नेपाल सरकार

भौतिक योजना, निर्माण तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालय

नेपाल सडक–सुरक्षा कार्ययोजना
सन् २०१३–२०२० (वि.सं. २०६९-२०७७)

माघ २०६९

विषयसूची

१ पृष्ठभूमी ____ १

२ नेपालको सडक सञ्जाल र सवारी साधन संख्या ____ १

३ नेपालमा सडक सुरक्षाको अवस्था ____ ३

४ नेपाली सडकहरुमा सडक-सुरक्षाका मुद्दाहरु ____ ७

५ समन्वयका प्रयासहरु ____ ८

६ सडक-सुरक्षा रणनीति ____ ८

६.१ राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा परिषदको प्रारम्भिक संरचना ____ ९

६.२ कार्य-योजना कार्यान्वयको प्रतिफल, जोखिमहरु ____ ११

७ सडक सुरक्षा कार्य योजना ____ १९

७.१ स्तम्भ १: सडक सुरक्षा व्यवस्थापन को लागी क्रियाकलाप: ____ १९

७.२ स्तम्भ २: सुरक्षित सडक तथा आगमन (Safer Road and Mobility) को लागी क्रियाकलाप ____ २६

७.३ स्तम्भ ३: सुरक्षित सवारीहरु (Safer Vehicle) को लागी क्रियाकलाप ____ ३४

७.४ स्तम्भ ४: सुरक्षित सडक प्रयोगकर्ताहरु (Safer Road-Users) को लागी क्रियाकलाप ____ ४०

७.५ स्तम्भ ५: दुर्घटना पश्चात उद्धारमा तदारुक्ता (Post Crash Response) को लागी क्रियाकलाप ____ ४६

सम्क्षिप्त शब्दहरुको परिभाषा

ए.वि.बै.	- एशियाली विकास वैक
अ.म.	- अर्थ मन्त्रालय
श्र.म.	- श्रम मन्त्रालय
का.त.न्या.म.	- कानून तथा न्याय मन्त्रालय
गा.वि.स.	- गाऊं विकास समिति
गृ.म.	- गृह मन्त्रालय
जि.वि.स.	- जिल्ला विकास समिति
ट्रा.प्र.	- ट्राफिक प्रहरी
न.वि.भ.नि.वि.	- नगर विकास तथा भवन निर्माण विभाग
ने.अ.डि.सं	- नेपाल अटोमोवाईल डिलर संघ
ने.चि.सं.	- नेपाल चिकित्सक संघ
ने.गु.ना.वि..	- नेपाल गुणस्तर तथा नापतौल विभाग
ने.रा.या.व.म.	- नेपाल राष्ट्रिय यातायात व्यवसायी महासंघ
ने.रा.या.म.सं	- नेपाल राष्ट्रिय यातायात मजदरु संघ
भ.वि.	- भन्सार विभाग
भौ.यो.नि.या.व्य.म.	- भौतिक योजना निर्माण तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालय
या.व्य.वि.	- यातायात व्यवस्था विभाग
रा.यो.आ.	- राष्ट्रिय योजना आयोग
वि.बै .	- विश्व बैक
शि.म.	- शिक्षा मन्त्रालय
स.वि.	- सडक विभाग
स.बो.ने.	- सडक बोर्ड नेपाल
स.ट्रा.यु.	- सडक तथा ट्राफिक युनिट (सडक विभाग)
स.ट्रा.दु.	- सडक ट्राफिक दुर्घटना
स्था.पू.वि.कृ.स.वि.	- स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभाग
स्वा.से.वि.	- स्वास्थ्य सेवा विभाग
सि.डि.ई.	- सिनियर डिभिजनल ईन्जिनियर
स्था.वि.म.	- स्थानिय विकास मन्त्रालय
स्वा.त.ज.म.	- स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय

१ पृष्ठभूमी

संयुक्त राष्ट्रसंघको अनुमानमा वर्षेनी करिब १३ लाख मानिसहरु वा दिनहुँ ३,००० भन्दा बढी मानिसहरु सडक ट्राफिक दुर्घटनाका (स.ट्रा.दु.) कारण मर्ने गर्छन् । यसका अतिरिक्त २ देखि ५ करोड मानिसहरु यस्ता दुर्घटनाहरुको कारण घाईते हुन्छन् र यस्ता घाइतेहरु अपाङ्ग हुने बढी सम्भावना देखिएको छ । यसका अतिरिक्त, स.ट्रा.दु.बाट मृत्यु हुनेहरु मध्ये ९० प्रतिशत विश्वको कम तथा मध्य आय भएका देशहरुमा हुने गर्दछन्, जहां विश्वभरका सवारी साधनहरु मध्ये आधा भन्दा कम मात्र सवारी साधनहरु छन् ।

५ देखि ४४ वर्ष उमेर समूहका मानिसहरुका लागी स.ट्रा.दु. अकाल मृत्युको मुख्य कारण हो, जसको कारण विश्वभरका देशहरुले ठूलो आर्थिक क्षती व्यहोर्नु परेको छ । एउटा अनुमान अनुसार, यी घटनाहरुको फलस्वरुप संसारभर ५० अरब अमेरिकी डलर अथवा सम्बन्धित देशहरुको कुल राष्ट्रिय उत्पादनको १ देखि ३ प्रतिशत सम्मको आर्थिक क्षति स.ट्रा.द.बाट हुने गर्दछ जसलाई विकासोन्मुख देशहरु धान्न सक्दैनन् । यसका अतिरिक्त, संसारमा वढ्दो सवारी साधनको चापलाई मध्यनजर गर्दा यस्ता चुनौतीहरुलाई न्युनिकरण गर्न तत्कालीन, मध्यकालीन तथा दिर्घकालीन रुपमा पहल नहुने हो भने सडक दुर्घटना मानिसहरुमा मृत्युको कारणहरु मध्ये पांचौ प्रमुख कारण हुने प्रक्षेपण गरिएको छ । उपर्युक्त तथ्याङ्कलाई मध्यनजर गर्दै, संसारभरको सडक-सुरक्षा मुद्दाहरुलाई उचित रुपमा सुल्झाउन 'संयुक्त राष्ट्रसंघीय सडक सुरक्षा सहकार्य' (United Nation Road Safety Collaboration) अर्थात UNRSC सन् २००४ को अप्रिल महिनामा गठन भएको थियो । त्यसको लगतै विश्वव्यापी रुपमा सडक-सुरक्षाका मुद्धाहरु समाधान गर्न गठित संयुक्त राष्ट्रसंघ आयोगले आफ्नो सन् २००९ को प्रतिवेदनमा सडक-सुरक्षा कार्यलाई प्रभावकारी बनाउन दशकिय कार्य योजनाको लागी आह्वान गऱ्यो । यो प्रस्तावित दशकीय कार्य योजनाको अवधारणालाई UNRSC र थुप्रै विश्वप्रसिद्ध व्यक्तित्वहरुले अनुमोदन गरेका छन । फलस्वरुप, UNRSC ले सडक-सुरक्षाको लागी प्रस्तावित दशक (सन् २०११-२०२०) को लागी सन् २०११ को मे महिनामा विश्वव्यापी कार्ययोजना (Global Road-safety Action Plan) प्रकाशित गऱ्यो ।

संयुक्त राष्ट्र संघको उपरोक्त विश्वव्यापी कार्ययोजनाले सदस्य-राष्ट्रहंरुलाई प्रस्तावित सन् २०११-२०२० को दशकलाई नितान्त सडक सुरक्षा संग सम्बन्धित निम्नानुसार स्तम्भहरु (pillar) लाई समेटी आ-आफ्नो राष्ट्रिय कार्य योजना तर्जुमा गर्न निर्देशन गरेको छ ।

- सडक-सुरक्षा व्यवस्थापन (Road safety Management)
- सुरक्षित सडक एवं आगमन (Safer Road and Mobility)
- सुरक्षित सवारी साधनहरु (Safer Vehicle)
- सुरक्षित सडक प्रयोगकर्ता (Safer Road users)
- सडक दुर्घटना पश्चात तदारुकता (Post Crash Response)

यसका अतिरिक्त, यस विश्वव्यापी कार्य योजनाले सदस्य राष्ट्रहरुलाई आफ्नो कार्य योजना बनाउदा तिनलाई क्षेत्रीयस्तरमा यस्तै कार्ययोजनासंग पनि तालमेल हुन सक्ने गरी तर्जुमा गर्न सिफारिस गरेको छ । त्यसैले यो दस्तावेज उपरोक्त विश्वव्यापी कार्ययोजनाले निर्देशन गरे अनुरुप नेपालले तयार गरेको राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा कार्ययोजनालाई प्रतिनिधित्व गर्दछ । यो कार्ययोजनाले निर्देशन गरे अनुरुप एकिकृत रुपमा सडक-सुरक्षालाई सुधार र व्यवस्थित गर्नको लागी सम्पूर्ण सरोकारवालाहरुले पालना गर्न वाध्यकारी हुनेछन् । यसले सम्बन्धीत निकायहरुलाई सडक ट्राफिक दुर्घटनावाट हुने चोटपटक एवं त्यसबाट उत्पन्न हुने आर्थिक क्षति कम गर्नको लागी विविध क्रियाकलापहरु तर्जुमा गरेको छ । यस प्रकारको राष्ट्रिय कार्ययोजना प्रथम पटक तर्जुमा भएकोले नेपाल सरकारले यसलाई आगामी दिनमा आवश्यक्तानुरुप हेरफेर र समयानुकुल परिवर्तन गर्नेछ भन्ने अपेक्षा गरिएको छ ।

२ नेपालको सडक सञ्जाल र सवारी साधन संख्या

नेपालको राजमार्ग, सहायक मार्ग र सामरिक महत्वका शहरी सडकहरु सम्मिलित सामरिक सडक सञ्जाल, सडक विभाग अन्तर्गत पदर्छ । स्थानिय सडक सञ्जाल भने स्थानिय निकाय (जिल्ला विकास समिती, नगरपालिका र गाउँ विकास समिती) अन्तर्गत

पर्दछ । यसमा जिल्ला, नगर र ग्रामीण सडकहरु पर्दछन् । तिनीहरुको समन्वय स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषी सडक विभाग (DoLIDAR) ले गर्दछ । **तालीका १** ले नेपालको सडक सञ्जालको स्थितिलाई दर्शाउछ ।

तालिका १: नेपालको सडक सञ्जाल

सडक सञ्जाल	सडक स्तर (कि.मी)			जम्मा (कि.मी)
	कालोपत्रे	खण्डास्मिथ	माटे	
सामरिक (२०६६)	४,९५२	२,०६५	३,८१८	१०.८३५
	२८ %	२७%	४५ %	१०० %
स्थानीय (२०६७)	२२,००० कि.मी. ग्रामीण सडक समेत			३०,०००
	% उपलब्ध छैन	% उपलब्ध छैन	% उपलब्ध छैन	१०० %

स्रोत : २०६६ सामरिक सडक सञ्जालको तथ्याङ्क, नेपाल सरकार, सडक विभाग

द्रटव्य :आधिकारीक तथ्याङ्कको अभावमा स्थानीय सडक सञ्जाल अनुमानीत मात्र हुन् ।

तालिका २ ले नेपालमा दर्ता भएका सवारीसाधनहरुको संख्यालाई देखाउंदछ । यसबाट नेपालमा विभिन्न सवारी साधनहरुको वार्षिक वृद्धिदर ९ देखि १७% (मोटर साईकलमा १६% र अन्य सवारीहरुमा समग्रमा १३%) ले बृद्धि भएको देखिन्छ । यद्यपी नेपालमा पुराना काम नलाग्ने तथा विस्थापित गरिएका सवारीसाधनहरुको तथ्याङ्क राख्ने चलन छैन । हालसालैको वर्षहरुमा नेपालमा मोटरसाईकल लगायत हलुका सवारी साधनहरुको संख्यामा अत्यधिक वृद्धि भएको देखिन्छ । यसको मूख्य कारण भनेको शहरी क्षेत्रमा वृहत सार्वजनिक यातायात सुविधाको अभाव तथा वृद्धी हुदै गएको अर्थतन्त्रको असरको रुपमा लिन सकिन्छ ।

तालिका २: नेपालमा सवारी साधनहरुको दर्ता

आ.व.	बस	मिनी वस	माइक्रो बस	ट्रक,क्रेन, ट्रेलर, एक्सकाभेटर	कार, यात्रुवाहक जिप	मालवाहक पिकअप	टेम्पो	मोटर साइकल	ट्राक्टर, पावरट्रेलर	अन्य	कूल जम्मा	
											आ.व. को	हालसम्म
६३-६४	१,५६४	८०६	१३८	३,२७८	५,१५६	७३६	१२	७२,५६८	२,९४२	१,५३५	८८,७३५	६,२६,१७४
६४-६५	१,४१९	१,१७९	३१	३,५९४	४,७४१	१,५८८	१८	६९,६६६	३,२९७	२०६	८५,७३९	७,११९१३
६५-६६	१,८४३	५९३	१२८	३,६४३	६,८५६	१,२८७	२०	८३,३३४	४,६६३	२०२	१,०२,५७०	८,१४,४८३
६६-६७	१,८८८	७८०	१४५	४,५२४	१२,२६८	१,९७५	९	१,६८,७०७	११,४६०	३१	२,०१,७८७	१०,१६,२७०
६७-६८	१,६१०	१,३७०	११५	१,९६९	८,५१०	३,०८७	२	१,३८,९०७	७,९३७	१३३	१,६३,६४०	११,७९,९१०

श्रोत : नेपाल सरकार यातायात व्यवस्था विभाग ।

३ नेपालमा सडक सुरक्षाको अवस्था

नेपाल प्रहरीको तथ्याङ्क अनुसार आर्थिक वर्ष २०६७०६८ मा जम्मा ८,६५६ सडक ट्राफिक दुर्घटनाहरु भए जसमा १,६८९ मृत्यु, ४,०७१ गम्भीर घाईते र ९,१३३ सामान्य घाईते भए । तापनि यो तथ्याङ्कले वास्तविक भौतिक क्षतीलाई प्रतिनिधित्व नगर्न सक्छ, किनकी विगतको अध्ययनवाट वास्तविक स.ट्रा.दु. हरु भन्दा कम अभिलेख रहेको देखिन्छ, विशेष गरी सामान्य घाइतेको सवालमा । यसरी अभिलेखमा छुट भएको पक्षलाई मध्यनजर गर्दा एउटा अर्को अध्ययनले आ.व. २०६६।०६७ मा वास्तवमा १३,२४७ स.ट्रा.दु. भएको देखिन्छ जसमा १,७३४ मृत्यु, ४,१३० घाइते (गम्भीर तथा सामान्य) भएको अनुमान गरेको थियो । साथै सोही अवधीमा ७,३८३ वटा सडक दुर्घटनाहरुमा मानविय क्षती नभएको तर सवारी साधनमा मात्र क्षती भएको (damage-only accidents) अनुमान गरिएको थियो । नेपालको आ.व. ०६६।०६७ मा स.ट्रा.दु.बाट मृत्यु भएको संख्यालाई सोही अवधिमा दर्ता भएका सवारी साधन (१०,१६,२७०) संग तुलना गर्दा नेपालमा हरेक १०,००० दर्ता सवारी साधनहरुमा १७ जनाको मृत्यु भएको देखियो जुन तथ्याङ्क एसिया र विश्वको तुलनामा नै सबभन्दा धेरै हो । अझै पुराना, विस्थापन गरिएका सवारी साधनहरु एंव स.ट्रा.दु. को अभिलेख छुट भएका पक्षहरुलाई पनि समेट्ने हो भने् वास्तवमा नेपालमा हरेक १०,००० दर्ता सवारी साधनहरुमा स.ट्रा.दु. मृत्युदर १७ भन्दा वढी हुने देखिन्छ ।

तालिका ३ मा नेपालको स.ट्रा.दु. को मानविय क्षतीलाई अन्य देशहरुसंग तुलना गरिएको छ ।

तालीका ३: सडक ट्राफिक दुर्घटनावाट हुने मानविय क्षती बारे नेपाल सहितको क्षेत्रीय तुलना

देश	वर्ष	सवारी दर्ता संख्या	स.ट्रा.दु. को मानविय क्षती		स.ट्रा.दु. बाट मानविय क्षतीको दरहरु			
					देशको हिसावले		क्षेत्रीयस्तर हिसाबले	
			मृत्यु	घाइते	मृत्युदर प्रति १०,००० सवारीहरुमा	घाइते र मृत्युको अनुपात	मृत्युदर प्रति १०,००० सवारीमा	घाइते र मृत्युको अनुपात
नेपाल	२००७	६,१७,३०५	९६२	२,६५३	१६	३ : १	१७	५ : १
अफगानिस्थान	२००७	७,३१,६०७	१,८३५	३,२१२	२५	२ : १	१७	५ : १
वंगलादेश	२००६	१०,५४,०५७	३,१६०	४,०३,०००	३०	१२८ : १	१७	५ : १
भूटान	२००७	३५,७०३	१११	७२४	३१	७: १	१७	५ : १
भारत	२००६	७,२७,१८,०००	१०५,७२५	४,२५,९२२	१५	४ : १	१७	५ : १
माल्दिभ्स	२००७	३३,८०७	८	-	२	० : १	१७	५ : १
पाकिस्तान	२००७	५२,८७,१५२	५,५६५	१२,९९०	११	२ : १	१७	५ : १
श्रीलंका	२००७	३१,२४,७९४	२,३३४	३१,६८८	७	१४ : १	१७	५ : १
चीन	२००७	१,५२,२८,९९४	८९,४५५	४,३१,१३९	६	५ : १	६	५ : १
मरिसस	२००७	३,३४,१२५	१४०	२,९१५	४	२१ : १	४	२१ : १
मलेसिया	२००७	१६,८२,५१५	६२८२	२१,३६३	३७	३ : १	१३	२८ : १
म्यानमार	२००७	१०,४५,१०५	१,६३८	१२,३५८	१६	८: १	१३	२८ : १
फिलिपिन्स	२००६	५५,१५,५७६	१,१८५	५,८७०	२	५ : १	१३	२८ : १
सिंगापुर	२००७	८,५१,३३६	२१४	१०,३५२	३	४८ : १	१३	२८ : १
थाईल्याण्ड	२००७	२,५६,१८,४१७	१२,४९२	९,७३,१०८	५	७८ : १	१३	२८ : १

स्रोत : सडक-सुरक्षाको विश्वव्यापी स्थितीको प्रतिवेदन(Global Status Report on Road-Safety), संयुक्त राष्ट्र संघ विश्व स्वास्थ्य संगठन, जेनेभा, स्वीजरल्याण्ड, सन् २००९ ।

तालिका ३ ले के देखाउँछ भने नेपालको प्रति १०,००० दर्ता सवारीमा स.ट्रा.दु. मृत्युदर दक्षिण एसियाको औसत दरको हाराहारीमा (१७ जना प्रति १०,००० दर्ता सवारी) रहेता पनि दक्षिण पूर्वी एसिया र चीनको तुलनामा धेरै रहेको छ । माथीको तालिकाबाट के पनि देखिन्छ भने नेपाल लगायत दक्षिण एशियामा स.ट्रा.दु. घाइतेको अभिलेख वास्तविक भन्दा निकै कम देखिने गर्दछ, किनभने उपरोक्त क्षेत्रमा स.ट्रा.दु. को घाइते र मृत्युको अनुपात १०:१ भन्दा कम रहेकोछ । समग्रमा भन्नु पर्दा विगतका तथ्यांक अनुसार स.ट्रा.दु. बाट मृत्यु र घाइते दुवैको संख्या वढ्दो अवस्थामा छ । तथापी सडक दुर्घटनावाट हुने मानवीय क्षतिहरु देशका सवै क्षेत्रहरुमा समान रुपले घटेको देखिदैन। नेपालमा दुर्घटनाको दर को आधिकारिक तथ्याङ्कको अभावमा **तालीका ४** मा नेपालको स.ट्रा.दु. सम्वन्धी क्षेत्रगत तथ्यांक प्रक्षेपण गरिएको विवरण देखाईएको छ ।

तालिका ४: नेपालको स.ट्रा.दु. तथ्याङ्क, विकास क्षेत्रको आधारमा

आ.व.	क्षेत्र	स.ट्रा.दु. संख्या	जनसंख्या^	कुल सवारी दर्ता संख्या+	सडक ट्राफिक दुर्घटनादर: मानविय क्षती		प्रति १,००,००० जनसंख्यामा		प्रति १०,००० दर्ता सवारीमा	
					मृत्यु	घाइते	मृत्यु	घाईते	मृत्यु	घाइते
६१।६२	काठमाण्डौं उपत्यका	३,७०१	११,०६,७६६	२,६५,९१६	१२७	२,२९३	११	२०७	५	८६
	पूर्वाञ्चल	५४५	५४,८६,८१५	४४,१९१	१७६	३०१	३	५	४०	६८
	मध्यमाञ्चल+	४१८	६६,८६,०००	१,०३,००१	१९२	४५६	३	७	१९	४४
	पश्चिमाञ्चल	६३६	२२,५०,६७९	५०,१८५	२४५	१,१२४	११	५०	४९	२२४
	मध्यपश्चिमाञ्चल	१९०	१५,८०,२२४	१०,८२३	५३	५४९	३	३५	४९	५०७
	सूदुरपश्चिमाञ्चल	४२	११,३४,७९४	८,३४८	१५	६९	१	६	१८	८३
	जम्मा	**५,५३२**	**१,८२,४५,२७९**	**४,८२,४६४**	**८०८**	**४,७९२**	**४**	**२६**	**१७**	**९९**
६२।६३	काठमाण्डौं उपत्यका	१,९८९	११,४९,३८३	२,९२,६९७	९३	२,१३२	८	१८५	३	७३
	पूर्वाञ्चल	४९४	५५,३५,०९९	५०,१२४	१९१	१,८४४	३	३३	३८	३६८
	मध्यमाञ्चल+	४८६	६८,१३,०३४	१,१५,१९२	२१३	१,०१८	३	१५	१८	८८
	पश्चिमाञ्चल	५९०	२२,६८,४६०	५८,१५३	२०२	८९९	९	४०	३५	१५५
	मध्यपश्चिमाञ्चल	२४८	१६,०७,७२०	१२,५७६	४०	४१५	२	२६	३२	३३०
	सूदुरपश्चिमाञ्चल	८७	११,५१,७०३	८,६९७	७८	१९८	७	१७	९०	२२८
	जम्मा	**३,८९४**	**१,८५,२५,३९९**	**५,३७,४३९**	**८१७**	**६,५०६**	**४**	**३५**	**१५**	**१२१**
६३।६४	काठमाण्डौं उपत्यका	२,२२४	११,९३,६८०	३,३०,९५६	९३	२,६२१	८	२२०	३	७९
	पूर्वाञ्चल	४०६	५५,८३,८०८	६०,९२३	१६६	१,०३४	३	१९	२७	१७०
	मध्यमाञ्चल+	५२०	६९,४२,४८२	१,४०,५९०	३०३	१,४८५	४	२१	२२	१०६
	पश्चिममाञ्चल	८००	२२,८६,३८०	६९,,०८९	२२६	१,५८५	१०	६९	३३	२२९
	मध्यपश्चिमाञ्चल	३५८	१६,३५,६९४	१४,६११	९१	७४३	६	४५	६२	५०९
	सूदुर पश्चिममाञ्चल	१३७	११,६८,८६३	१०,१०५	७४	४११	६	३५	७३	४०७
	जम्मा	**४,४४५**	**१,८८,१०,९०८**	**६,२६,१७४**	**९५३**	**७,८७९**	**५**	**४२**	**१५**	**१२६**
६४।६५	काठमाण्डौं उपत्यका	२,२११	१,२,७,५७५	३,७३,८४१	१२०	२,७७४	९	२१५	३	७४
	पूर्वाञ्चल	७०४	५६,३२,९४६	६६,३६२	२३५	१,३०४	४	२३	३५	१९६
	मध्यमाञ्चल+	६४८	७०,७४,३८९	१,६८,४९४	२४२	१,५८५	३	२२	१४	९४
	पश्चिममाञ्चल	६२४	२३,०४,४४३	७६,३१२	३४१	१,४४०	१५	६२	४५	१८९
	मध्यपश्चिममाञ्चल	३०२	१६,६४,१५६	१५,३१९	१४६	६१९	९	३७	९५	४०४
	सुदुर पश्चिमाञ्चल	१४८	११,८६,२७९	१०,५८६	४७	१८६	४	१६	४४	१७६
	जम्मा	**४,६३७**	**१,९,१,४९,७८७**	**७,१०,९१४**	**१,१३१**	**७,९०८**	**६**	**४१**	**१६**	**१११**
६५।६६	काठमाण्डौं उपत्यका	२,७३५	१३,३७,३१६	४,२३,९३१	१३७	३,१६८	९	२०७	३	६५
	पूर्वाञ्चल	८४१	६०,९७,११५	७५,०४२	२८०	१,६३०	४	२१	३१	१७४
	मध्यमाञ्चल+	७६६	६६,७६,७६३	१,९९,,८५१	३६६	२,२४१	४	२४	१२	७९
	पश्चिममाञ्चल	७६६	२४,८०,२९५	८८,१४१	३९६	२,०३९	१४	५८	३९	१६३
	मध्यपश्चिममाञ्चल	२९९	१६,६४,२०३	१५,८३९	११६	८०९	९	३७	९२	३९१
	सुदुर पश्चिमाञ्चल	८२	१०,८५,५४४	१०,६८०	६१	१७९	४	१७	४४	१७४
	जम्मा	**५,४८९**	**१,९,३,४१,२३६**	**८,१३,४८४**	**१,३५६**	**१०,०६६**	**७**	**५२**	**१७**	**१२४**
६६।६७	काठमाण्डौं उपत्यका	४,१०१	१३,८९,,०१९	५,०६,१३५	१४६	३,८६५	११	२७८	३	७६

आ.व.	क्षेत्र	स.ट्रा.दु. संख्या	जनसंख्या^	कुल सवारी दर्ता संख्या+	सडक ट्राफिक दुर्घटनादर					
					मानविय क्षती		प्रति १,००,००० जनसंख्यामा		प्रति १०,००० दर्ता सवारीमा	
					मृत्यु	घाइते	मृत्यु	घाईते	मृत्यु	घाइते
	पूर्वाञ्चल	१,२३२	५७,३२,५२२	१,०६,५६३	३६६	२,३३७	६	४१	३४	२१९
	मध्यमाञ्चल+	७९६	७३,४५,७६९	२,४०,८९७	४८१	२,०८९	७	२८	२०	८७
	पश्चिममाञ्चल	७९०	२३,४०,९९७	१,२४,४०६	४५२	२,१४३	१९	९२	३६	१७२
	मध्यपश्चिममाञ्चल	४०२	१७,२२,५७२	२२,५६२	२११	८३६	१२	४९	९४	३७१
	सुदुर पश्चिमाञ्चल	११४	१२,२१,८९४	१४,७०८	७८	२४३	६	२०	५३	१६५
	जम्मा	**७,४३५**	**१,९,७५२,७७३**	**१०,१५,२७१**	**१,७३४**	**११,५१३**	**९**	**५८**	**१७**	**११३**

श्रोतःट्राफिक प्रहरी र यातायत व्यवस्था विभागवाट प्रकाशित तथ्यांकको आधारमा परामर्शदाताको विश्लेषण ।

^नेपाल सरकार, केद्रिय तथ्याङ्क विभागको सन् २००१ देखि २०११ को गणनाको आधारमा प्रक्षेपण ।

+मध्यमाञ्चलको कुल सवारी दर्तामा वागमती अंचलमा दर्ता भएका सवारीहरु समावेश गरिएको छैन ।

तालिका ४अनुसार काठमाण्डौं उपत्यकामा आर्थिक वर्ष २०६१-६२ देखि २०६३-६४ सम्म स.ट्रा.दु. मृत्युदर जनसंख्या र सवारी दर्ता संख्या दुवैको आधारमा पहिले घटेर पछि बृद्धी भएको देखिन्छ । देशका अरु भू-भागमा भने प्रवृत्ती फरक-फरक पाईयो । उदाहरणको लागी आर्थिक वर्ष २०६६।६७ मा पश्चिममाञ्चल क्षेत्रमा प्रतिव्यक्ति स.ट्रा.दु. मृत्युदरमा अत्यधिक बृद्धी भयो भने मध्यपश्चिमाञ्चल क्षेत्रमा आर्थिक वर्ष २०६३।०६४ देखि नै जनसंख्या एवं दर्ता सवारीहरुको हिसाबले स.ट्रा.दु. मृत्युदर अत्यधिक रहेको देखिन्छ । गैर मृत्युजन्य स.ट्रा.दु.घाइतेहरु क्षेत्रगत आधारमा प्रति जनसंख्याको हिसाबले काठमाडौ उपत्यकामा र प्रतिदर्ता सवारी संख्याको हिसाबले मध्यपश्चिमाञ्चलमा सबैभन्दा प्रभावित रहेको देखिन्छ ।

यद्यपी **तालिका ४** मा उल्लेखित स.ट्रा.दु. दरह्रु प्रक्षेपण गर्न केही अनुमान गर्नु परेको कारणवश केही मात्रामा वास्तविकता भन्दा फरक हुने भएता पनि प्रक्षेपित दरबाट देशको विभिन्न भागमा सडक-सुरक्षाको स्थिती फरक फरक रहेको छ भन्ने निष्कर्ष निकाल्न सकिन्छ । नेपालमा विगतमा गरिएका अनुसन्धान तथा अनुगमनको आधारमा स.ट्रा.दु.का सम्वन्धमा सारांशमा निम्नानुसार निर्ष्कषहरु निकाल्न सकिन्छ ।

- देश भरिको करिव आधा स.ट्रा.दु. काठमाण्डौं उपत्यकामा नै घट्दछन् जहाँ देशको झण्डै आधा भन्दा बढि सवारी साधनहरु गुडदछन् ।
- स.ट्रा.दु. को कारणले हुने मानवीय क्षतिको गंभिरतालाई तुलना गर्दा काठमाण्डौं उपत्यकाको भन्दा देशको ग्रामीण क्षेत्रमा हुने क्षती गंभिर प्रकारको रहेको देखिन्छ ।
- काठमाण्डौं उपत्यकामा भन्दा अन्य क्षेत्रहरुमा सञ्चालन हुने सवारीसाधनहरु मृत्युजन्य स.ट्रा.दु. हरुमा वढी संलग्न भएको देखिन्छन् ।
- पैदलयात्रीहरुको सुरक्षालाई ख्याल नगरिएका कारण यिनीहरु सडकमा हुने दुर्घटनाबाट सवभन्दा बढी जोखिममा पर्दछन् ।
- १५ देखि ४० वर्ष उमेर समूहका मानिसहरु सडक दुर्घटनावाट सवभन्दा बढी प्रभावित हुन्छन् भने त्यसपछि ५० वर्ष भन्दा माथीका उमेर समूहका मानिसहरु पर्दछन् ।
- शहरी क्षेत्रमा मोटरसाईकल दुर्घटनाहरु सवै भन्दा बढी ह्नने गर्दछन् ।
- ग्रामीण क्षेत्रमा ट्रक र वस दुर्घटनाहरु अत्यधिक हुने गर्दछन् ।
- लामो दूरीको बस संलग्न दुर्घटनाहरु निकै गम्भिर प्रकृतीका छन् किनभने तिनले नै देशको स.ट्रा.दु. को कूल मृत्यु र गम्भीर घाइते हरुको क्रमशः १३% र ३१% हिस्सा ओगटेको देखिन्छ ।
- पहाडका बाटोहरुमा भिरवाट खसेर हुने वस दुर्घटनाहरुले भयंकर परिमाणका मृत्युजन्य स.ट्रा.दु. हरु निम्त्याई रहेका हुन्छन् ।
- करिव ३० देखि ४०% दुर्घटनाहरु सूर्यास्त पछि हुने गर्दछन् जुन बेला सवारी चाप भने कम हुन्छ ।

- चालकको लापरवाही, मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाउनु, जथाभावी सडक छेउ पार्किङ्ग गर्नु, पैदलयात्रीले जथाभावी बाटो काट्नु, सडकको खराव अवस्था, आदी, दुर्घटनाका प्रमुख कारणहरु हुन ।
- प्राय: निम्न स्थानहरुमा बढी दुर्घटना हुने गर्दछ ।
  - नगर क्षेत्रमा: चोकहरु ।
  - राजमार्गमा: पुलहरुको प्रवेश मार्ग, पहिरो गैरहने स्थानहरु, चोकहरु र सडक छेउ अवस्थित घना बस्तीहरु ।
- सन् २००८ को एउटा अध्ययन अनुसार नेपालमा स.ट्रा.दु. को कारणबाट अर्थतन्त्रमा बर्षेनी कम्तीमा पनि रु. २.७ अरव बराबरको क्षती भएको अनुमान भएको थियो[1] जुन देशको कुल ग्राह्यस्थ उत्पादनको ०.४% हो । यदी अभिलेखमा छुट भएका दुर्घटनाहरुलाई पनि समाबेश गर्ने हो भने यस बापत राष्ट्रलाई बर्षेनी हुने क्षति कुल ग्राह्यस्थ उत्पादनको ०.८ % पुग्ने अनुमान गरिएको थियो ।

४ नेपाली सडकहरुमा सडक-सुरक्षाका मुद्दाहरु

नेपालको सडक संजालको ठूलै हिस्सा ओगटेको पहाडी सडकहरुमा धेरै सडक-सुरक्षाका समस्याहरु छन् जस्तै ठाडो, साघुरो मोड (blind corners) का कारण अगाडीको दृष्टीमा अवरोध हुनु; सडकको छेउको भाग (shoulder) कमजोर हुनु; सडकमा सुरक्षा मैत्री नाली (forgiving drains) नहुनु; सडकहरुको ठाडो भीर तर्फ सुरक्षा तगारो (safety barrier) पर्याप्त मात्रामा नहुनु; एकल-लेनका सडकहरुमा वैज्ञानिक ढंगले सवारीलाई पास वा उछिन्न पासिङ्गबे (passing-bay) को व्यवस्था नहुनु; हलुका सवारीहरुलाई ठाडो उकालोहरुमा ठूला सवारीहरुलाई उछिन्न क्लाइमिङ्गलेन (climbing lane) को व्यवस्था नहुनु; भौगोलिक कारणले गर्दा सडकमा धेरै ठाउँमा बढी भिरालो हुनु; घनावस्तीहरुमा सडक सांघुरो हुनु, इत्यादी ।

चित्र १: पहाडी सडकहरुमा घुम्तीहरु

श्रोत: गल्छी-त्रिशुली- स्याफरुवेशी सडकको सडक-सुरक्षा परिक्षण; नेपाल सरकार, सडक विभाग, RCSIP (ए.वि.वै. सहयोगप्राप्त); N.D. Lea. (Canada) - CEMAT- Soil Test -TMS को संयुक्त उपक्रम; काठमाडौ, नेपाल; सन् २००७ ।

चित्र २: पहाडी सडकको भीरमादुर्घटनाग्रस्त ट्रक

श्रोत: नारायणगढ-मुग्लिङ्गराजमार्गको सडक-सुरक्षा परिक्षण; नेपाल सरकार, सडक विभाग, सडक मर्मत तथा विकास आयोजना (RMDP), (वि.वै. सहयोगप्राप्त); SILT–Full Bright- CEMECA को सयुक्त उपक्रम; काठमाडौ, नेपाल; जुन सन् २००५ ।

तराईको सडकहरुमा सडक-सुरक्षामैत्री नाली (forgiving drains) नहुनु; पैदलयात्रीको लागी पर्याप्त व्यवस्था नहुनु; पुल, पुलेसा हरुमा पर्याप्त सडक-रेखांकन एवं ट्राफिक संकेत-चिन्हहरु (delineation) नहुनु; घना वस्तीहरु रहेको स्थानहरुमा सडक साघुंरो हुनु, आदी, सडक-सुरक्षाका प्रमुख समस्याहरु हुन् ।

[1]प्रतिवेदन: "Cost of Road Traffic Accidents in Nepal"; नेपाल सरकार, सडक विभाग, Road Connectivity Sector I Project (ADB Grant 0051-NEP); N.D. Lea (Canada) - CEMAT- Soil Test- TMS को संयुक्त उपक्रम; सन् २००८ ।

५ समन्वयका प्रयासहरु

सडक-सुरक्षा व्यवस्था गर्न सरोकारवालाहरु वीच समन्वयहरु अपर्याप्त, हचुवा प्रकृतीका, प्रायः जसो विभिन्न निकाय अन्तर्गतका समानन्तर समितिहरुमा कामहरु दोहोरिने गरेका र सुरक्षाको लागी अवलम्बन गरिएका प्रयासहरु स्वेच्छचारी तवरले लागु भएको देखिन्छ ।

सन् १९९० को दशकमा नेपालमा एउटा राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा परिषद गठन भएता पनि सो निकाय निष्कृय रहेको अवस्था छ । यसै बिच हाल केही व्यक्ती तथा संघ संस्थाले यो परिषदलाई नै पुनःजागरण गर्न आह्वान गरेका छन् भने केहीले कुनै सरोकार निकायलाई यस विषयमा प्रमुख जिम्मेवारी दिई अगाडी बढ्न आह्वान गरेका छन् । दुबै विकल्पमा त्यस्तो निकायलाई सडक-सुरक्षा सम्बन्धमा थप क्षेत्राधिकार र श्रोतहरु उपलव्ध गराउनु पर्ने प्रस्ताव गरिएको छ ।

व्यवस्थापकिय तहमा राज्यको तत्कालिन व्यवस्थापिका सभा अन्तर्गत वनेको राज्य व्यवस्था समिति र वित्तिय श्रम सम्बन्ध समितिले भर्खरै सडक-सुरक्षा सम्बन्धी मुद्दाहरुको अनुगमन गरेका थिए । अन्तरीम संविधान अन्तर्गत पनि सभाले व्यवस्था गरे अनुरुप विभिन्न प्राविधिक समितीहरु गठन गर्न सकिने प्रावधान छ । तर विगतको संविधान सभाको मूख्य प्राथमिकता संविधानको मस्यौदा तयार गर्ने भएको र देश आफै पनि संक्रमण कालिन अवस्थामा रहेकाले सडक-सुरक्षाले अपेक्षाकृत महत्व पाउन सकेको छैन । यद्यपी नयां संविधानमा विविध प्राविधिक समितिहरुको गठन हुने प्रवल संभावना भने रहन सक्छ ।

हालै कानून निर्माता, वरिष्ठ अधिकारीहरु र ट्राफिक प्रहरीहरुले काठमाण्डौं उपत्यकाको ट्राफिक व्यवस्थापनलाई सुधार्न एउटा उच्चस्तरीय सडक व्यवस्थापन वोर्ड वनाउने कुरामा सहमत भएका थिए । यस निकायको मूख्य प्राथमिकता भनेको ट्राफिक व्यवस्थापन भएता पनि यस्तो प्रयासले सडक-सुरक्षाको क्षेत्रलाई पनि वढावा दिनुका साथै अन्तर निकायहरु बिच हुनु पर्ने आवश्यक समन्वयलाई पनि प्रोत्साहन गर्नेछ ।

६ सडक-सुरक्षा रणनीति

यस कार्ययोजनाको क्रियाकलापहरु मध्ये एउटा सडक-सुरक्षाको विस्तृत रणनीति विकास गर्नु रहेता पनि उपरोक्त रणनीतिहरुको संक्षिप्त स्वरुप तल उल्लेख गरिएको छ ।

परिकल्पनाः स.ट्रा.दु. बाट न्यून अथवा शुन्य मानविय क्षतीको लक्ष प्राप्त गर्नका लागी सुरक्षित सडक पूर्वाधार तथा सेवाहरु एवं दुर्घटना पश्चात प्रभावकारी उद्धार कार्यमा तदारुकताको विकास ।

उद्देश्यः (क) स.ट्रा.दु.वाट हुने धनजन तथा आर्थिक क्षतीलाई न्यून गर्नु ।

(ख) हिंसा, चोटपटक र अपाङ्गता रोकथाम एवं नियन्त्रणको राष्ट्रिय रणनीति[२] को व्यापक उदेश्यहरु हासिल गर्न परिपूरक रुपमा सघाउनु ।

(ग) संयुक्त राष्ट्रसंघको सडक-सुरक्षाको विश्वव्यापी दशकिय कार्ययोजनाका लक्षहरु प्राप्त गर्नु ।

(घ) स.ट्रा.दु. का प्रभावहरुलाई न्यूनिकरण गर्न सरोकारवाला निकायहरुलाई आवश्यक उपायहरु अवलम्बन गरी एउटा साझा स्वरुप प्रदान गर्नु ।

सरोकारवालाहरुले साझा स्वरुप अवलम्बन गर्न संयुक्त राष्ट्र संघको विश्वव्यापी दशकिय कार्ययोजनामा प्रभावकारी सडक-सुरक्षाका लागी अंगित पाँच स्तम्भहरु (five pillars) लाई अवलम्बन गर्नु जरुरी छ । यस अघि नेपालको पृष्ठभूमिमा उल्लेख गरिएका बुंदाहरु पुनरावलोकन गर्दा निम्नानुसार कुराहरुलाई दृष्टिगत गर्न आवश्यक छ ।

- स.ट्रा.दु बाट मृत्यू र घाइते दुबैको संख्यामा वृद्धी भैरहेको छ ।
- काठमाडौ उपत्यकाका सडक प्रयोगकर्ताहरु स.ट्रा.दु. बाट वढी प्रभावित भएता पनि उपत्यकामा हूने यस्ता मानविय क्षती अन्य क्षेत्र भन्दा कम गंभीर प्रकृत्तीका छन ।

[२] हिंसा, चोटपटक एवं अपाङ्गता रोकथाम एवै नियन्त्रण राष्ट्रिय रणनीति; नेपाल सरकार; मार्ग, २०६८ ।

- स.ट्रा.दु. को अभिलेख वास्तविकता भन्दा कम छ र तिनीहरुको विश्लेषण अपर्याप्त छ ।
- समग्र सवारीहरु मध्ये हलुका सवारी, विशेष गरी मोटरसाईकलहरुको वाहुल्यता रहेको छ र प्रभावकारी सार्वजनिक यातायातको कमी रहेको छ ।
- १५ देखि ४० वर्ष उमेर-समूहका पैदलयात्रीहरु दुर्घटनाबाट सबभन्दा बढी प्रभावित छन् ।
- नेपालको शहरी क्षेत्रहरुमा मोटरसाईकल दुर्घटनाहरु अत्यधिक छन् ।
- ग्रामीण क्षेत्रमा एकल वस दुर्घटनाहरु मानविय क्षतीका हिसाबले सबभन्दा भयावह छ ।
- जथाभावी, अनुशासनहिन गाडी चलाउनु र पैदलयात्रीहरुले जथाभावी वाटो काट्ने प्रवृत्ति नै स.ट्रा.दु. हुने मुख्य कारणहरु हुन् ।
- पैदलयात्रीको लागी सुरक्षित मार्गको अभावले गर्दा तिनीहरुको सुरक्षामा गम्भिर समस्या देखिएको छ ।
- सुरक्षित अथवा मानविय क्षती प्रतिरोधक सडक (forgiving road) डिजाइन तथा निर्माणमा ध्यान दिईएको छैन ।
- सरोकारवालाहरु बिच अन्तरक्रियाहरु हचुवा तवरले हुने गर्दछन् र कतिपय जिम्मेवारीहरु दोहोरिएका हुन्छन् ।

६.१ राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा परिषदको प्रारम्भिक संरचना

कुनै पनि देशको सडक-सुरक्षालाई सुधार गर्न सबै सरोकारवालाहरुलाई समन्वय गर्न एउटा केन्द्रिय तहको निकाय स्थापना हुनु आधारभूत आवश्यकता हो । सडक-सुरक्षाको विषय समाजको हरेक क्षेत्र र सरकार संग सम्बन्धित रहेकोले यसको आवश्यकता महसुस भएको हो । अगाडीको छलफलवाट विगतमा एउटा राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा परिषद तत्कालिन श्रम तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालयको सचिवको अध्यक्षतामा गठन भएता पनि सो परिषद स्थापनाकाल देखिनै निस्कृय हुदै आएको थियो । प्रायः जसो देशहरुमा राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद जस्तै केद्रिय निकाय मार्फत सडक-सुरक्षाका लागी अवलम्बन गर्नु पर्ने उपाय एवं क्रियाकलापहरु गरिने प्रचलन विद्यमान छ । विगतमा नेपालमा सडक-सुरक्षा सम्बन्धी क्रियाकलापहरु समन्वय गर्दा समस्या परेको अनुभवको आधारमा केहि पक्षहरुले यस्तो समन्वयकारी परिषदको सट्टा सरोकारवालाहरु मध्ये कुनै एक निकायलाई नेतृत्वदायी भूमिका प्रदान गरी अगाडी बढ्न सुझाव दिएका छन् । तथापी, हाल आएर प्रायः जसो पक्षहरुले एउटा राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा परिषद (रा.स.सु.प.) मार्फत कार्यान्वयन गर्दा प्रभावकारी हुन्छ भन्नेमा एकमत रहेका छन् र यस अबधारणालाई गत माघ १७, २०६८ मा भएको अन्तिम कार्यशालाले पनि अनुमोदन गरेको छ ।

हालको राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा परिषदलाई विभिन्न क्रियाकलापहरु कार्यान्वयन गर्न एवं प्रत्यायोजन गर्न थप अधिकार प्रदान गरिने छ । यस सिलसिलामा उपरोक्त परिषदको गठन कानून सम्मत बनाउनका लागी आवश्यक ऐन नियम वनाइनेछ । यस परिषदलाई सरोकारवालाहरुलाई क्रियाकलापहरु प्रत्यायोजन गर्ने र निजहरुबाट सडक-सुरक्षा अनुगमन गर्न नियमित प्रतिवेदन माग गर्न सक्ने अधिकार प्रदान गरिनेछ ।

राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा परिषदको पुनर्गठन दुई चरणमा हुनेछ । पहिलो, प्रारम्भिक चरण र दोस्रो, पूर्ण अधिकार सम्पन्न चरण हुनेछ ।

परिषदको प्रारम्भिक चरण पुर्नगठन देखि निजको लागी उपयुक्त कानून नबनेसम्म रहनेछ । विगतमा यो परिषद श्रम तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रीको अध्यक्षतामा मुख्य सरोकारवालाहरु सदस्य रहने गरी गठन भएता पनि हालै पुनर्गठन भएको भौतिक योजना, निर्माण तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रीको अध्यक्षतामा पुनर्गठन हुनेछ । परिषदको कार्यकारिणी समितिलाई दैनिक कार्यसम्पादनमा सहयोग गर्न एउटा प्राविधिक समितिको व्यवस्था गरिनेछ । प्रारम्भिक चरणमा रा.स.सु.प. लाई सडक-सुरक्षाका क्रियाकलापहरु व्यापक तवरले लागु गर्न कानूनी अधिकार सिमित भएता पनि, सरोकारवाला निकायहरुलाई अझै प्रभावकारी ढंगले समन्वय गर्न र यस कार्य-योजनामा प्रस्तावित कार्यलाइ अझै परिमार्जन गर्ने अग्रता प्रदान गर्न सक्नेछ । यो परिषदलाई आवश्यक पर्ने वजेट र जनशक्ति सुनिश्चित गर्न तथा उच्च प्राथमिकतामा राख्न आवश्यक भएकोले यो परिषदको नेतृत्व मंत्रीस्तरवाट हुनु आवश्यक छ ।

पूर्ण अधिकार सम्पन्न चरणमा, यो परिषदको कार्यकारिणी समितीको अध्यक्षता भौतिक योजना, निर्माण तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालय को मन्त्री रहने र सोहि मन्त्रालयको सचिव

उपरोक्त परिषदको सदस्य-सचिव रहने गरी गठन हुन उपयुक्त हुन्छ । यो चरण भने उपरोक्त संस्थागत संरचना सहितको रा.स.सु.प. ऐन लागु भए पछि शुरु हुनेछ । सरोकारवालाहरुको सुझाव अनुसार रा.स.सु.प. ऐनमा कार्यकारिणी समितिको अध्यक्षता, सदस्यता चक्रिय प्रणाली आधारमा मनोनयन वा वार्षिक नविकरण गरी राजपत्रमा प्रकाशित गरिने प्रावधान रहनेछ। परिषदको आफ्नो क्रियाकलाप सम्पादन गर्न छुट्टै स्वतन्त्र सचिवालय रहनेछ । रा.स.सु.प. ऐनमा परिषदलाई सरोकारवालाहरुलाई कार्य प्रत्यायोजन गर्ने, ती निकायहरुबाट अनिवार्य आवधिक वा वार्षिक प्रतिवेदन माग गर्ने एवं विविध क्रियाकलापहरु संचालन गराउने अधिकार हुनुपर्नेछ । परिषदको स्वरुपको बारे विस्तृत विवरण यस कार्ययोजनामा एउटा क्रियाकलापको रुपमा विकास गरिनेछ।

यी कुराहरुलाई मध्यनजर गर्दै, सडक सुरक्षा सुधारको लागी अपनाइने मुख्य रणनीतिहरु निम्नानुसार हुनेछन् ।

- सडक-सुरक्षाका लागी निर्देशित पाँच स्तम्भहरु (five pillars) अन्तर्गत रही कार्ययोजना तर्जुमा गर्न सवै सरोकारवालाहरु बिच सहकार्य गराई दस्तावेज उपर जवाफदेहिता सुनिश्चित गर्ने ।
- निकायहरु बिचको अन्तरसमन्वय सुधार गर्न, विविध क्रियाकलापहरु उपयुक्त तवरले व्यवस्था गर्न एवं सडक-सुरक्षाका मुद्दाहरुलाई सशक्त रुपमा अगाडी वढाउन विभिन्न निकायहरुलाई कार्य-प्रत्यायोजन गर्ने अख्तियारी सहित भएको एउटा उच्च-तहको राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद (रा.स.सु.प.) पुनर्स्थापन गर्न अध्ययन गर्ने ।
- रा.स.सु.प. बाट विभिन्न निकायहरुद्वारा गरिएका सडक-सुरक्षा गतिविधिहरु अनुगमन गर्ने । केही नीतिगत विकासका गतिविधीहरु भने परिषद स्वयम ले नै संचालन गर्नेछ ।
- परिषदबाट आफ्नो अनुसन्धानहरुबाट प्राप्त जानकारी नियमित रुपमा सूचना आदानप्रदान गर्ने, सरोकारवालाहरुलाई निश्चित जिम्मेवारीहरु तोक्ने र निजहरुबाट कानूनसम्मत तवरले नियमित प्रतिवेदन पेश गर्न लगाउने ।
- संयुक्त राष्ट्रसंघको विश्वव्यापी कार्ययोजनामा समाविष्ट राम्रा परिपाटीहरु अवलम्वन गरी गम्भीर प्रकारका स.ट्रा.दु. घटाउन निश्चित उपायहरु निर्धारण गर्ने ।
- यो नीतिगत दस्तावेज सरोकारवालाहरुवाट नै विकास गरि पारित भएकोले, सम्बन्धित निकायहरुले सडक-सुरक्षालाई एकिकृत रुपमा सुधार र व्यवस्थित गर्न प्रयोग गर्नेछन् ।
- सडक-सुरक्षाको आवश्यकताहरुलाई यथेष्ट रुपमा अंगाल्न ऐन र नियमहरु संशोधन गरी सशक्त नीतिको व्यवस्था सुनियोजित गर्ने ।
- स.ट्रा.दु. न्यूनिकरणको लागि राष्ट्रिय लक्ष्य तर्जुमा गर्ने । नेपाल दक्षिण कोरियाको बुसान वैठकको हस्ताक्षरकर्ता भएकोले उपरोक्त सभाले स.ट्रा.दु. लाई ३५-५०% सम्म घटाउने लक्ष्यलाई आधार मानी राष्ट्रिय लक्ष्य निर्धारण गर्ने ।
- सडक-सुरक्षाका कार्यहरुलाई आवश्यक वजेट सुनिश्चित गर्न अर्थ मन्त्रालय र राष्ट्रिय योजना अयोग बाट आयोजनाको आर्थिक संभाव्ययता पहिचान गर्न प्रथम वर्षको प्रतिफल (first year of returns) को सिद्धान्तलाई मान्यता दिन सहमति प्राप्त गर्ने । यसका साथै उपयुक्त सडक-सुरक्षा कार्यको लागि सडक वोर्ड को कोष अथवा सडक निर्माणको कुल लागतमा अनिवार्य रुपमा निश्चित मात्रा (उदाहरणको लागी १०%) सो प्रयोजनको लागी व्यवस्था गर्ने नीति तय गर्ने ।
- सकारात्मक असरहरुबाट अत्यधिक लाभ उठाउन सडक-सुरक्षाका विभिन्न कार्यहरुबाट स.ट्रा.दु. न्यूनिकरण गर्न कतिको प्रभावकारी छ सोही अनुरुप प्राथमिकता निर्धारण गर्ने । उदाहरणको लागी ग्रामीण भू-भागमा एकल बस दुर्घटना घटाउन त्यस्ता सवारीहरुमा क्षमता भन्दा वढी सामान तथा यात्रुहरु राख्ने प्रबृत्तिलाई हतोत्साह गर्न सवारीहरुको छड्के जाँच गर्ने उपायहरु अबलम्वन गर्ने।
- सडक-सुरक्षाको योजना तथा हस्तक्षेपकारी उपायहरु मध्ये पैदल यात्रीहरुको सुरक्षालाई प्राथमिकतामा राख्ने ।
- मानवीय क्षति प्रतिरोधक सडक (forgiving road) तथा पूर्वाधारहरुको विकास गर्न

आवश्यक निर्देशिका तथा डिजाइन स्टान्डर्डमा आवश्यक परीमार्जन गर्ने ।

- निकट भविष्यमा विभिन्न सुरक्षा हस्तक्षेपकारी उपायहरुको प्रतिफलको मुल्याङ्कन पद्धतिको विकास गर्ने ।
- अनुसन्धान विकास, आमजनता र सरोकारवालाहरुलाई जनचेतना अभिवृद्धि गर्ने र आवश्यक तालिमहरुलाई सडक-सुरक्षाको हस्तक्षेपकारी उपायहरुको अभिन्न अंगको रुपमा अंगिकार गर्ने ।
- स.ट्रा.दु. को तथ्याङ्क सुधार गर्न, संभावित बढी दुर्घटना हुने स्थलहरु (accident blackspots) वारे अन्तर निकाय बिच सूचना आदानप्रदान (referral) गर्ने प्रकृया अबलम्वन गरिनेछ । उदाहरणको लागि कुनै अस्पतालले आफ्नो स.ट्रा.दु. विरामीको अभिलेख बाट विश्लेषण गरी यस्ता संभावित बढी दुर्धटनास्थलहरु सडक विभाग, ट्राफिक प्रहरी आदी, लाई तत्काल जानकारी गराउन पर्नेछ ।
- सरोकार निकायहरुमा सडक-सुरक्षा विषयमा दक्षता अभिवृद्धी तथा यस सवालमा प्रतिबद्धता सुनिश्चित गर्न ती निकायहरुमा सडक-सुरक्षा शाखा गठन गरिनेछ ।
- सडक-सुरक्षाको नितिगत क्रियाकलापहरुमध्ये ट्राफिक-सुरक्षा व्यवस्थापनको लागी स्थापित ISO ३९००१ मापदण्डसंग सामन्जस्यता हासिल गर्न प्रयास गरिनेछ ।
- वास्तविक स.ट्रा.दु. भन्दा न्यून अभिलेख (under-reporting) गरिने समस्या हटाउन अस्पताल तथा स्वास्थ्य केन्द्रहरुमा घाइतेहरुको अभिलेख प्रणाली (injury surveillance system) को विकासमा जोड दिइनेछ ।
- यो प्रथम राष्ट्रिय कार्य-योजना भएकोले यसको अनुगमन तथा समयानुकूल संशोधन गरिनेछ ।

६.२ कार्य-योजना कार्यान्वयको प्रतिफल, जोखिमहरु

यस दस्तावेजमा प्रस्ताव गरिएका क्रियाकलापहरुको कार्यान्वयन पश्चात सडक-सुधारका विभिन्न पक्षमा सकारात्मक प्रतिफल प्राप्त हुने अनुमान गरिएको छ । साथै प्रस्तावित क्रियाकलापहरु सही रुपमा कार्यान्वयन नगर्दा विगतको अनुभवमा केही चुनौती एवं जोखिमहरु पनि देखा पर्न सक्नेछ । यी जोखिमहरुलाई मध्यनजर गरी प्रस्तावित क्रियाकलापहरुलाई कार्यान्वयन गर्नु जरुरी छ । **तालिका ५** मा प्रस्तावित प्रमुख कार्यहरुको कार्यान्वयन पश्चात प्रतिफल एवं जोखिमहरु देखाइएको छ ।

तालिका ५: कार्ययोजना कार्यान्वयनको प्रतिफल एवं जोखिम

क.स.	स्तम्भ	प्रस्तावित प्रमुख कार्यहरु	कार्यान्वयन पछिको प्रतिफल	जोखिम
क.१)	स्तम्भ १: सडक सुरक्षा व्यवस्थापन (Road Safety Management)	अधिकार सम्पन्न राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद गठन गर्ने ।	• सरोकारवाला निकायहरु विच प्रभावकारी समन्वय । • सडक-सुरक्षाको सुधार तर्फ स्वायत्त निकायबाट अनुगमन ।	• न्युन बजेट विनियोजन एवं आवश्यक जनशक्तीको अभाव हुन सक्ने अवस्था । • परिषदलाई प्रभावकारी रुपमा काम गर्न आवश्यक स्वायत्तता तथा अख्तियारी प्राप्त नहुनु ।
क.२)		सरोकारवाला निकायहरु लाई तालिम ।	• सरोकारवाला निकायहरुको संस्थागत विकास । • दक्ष जनशक्तीको विकास तथा मनोवल बढ्ने । • सरोकारवाला निकायहरुमा जनचेतना वृद्धी ।	• न्युन बजेट विनियोजन । • तलिमहरु ह्चुवा तवरले व्यवस्था हुनु । • सम्बन्धित व्यक्तीहरु तलिमबाट बञ्चित हुनु ।
क.३)		यातायात व्यवस्था ऐन २०४९, स्थानिय स्वायत्त शासन ऐन २०५५, नियमावली आवश्यकत्तानुसार संशोधन एवं विभिन्न निर्देशिकाहरुको विकास ।	• सडक-सुरक्षा सुधारको लागी उपयुक्त वातावरणको विकास । • सडक ट्राफिक दुर्घटनाको क्षती वापत जोखिम न्यून गर्न वीमा व्यवस्थामा सुधार ।	• आवश्यक व्यवस्था संशोधित दस्तावेजमा नहुनु । • संशोधन गर्न बाधा उत्पन्न हुनु ।
क.४)		राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा रणनीति एवं कार्यान्वयन प्रणालीको तर्जुमा ।	• सडक-सुरक्षा सुधारको लागी अवलम्वन गर्न पर्ने कदम उपर स्पष्ट मागदर्शन । • दिर्घकालिन लगानी प्राथमिकता निर्धारण, निकायको दायित्व, अनुगमन, राष्ट्रिय लक्ष, एकिकृत योजना प्रणाली, वैकल्पिक श्रोत परिचालन, आदी, बारे मार्गदर्शन ।	• आवश्य व्यवस्थाहरु रणनीतिमा नहुनु । • रणनीति लाई कानुनी मान्यता प्रदान नहुनु ।

क.स.	स्तम्भ	प्रस्तावित प्रमुख कार्यहरु	कार्यान्वयन पछिको प्रतिफल	जोखिम
क.५)		सडक ट्राफिक दुघृटनाको भरपर्दो र वैज्ञानिक तथ्यांक संकलन, विश्लेषण एवं दुर्घटना प्रतिरोधक संरचना बारे अनुसन्धान ।	• सडक दुर्घटना न्युनिकरणमा प्रभावकारी सुधार र संयन्त्र । • राष्ट्रलाई उपयुक्त प्रतिरोधक संरचनाको अनुसन्धानमा टेवा र विकास ।	• तथ्याङ्ग विश्लेषणका लागी आवश्यक अन्तर-निकाय समन्वय दिर्घकालिन रुपमा प्राप्त नहुनु । • अनुसन्धानले प्राथमिक्ता नपाउनु ।
ख.१)	स्तम्भ २: सुरक्षित सडक तथा आवगमन (Safer Roads and Mobility)	गैर-सामरिक सडकहरुको सुरक्षा परिक्षण पुस्तिका तर्जुमा र सबै सामरिक, गैर-सामरिक सडकरुको अनिवार्य परिक्षण क्रमिक रुपमा लागु ।	• सबै सडकहरुमा सुरक्षा प्रत्याभुती । • सडक-सुरक्षामा सुधार ।	• गैर-सामरिक सडक परिक्षण पुस्तिका तयार नहुनु । • परिक्षण बारे कानूनी मान्यताको अभावमा सबै सडकहरुमा लागु नहुनु ।
ख.२)		सडक-सुरक्षा परिक्षण सिफारिश कार्यान्वयन प्रकृया नीति तर्जमा (सामारिक, गैर-सामरिक सडक) ।	• सिफारिशहरु कार्यान्वयन गर्न स्पष्ट निर्देशन । • सिफारिशहरु कार्यान्वयन तर्फ सरोकारवालाको जवाफदेहिताको प्रत्याभूती ।	• नीतिलाई कानूनी मान्यता प्राप्त नहुनु । • कानूनी हैसियतको अभावमा परिक्षणका सिफारिशहरु कार्यान्वयन नभई सडक-सुरक्षामा सुघार नहुनु । • सिफारिश पालना नगर्ने निकायलाई कार्वाही गर्ने संयन्त्रको अभाव ।
ख.३)		सुरक्षित सडक डिजाइन निर्देशिका तर्जुमा एवं आवश्यक संरचनाहरु निर्माण ।	• सुरक्षामैत्री सडक डिजाइनको लागी मार्गदर्शन । • संरचनाहरु वापत सुरक्षाको प्रत्याभुती ।	• निर्देशिको तयार नहुनु । • देश सुहाउदो डिजाइन निर्देशिकामा समावेश नहुनु ।
ख. ४)		सबै किसिमका सडकहरुमा दुर्घटना स्थल विश्लेषण गरी दुर्घटना प्रतिरोधक संरचना स्थापना गर्ने ।	सडक दुर्घटनास्थलहरुको न्युनिकरण ।	• विश्लेषण अपरिपक्व हिसावले हुनु । • विश्लेषणका लागी अन्तर निकाय समन्वय दिर्घकालिन रुपमा नहुनु । • संरचनाहरु देश उपयुक्त नहुनु ।

क्र.स.	स्तम्भ	प्रस्तावित प्रमुख कार्यहरु	कार्यान्वयन पछिको प्रतिफल	जोखिम
ख.५)		सबै सडक निर्माणको ठेक्कापट्टामा सम्पूर्ण अवधीभर (निर्माण देखि defect-liability) कार्यस्थलको सुरक्षा (work-zone safety) को अनिवार्य रुपमा समावेश गरी लागु गर्ने ।	निर्माण अवधीभर सडक-सुरक्षाको प्रत्याभूती ।	• Work-zone safety को प्रावधान राख्न अख्तियारीको अभाव अथवा कठिनाई । • ठेक्कापट्टामा सम्पूर्ण अवधीभर work-zone safety को प्रावधान नहुनु ।
ख.६)		स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषी सडक विभाग र उपत्यकाका न.पा.हरुमा समेत सडक सुरक्षा इकाई स्थापना ।	सम्वन्धित निकायहरुमा सडक-सुरक्षामा संस्थागत विकास र प्रतिवद्धता जाहेर ।	• सबै निकायमा ईकाई स्थापना नहुनु । • अपर्याप्त जनशक्ती अथवा दक्षतामा कमी ।
ख.७)		सुरक्षित सडक पूर्वाधार एवं सुरक्षा परिक्षणमा सरोकारवाला निकायहरुलाइ तालिम ।	सुरक्षित सडकको विकास एवं संभार र सडक-सुरक्षा सुधार गर्न दक्ष जनशक्ती विकास ।	• सम्बन्धित पदाधिकारी तालिमबाट वञ्जित हुनु । • तालिम प्राप्त पदाधिकारीको सदुपयोग नहुनु । • तलिमलाई पर्याप्त बजेट तथा प्राथमिकता प्राप्त नहुनु ।
ग.१)	**स्तम्भ ३: सुरक्षित सवारीहरु (Safer Vehicles)**	सुरक्षित सवारी साधन, उपकरणहरुको मापदण्ड तर्जुमा एवं कार्यान्वयन ।	• सुरक्षित सवारीको प्रत्याभुती । • सुरक्षित, वातावरण एवं अपाग मैत्रीका लागी अन्तराष्ट्रिय मान्यता प्राप्त पारिपाटी, उपकरणको मापदण्ड स्थापना ।	• मापदण्ड अपरिपक्व तवरले तर्जुमा हुनु । • मापदण्ड लागु गर्न नसक्नु । • अनुगमनमा कमजोरी वा कठिनाई ।
ग.२)		सुरक्षित सवारीलाई टेवा दिन सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९, नियमावली २०५४ संशोधन एवं राष्ट्रिय यातायात नीति तर्जुमा ।	• सुरक्षित सवारीका आवश्यक प्रावधानहरुलाई कानूनी मान्यता प्रदान । • समयसापेक्ष ऐन, नियमावली लाई सुरक्षा तर्फ उन्मुख भई अध्यावधिक । • सुरक्षित सवारीका प्रावधानहरु राष्ट्रिय नीतिको रुपमा स्थापित ।	• ऐन नियम संसोधनमा ढिलाई वा कठिनाई हुनु । • आवश्यक सुरक्षाका प्रावधानहरु ऐन, नियमवालीको संशोधनमा समावेश हुन छुट हुनु । • आवश्यक सुरक्षाका पक्षहरु नीतिमा समावेश हुन छुट हुनु ।

क.स.	स्तम्भ	प्रस्तावित प्रमुख कार्यहरु	कार्यान्वयन पछिको प्रतिफल	जोखिम
ग.३)		बाटो ईजाजत प्रक्रिया पुनरावलोकन ।	● समयसापेक्ष सार्वजनिक यातायात आगमन तथा यात्री सुविधामा सुधार । ● नियमित चेक जाँच तथा अनुशासित यात्रा	● जनशक्ति अभावको कारण अनुगमनमा कमजोरी ।
ग.४)		यातायात व्यवस्था विभागको संस्थागत विकास ।	● विभागको जनशक्ती विकास । ● वैज्ञानिक ढंगले यातायात व्यवस्थापन ।	● अपर्याप्त वजेट व्यवस्था ।
ग.५)		सवारीहरुमा सुरक्षात्मक उपकरण प्रवर्द्धनका लागी आर्थिक सहुलियतको व्यवस्था ।	सवारीको सुरक्षात्मक उपकरण राख्न प्रोत्साहन ।	उपकरण प्रयोग गर्न सहुलियत प्राप्त नभएमा ।
ग.६)		सवारी जाँच पास प्रक्रियामा सुधार गर्ने ।	● वैज्ञानिक जांचपासको प्रारम्भ । ● सवारी सक्षमता नियन्त्रणमा सुधार । ● सवारी आगमन एवं भार नियन्त्रणमा सुधार ।	● प्रकृयामा सुधार नहुनु । ● अनुगमनमा कमी अथवा कठिनाई ।
ग.७)		ठूला सार्वजनिक यातायात दुर्घटना एवं स्कूलबस सुरक्षा मा अनुसन्धान गरी निराकरण, सुघार गर्ने ।	● ठूला मानविय एवं भौतिक क्षतिको निराकरण । ● स्कूल बसह्रु सुरक्षित यात्रा गर्ने ।	● अनुसन्धानलाई पर्याप्त बजेट, प्राथमिकता प्राप्त नहुनु ।
ग.८)		सार्वजनिक सवारीहरुको लागी आधारभूत मर्मत संभार तालिम ।	● सार्वजनिक यातायातमा आधारभूत मर्मतमा दक्ष जनशक्ती विकास । ● सार्वजनिक सवारीको सक्षमतामा सुधार गर्ने अवसर ।	● तालिमलाई पर्याप्त बजेट, प्राथमिकता प्राप्त नहुनु । ● सम्बन्धित चालकदल तालिमबाट वञ्जित हुनु । ● तालिम अपरिपक्व तवरले तर्जुमा । ● तालिमकर्ता को अभाव ।
घ.१)	**स्तम्भ ४: सुरक्षित सडक प्रयोगकर्ताहरु (Safer Road Users)**	सुरक्षित सडक-प्रयोगकर्तालाई टेवा दिन सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९, नियमावली २०५४ संशोधन ।	● सुरक्षित सडक-प्रयोगकर्ताका लागी कानूनी प्रावधान ।	● ऐन, नियमावली संशोधन गर्न कठिनाई । ● आवश्यक प्रावधानहरु संशोधनमा समावेश नहुनु । ● संशोधित प्रावधानहरुलाई कार्यान्वयन गर्न नसक्नु ।

क्र.स.	स्तम्भ	प्रस्तावित प्रमुख कार्यहरु	कार्यान्वयन पछिको प्रतिफल	जोखिम
घ.२)		सिटपेटी, हेल्मेट प्रयोग र सार्वजनिक यातायात सुरक्षाका नियमहरुमा कडाई र सबै सडक प्रयोगकर्ताका लागि विस्तृत आचार संहिता निर्माण ।	• सडक दुर्घटनामा मानविय क्षतीमा कमी । • चेतनशिल र अनुशासित सडक प्रयोगकर्ता । • प्रयोगकर्ताहरुको चेतना कमिकमजोरी पहिचान ।	• नियम पालनामा अवरोध । • आचार संहिता लागु गर्न नसक्नु । • आचार संहिता सबै प्रयोगकर्ताहरु तर्फ उन्मुख नहुनु ।
घ.३)		सडक प्रयोगकर्ताहरुको लागि जनचेतना अभियान एवं अध्ययन अनुसन्धान ।	सडक सुरक्षा प्रति जिम्मेवार नागरिक ।	• अभियान, अनुसन्धानका लागी बजेटको समस्या । • कार्यक्रमहरुले प्राथमिकता नपाउनु ।
घ.४)		विद्यालय पाठ्यक्रममा सडक-सुरक्षा बिषय समयानुकुल समावेश गरी शिक्षा दिने ।	• विद्यालय तह देखि नै सडक-सुरक्षा तर्फ चेतना अभिबृद्धि ।	• पाठ्यक्रममा समावेश गर्न कठिनाई अथवा अपर्याप्त तयारी । • बजेटको समस्या । • तालिम प्राप्त शिक्षकह्रुको कमी । • कार्यक्रमहरुले प्राथमिकता नपाउनु ।
घ.५)		सवारी चालक तथा अन्य प्रयोगकर्तालाई समेत तालिमहरु सञ्चालन ।	सडक प्रयोगकर्तामा चेतनाको विकास ।	• बजेटको समस्या, तालिमको निरन्तरताको अभाव । • तालिमको स्वरुप, माध्यम उपयुक्त नहुनु । • अनुभवी तालिमकर्ताको अभाव । • कार्यक्रम प्रति सहभागिता उत्साहवर्द्धक नहुनु ।
घ.६)		चालक अनुमती-पत्र पद्धत्तीलाई वैज्ञानिक तवरले सुधार ।	अनुभवी चालकहरुको विकास ।	• आवश्यक प्रावधानहरु समावेश नहुनु । • कार्यान्वयनमा अवरोध ।
घ.७)		यातायात व्यवस्था विभागमा सडक-सुरक्षा ईकाई स्थापना एवं ट्राफिक प्रहरीको संस्थागत विकास ।	• यातायात व्यवस्थामा क्षमता विकास । • ट्राफिक प्रहरीमा दक्ष जनशक्ती विकास । • श्रोतसाधनमा वृद्धी ।	• बजेटको समस्या ।

क.स.	स्तम्भ	प्रस्तावित प्रमुख कार्यहरु	कार्यान्वयन पछिको प्रतिफल	जोखिम
घ.८)		आधुनिक ड्राईभिङ्ग तालिम केन्द्र निर्माण एवं क्षमता वृद्धी ।	तालिम केन्द्रहरुमा दक्ष जनशक्तीको विकास ।	• बजेटको समस्या, तालिमको प्राथमिकता र निरन्तरताको अभाव ।
ङ.१)	स्तम्भ ५: दुर्घटना पश्चात उद्धारमा तदारुकता (Post Crash Response)	दुर्घटना को आकास्मीक सेवाको लागि निशुल्क र सरल टेलिफोन नंबरको व्यवस्था	• दुर्घटना पश्चात हुने मृत्युदरमा कमी । • सेवाग्राहीलाई सुविधा ।	• संञ्चालन गर्नमा ढिलासुस्ती । • बजेटको समस्या, प्राथमिकता नपाउनु ।
ङ.२)		दुर्घटना पश्चातको उपचारका लागि एम्बुलेन्स नीति विकास , आकस्मिक सेवामा कार्यरतहरुलाई सिप तालिमहरु ।	• दुर्घटनापश्चात मृत्युदरमा कमी । • आकस्मिक सेवा सुधार ।	• तालिमकर्ताको अभाव । • बजेटको समस्या, प्राथमिकता र तालिमको निरन्तरताको अभाव । • अन्तरनिकाय बिच समन्वयको अभाव ।
ङ.३)		दुर्घटना पिडित एवं अपांगता हरुको लागि दिगो आर्थिक कोषको व्यवस्था र रणनीति विकास ।	• दुर्घटना पश्चात हुने अपांगता, उपचारमा न्यून आयका घाइतेहरुलाई राहत ।	• बजेटको समस्या, प्राथमिकता र निरन्तरताको अभाव । • कोष दुरुपयोग ।
ङ.४)		दुर्घटनाका घाईतेहरुको उपचारको लागि Trauma Care Centre हरु खोल्ने र तालिम दिने।	• Trauma Care तर्फ थप सुविधाहरु । • Trauma Care उपचार तर्फ दक्षजनशक्ती विकास ।	• बजेटको समस्या, प्राथमिकता र निरन्तरताको अभाव । • तालिमकर्ताको अभाव । • सम्बन्धित स्वास्थ्यकर्मीहरु तालिमबाट वञ्जित हुनु ।
ङ.६)		सडक दुर्घटना वापत सर्वाधिक गम्भीर चोटपटक उपर अनुसन्धान र प्राथमिकतापूर्वक सम्बोधन गर्ने ।	• सडक दुर्घटनाबाट सर्वाधिक चोटपटकबाट अकाल मृत्युमा कमी ।	• बजेटको समस्या, प्राथमिकता र निरन्तरताको अभाव । • आवश्यक व्यवस्थाहरुको अभाव ।
ङ.७)		अस्पताल, स्वास्थ्य केन्द्रहरुमा चोटपटकको विस्तृत निगरानी गर्ने पद्धतीको (injury surveillance system) विकास र व्यवस्था ।	• सडक दुर्घटना अभिलेखमा सुधार । • दुर्घटनाबाट चोटपटकहरुको उपचार, तालिम एवं अनुसन्धानहरुको प्राथमिकता कायम गर्न वैज्ञानिक आधार ।	• बजेटको समस्या, प्राथमिकता र निरन्तरताको अभाव । • अन्तर अस्पताल, स्वास्थ्य केन्द्, निकायहरु विच समन्वयमा कमी । • सूचना प्रणाली प्रमावकारी एवं वैज्ञानिक तवरले नहुनु , सूचनाको पहूच पारदर्शी एवं सरल नहुनु ।

क्र.स.	स्तम्भ	प्रस्तावित प्रमुख कार्यहरु	कार्यान्वयन पछिको प्रतिफल	जोखिम
ङ.८)		स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयमा सडक सुरक्षा इकाई स्थापना गरी संस्थागत अभिवृद्धी गर्ने ।	• सडक सुरक्षा तर्फ स्वास्थ्य क्षेत्रमा सजगता, मन्त्रालयमा संस्थागत विकास ।	• बजेटको समस्या, प्राथमिकताको अभाव । • आवश्यक जनशक्ती, श्रोतको अभाव ।
ङ.९)		मुख्य राजमार्गहरु, शहरी तथा ग्रामीण सडकहरुमा एम्बुलेन्स सेवाको सञ्जाल विकास गर्ने ।	• एम्बुलेन्स सेवामा सुधार एवं पहूंचमा व्यापकता ।	• बजेटको समस्या, प्राथमिकताको अभाव । • प्रभावकारी र चुस्त संचार प्रणालीको अभाव • सेवाहरुबिच एवं समग्रमा समन्वयको कमी ।

७ सडक सुरक्षा कार्य योजना

२०६९ देखि २०७७ साल सम्मको राष्ट्रिय सडक- सुरक्षा कार्ययोजना तल प्रस्तुत गरिएको छ। यो कार्ययोजना निकायहरु विच छुटाछुट्टै छलफल एवम् पत्राचार, समूहगत वैठक, कार्यशाला गोष्ठी, आदी, बाट सहमती भएअनुरुप विकास भएको र गत पौष ६, २०६८ मा सम्पन्न अन्तिम कार्यशाला गोष्ठीमा भएको सर्वसम्मति अनुरुप निम्नानुसार परिमार्जन गरी समावेश गरीएको छ।

७.१ स्तम्भ १: सडक सुरक्षा व्यवस्थापन को लागी क्रियाकलाप:

उद्देश्यहरु: निम्न उल्लेखित माध्यमद्धारा सडक-सुरक्षाको सुव्यवस्थाको लागी क्षमता सुधार गर्न एउटा पद्धती निर्माण गर्ने

- संयुक्त राष्ट्रसंघीय कानूनी संयन्त्र, दस्तावेज हरु लागु गर्ने।
- क्षेत्रीयस्तर तहमा सडक-सुरक्षा सम्बन्धी संयन्त्रहरु बनाउन प्रेरित गर्ने।
- सरोकारवालाहरु विच समन्वयमा सुधार गर्ने।
- दिगो सडक-सुरक्षा रणनीतिहरु तथा दुर्घटना न्यूनिकरण लक्ष्य विकास गर्ने।
- दुर्घटना सम्बन्धी तथ्याङ्क संकलन तथा अनुसन्धानलाई सुधार्ने।

पृष्ठभूमी

नेपालमा सडक-सुरक्षा सम्बन्धी कानूनी प्रावधानहरु जस्तै चालकको अनुमतीपत्र, सवारीको सडकमा चल्न सक्ने सक्षमता (vehicle roadworthiness), सवारीको भार क्षमता, गति नियन्त्रण, बीमा आवश्यकता, इत्यादी, कुराहरु सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन, २०४९ (स.या.व्य.ऐ. २०४९) मा उल्लेख छन् । राष्ट्रिय यातायात निति, २०५८ मा सडक-सुरक्षालाई एउटा नीतिगत उद्देश्यको रुपमा पहिचान गरिएको छ। तर पनि यी दुवै दस्तावेजहरुले सडक-सुरक्षाको माग अनुरुप आवश्यकताहरुको व्याख्या र यस विषयलाई सम्बोधन गर्न आवश्यक वहुपक्षीय दृष्टिकोणलाई समेटेको छैन।

राष्ट्रिय यातायात निति, २०५८ मा सडक विभाग र यातायात व्यवस्था विभागलाई गाभेर एउटा स्वायत्त सडक यातायात प्राधिकरण वनाउने दीर्घकालिन रणनीती प्रस्तुत छ । यसले सडक पूर्वाधारहरु र यातायात व्यवस्थापन विच समन्वय गर्न सरलीकरण गर्नेछ। योसंस्थालाई ट्राफिक एवं सडक-सुरक्षाका नियमहरु पालना गराउन ट्राफिक प्रहरीले सघाउनु पर्नेछ।

राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा परिषद नेपालमा नब्बेको दशकको अन्तिम तिर गठन भएता पनि यसमा श्रोत साधनको कमी रहेको र हाल यो परिषद कृयाशिल छैन । नेपालमा अहिलेसम्म दिर्घकालीन सडक-सुरक्षा रणनीती वनाईएको छैन। तर पनि नेपाल गणतन्त्र कोरियाको वुसानमा सम्पन्न संयुक्त राष्ट्र संघ अन्तर्गत एसकापको[३] (UNESCAP) वैठकको हस्ताक्षरकर्ता हो, जसमा सवै हस्ताक्षरकर्ताहरुलाई स.ट्रा.दु. हरुबाट हुने मृत्यु तथा गंभीर घाइते को परिमाण ३५% सम्म घटाउन प्रतिवद्ध गराईएको छ।

सडक विभागले सन १९९७ मा प्रकाशन गरेको ट्राफिक संकेत पुस्तिका (Traffic Sign Manual 1997) संयुक्त राष्ट्रसंघको सडक संकेत-चिन्ह र संकेत साधन महासन्धी १९६८ (भियना महासन्धी) अनुरुप छ। तर पनि नेपालले सडक-सुरक्षा सम्बन्धमा आफ्नो कानून, नियम तथा नीतिहरु संयुक्त राष्ट्रसंघको सडक-सुरक्षा सम्बन्धी विद्यमान महासन्धीहरुसंग एकरुपता, समायोजन गर्न आवश्यक छ।

नेपालमा ट्राफिक प्रहरीले आफ्नो स्थानीय, जिल्ला र क्षेत्रीय स्तरीय सञ्जालको माध्यमवाट स.ट्रा.दु. सम्वन्धी तथ्याङ्कहरु संकलन गर्दछ। उक्त संकलित स.ट्रा.दु. सम्बन्धी तथ्याङ्कहरु प्रहरी मुख्यालय अन्तर्गत रहेको ट्राफिक निर्देशानलयले समष्टिगत रुपमा अभिलेख राख्दछ। यी तथ्याङ्कलाई पाँच विकास क्षेत्रको आधारमा उमेर, लिङ्ग, संलग्न सवारीसाधन, घाइतेहरु आदी, विवरण समष्टिगत रुपमा खुल्ने गरी राखिएको हुन्छ । तर यी समष्टिगत तथ्याङ्कहरुबाट दुर्घटनाहरुको विस्तृत विश्लेषण गर्न पर्याप्त हुदैन।

हाल दुर्घटनाको समग्र विश्लेषणको लागी सडक विभाग र ट्राफिक प्रहरीविच स्थायी प्रकृतीको सहकार्य छैन । तर नब्वेको दशकको अन्त्यतिर नेपालमा यस्तो प्रकारको सहकार्य संयुक्त

[३] एशिया तथा प्रशान्त क्षेत्रका लागी संयुक्त राष्ट्रि संघको आर्थिक सामाजिक आयोग

अधिराज्यको सहयोगमा संचालित सडक मर्मत आयोजना (Road Maintenance Project) मा सडक विभाग स्थित तत्कालिन ट्राफिक ईन्जिनियरङि तथा सुरक्षा शाखा (हाल आएर सडक तथा ट्राफिक युनिटमा नामाङ्कन) र ट्राफिक प्रहरी विच रहेको थियो । यस सडक मर्मत आयोजनाले विभागको उपरोक्त सुरक्षा शाखा र विगतको उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालय (हालको महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखा) हरुमा TRL MAAP for windows नामक दुर्घटना विश्लेषण गर्ने सफ्टवेर जडान गरेको थियो ।

२०६५ साल तिर एशियाली विकास बैंकको सहयोगमा सञ्चालित सडक पहुच आयोजना (Road Connectivity Sector I Project) ले नेपालमा दुर्घटना तथ्याङ्कको व्यवस्थापनमा सुधार गर्न एवं यसको विश्लेषण गर्न एउटा अध्ययन गरेको थियो । उक्त अध्ययनले यस्तो दुर्घटना विश्लेषण गर्न नेपालमा नै स्थानिय प्रयासमा उपयुक्त सफ्टवेयर वनाउन प्रस्ताव गरको थियो । तर तत्पश्चात य सम्बन्धमा कुनै प्रगति भएको छैन ।

नेपाल सरकारले सडक विभागद्धारा तयार गरेको ठूला सवारी व्यवस्थापन नीति २०६४ अनुमोदन गरेता पनि यसको कार्यान्वयन हुन सकेको छैन । यो महत्वपूर्ण दस्तावेजले सवारीहरुमा वजन नियन्त्रण गर्न विद्यमान प्रति एक्सल १०.२ मेट्रिक टनको कानूनी प्रावधानलाई एकल र जोडी अर्थात टान्डम एक्सल (tandem axle) को पनि सिमा निर्धारण गरि संशोधन गरिएको छ ।

हाल काठमाण्डौ महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाले उपत्यकास्थित दुर्घटना पश्चात उद्धार परिचालनमा सुधार गर्न आफ्नो गस्ती सवारीहरुमा GPS उपकरणहरु जडान गर्दैछ । यी GPS उपकरणहरुबाट प्राप्त दुर्घटनास्थानहरुको विवरणहरुलाई प्रहरीको दुर्घटना फाराम एवं अभिलेखमा एकिकृत गर्न सकियो भने दुर्घटनाको अझै सही मापन (referencing) गर्न सकिन्छ ।

स्तम्भ १: सडक-सुरक्षा व्यवस्थापना (Road Safety Management) को कार्यतालिका

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
विद्यमान राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषदलाई आवश्यक ऐन मार्फत, उच्च अधिकार सहित पुनर्गठन गर्ने ।	स्थापना : १६ मार्ग, २०७०	स.वि., ट्रा.प्र., स्वा.त.ज.म.,श्र.म., भौ.यो.नि.या.व्य.म., या.व्य.म., स्था.वि.म., ने.रा.या.व्य.म., ने.अ.डि.सं.,नागरीक समुदायहरु ।	रा.स.सु.प.	७६.६०	१२४.४०	२५२.३०
राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा कार्य-योजना तर्जुमा गर्ने ।	५ वैशाख, २०७०	सबै	स.वि.-स.ट्रा.यु	११.४०		
सडक-सुरक्षा र ट्राफिक नियमवारे तालिम संचालन गर्ने ।	निरन्तर	सवै	स.वि. - स.ट्रा.यु. र ट्रा.प्र.।	१८.८०	३४.७०	९०.५०

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
पैदलयात्री योजना निर्देशिका र नियमको विकास र कार्यान्वयन गर्ने	चैत्र १६, २०७०	रा.स.सु.प.,भौ.यो.नि.या.व्य.म., स्था.वि.म., का.त.न्या.म., या व्य.वि, स.वि., स्था.पू.वि.कृ.स.वि., श.वि.भ.नि.वि., ट्रा.प्र., महासंघहरु (जि.वि.स., गा.वि.स.,न.पा.)	स्था.वि.मं.	१२०.४		
सवारी विमामा निम्नानुसार नीति पुनरावलोकन र संशोधन गर्ने । ● सवारी ● यात्रुहरु ● चालक दल ● यातायात मजदुरहरु	माघ १७, २०७०	रा.स.सु.प., भौ.यो.नि.या.व्य.म., या.व्य.वि.,ने.रा.या.व्य.म.,ने.रा.या.म.स., विमा समिति, विमा संस्थाहरु ।	या.व्य.वि.	७.९		
सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ र नियमावली २०५४, स्थानिय स्वायत्त शासन ऐन २०५५ र नियमावली २०५६ हरुमा निम्नानुसार सामान्जस्यता ल्याउन आवश्यक संशोधनहरुको पहिचान गर्ने । ● सडक-सुरक्षा सम्बन्धी[४] संयुक्त राष्ट्रसंघ महासन्धी, अन्तर्राष्ट्रिय संम्झौताहरु[५] । ● पैदलयात्री सम्बन्धी नियमहरु । ● विमाको उपयुक्त सीमा	माघ १७, २०७०	रा.स.सु.प., भौ.यो.नि.या.व्य.म., या.व्य.वि., ने.रा.या.व्य.म., ने.रा.या.म.स., विमा समिति, विमा संस्थाहरु ।	या.व्य.वि.	३.९		

[४] संयुक्त राष्ट्र संघको सडक ट्राफिक महासन्धी १९६८, अन्तर्राष्ट्रिय सडक यातायातमा संलग्न चालकदलहरुको कार्य सम्बन्धमा युरोपियन संघको संम्झौता (AETR 1970)।

[५] विशेष गरी हेल्मेट, वालवालिकाहरुको सुरक्षाको लागी जडान गरिने उपकरणहरु मा प्राथमिकता दिने ।

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
निर्धारण तथा नीतिमा यस अगावै पहिचान गरिएका प्रावधानहरु । • ट्राफिक प्रहरीलाई व्यापक अधिकारको प्रत्यायोजन । • ट्राफिक जरिवानाको दर वढाउने ।						
सबै सडक प्रयोगकर्ताहरुको सडक-सुरक्षा प्रवर्द्धन गर्न सवारी यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ तथा नियमावली २०५४, स्थानिय स्वायत्त शासन ऐन २०५५ तथा नियमावली २०५६ मा आवश्यक संशोधनहरु पहिचान गर्न गोष्ठी आयोजना गर्ने ।	फाल्गुन १६, २०७० ।	रा.स.सु.प., भौ.यो.नि.या.व्य.म., या.व्य.वि., ने.रा.या.व्य.म., ने.रा.या.म.स., विमा समिति, विमा संस्थाहरु ।	या.या.व्य.वि.	२९.०		
संयुक्त राष्ट्रसंघ एवं अन्तर्राष्ट्रिय महासन्धी, पैदलयात्री नियमावली, प्रस्तावित तेश्रो पक्ष विमाको सीमाको वृद्धी एवं यस अगावै सम्पन्न गोष्ठीका प्रस्तावनाहरुलाई सम्बोधन गर्न सवारी यातायात व्यवस्था नियमावली २०५४ एवं स्थानिय स्वायत्त शासन नियमावली २०५६ संसोधन गर्ने ।	माघ १७, २०७० ।	रा.स.सु.प., भौ.यो.नि.या.व्य.मं., का.त.न्या.मं., गृ.मं, स्था.वि.मं.स.वि , या.व्य.वि.,. ट्रा.प्र.,	भौ.यो.नि.त.या.व्य.मं.	२.६०		
सडक-सुरक्षा व्यवस्थापनका लागी तपसिल अनुसार प्रभावकारी कार्यान्वयन प्रणाली अवलम्बन गर्ने । • सरोकारवालाहरुको भूमिका स्पष्टसंग निर्धारण । • नियमित सूचना आदान प्रदान । • एकिकृत योजना तर्जुमा ।	भाद्र १५, २०७०	सबै	रा.स.सु.प.	प्र. खर्च		

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
• जिल्ला, केन्द्रिय तहको यातायात व्यवस्थापन समितीको सुनिश्चिता ।						
तपसिल अनुसार व्यवस्थाहरु सहित राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा रणनीति तर्जुमा गरी मन्त्रीस्तर वा मन्त्री-परिषदबाट अनुमोदन गराउने । • दिर्घकालीन लगानी को लागी प्राथमिकता निर्धारण गर्ने । • ISO ट्राफिक सुरक्षा व्यवस्थापन मापदण्ड (ISO-३९००) लाई प्रोत्साहित गर्ने • आधारभुत (baseline) एवं अनुगमनका लागी तथ्यांक संकलन पद्धतीमा सुधार गर्ने । • सडक-सुरक्षाको सुधारका लागी व्यवहारिक एवं दिर्घकालिन राष्ट्रिय लक्ष्य निर्धारण गर्ने, जस्तै: ○ सन् २०१५ (पौष १६, २०७२) सम्ममा स.ट्रा.दु. मृत्युहरु ३५% ले घटाउने । ○ सन् २०२० (पौष, २०७७) सम्ममा स.ट्रा.दु. मृत्युहरु ५०% ले घटाउने ।	श्रावण १६, २०७०	सवै	रा.स.सु.प.	८.३		
सडक-सुरक्षा क्रियाकलापको निम्ती तपसिल अनुसार लगानीको अवसरहरु अध्ययन गर्ने । • FYIRR को सिद्धान्तलाई लगानी गर्ने नगर्ने आधार मान्ने ।	निरन्तर	रा.यो.आ., स.वि.,स्था.पू.वि.कृ.स.वि., महासंघहरु (जि.वि.स., न.पा., गा.वि.स.) उपत्यकाका न.पा., अ.मं., ने.स.वो, , रा.स.सु.प.,	रा.स.सु.प.	प्र. खर्च	प्र. खर्च	प्र. खर्च

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
• सडक पूर्वाधार खर्चको १०% वजेट छुट्टाउने । • सडक वोर्ड कोष उपयोग गर्ने । • निम्न संस्थाहरु संग निजी सरकारी साझेदारी अपनाउने । ○ नेपाल अटोमोवाईल डिलर संघ ○ नेपाल राष्ट्रिय यातायात व्यवसायी महासंघ ○ विमा संस्थाहरु		ने.अ.डि.सं., ने.रा.या.व्य.म., बिमा निकायहरु ।				
विभिन्न हस्तक्षेपकारी कार्यहरुको प्रतिफल मापन गर्ने संयन्त्र विकास गर्ने ।	मार्ग १५, २०७०	सबै	रा.स.सु.प.	प्र. खर्च		
सडक ट्राफिक दुर्घटनाको तथ्याङ्क संकलन र विश्लेषणमा सुधार गर्ने ।	संयन्त्रः आषाढ १६, २०६९ र कार्य निरन्तर ।	स.वि., या.व्य.वि., ट्रा.प्र., स्वा.त.ज.म., रा.स.सु.प. ।	ट्रा.प्र., स.वि.	१०६.३०	१०६.३०	४३४.३०
सबै प्रकारका सडकहरुमा दुर्घटना प्रतिरोधक पूर्वाधारहरुको प्रभावकारिता बारेमा अनुसन्धान गर्ने ।	निरन्तर	सबै	रा.स.सु.प.	६३७.६०	१२०५.९०	१५६७.२०
पैदलयात्री सुरक्षा उपर अनुसन्धान गर्ने ।	निरन्तर	स्था.वि.मं., स्था.पू.वि.कृ.स.वि., ट्रा.प्र., श.वि.भ.नि.वि., महासंघहरु (जि.वि.स., गा.वि.स., न.पा.) ।	श.वि.भ.नि.वि.	१६५.९	२४६.५०	२७९
नेपालमा ट्राफिक calming संरचनाहरुको प्रभावकारिता विश्लेषण गर्न परिक्षात्मक आयोजना संचालन गर्ने ।	पौष १६, २०७२ ।	स.वि., ने.स.वो., महासंघहरु (ज.वि.स., गा.वि.स., न.पा.), उपत्यका न.पा. हरु, रा.स.सु.प. ।	रा.स.सु.प.		४३२.५	

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
सरोकारहरुको लागि तालिम ।	निरन्तर	सबै	या.व्य.वि.	१८.८०	४२.७०	१२६.८०
ट्राफिक नियम पालनाको लागी तालिम ।	निरन्तर	ट्रा.प्र., या.व्य.वि.	ट्रा.प्र.	१८.८०	४२.७०	१२६.८०
स.वि., सडक तथा ट्राफिक युनिट (स.ट्रा.यु.) को संस्थागत विकास ।	पौष १६, २०७० ।	रा.यो.आ.,भौ.यो.नि.या.व्य.म.,स.वि., अ.मं. ।	स.वि.	१७०.९०		
सवै यातायात व्यवस्था कार्यालयहरुमा क्रमिक रुपमा यातायात निरिक्षकको नियुक्ति गर्ने[६] ।	पौष १६, २०७२ ।	भौ.यो.नि..या.व्य.मं. स.वि., या.व्य.वि., ट्रा.प्र., ग.म., स्था.पु.वि.कृ.स.वि., स्था.वि.मं. ।	या.व्य.वि.	११७.९०	४४७.७०	१५५२.२०

[६]निरिक्षकहरुको लागी प्रशासनिक खर्चहरु यस पश्चात स्तम्म २: सुरक्षित सवारी अन्तर्गतको कृयाकलापमा समावेश गरिएको छ ।

७.२ स्तम्भ २ः सुरक्षित सडक तथा आगमन (Safer Road and Mobility) को लागी क्रियाकलाप

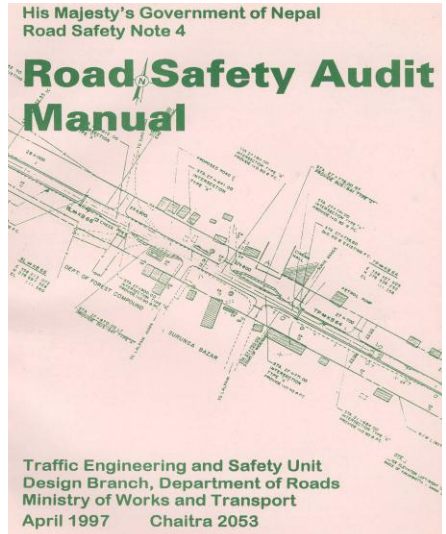
उद्देश्यहरुः

यो स्तम्भको उदेश्य सबै सडक प्रयोगकर्ताहरु, विशेषगरी सबभन्दा संवेदनशिल समुह (जस्तै पैदल, साईकल र मोटरसाईकलयात्रीहरु) का लागी सडक-संजालहरुमा बर्तमान सुरक्षामा सुधार ल्याउनु हो । यी उद्देश्यहरु प्राप्त गर्न निम्नानुसार उपायहरु अवलम्वन गरिनेछ ।

- सुरक्षित सडक डिजाईनका लागी संयुक्त राष्ट्र संघ तथा अन्तर्राष्ट्रिय स्तरको मापदण्ड ।
- सडक-सुरक्षा परिक्षण तथा मूल्यांकन ।
- सडकको डिजाईन, निर्माण तथा संचालन अवधिमा सुरक्षित डिजाईनका विधिलाई अंगाल्ने ।

पृष्टभुमी :राजमार्ग तथा सहायकमार्ग (अर्थात सामरिक सडक सञ्जालहरुमा) अन्तर्गत नयाँ निर्माण, बृहत मर्मत संभार र पुर्नस्थापनाका सडक आयोजनाहरु संचालन गर्दा तिनीहरुको सडक-सुरक्षा परिक्षण (Road Safety Audit) गर्नु पर्ने प्रावधान सन् १९९५ देखिनै लागु भएको थियो । सम्बन्धित इन्जिनियर तथा विज्ञहरुलाई सडक-सुरक्षा परिक्षण गर्न एउटा सडक-सुरक्षा परिक्षण पुस्तिका उपलब्ध छ । सडक परियोजनाको हरेक तहमा (सम्भाव्यता, विस्तृत डिजाईन, निर्माण पश्चात तथा यातायात संचालन गर्नु अगावै) सुरक्षा परिक्षण अनिवार्य भएता पनि यसलाई सडक विभागले सामरिक सडक सञ्जालमा कडाईका साथ लागू गर्न सकेको छैन ।

चित्र ३ सडक विभागको सडक-सुरक्षा परिक्षण पुस्तिका, १९९७



श्रोतः नेपाल सरकार, सडक विभाग ।

यसका साथै, सडक-सुरक्षा परिक्षणको सिफारिशहरुको कार्यान्वयन तर्फ सडक विभाग अथवा आयोजनाको डिजाइन टोलीलाई प्रतिबद्ध गराउन अथवा निजहरुबाट प्रतिकृया प्राप्त गर्ने कुनै औपचारिक प्रकृया छैन । जस्तै सडक विभागमा सुरक्षा परिक्षण प्रतिवेदनको कुनै सिफारीस किन लागू गर्न सकिएन भन्ने बिषयमा सम्बन्धित आयोजनालाई मिनाहा गर्ने फुकुवा पत्र (exemption letter) पेश गर्न पर्ने प्रावधान छैन । साथसाथै सडक-सुरक्षा परिक्षणहरु कतिपय अवस्थामा सडक आयोजना निकै अगाडी बढिसकेको अवस्थामा संचालन हुन्छन जुन बेलामा दुर्घटना प्रतिरोधक उपायहरुको अवलम्बन गर्न ढिलो भैसकेको हुन्छन् । साथै सडक विभागको सडक तथा ट्राफिक शाखा (जुन सडक-सुरक्षाको लागी जिम्मेवार छ) र आयोजना बिचको समन्वय पनि प्रायः फितलो हुने गरेको छ ।

नेपालमा स्थानिय पुर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभाग एवं स्थानिय निकायहरु अन्तर्गत पर्ने स्थानिय सडक संजालमा सडक-सुरक्षा परिक्षण गर्ने पारिपाटी हालसम्म छैन।

राष्ट्रिय सडक-सुरक्षा लक्षको अभावमा सडक आयोजनाहरुको चक्रीय प्रणालीको दौरानमा सम्पादन गर्नु पर्ने लक्ष्य समेत तोकिने गरेको छैन ।

सुरक्षित सडक डिजाईनका लागी सडक विभागको सुरक्षित नाली, सुरक्षा टेवा पर्खाल, सडक रेखांकन तथा संकेत चिन्हहरु, दुर्घटनास्थलमा अबलम्बन गर्न सकिने उपायहरु, आदी, सम्बन्धमा पुस्तिकाहरु उपलब्ध छन् । सडकको सुरक्षा क्षमता को विश्लेषण गर्नको निम्ती यी पुस्तकहरुलाई आधारको रुपमा लिन सकिन्छ ।

स्तम्भ २ : सुरक्षित सडक तथा आवगमनको (Safer Roads & Mobility) को कार्यतालिका

कियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानीत वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
सडक विभाग अन्तर्गत सडक क्षेत्र विकास आयोजना (RSDP) का सडकहरुमा सडक-सुरक्षा परिक्षण (निर्माण देखि यातायात संचालन चरण सम्म) नमुनाको रुपमा संचालन गर्ने ।	निर्माण चरण: उपयुक्त अनुसार । संचालन चरण: खुला गरेको ६ महिना भित्र ।	स.वि., वि.बै.	स.वि.		३८.५०	५७.५०
सडक विभाग अन्तर्गत सबै दातृ निकायको सहयोगमा संचालित सडक आयोजनाहरुमा सडक-सुरक्षा परिक्षण लागु गर्ने ।	पौष १७, २०७०	भौ.यो.नि.या.व्य.म, दातृ निकायहरु, स वि., रा.यो.आ, अ.म	स.वि.		प्र. खर्च	
सामारिक सडक संजालहरुमा सडक-सुरक्षा परिक्षणका सिफारिशहरु कार्यान्वयन गर्न अनिवार्य अपनाउनु पर्ने प्रकृया (पालना गर्ने, मिनाहा) लागु गर्ने ।	१७ आषाढ, २०७०	रा.यो.आ,भौ.यो.नि.या.व्य.म,स.वि., अ.मं	स.वि.	४.१	प्र. खर्च	
सडक विभाग अन्तर्गत सबै आयोजनाहरुमा सडक-सुरक्षा परिक्षण लागु गर्ने ।	पौष १६, २०७२	रा.यो.आ, अ.म. स वि.,	स.वि.		प्र. खर्च	
गैर-सामारिक सडकहरुको लागी सडक-सुरक्षा परिक्षण	पौष १६,	रा.स.सु.प., रा.यो.आ,	स्था.वि.मं.		२२.४०	

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानीत वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
पुस्तिका तयार गर्ने ।	२०७२	स्था.वि.मं,स्था.पु.वि.कृ.स.वि., दाताहरु, महासघं (जि.वि.स., गा.वि.स,न.पा.) , ने.स.बो. ।				
गैर-सामारिक सडकहरुमा सडक-सुरक्षा परिक्षणका सिफारिशहरु कार्यान्वयन गर्न अनिवार्य अपनाउनु पर्ने प्रकृया (पालना गर्ने, मिनाहा) लागु गर्ने ।	पौष १६, २०७२	रा.स.सु.प., रा.यो.आ, स्था.वि.म,स्था.पु.वि.कृ.स.वि., स.बि, दाताहरु, महासघं (जि.वि.स., गा.वि.स,न.पा.) , ने.स.बो।	स्था.वि.मं.		१५	
गैर-सामारिक सडकहरुमा सडक सुरक्षा परिक्षण लागु गर्ने ।	पौष १६, २०७३	स्था.वि.मं., स्था.पु.वि.कृ.स.वि., दाताहरु, महासघं(जि.वि.स., गा.वि.स., न.पा.), रा.स.सु.प., रा.यो.आ., ने.स.बो., रा.या.आ. ।	स्था.वि.मं.			१६१.१०
विद्यमान सडक सुरक्षा पुस्तिका अद्यावधिक गर्ने, तपसिलका लागी सुरक्षित सडक डिजाईन तथा दिगो यातायात पूर्वाधार निर्देशिका तर्जुमा गर्ने : ○ शहरी समुदायहरु ○ ग्रामीण समुदायहरु ○ संवेदनशिल सडक प्रयोगकर्ताहरु	पौष १६, २०७३	श.वि.भ.नि.वि, स.वि.,, स्था.वि.म., स्था.पु.वि.कृ.स.वि., महासघं (जि.वि.स. , गा.वि.स, न.पा.), रा.यो.आ,	रा.स.सु.प.	९७	१६९	

कियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानीत वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
		रा.स.सु.प ।				
सडक-सुरक्षा प्रभाव मुल्याकंन एवं सबै जग्गा-विकास कार्य नियन्त्रण शुरु गर्ने ।	पौष १६, २०७३	सबै	श.वि.भ.नि.वि.			४५.५०
सामारिक सडकहरुमा प्रमुख दुर्घटनास्थलहरु (blackspots) को विश्लेषण गर्ने ।	निरन्तर	स.वि., ट्रा.प्र.	स.बि	७३.२०	१५८.२०	४४६.६०
सामारिक सडकहरुको प्रमुख दुर्घटनास्थल (blackspots) तथा खतरनाक स्थानहरुमा दुर्घटना प्रतिरोधक संरचनाहरु निर्माण गर्ने ।	निरन्तर	स.वि., ट्रा.प्र	स.वि.	२३९	८७३.९०	१७९४.२०
सामारिक सडकहरुको[७] प्रमुख दुर्घटनास्थलहरुमा निम्न समुहगत दुर्घटना प्रतिरोधक संरचनाहरु (mass-action counter-measures) जडान गर्ने : ○ सुरक्षा छेकबार (safety barriers) ○ स्टिल गार्डरेलहरु ○ रोड-हम्पहरु ○ रम्बल स्ट्रिप ○ संकेत बत्तीहरु ○ न्युजर्सि बेरियरहरु	श्रावण १, २०७० देखि	स.वि.., दाताहरु	स.वि.	१९९०.८०	६२३५.९०	१७६९६.९०
सामारिक सडकहरुको प्रमुख दुर्घटनास्थल एवं खतरनाक स्थानहरुमा निम्न समुहगत दुर्घटना प्रतिरोधक संरचनाहरु (mass-action counter-measures) जडान गर्ने : ○ फुटपाथहरु	वैशाख १, २०७० देखि	स.वि., दाताहरु	स.वि.	७४५.००	२४२५.६०	७४२९.५०

[७] संभव भएमा एशियन हाइवे भित्र पर्ने राजमार्गहरुको खण्ड राख्ने ।

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानीत वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
○ संकेत चिन्हहरु ○ राती टल्कने सडक-रेखांङ्कनहरु ○ बस बिसौनीहरु ○ चोक सुधार, ट्राफिक डबली (roundabout) ○ फुटपाट रेलिंगहरु						
सबै सडकहरुमा पर्याप्त रेखांकन संकेतहरु जस्तै ट्राफिक संकेत-चिन्हहरु, सडक रेखांकनहरु, टल्किने डिभाइडरहरु राख्न प्राथमिकता दिने ।	निरन्तर	स.वि., स्था.वि.म., स्था.पु.वि.कृ.स.वि., स्थानीय निकाय,	स.वि., स्था.पु.वि.कृ.स.वि., स्थानीय निकाय	प्र. खर्च	प्र. खर्च	प्र. खर्च
सबै ट्राफिक बत्तीहरुको दिगो संचालनका उपायहरु (सौर्य उर्जा संचालित) पहिचान गरी निर्बाधरुपले संचालनगर्ने ।	चैत्र १७, २०७० देखि	स.वि., ने.वि.प्रा. अ.म, ट्रा.प्र., सम्बन्धित न.पा.हरु	स.वि.	२५३.२०	४४८.३०	४३८.१०
पैदलयात्रीहरुको लागि बाटो काट्ने स्थानहरु जस्तै आकाशेपुल, भूमिगत मार्ग, जेब्रा-क्रसिङ्गङ्ग, आदी, निर्माण गर्ने ।	वैशाख १, २०७० देखि निरन्तर	न.पा.हरु,स.वि., श.वि.भ.नि.वि. ।	सम्बन्धित न.पा.	१०१.१०	२२३.४०	५८४.२०
निम्नानुसार शहरहरुमा सिफारिश गरिएका स्थानहरुमा पैदलयात्री ट्राफिक-बत्तीहरु (pelican signals) जडान गर्ने : ○ काठमाडौं ○ पोखरा ○ नेपालगञ्ज ○ विराटनगर	पौष १६, २०७०	स.वि., अ.म., ट्रा.प्र., सम्बन्धित न.पा.हरु	स.वि., सम्बन्धित न.पा.	७१३.००		
सडक विभाग, स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभाग, नगरपालिकाहरु र स्थानीय निकायहरुलाई निम्न कार्यहरुमा कडाईका	टोलप्लाजा : १६ पौष, २०७७ अरु : पौष	स.वि., स्था.पु.वि.कृ.स.वि., स्था.वि.स., महासघं (	स.वि., स्था.पु.वि.कृ.स.वि.			प्र. खर्च

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानीत वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
साथ लागु गर्न लगाउने : ○ अत्यधिक खतरापूर्ण सडकहरुको पहिचान तथा सुधार । ○ सडकलाई खाल्डाखुल्डी रहित कायम गर्न मर्मत संभार । ○ बाटो, फुटपाथ अतिक्रमण नियन्त्रण गर्ने । ○ पहाडी सडकहरुमा सुरक्षित डिजाइन अवलम्वन गर्ने (जस्तै ओभरटेक गर्ने ठाँउहरुको व्यवस्थार सडक एवं छेउका भौतिक संरचनाहरु बिचको न्यनतम दुरी अर्थात सेटब्याक बढाउने) । ○ राजमार्गहरुमा टोलप्लाजा (Toll Plaza) को विकास गर्ने । ○ छाडा गाईबस्तुर सडकछेउ जथाभावी निर्माण सामाग्री थोपार्ने प्रवृत्तीलाई नियन्त्रण गर्ने ।	१७, २०७०	जि.वि.स, गा.वि.स., न.पा.)				
सबै सडकको निर्माणको ठेक्कापट्टामा सम्पूर्ण चरण (निर्माण देखि defect-liability अवधीसम्म) कार्यस्थलको सुरक्षा (work-zone safety) को व्यवस्था अनिवार्य रुपमा समावेश गर्न लगाउने ।	जेष्ठ १८, २०७० देखि निरन्तर	स.वि, स्था.वि.म.,स्था.पु.वि.कृ.स.वि., अ.म., महासघं (न.पा., जि.वि.स.,, गा.वि.स.), ने.स.सु.प. ।	स्था.वि.म., स.वि.,		प्र. खर्च	
सडक सम्बन्धी निकायहरुलाई कानून सम्मत रुपमा सडक-सुरक्षा सवालमा आफ्नो प्रगती, अनुसन्धान र समाधानका लागी अपनाएका संरचनाहरु बारेमा	पौष १६, २०७२	स.बि, ने.स.सु.प., स्था.पु.वि.कृ.स.बि., स्था.वि.मं.,	स्था.वि.म., स.वि., स्था.पु.वि.कृ.स.वि.		प्र. खर्च	

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानीत वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
वार्षिक प्रतिवेदन पेश गराउने ।		महासघं (न.पा., जि.वि.स., गा.वि.स.), ने.रा.स.सु.प. ।				
स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभाग र उपत्यकाका न.पा.हरुमा सडक सुरक्षा इकाई स्थापना गर्ने ।	चैत्र ३०, २०६९	स्था.पु.वि.कृ.स.बि., स्था.वि.म, उपत्यकाका न.पा.हरु	स्था.वि.मं, न.पा.हरु		६१.३०	१७१.८०
सडक सुरक्षा विषयमा सीपमुलक तालिम सञ्चालन: क) सुरक्षित सडक पूर्वाधारहरु बिषयमा: ● १ (एक) महिने अन्तराष्ट्रिय तालिम: स.ट्रा.यु. प्रमुखलाई । ● १० दिन क्षेत्रीय तालिम: स.ट्रा.यु.का मध्यमस्तरका कर्मचारी र अन्य सरोकारवालाहरुलाई । ख) सडक-सुरक्षा परिक्षकको प्रमाणिकरणका लागी ७ दिने क्षेत्रिय तालिम: ● सडक विभाग: १० जना ● स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभाग: १० जना ● अन्य सरोकारवालाहरु : ५ जना	पूर्वाधार: चैत्र १७, २०६९ । परिक्षण: वैशाख १८, २०७० पश्चात ।	स.बि, स्था.पु.वि.कृ.स.बि., स्था.वि.म. ।	स.बि.,स्था.वि.म.	९६	१२५	१८९
ट्राफिक संख्याको आधारमा सडकको मर्मत संभारको प्राथमिकता कायम गर्ने।	श्रावण १, २०७० देखि ।	स.बि, स्था.पू.वि.कृ.स.वि, स्था.वि.म	स.बि., स्था.वि.म	प्र. खर्च		

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मूख्य निकायहरु	समन्वयनकारी निकाय	अनुमानीत वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
निम्नानुसार पैदलयात्रा सम्भाव्य क्षेत्र विकास गर्ने । ● शनिबार बजार क्षेत्र (विहान १०- साझ ६ सम्म) असन- भोटाहिटी-इन्द्रचोक क्षेत्रमा ● ठमेल - सोहृखुट्टे क्षेत्र	पौष १६, २०७१ ।	स्था.वि.म., का.म.न.पा.क, ए.वि.बै., भौ.यो.नि.या.व्य.म.	काठमाडौं दिगो शहरी यातायात विकास आयोजना[८]	७७६.७०	१४२६.४०	
आवगमनलाई वाधा पार्ने बिजुली तथा टेलिफोन खम्वाहरु स्थानान्तर गर्ने ।	निरन्तर	न.पा.हरु, ने.वि.प्रा., ने.दु.सं., श.वि.भौ.नि.वि., ट्रा.प्र.	ट्रा.प्र., ने.वि.प्रा., ने.दु.स. ।	२६.०	६७.४०	१४१.४०
यात्रु, मालवाहक सवारीहरु लागी पार्किगं क्षेत्र निर्माण तथा अनुगमन गर्ने ।	पौष १७, २०७७ ।	या.व्य.वि, स.वि, स्था.पू.वि.कृ.स.वि, स्था.वि.म, ट्रा.प्र, भौ.यो.नि.या.व्य.म, न.पा., ने.रा.या.व्य.म, ढुवानी व्यवसायीहरु ।	या.व्य.वि , सम्बन्धित न.पा. ।	१३६५	२७६१	४९२१

[८] यी कार्यहरुका लागी काठमाडौ दिगो शहरी यातायात विकास आयोजनामा ३० लाख अमेरिकी डलर व्यवस्था गरिएको छ ।

७.३ स्तम्भ ३: सुरक्षित सवारीहरु (Safer Vehicle) को लागी क्रियाकलाप

उदेश्यहरु :

यस स्तम्भको उदेश्य सुरक्षित सवारीको लागी अन्तर्राष्टिय मापदण्डयुक्त प्रत्यक्ष र अप्रत्यक्ष सुरक्षा प्रविधीहरु (active and passive technologies) प्रयोगको लागी प्रोत्साहन गर्न उपभोक्ताहरु माझ प्रचार-प्रसार तथा सुविधा व्यवस्था गरी विश्वव्यापी मापदण्डसंग सामान्जस्यता ल्याउनु हो ।

पृष्ठभूमि :

नेपालमा प्रयोगमा आईसकेका आधुनिक कारहरुमा rear parking assistance, vehicle stability management, electronic stability programme, air-bags, स्वयम स्वचालित ब्रेकिङ्ग प्रणाली, आदी, सुरक्षा उपकरणहरु प्रयोग भएका छन् । तर यस्ता सुरक्षा उपकरणहरु नेपालको सार्वजनिक सवारीहरुमा उपलव्ध छैन र साथसाथै सार्वजनिक सवारीहरुमा यस्ता सुरक्षा सँयन्त्रहरु प्रयोग गरेवापत कुनै खालको कर छुटको व्यवस्था पनि छैन ।

हालसालैको अध्ययनले के देखाउँछ भने काठमाण्डौ उपत्यका भित्र सवारी दुर्घटनाहरु मध्ये करीव ४ प्रतिशत दुर्घटनाहरु सवारीको सडक सक्षमता खराव भएको कारणबाट भएका छन् । नेपालका पहाडी सडकहरुमा दुर्घटना हुने मुख्य कारकतत्व मध्ये खराव अवस्थाका सार्वजनिक सवारीको प्रयोग पनि हो । त्यसकारण, यदी नेपालमा सवारी साधनहरुको सुरक्षा अवस्थालाई उचित ध्यान दिने हो र सवारी साधनको नियमित परिक्षण गर्ने हो भने सडक सुरक्षा अवस्थालाई यथोचित सुधार गर्न सकिन्छ ।

स्तम्भ ३ : सुरक्षित सवारी (Safer Vehicles) को लागी कार्यतालिका

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकायहरु	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
कार्यदल मार्फत निम्नानुसार वृदा सहितको सुरक्षित सवारी निर्देशिका तर्जुमा र कार्यान्वयन गर्ने । ○ सवारीको अवस्था तथा भारक्षमता । ○ सवारी परिक्षण-जाँचको न्युनतम आधारहरु । ○ सार्वजनिक सवारीमा बन्द चालक कक्षको व्यवस्था । ○ स्थानियस्तरमा गाडीको बडी (body) बनाउने विधी । ○ स्कूल, सार्वजनिक सवारीहरुलाई निश्चित रंगद्वारा अंकित गर्ने । ○ EURO 3 प्रदुषण मागदण्ड लागु गर्ने । ○ बसमा उभिएर यात्रा गर्न सक्ने यात्रुहरुको अधिकतम संख्या तोक्ने । ○ नक्कली पार्टपुर्जामा नियन्त्रण गर्ने । ○ अपांग तथा वृद्ध मैत्री सवारी साधनहरु प्रयोग गर्ने । ○ Hybrid सवारी साधनलाई प्रोत्साहन गर्ने ।	जेष्ठ १७, २०७०	या.व्य.वि, ट्रा.प्र, ने.रा.या.व्य.म, ने.अ.डि.आ.,भौ.यो.नि.या.व्य.म, ग्र.म, रा.स.सु.प., ने.रा.या.म.सं,संघ (वृद्ध, अपांगहरु) ।	या.व्य.वि.	१३३	प्र. खर्च	प्र. खर्च
सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ र नियमावली २०५४ मा निम्नानुसार संशोधन गर्ने । ○ सडक विभागको "ठूला सवारीसाधन व्यवस्थापन नीति २०६४"[९] सँग	आषाढ १६, २०७२	या.व्य.वि, ट्रा.प्र.,भौ.यो.नि. या.व्य.म, स.वि, का.त.न्या.म, रा.स.सु.प.।	या.व्य.वि.	०.२		

[९] यो कार्य एवं यस्तै सम्बन्धित कार्यहरु स्तम्भ १: सडक-सुरक्षा व्यवस्थापन अन्तर्गत समावेश गरिएको सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ एवं नियमावली २०५४ लाई संशोधन गर्ने कार्यहरु संगसंगै गरिने छन् ।

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकायहरु	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
सामान्यजसता । ○ पुराना सवारीहरु विस्थापन । ○ निजी वर्कशपहरुमा सवारी परिक्षण गर्ने व्यवस्था (franchise) गर्ने । ○ वस, मिनिवसमा सामान ढुवानीमा प्रतिबन्ध । ○ सवारी साधनको विस्तृत वीमा व्यवस्था[10] । ○ राजमार्गमा सुस्त गतिका सवारीहरु प्रतिवन्ध । ○ सवारी साधनको छतमा सवार गर्ने यात्रीलाई भारी जरिवाना । ○ सुरक्षित सवारी निर्देशिका । ○ सुरक्षित सवारका प्रावधान सहित बाटो ईजाजतमा वैज्ञानिक प्रकृया । ○ बीमा क्षतिपूर्तीमा सुधार तथा साझा स्वास्थ्य सेवा (universal health care) को अवधारण ।						
माथी पुनरावलोकन गरिए बमोजिम सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ र नियमावली २०५४ संशोधन गर्ने ।	स.या.व्य.नि.: १६ पौष, २०७० स.या.व्य.ऐ.: १६ पौष, २०७२	या.व्य.वि, भौ.यो.नि.या.व्य.म, स.वि.,ट्रा.प्र., का.त.न्या.म	भौ.यो.नि.या.व्य.म	०.२	०.२	
बाटो ईजाजत प्रकियाहरु पुनरावलोकन गर्ने ।	निरन्तर	या.व्य.वि, ने.रा.या.व्य.म., ट्रा.प्र., भौ.यो.नि.या.व्य.म. ।	या.व्य.वि.	प्र. खर्च	प्र. खर्च	प्र. खर्च

[10] यो कार्यको लागी स्तम्भ १: सडक-सुरक्षा व्यवस्थापन अन्तर्गत सार्वजनिक सवारीमा यात्री, चालकदल, तेश्रो पक्ष एवं यातायात मजदुर को लागी बीमाका व्यवस्थाको लागी सिफारिश गरिने नीतिहरु अबलम्बन गर्नु पर्ने हुन्छ ।

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकायहरु	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
समग्र यातायात व्यवस्थापनको अनुगमनमा सुधार गर्न भौतिक योजना, निर्माण तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालयका सचिवको अध्यक्षतामा एक केन्द्रिय यातायात व्यवस्थापन समिति गठन गर्ने ।	निरन्तर	भौ.यो.नि.या.व्य.म, ट्रा.प्र, ने.रा.या.व्य.म, ने.रा.या.म. स.	भौ.यो.नि.या.व्य.म	प्र. खर्च	प्र. खर्च	प्र. खर्च
प्रस्तावित राष्ट्रिय यातायात नीति २०६८ मा तलका प्रावधानहरु राखी कार्यान्वयन गर्ने । ○ देशमा पुराना सवारीहरु प्रतिवन्ध । ○ सवारीको आकारको आधारमा सडक-पहुँचमा नियन्त्रण । ○ सडक विभागको ठूला सवारी व्यवस्थापन नीति २०६४ । ○ वैज्ञानिक लाईसेन्स तथा बाटो ईजाजत । ○ वातावरण मैत्री सवारीलाई प्रोत्साहन । ○ नयाँ सवारी मापदण्डहरु ○ सरकारी स्वामित्वको सार्वजनिक यातायात सँचालन । ○ बढ्दो क्षतिपूर्तीको मागका लागी बीमा क्षतिपूर्तीको सीमा बढाउने ।	जेष्ठ १७, २०७०	या.व्य.वि., भौ.यो.नि.या.व्य.म., स.वि., ट्रा.प्र., ने.रा.या.व्य.म., रा.स.सु.प.	भौ.यो.नि.या.व्य.म.	३.३		
तपसिल अनुसार यातायात व्यवस्था विभागको सँस्थागत क्षमता अभिबृद्धि गर्ने । ○ कर्मचारीहरुको लागी अन्तर्राष्ट्रिय तालिम । ○ कम्प्युटर प्रणालीमा तथ्याङ्क ○ ICT संजाल प्रणाली	फाल्गुन १८, २०६९ देखि	या.व्य.वि, सा.प्र.म., भौ.यो.नि.या.व्य.म, इन्टरनेट प्रदायकहरु, अ.म, रा.यो.आ., रा.स.सु.प.	या.व्य.वि.	१५२ (या.व्य.का. को विस्तार अलावा)	४७७ (या.व्य.का. को विस्तार अलावा)	१४३७ (या.व्य.का. को विस्तार अलावा)

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकायहरु	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
○कर्मचारीलाई प्रोत्साहन नीति ○थप यातायात व्यवस्था कार्यालय र सेवा केन्द्रहरुको स्थापना						
सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को संशोधन र माथीको निर्देशिका अनुरुप सवारीको बडीको फेरबदलमा लगाइएको प्रतिबन्धलाई कडाईका साथ लागु गर्ने ।	फाल्गुन १८, २०६९ देखि	या.व्य.वि.	या.व्य.वि		प्र. खर्च	प्र. खर्च
सार्वजनिक यातायात साधनहरु अपाङ्गमैत्री बनाउन सुनिश्चित गर्ने ।	१७ पौष, २०७७	या.व्य.वि., ने.रा.या.व्य.म .	या.व्य.वि			प्र. खर्च
सवारी साधनका सिटपेटीहरु, बाध्ने ठाउँ तथा सुरक्षा उपकरणहरु दुर्घटना प्रतिरोधकको लागी तोकिएको मापदण्ड अनुरुप रहे नरहेको सुनिश्चित गर्ने ।	१७ पौष, २०७१	या.व्य.वि, ने.अ.डि.स., ने.गु.ना.वि.	या.व्य.वि, ने.गु.ना.वि.		२.९	
सवारीहरुमा सुरक्षात्मक उपकरण प्रवर्द्धन गर्न आर्थिक (जस्तै कर छुट) तथा अन्य सहुलियत दिने ।	१७ पौष, २०७१	ने.अ..डि.म, रा.त.वि. अ.म, या.व्य.वि, भौ.यो.नि.या.व्य.म	या.व्य.वि		प्र. खर्च	
उच्च सुरक्षात्मक उपकरण भएका सवारीहरु (electronic stability control, स्वःचालित ब्रेक प्रणाली, आदी) को आयातलाई प्रोत्साहन दिने, सहुलियत सुबिधाहरुको व्यवस्था गर्ने र सुरक्षात्मक दृष्टिकोणले कमसल सवारीको आयातमा पूर्ण	१७ पौष, २०७१	ने.अ..डि.म, वा.वि., या.व्य.वि, अ.म, ने.रा.या.व्य.म	या.व्य.वि		प्र. खर्च	

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकायहरु	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
प्रतिबन्ध लगाउने ।						
सवारीहरुमा आधुनिक, वैज्ञानिक जाँचपास शुरु गरी कडाईका साथ लागु गर्ने ।	१७ पौष, २०७१	या.व्य.वि., ने.रा.या.व्य.म.	या.व्य.वि.		४८२	७०३
सवारीहरुको निरीक्षणमा सुधार गर्ने र सक्षमताको छड्के जाँचमा तदारुकता अपनाउने ।	निरन्तर	या.व्य.वि,, ट्रा.प्र., ने.रा.या.व्य.म.	या.व्य.वि.	१६८१.३	३५७७.१	६२१७.३
सार्वजनिक सवारीहरुमा अत्यधिक भार नियन्त्रण गर्न छड्के जाँचमा (याक्सल भार, यात्रुचाप) तिब्रता ल्याउने ।	निरन्तर	स.वि, या.व्य.वि,, ट्रा.प्र., ने.रा.या.व्य.म.	या.व्य.वि.	३३५.५	८०४.२	१६९२.४
सवारीको जाँचपास निजी वर्कसपहरुमा गर्ने व्यवस्था (franchise) गर्ने र तिनको संजाल बनाउने ।	व्यवस्था (franchise) : १६ पौष, २०७२	या.व्य.वि, ने.रा.या.व्य.म ने.रा.या.म.स., वर्कसपहरु	या.व्य.वि.		१७३	३१४
बर्षभरी नै एउटा पनि दुर्घटना नगर्ने सवारी चालकलाई आर्थिक प्रोत्साहन दिन यातायात व्यवसायीहरुलाई प्रोत्साहन गर्ने ।	निरन्तर	या.व्य.वि., ने.रा.या.व्य.म., ने.रा.या.म.स.	या.व्य.वि.	प्र. खर्च	प्र. खर्च	प्र. खर्च
सवारीहरुमा एम्बोस (emboss) दर्ता नम्बरप्लेट लागु गर्ने ।	जेष्ठ १७, २०६९	या.व्य.वि, ट्रा.प्र, भौ.यो.नि.या.व्य.म., गृ.म.	या.व्य.वि.	सवारी धनीबाट असूल	सवारी धनीबाट असूल	सवारी धनीबाट असूल
राजमार्गहरुमा सुस्त गतिका सवारीहरुलाई प्रतिवन्ध लगाउने ।	१६ पौष, २०७०	या.व्य.वि, ने.रा.या.व्य.म., महासंघ(मानविय-स्वचालित सवारी, टेम्पो)	या.व्य.वि.	प्र. खर्च		

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकायहरु	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित वजेट (रु लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
सार्वजनिक सवारी संलग्न ठूला दुर्घटनाहरुको अनुसन्धान गरी सवारीको सडक सक्षमतामा कमजोरी रहे नरहेको यकिन गर्ने र उपयुक्त निराकरण गर्न संरचनाहरु स्थापना गर्ने ।	निरन्तर	या.व्य.वि., ने.रा.या.व्य.म	या.व्य.वि.	५.१	१३	३६.५
सार्वजनिक सवारीहरुको आधारभूत मर्मत संभार (ब्रेक, स्टेरिङ्ग, क्लच, टायर, बत्ती, आदी) बारे मिस्त्री र सवारी चालकदलहरुलाई तालिम दिने ।	निरन्तर	या.व्य.वि., ने.रा.या.व्य.म	या.व्य.वि.	६१.७०	१४०.१०	३७१.४०
स्कुलबसको सुरक्षाबारे अनुसन्धान गर्ने ।	Baseline: ,६ पौष, २०७० पुनर्लोकन : १६ पौष, २०७२	या.व्य.वि., ट्रा.प्र, स्कुलहरु	या.व्य.वि.	२८.८	२८.८	६७.९

७.४ स्तम्भ ४: सुरक्षित सडक प्रयोगकर्ताहरु (Safer Road-Users) को लागी क्रियाकलाप

उदेश्य:

यो स्तम्भको उद्देश्य सडक-प्रयागकर्ताहरुको व्यवहार, अनुशासन तथा बानी मा सुधार गर्न निम्नानुसार विस्तृत कार्यक्रमहरु विकास गर्नु हो ।

- ट्राफिक नियमहरु दिगो तथा अझै कडाईका साथ पालना गराउने ।
- सडक सुरक्षाको लागी जनचेतनामुलक अभियानहरु दिगो रुपमा संचालन गर्ने ।
- सिटपेटी र हेल्मेटको प्रयोग बढाउन थप प्रयासहरु गर्ने ।
- मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाउने तथा अरु जोखिमपूर्ण बानीहरु न्यूनीकरण गर्ने ।
- सवारी गति नियन्त्रणमा सुधार ल्याउने ।
- अनुशासनहिन सवारी चालक तथा पैदलयात्रीहरु माथी भारी जरिवाना गराउने ।

पृष्ठभूमि :

सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन २०४९ अनुसार चारपांग्रे सवारीको चालक लगायत अगाडीको सिटको यात्रुले सिटपेटी लगाउनु अनिवार्य छ । मोटरसाइकलहरुको हकमा चालक र पछाडि सिटमा वस्नेले हेल्मेट लगाउनु अनिवार्य छ । धेरै

गाडी चालकहरुले सिटपेटीनियम र मोटरसाइकलमा पछाडी बस्नेहरुले हेल्मेट नियम पालना गर्दैनन् । तर धैरेजसो मोटरसाइकल चालकहरुले केही अपवाद वाहेक हेल्मेट प्रयोग गर्दछन् ।

ट्राफिक प्रहरी, सडक विभाग, यातायात व्यवस्था विभाग र स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय बिच अन्तर निकाय समन्वय बिना नै आफ्नै तवरले सडक-सुरक्षाको लागी जनचेतनामुलक तथा शिक्षामुलक अभियानहरु संचालन गर्दै आएका छन् । यस्तै कतिपय अवस्थामा यस्ता चेतनामुलक अभियानहरु योजनावद्ध तवरले नभई सडक आयोजनाको ठेक्काको एउटा अंगको रुपमा संचालित हुंदै आएका छन् ।

ट्राफिक प्रहरीहरुबाट विद्यालय तथा अन्य लक्षित वर्गहरु विच सडक-सुरक्षाका चेतनामुलक अभियानहरु सञ्चालन भैरहेका छन् । साथै बेलाबेलामा यस्ता जनचेतनामुलक अभियानहरु संचालन गर्न ट्राफिक प्रहरीले निजी क्षेत्रसंग सहकार्य गर्दछन् । यो निकायले काठमाण्डौ उपत्याकामा जनचेतना अभियानहरु काठमाण्डौं महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखा स्थित सडक सुरक्षा ईकाई मार्फत समन्वयन गर्दछ । ट्राफिक प्रहरीहरुले सवै सडक प्रयोगकर्ताहरुलाई लक्षित गरेर अभियान संचालन गर्दछ र वर्षमा दुइपल्ट स्कूले विद्यार्थी र आमजनताका लागी ट्राफिक सप्ताह संचालन गर्दछ । तर ट्राफिक प्रहरीलाई दिगोरुपमा यस्ता अभियानहरु संचालन गर्न पर्याप्त वजेटको व्यवस्था छैन ।

सडक विभागले आयोजनाहरुबाट वा निजको सडक तथा ट्राफिक यूनिटको नियमित कार्यक्रम अनुरुप सडक आसपासका विद्यालयहरु, व्यवसायिक चालकहरुलाई सडक-सुरक्षा अभियानहरु संचालन गर्ने गरेको छ । तर पनि यी अभियानहरु नियमित रुपमा संचालन नहुदा सडक प्रयोगकर्ताहरुको वानी व्यवहारमा अपेक्षित सुधार ल्याउन सकिएको छैन ।

चित्र ४ ट्राफिक प्रहरीबाट विध्यार्थीहरुलाई चेतना मुलक कक्षा संचालन गरिदै

सौजन्य: नेपाल सरकार, महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखा ।

नब्बेको दशकको अन्त्यतिर सडक विभाग अन्तर्गत सडक मर्मत आयोजना (RMP) ले सडक-सुरक्षाका चेतनामूलक अभियानहरु व्यापक रुपमा संचालन गरेको थियो र शिक्षा मन्त्रालयको सहकार्यमा प्राथमिक स्कुलहरुको लागि पनि शैक्षिक सामग्रीहरु विकास गरेको थियो । त्यसै समयमा ट्राफिक प्रहरीको लागि सडक सुरक्षाको जनचेतनामुलक कार्यक्रम संचालन गर्न तालिम पुस्तिका पनि तैयार गरिएको थियो ।

स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयले पनि सडक सुरक्षाका लागी स्वतन्त्ररुपले धैरै पोस्टर अभियान संचालन गर्ने गरेको छ ।

मादक पदार्थ सेवन गरेर सवारी चलाउनु सडक दुर्घटना हुने मुख्य कारण मध्ये एक हो र ट्राफिक प्रहरीले यस्ता सवारी चालकहरुलाई कार्वाही गर्न breathalyzer उपकरण प्रयोग गरी गस्ती गरिएको स्थानहरुबाट नै कार्वाही गर्ने गरेता पनि यी अभियानहरु हचुवा तवरले संचालन भैरहेका छन् । ट्राफिक प्रहरीहरुले राडार-गनहरु हालसालै प्राप्त गरेता पनि सवारी गती व्यवस्थापनमा यसको नियमित प्रयोग हुन सकेको छैन ।

हाल काठमाण्डौ उपत्यकामा ट्राफिक प्रहरीले आफ्नो गस्ती गर्ने सवारीहरुमा मोवाईल GPS उपकरण जडान गर्ने कार्यक्रमले दुर्घटनास्थलमा अझै छिटो उद्धार कार्य परिचालन गर्न र स्थलको अभिलेखमा सही पहिचान (referencing) गर्ने अवसर प्रदान गर्न सक्छ ।

स्तम्भ ४ : सुरक्षित सडक-प्रयोगकर्ता (Safer Road-users) को लागी कार्य-तालिका

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकाय	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित बजेट (ने.रु.लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ र नियमावली २०५४ मा निम्नानुसार पुनरावलोकन तथा संशोधन गर्ने[11] । ○ भाडाका ठूला सवारी साधनहरुमा विश्वमान्य सुरक्षा प्रणालीहरु संग एकरुपता कायम गर्ने । ○ सवारीको छतमा चढेर यात्रा गराउने सवारी धनी तथा यात्रा गर्ने यात्रुहरुलाई कडाभन्दा कडा जरिवानाको व्यवस्था गर्ने । ○ सुरक्षा व्यवस्थामा सुधार गर्न चालक अनुमती पत्रको प्रकियाहरुमा वैज्ञानिक सुधार गर्ने ।	नियमावली -पौष १७, २०७० ऐन-आषाढ १६, २०७२	ट्रा.प.,या.व्य.वि., भौ.यो.नि.या.व्य.म., रा.स.सु.प.,	भौ.यो.नि.या.व्य.म.	१.४	१.७	
सवै सडक प्रयोगकर्ताहरु (चालक पैदलयात्री, सडकपेटी व्यापारी) को लागि एउटा विस्तृत आचार संहिता तर्जुमा गर्ने[12] ।	पौष १७, २०७०	ट्रा.प्र, या.व्य.वि., भौ.यो.नि.या.व्य.म., ने.रा.या.व्य.म., सडकपेटी व्यापारीहरु, रा.स.सु.प.	या.व्य.वि.,	०.८		
सडक-सुरक्षाको सुधार अवस्था प्रति प्रयोगकर्ताहरुको व्यवहार अध्ययन गर्न सर्भेक्षण गर्ने ।	वैशाख १, २०७०	ट्रा.प्र, या.व्य.वि, स्था.वि.म, रा.स.सु.प	ट्रा.प्र.	२५.४		
स्कुलका विद्यार्थी तथा	निरन्तर	स.वि,	ट्रा.प.,	९१.३	१९३.२	५५९.०

[11]यो कार्य स्तम्भ १: सडक-सुरक्षा व्यवस्थापन एवं स्तम्भ ३: सुरक्षित सवारी अन्तर्गत सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, नियमावली को सशोधन कार्य संगसंगै गर्न पर्ने ।

[12]ठूला सवारीहरुलाई विश्वमान्य सुरक्षा परिपाटीसंग एकरुपता कायम गर्न सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन मा संशोधन र यातायात व्यवस्था विभागद्वारा जेष्ठ २०६८ को सार्वजनिक सवारीको जारी आचारसंहिता संग एकरुपता कायम गर्ने ।

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकाय	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित बजेट (ने.रु.लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
पैदलयात्रीहरुका निम्ती सडक-सुरक्षा चेतना अभियान संचालन गर्ने ।		ट्रा.प्र.,या.व्य.वि., स्कुलहरु, शि.वि., नागरिक समाज	शि.वि.			
सडक-सुरक्षा संग सम्बन्धित जनचेतनामुलक पर्चा अभियान संचालन गर्ने।	निरन्तर	स.वि, ट्रा.प्र, या.व्य.वि, विज्ञापन व्यवपायीहरु	ट्रा.प्र., स.वि.	१०५.८	२२८	५९३.७
सडक-सुरक्षा सम्वन्धी विषय विद्यालयको पाठ्यपुस्तकहरुमा समयानुकुल समावेश गरी अध्यापन गराउने ।	संशोधन : पौष १७, २०७० प्रध्यापन : २०७० अन्तसम्म।	स.वि., ट्रा.प्र., या.व्य.वि., शि.वि.,	शि.वि.	२३.३		
सडक-सुरक्षाको वारेमा टेलिभिजन, रेडियो, छापा जस्ता सञ्चार माध्यम मार्फत व्यापक प्रचारप्रसार गर्ने ।	निरन्तर	स.वि, ट्रा.प्र, या.व्य.वि., टेलिभिजन, समाचार तथा विज्ञापन एजेन्सीहरु ।	ट्रा.प्र., या.व्य.वि.	३४७	६४५.७	१३२१.१
पेशागत चालकहरुको लागि सडक-सुरक्षा संग सम्बन्धित नियमित शिक्षा तथा तालिमका कार्यक्रमहरु सञ्चालनगर्ने ।	फाल्गुन १८, २०६९ देखि	या.व्य.वि., ट्रा.प्र, ने.या.व्य.म., ने.रा.या.म.स., चालक संगठनहरु	या.व्य.वि.	९१.३०	१९३.२०	५५९
चालकको अनुमती-पत्र पद्धतीमा निम्नानुसार सुधार गर्ने : ○ नयाँ सवारी चालकहरुलाई क्रमिक (Graduated) अनुमती पत्र व्यवस्था ○ यान्त्रिक नियन्त्रित ट्राइल परिक्षण ○ पेशेवर चालकहरुलाई एक वर्षको परिक्षण कालको व्यवस्था ○ राष्ट्रिय सवारी दर्ताको समायोजन	पौष १७, २०७७	ट्रा.प्र, या.व्य.वि, वा.वि, अ.म, उपकरण सप्लायर्स, भौ.यो.नि.या.व्य.म,	या.व्य.वि.		४५५.७	९५४.३

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकाय	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित बजेट (ने.रु.लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
○ परीक्षा प्रणालीमा सुधार ○ अन्य व्यवस्थाहरु						
ट्राफिक प्रहरीको सँस्थागत विकास ○ राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय तालिम ○ सवारी नियम पालना गराउन आवश्यक पर्ने श्रोत तथा साधनहरुको व्वस्था ○ गति नियन्त्रणमा सुधार ल्याउन सबै सवारीहरुको radar gun बाट छड्के जाँच ○ सार्वजनिक सवारीहरुमा time-card लागु गर्ने ।	फाल्गुन १८, २०६९ देखि	ट्रा.प्र., या.व्य.वि.	ट्रा.प.	१८३	४४४	११८५
सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ बमोजिम सिटपेटी तथा हेल्मेट प्रयोग गर्ने नियम कडाईका साथ लागु गर्ने ।	निरन्तर	ट्रा.प्र, या.व्य.वि	ट्रा.प्र.	प्र. खर्च	प्र. खर्च	प्र. खर्च
सार्वजनिक सवारीहरुमा यात्री तथा चालक दलका लागी सुरक्षा नियमहरु कडाईका साथ लागु गर्ने ।	निरन्तर	ट्रा.प्र., या. व्य.विभाग,	ट्रा.प्र.	प्र. खर्च	प्र. खर्च	प्र. खर्च
यातायात व्यवस्था विभागमा सडक-सुरक्षा इकाई गठन गर्ने र अनुसन्धान शुरुवात गर्ने, सबभन्दा संवेदनशिल सडक-प्रयोगकर्ताहरुको सुरक्षामा विषेश ध्यान दिने ।	पौष १७, २०७२	या.व्य. वि., संवेदनशिल सडक प्रयोगकर्ताहरु	या.व्य.वि.		३८५.१	६६१.८
पर्याप्त तथा आधुनिक ड्राइभिङ्ग तालिम क्षेत्रको निर्माण गर्न सरकारी निजी साझेदारीलाई प्रोत्साहन गर्ने ।	पौष १७, २०७२	या. व्य.वि., ट्रा.प्र., ने.रा.या.व्य.म., चालकसंघ, ने.अ.डि.सं. ।	या.व्य.वि.		प्र. खर्च	
ड्राइभिङ्ग स्कुलहरुको क्षमता अभिवृद्धि गर्ने (निर्देशिका तथा तालिम)।	पौष १७, २०७१	या.व्य.वि., ट्रा.प्र., ने.रा.या. व्य., चालक संघ , ने.अ.डि.सं. ।	या.व्य.वि.	११	२२	४८

क्रियाकलाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकाय	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित बजेट (ने.रु.लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
विभिन्न चोकहरुमा CCTV क्यामेराहरु जडान गर्ने ।	फाल्गुन १९, २०६९ देखि	ट्रा.प्र, ग्र.म., या.व्य.वि.,सप्लायर्सहरु	ट्रा.प्र.	६०२	७८७	११९७९

७.५ स्तम्भ ५: दुर्घटना पश्चात उद्धारमा तदारुक्ता (Post Crash Response) को लागी क्रियाकलाप

उद्देश्यहरु:

यो स्तम्भको उद्देश्यहरु दुर्घटना पश्चात उद्धारमा तदारुकता तथा प्रभावकारिता बढाउने र स्वास्थ्य सेवा प्रणालीहरुमा दुर्घटनाका घाइतेहरुको आकस्मिक उपचार र दीर्घकालीन रुपमा आवश्यक पर्ने पुर्नस्थापना उपचारमा सुधार गर्ने रहेको छ।

पृष्ठभूमि :

नेपालमा हालसम्म दुर्घटना पश्चात घाइतेको उद्धार गर्न कति समय लाग्छ भन्ने कुनै तथ्याङ्क छैन । यहाँ अस्पताल, निजी क्षेत्र तथा सामाजिक क्लवहरुद्धारा संचालित एम्वुलेन्सहरुको संख्या थोरै छन् । विश्वभर स.ट्रा.दु. बाट हुने घाइतेहरु अनुगमन गर्न सन २००४ मा विश्व स्वास्थ्य संगठनले गरेको पहलपूर्व नेपालमा स्वास्थ्य मन्त्रालयलाई सडक-सुरक्षा उपर जवाफदेही वनाउन कुनै पनि किसिमको परिपाटी थिएन।

अस्पताल तथा स्वास्थ्य केन्द्रहरुमा स.ट्रा.दु. सम्बन्धी तथ्याङ्क व्यवस्थापन पद्धति अत्यन्त कमजोर छ। तर पनि विगतमा केही आयोजनाहरुको तत्वाधानमा सहभागी अस्पतालहरुबाट यस्ता तथ्याङ्क विकास गर्न प्रयास गरिएका थिए । हाल स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयले अस्पतालहरुमा स.ट्रा.दु.का घाइतेह्रुको अभिलेख राखी अनुगमनको तयारी गर्दैछ । स्वास्थ्य मन्त्रालयले पनि दुर्घटनाका पिडितहरुको उपचारका लागी तीन तहको सेवा (प्राथमिक, द्धितिय तथा तृतीय) विकास गर्ने सोचाई राखेको छ । तथापी स.ट्रा.दु. बाट चोटपटक लागेका घाईतेहरुलाई अन्य कारणबाट घाईते हुने लाई भन्दा कम प्राथमिकता दिने गरिएकोछ ., किनभने तुलनात्मक रुपमा स.ट्रा.दु. बाट घाईते हुनेहरुको संख्या कमै हुन्छन। देशको सबै स्वास्थ केन्द्रहरु GPS प्रणालीद्धारा केन्द्रसंग जोडिएका छन् । यसका अतिरिक्त काठमाण्डौ उपत्यका महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाको उपत्यकास्थित गस्ती सवारीहरुमा GPS संयन्त्र राख्ने योजनालाई उपत्यकामा दुर्घटना पश्चात उद्धारमा आवद्ध गर्न सकिए यसले उद्धार कार्यमा तदारुकता ल्याउन अवसर प्रदान गर्नेछन्।

स्तम्भ ५: दुर्घटना पश्चात उद्धारमा तदारुकता (Post Crash Response) को लागी कार्यतालिका

लाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकाय	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित बजेट (ने.रु.लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
आकस्मिक सेवाको निम्ती निशुल्क फोन नम्बरको व्यवस्था गर्ने ।	वैशाख १, २०७०	स्वा.त.ज.म., ने.दु.सं, ने.चि.सं., अस्पतालहरु	स्वा.त.ज.म.	७.०	१५.३	४४.३
तपसिल अनुसार एउटा राष्ट्रिय एम्बुलेन्स नीति विकास गर्ने : ○ दुर्घटना पश्चातका घाइतेको उद्धार गर्ने निर्देशिका । ○ उद्धार परिचालनको समयमा सुधार गर्ने उपायहरु ।	पौष १६, २०७०	स्वा.त.ज.म., स्वा.से.वि, ने.चि.स., अस्पतालहरु	स्वा.त.ज.म.	१३.६		
सबै तहका स्वास्थ्य कर्मचारीहरुलाई सबै तहमा (प्राथमिक, द्धितिय, तृतीय) सडक दुर्घटनाका घाइतेहरुको उपचारमा केद्रित रही trauma-care सम्बन्धी तालिम दिने ।	पौष १६, २०७१	स्वा.त.ज.म., स्वा.से.वि., ने.चि.स., अस्पतालहरु, trauma तथा अर्थोपेडिक समाजहरु	स्वा.त.ज.म.	११२.७	३७३.२	११४१.७
दुर्घटनाका पिडितहरुको पुनर्स्थापनाको लागि निम्नानुसार आर्थिक सहायताको खोजी गर्ने । ○ स्वास्थ्य बिमा ○ सवारीमा तेस्रो पक्ष विमाको प्रावधान ○ अरु विमालाई मान्यता दिने (हरियो कार्ड प्रणाली) ○ अरु श्रोतहरु	पौष १६, २०७०	स्वा.ज.म, स्वा.से.वि, ने.चि.सँ, अस्पतालहरु, अ.म., बिमा समिति, बिमा एजेन्सीहरु ।	स्वा.त.ज.म.	१०.१		
सडक दुर्घटनाका गम्भीर घाइतेको चोटपटकको स्थिति वारेमा स्वास्थ्य अनुसन्धान गर्ने तथा उपचार केन्द्रहरुमा त्यस्ता चोटपटकलाई प्राथमिकतापुर्वक सम्बोधन	फाल्गुन १८, २०६९ देखि	स्वा.त.ज.म., स्वा.से.वि., ने.चि.स., अस्पतालहरु, trauma तथा अर्थोपेडिक	स्वा.त.ज.म.	२१२.४	३३४.८	६५६.२

लाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकाय	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित बजेट (ने.रु.लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
गर्ने ।		समाजहरु				
अपांग मानिसहरुलाई रोजगारीको अवसरबाट बञ्चित नगर्ने ।	निरन्तर	स्वा.त.ज.म, स्व.से.वि, ने.चि.स, अस्पतालहरु, अर्थोपेडिक समाजहरु, अ.म., अपांग समाजह्रु ।	स्वा.त.ज.म.	प्र.ख.	प्र.ख.	प्र.ख.
अस्पताल तथा स्वास्थ्य केन्द्रहरुमा तपसिल अनुसार चोटपटकको विस्तृत निगरानी गर्ने पद्धतीको (injury surveillance system) विकास तथा व्यवस्था गर्ने । • trauma को अभिलेखमा एकरुपता । • मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाउने उपर नियन्त्रण गर्ननीति । • सुधारिएको स.ट्रा.दु.अभिलेख ।	विकास :वैशाख १, २०७० र अद्यावधिक	स्वा.त.ज.म, अस्पतालहरु, स्वास्थ्य केन्द्रहरु, जिल्ला स्वास्थ्य केन्द्रहरु, ट्रा.प्र.।	स्वा.त.ज.म.	९२.५	१९३.५	४१७.१
स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालयमा सडक सुरक्षा इकाई स्थापना गर्ने र तपसिल अनुसार संस्थागत सहायता उपलब्ध गराउने[13]। • अन्तर निकाय सुचित गर्ने पद्वती (जस्तै अस्पतालले संभाव्य अत्यधिक दुर्घटना स्थानबारे सुचित गर्ने) । • संम्बन्धित निकायहरुका सम्पर्क व्यक्तिसंग	वैशाख १, २०७०	स्वा.त.ज.म, अस्पतालहरु, स्वास्थ्य केन्द्रहरु, जिल्ला स्वास्थ्य केन्द्रहरु, ट्रा.प्र., या.व्य.वि., भौ.यो.नि.या.म.	स्वा.त.ज.म.	२९.८	६४.३	१७१

[13]यो ईकाईले ट्राफिक प्रहरी, यातायात व्यवस्था विभाग स्थित सम्पर्क व्यक्ती संग दुर्घटना पश्चात उद्धारमा तदारुक्ता ल्याउन समन्वयन गर्नेछ ।

लाप	सम्पन्न गर्न लक्षित मिति	सम्बन्धित मुख्य निकाय	समन्वयकारी निकाय	अनुमानित बजेट (ने.रु.लाखमा)		
				तत्कालिन २०६९-७१	मध्यकालिन २०६९-७४	दिर्घकालिन २०६९-७७
सञ्जाल विकास गर्ने ।						
आकस्मिक सेवा निकायहरु (जस्तै ट्राफिक प्रहरी, सेना, जनपद प्रहरी, दमकल, पारामेडिक, आदी) लाई सडक दुर्घटना पश्चात घाइतेहरुको उद्धार परिचालनमा सुधार ल्याउन तालिम दिने ।	वैशाख १, २०७०	स्वा.त.ज.म, जिल्ला अस्पतालहरु, सेना, ट्रा.प्र., जनपद प्रहरी, दमकल, पारामेडिक ।	स्वा.त.ज.म.	३४.२	११३.२	२४७.५
मुख्य राजमार्गहरु, शहरी तथा ग्रामीण सडकहरुमा एम्बुलेन्स सेवाको संजाल विकास गर्ने ।	वैशाख १, २०७०	स्वा.त.ज.म, अस्पतालहरु, स्वास्थ्य केन्द्रहरु सामाजिक संस्थाहरु ट्रा.प्र,, या.व्य.वि. ।	स्वा.त.ज.म.	३६.९	९७.९	१५४.६
स.ट्रा.दु. बाट दीर्घकालिन स्वास्थ्य पुनर्स्थापना तथा अपांगता उपचारको खर्च व्यवस्थाको लागी एउटा नीति र रणनीति विकास गर्ने ।	पौष १६, २०७०	स्वा.त.ज.म, अस्पतालहरु, स्वास्थ्य केन्द्रहरु सामाजिक संस्थाहरु विमा संस्थान, विमा एजेन्सीहरु ।	स्वा.त.ज.म.	१३.६		