धी कार्यक्रमलाई राष्ट्रिय प्राथमिकताका साथ हेरिनुपर्ने ।
- सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन तथा नियमले निषेध गरेको कार्य ३ पटक भन्दा बढी गर्ने सवारी चालकको चालक अनुमतिपत्र निलम्बन हुने व्यवस्था गर्ने ।

- सवारी चालक अनुमतिपत्र नलिएका वा नक्कली सवारी चालक अनुमतिपत्र लिई सवारी साधन सञ्चालन गर्ने वा सञ्चालन गरी दुर्घटना गराउने व्यक्तिलाई मुलुकी ऐन अनुसारको कारवाही गर्ने व्यवस्थालाई कडाइका साथ लागु गर्नु पर्ने ।
- सवारी चालक अनुमतिपत्र नलिएका व्यक्तिलाई सवारी साधन सञ्चालन गर्न अनुमति दिने सवारी धनीलाई समेत दण्ड सजायको व्यवस्था गर्नुपर्ने ।
- विद्यालय तहदेखि नै सडक सुरक्षा सम्बन्धी ज्ञान दिने पाठ्यक्रम राख्नुपर्ने ।
- लामो दूरीको यात्रामा वैकल्पिक चालक र अनुभवी चालकको व्यवस्था गर्नुपर्ने ।
- मर्मतयोग्य गाडीलाई वर्कशपमा पठाउनु पर्ने । थप ट्रिपमा पठाउन नहुने ।
- तीब्र गतिमा हाक्ने र बढी ट्रिप लिन खोज्ने प्रवृत्तिलाई निरुत्साहित गर्नुपर्ने ।
- पुराना सवारी साधनलाई व्यवस्थित गर्नुपर्ने । सिन्डिकेटको भरमा रुटमा सञ्चालन गर्न नपाइने ।
-

ख. यान्त्रिक कारणबाट हुने सवारी साधनबाट हुने दुर्घटना न्यूनीकरण सम्बन्धी सुझाव:

- २० वर्ष पुराना सवारी साधन विस्थापन गर्नुपर्ने ।
- गति चालकको अवस्था र गाडी चलाउने अवधि लागु गर्न उन्नत प्रविधिको प्रयोग गर्नुपर्ने ।
- सार्वजनिक तथा ठूला सवारी साधनको सहचालकलाई समेत यान्त्रिक ज्ञानको सामान्य तालिम दिने व्यवस्था मिलाउने ।
- सवारी साधनको तोकिएको निकायबाट यान्त्रिक परीक्षण एवं प्रदूषण चेक जाँच गराउनुपर्ने ।
- सडकको अवस्था एवं भूगोल अनुरूपको सवारी साधन सञ्चालनका निमित्त “सवारी साधन रुट अनुमति (अधिकतम गतिको किटान समेत) तथा प्रयोग सम्बन्धी कार्यविधि” बनाई लागू गर्ने ।
- Vehicle Fitness Test Centre अञ्चल स्तरसम्म विस्तार गरी यसको प्रभावकारिता बढाउने ।

ग. सडक संरचना सुधार तर्फ

- पैदलयात्रीहरुको सुरक्षालाई प्राथमिकता दिनुपर्ने
- तोकिएको सडक वा वाहेकमा सवारी प्रवेश निषेध गर्नुपर्ने ।
- सडकहरुमा ट्राफिक चिन्ह, संकेत र सूचनामूलक बोर्डहरु पर्याप्त मात्रामा राखिनु पर्ने र सो को मर्मत संभार गरी दुरुस्त राख्नुपर्ने

- कमजोर सडक पूर्वाधारलाई रोड सेफ्टी अडिट गरी तदनुसार सुधार गरी मापदण्ड अनुसार बनाउनुपर्ने ।
- उच्च जोखिम क्षेत्र (Black Spot) हरूको पहिचान गरी सुधारका लागि कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने ।
- सडकहरुमा नवीनतम प्रविधिहरुको प्रयोग एवं विस्तार गर्नुपर्ने (राडार गन सहितका सर्भिलेन्स क्यामरा जडान, हाईवेहरु कभर गरी CCTV जडान) ।
- “सार्वजनिक सडक निर्माण तथा मर्मत संभार निर्देशिका” तयार गरी नेपाल सरकार, स्थानीय निकाय एवं अन्य निकायहरुले निर्माण गर्ने सडकमा यसको पूर्ण परिपालना गर्न लगाउने ।

घ. सरोकारवाला, यात्रु, पैदलयात्रीको सन्दर्भमा:

- सडक सुरक्षा सम्बन्धी व्यवसायिक मापदण्ड निर्धारण गर्न यातयात व्यवसायी संघ संगठनहरूसंग सहकार्य गर्नुपर्ने ।
- नेपाल सडक सुरक्षा योजना परिषद्को गठन गर्नुपर्ने ।
- संस्थागत संरचनालाई सबल बनाउने र जनचेतना समेतको माध्यमद्वारा सडक सुरक्षाको लागि श्रोतहरुको प्रबन्ध गर्नुपर्ने ।
- लामो दुरीमा संचालित सवारी साधनमा क्षमता भन्दा बढी यात्रु बोक्न निषेध गर्नुपर्ने ।
- Time Card लागू गर्ने ।
- सडकको क्षमताको आधारमा सवारी साधन आयात सम्बन्धी व्यवस्था मिलाउने
- सार्वजनिक सवारी साधनतर्फ सडकको क्षमता एवं गुणस्तर हेरी संभव भए सम्म ठूला सवारी साधन (Mass Transportation) को प्रयोगलाई अनिवार्य गर्दै जाने ।
- शहरी क्षेत्रहरुको आन्तरिक यातायातमा ठूला सवारी साधन सञ्चालनका लागि थप सुविधा दिने ।
- पैदल यात्री, साईकल, विद्युतिय रिक्सा तथा दुई पाङ्ग्रे सवारीका लागि सम्भव भएसम्म छुट्टै सडक लेन बनाउने ।
- सडकको मापदण्ड (Right of Way) अनुरूपको क्षेत्र खुल्ला राख्नुपर्ने र सडक अतिक्रमण गर्नेलाई कडाईका साथ कानुनी कारवाही गर्नुपर्ने
- सार्वजनिक सडकमा घरपालुवा चौपाया छाड्ने, बिस्कन सुकाउने लगायतका कार्यलाई निरुत्साहित गर्नका लागि दण्ड सजायको व्यवस्था गर्ने ।

- सवारी दुर्घटनाको निष्पक्ष एवं वैज्ञानिक तवरबाट अनुसन्धान गरी दोषी देखिएका पक्षलाई कसुरका आधारमा कानुनी कारवाही गर्ने परम्पराको विकास गर्ने ।

ड. ट्राफिक प्रहरी सम्बन्धी सुझाव :

- सवारी साधनको प्रभावकारी निरीक्षण गर्नुपर्ने ।
- यात्रुवर्गको सिकायतलाई सुनवाई गर्नुपर्ने ।
- ट्राफिक प्रहरीमाथि चालक तथा व्यवसायीहरूको हस्तक्षेपको अन्त्य ।
- अवैध तवरले चलाएका यात्रु सवारी साधन नियन्त्रणमा प्रहरी सबलता देखिनु पर्ने ।
- ट्राफिक प्रहरीलाई थप प्रभावकारी रूपले परिचालन गर्नु पर्ने ।

७. उपसंहार

नेपालले नयां सडक निर्माण भन्दा भैरहेका सडकहरूको स्तरोन्नति, विस्तार तथा मर्मत सुधारमा बढी ध्यान दिनु जरुरी भैसकेको छ । सार्वजनिक सडकको सुरक्षा, व्यवस्थापनको माध्यमद्वारा सार्वजनिक यातायातलाई सहज, सुलभ र भरपर्दो बनाउनु अपरिहार्य भैसकेको छ । सडकको संरचना, चालक, यात्रु तथा पैदलयात्रुहरूको व्यवहार, सवारी साधनको भौतिक एवं यान्त्रिक अवस्था दुर्घटनाको मूल कारणको रूपमा रहेकोले जनचेतना जगाउनु पनि उत्तिकै जरुरी देखिन्छ । जिम्मेवार सरकारी निकायबाट माथि उल्लेख गरिएका सुझावहरू कार्यान्वयन भएमा वर्तमान समयमा यातायात व्यवस्थापनका क्षेत्रमा देखिएको कमी कमजोरीमा सुधार आइ सवारी दुर्घटनामा कमी भई मानवीय तथा भौतिक क्षतिमा उल्लेख्य कमी हुनेछ ।