यातायात व्यवस्था विभागमा महानिर्देशकको रुपमा सम्पादन गरिएका मुख्य मुख्य कार्यहरु

२०७७/१२/०२ देखि २०७९/०३/१८ सम्म

नमराज घिमिरे
महानिर्देशक

म २०७७ सालको चैत्र २ गते यातायात व्यवस्था विभागको महानिर्देशकको रुपमा यस विभागमा हाजिर भएको हुँ। मैले यातायात व्यवस्था विभागको महानिर्देशकको जिम्मेवारी सम्हालेदेखिनै यस क्षेत्रको सुधारका लागि केही गर्नैपर्छ भन्ने मेरो ईच्छाशक्तिलाई अत्यन्त सकारात्मक रुपले ग्रहण गरी मैले सुरुवात गरेका हरेक कार्यक्रमलाई सम्पूर्ण रुपले सफल बनाउन निरन्तर प्रोत्साहन र उत्साह प्रदान गर्नुहुने भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका माननीय मन्त्रीज्यूहरु श्री वसन्त कुमार नेम्वाङ तथा श्रीमती रेणूकुमारी यादव, श्रीमान मुख्य सचिव श्री शंकरदास वैरागी, श्रीमान सचिवज्यूहरु श्री रविन्द्रनाथ श्रेष्ठ र श्री गोपाल प्रसाद सिग्देल लगायत मन्त्रालयका अन्य सर तथा म्याडमहरुमा उच्च सम्मान प्रकट गर्दछु। विभागमा हाजिर भएदेखि उच्च मनोवल र सकारात्मक सोचका साथ सहयोग गर्नुहुने कर्मचारी साथीहरुप्रति अथाह सम्मान व्यक्त गर्दै धन्यवाद ज्ञापन गर्दछु।यातायात क्षेत्रका सरोकारवाला सवैप्रति मेरो कार्यअवधिमा सकारात्मक सहयोग तथा समन्वयका लागि हार्दिक आभार प्रकट गर्दछु।मेरा रुपान्तरणकारी अभियानलाई उच्च प्राथमिकताका साथ प्रचार प्रसार गरी मलाई हरहमेशा उत्प्रेरित गर्नुभएकोमा सम्पूर्ण सञ्चारकर्मी मित्रहरुप्रति हार्दिक आभार प्रकट गर्दछु।

यो एक वर्ष चार महिनाको अवधिमा संविधान र कानुनद्वारा प्राप्त अधिकारको प्रयोग गर्दै जतिपनि कार्यहरु सम्पन्न भएका र सकारात्मक रुपमा अगाडी वढेका छन त्यसमा विभागका मेरा सहकर्मी साथिहरुको अथक परिश्रम र सहकार्य मुख्य जिम्मेवार रहेको छ। कुनैपनि संगठनको नेतृत्व आफैमा सवैथोक होईन। संगठनको प्रभावकारितालाई नेतृत्वले अन्य सहकर्मी साथिहरुको सहयोग र सहकार्यमा मात्र वृद्धि गराउन सक्छ भन्ने मेरो विश्वासलाई यस विभागका साथिहरुको सहयोग र सहकार्यले थप मजवुत वनाएको छ। नेपालका सरकारी निकायहरुबाट प्रवाहहुने सार्वजनिक सेवाप्रति आम नागरिकको भरोषा र विश्वास सकारात्मक छैन। तर सवै सरकारी निकायहरु निकम्मा नै छन भन्ने पनि सत्य होईन। सरकारी निकायहरुबाट भएगरेका नराम्रा कामबारे आम नागरिकमा सुसुचित गर्दै सकारात्मक नतिजाको लागि सञ्चार जगतको निरन्तर स्वस्थ खवरदारी सरकारी निकायको प्रभावकारिता वृद्धिको अर्को महत्वपूर्ण पक्ष हो। यस सन्दर्भमा सञ्चारकर्मी साथिहरुको योगदानको उच्च सम्मान व्यक्त गर्दछु।

विभागमा हाजिर हुन आउदैगर्दा यस विभाग र विगतमा यस विभाग अन्तर्गत रही हाल प्रदेश सरकार मातहत रहेका यातायात व्यवस्था कार्यालयहरुबाट प्रवाह हुने र भएका सेवाप्रति आम जनगुनासोबारे थोरवहुत जानकार नै थिएँ। संघीयता कार्यान्वयनसँगै परिवर्तन भएको विभागको भूमिका र क्षेत्राधिकारका

कारण विभाग एक्लैको प्रयासबाट मात्र यातायात क्षेत्रका समग्र समस्याहरुको हल सम्भव छैन भन्नेमा पनि म आफू सचेत थिएँ। तर समस्याका विभिन्न पक्षहरुलाई केलाएर त्यसको जरो पत्ता लगाएर संविधान र कानुन बमोजिम प्राप्त अधिकारको प्रयोगले आफूले सक्नेजति काम निर्भिक र विना कुनै मोलाहिजा गर्ने र त्यसबाट प्राप्त हुने जस अपजस पनि आफै लिने अठोटका साथ प्राप्त जिम्मेवारी निर्वाहको लागि विभागमा आएको थिएँ। प्रणालीगत सुधार एक व्यक्तिको प्रयासबाटमात्र सम्भव नहुने भएता पनि यसको सुरुवात गर्न सके सबैको साथ र सहयोग प्राप्त हुन्छ भन्ने विश्वासका साथ मैले आफ्नो काम कारवाही अगाडी बढाउदै गएँ। पहिले त यातायात क्षेत्रका समस्याहरुको अध्ययन गर्दा यसभित्रको सवारी चालक अनुमतिपत्र वितरण तथा सवारी दर्ता तथा नविकरण सम्बन्धि समस्याहरु वर्तमानका समस्या भन्दा पनि विगतमा भएका अनियमिततासँग बढि जोडिएको देखिन्छ। सेवा प्रवाहप्रणाली परम्परागत हुनु र सेवाको माग र आपूर्तिकाविचमा सामन्जस्यता नहुदा सेवाग्राहीहरु मर्कामा परेको देखिन्छ। यातायात कार्यालयहरुबाट प्रदान गरिने सेवा प्राप्त गर्न विचौलियाको सहयोग लिनुपर्ने वाध्यता छँदैछ। सेवाग्राही स्वयं जतिसुकै शिक्षित भए पनि यसका प्रक्रिया यति झन्झटिला र लम्वेतान छन कि सेवाग्राही जो सुकैपनि विचौलियाको सहयोग लिन वाध्य छ। सेवा प्रदान हुने कार्यालयमा हुने भिडभाडका कारण पनि सेवाग्राहीहरु विचौलिया मार्फत काम गराउन सहज महशुष गर्दछन। जहाँ सेवा प्राप्ती असहज हुन्छ त्यहाँ अनियमितताको उत्तिकै गुन्जायस हुन्छ। विशेषगरी सवारी चालक अनुमति प्राप्त गर्न यति कठिनाई खडा गरिएको छ कि नियमित तवरबाट पनि यो सेवा प्राप्त हुन्छ भन्ने आम मानिसमा विश्वास नै छैन। विचौलियाको प्रयोग र केही अतिरिक्त खर्चबाट त्यो सहजै प्राप्त हुने भएपछि सवैको ध्यान त्यतै गएको छ र जानअनजान हामी भ्रष्टाचारलाई मलजल गरिरहेका छौं। विगतदेखिनै नेपालको सवारीचालक अनुमतिपत्र वितरण प्रणालीको अव्यवस्थापनका कारण युवापुस्ता समेत हाम्रो प्रणालीप्रति अलिकति पनि विश्वान नगर्ने वरु जसरी हुन्छ अनियमित तरिकाबाट भएपनि लाईसेन्स लिनतर्फ लागेको देखिन्छ। यो सेवा प्रवाह गर्ने कर्मचारीहरुमा पनि त्यहाँ अतिरिक्त आम्दानी हुन्छ भन्ने लागेर अनेक तरिकाबाट यातायात कार्यालयमा जाने र विचौलियाहरुसँग सेटिङ गरी अनियमिततामा संलग्न हुने गरेको देखिन्छ। अख्तियार दुरुपयोग अनुसन्धान आयोगबाट वेलावेलामा भएका अनुसन्धान तथा कारवाहीबाट पनि कर्मचारीमा समेत अनियमितता गर्न डर पैदा गराउन सकिएको छैन। परम्परागत कार्यप्रणाली भएकोले अनुसन्धानबाट दोषी पत्ता लगाउनै कठिन र पत्ता लागेमा पनि अन्य कारणबाट कठोर सजाय नभएका कारण मानिसमा डर कम हुदै गएको छ। नैतिकता र सदाचारको कुरा त सबैको चाहना तर भन्ने कुरा मात्र जस्तो भएको छ। कर्मचारीको सरुवा पदस्थापन लगायतमा पनि यस विषयलाई गम्भिर रुपमा नहेर्ने र दलीय आवद्धता तथा प्रभावबाट फाईदा लिने वर्गनै वढि लाभान्वित भएपछि ईमान्दार कर्मचारी या त त्यस्ता वदनाम कार्यालयमा जानै नचाहने, कसैगरी परिहालेमा पनि काम गर्नै नसक्ने अवस्था आएको देखिन्छ। पछिल्लो समय यातायात व्यवस्था कार्यालयहरुमा कर्मचारीको अभाव यसैको परिणति हो। अन्जानमा भएको गल्ती वा प्रणालीको कमजोरीका कारण भएको गल्तिमा पनि परिवन्दवस कठोर सजाय हुने भएकोले ईमान्दार कर्मचारीहरु यस्ता कार्यालयमा जानै नचाहने र गलत अभिप्राय

भएका कर्मचारीहरु नै त्यस्ता कार्यालयमा लामो समय हालिमुहाली गर्ने भएपछि अनियमितता संस्थागत भएको हो। प्रविधिको प्रयोगबाट अनियमितताको आरोम खेप्ने कतिपय कार्यालयमा पारदर्शिता कायम गर्न सकिएको उदाहरण हामीसँगै छ। अतः यस्ता कार्यालयहरुमा प्रविधिको प्रयोगबाट गलत मनसाय प्रयोग गरी अनियमितता गर्नै नसक्ने बनाउनु यसको समाधानको उपाय हो।

साविकका यातायात कार्यालयहरु प्रदेश सरकार मातहत रहेको परिप्रेक्षमा चाहेर पनि तत्काल त्यस्ता कार्यालयमा हुने अनियमितता नियन्त्रण गर्न विभागमात्र सक्रिय भएर नपुग्ने अवस्था विद्यमान छ। यसका लागि प्रदेश सरकारहरुसँग प्रभावकारी समन्वयको आवश्यकता जरुरी छ। तर संघीयता कार्यान्वयनको प्रारम्भिक चरणमा प्रदेश सरकारहरुमा रहेको स्वायत्तताको चाहना र यातायात क्षेत्र प्रदेशको एकल अधिकार सूचीमा रहेपनि कतिपय राष्ट्रिय नीति तथा मापदण्डको विषय संघीय सरकारको क्षेत्राधिकारमा रहेकोले अधिकारको दोहोरोपनाको आभाष हुनगई यातायात क्षेत्र झन अन्यौलग्रस्त भएको देखिन्छ।पासपोर्ट जस्तै अन्तराष्ट्रिय महत्वको सवारी चालक अनुमतिपत्र प्रदान गर्ने विषयलाई यसरी अन्यौलग्रस्त राखिराख्नु उपयुक्त हुन्न।यस विचमा प्रदेश सरकारहरुसँगको प्रभावकारी समन्वयका लागि विभागले हरसम्भव प्रयास गरेको छ।

यो करिव १६ महिनाको अवधिमा यातायात क्षेत्रको सुधार र दिर्घकालिन रुपमा यातायात क्षेत्रको सार्वजनिक सेवा प्रवाहलाई चुस्त र दुरुस्त पार्दै आम सर्वसाधारणले महशुष गर्नेगरी नवपवर्तन र प्रविधिको प्रयोग गर्ने तर्फ मेरा सवै प्रयासहरु केन्द्रित रहेका छन। यस अवधिमा आफूले चाहेका र गर्न सकिन्छ भनि सकारात्मक उर्जाका साथ सुरु गरिएका धेरै कार्यहरुको नतिजा आईसकेको छ भने कतिपय कार्यहरु सफलताको अन्तिम चरणमा पुगेका छन।यातायात क्षेत्र सुधारको सम्भावना र आवश्यकता भएको अत्यन्त महत्वपूर्ण क्षेत्र रहेको यो अवधिमा महशुष गरेको छु।यातायात क्षेत्रको दिर्घकालिन सुधारका लागि यस वर्षको वार्षिक नीति तथा कार्यक्रम र बजेटमा पनि पर्याप्त बजेटको प्रवन्ध गरिएको छ।यस विचमा नियमित प्रक्रिया अनुरुप नेपाल सकारकारको निर्णय बमोजिम मेरो यस विभागबाट वन तथा वातावरण मन्त्रालय अन्तर्गत सरुवा भएको छ। कर्मचारीको सरुवा नियमित प्रक्रिया भएकोले एउटा कर्मचारीको सरुवा हुने त्यसको स्थानमा अर्को व्यक्ति आउने सामान्य प्रक्रिया हो। तर कोही एक व्यक्तिले सुरु गरेका सकारात्मक सुधारका प्रयासहरुले अर्को व्यक्ति नेतृत्वमा आउदा पनि सुचारु हुने वा अझ परिस्कृत रुपमा सञ्चालन हुने अवस्था रहेमा मात्र सुधार दिर्घकालिन हुन्छ र संस्थागत पनि हुन्छ। यो महत्वपर्ण विषयलाई हृदयंगम गरी आफूले सुरु गरेका सुधारका हालसम्मका प्रगती र भावि अपेक्षालाई लिपिवद्ध गरी संस्थागत स्मरणमा रहोस भन्ने उद्देश्यसाथ यो दस्तावेज तयार गरेको छु । आशा छ यसलाई सकारात्मक रुपमा लिई यातायात क्षेत्रको भविश्य उज्वल बनाउन यो दस्तावेज एक सानो प्रयासको रुपमा ग्रहण हुनेछ।यस दस्तावेजमा म विभागमा हाजिर हुदाको समयको अवस्था, विभागमा १६ महिनामा

आफूले गरेका र गर्न प्रयास गरेका सुधारका विषय र आगामी दिनमा गर्नुपर्ने सुधारलाई तालिकावद्ध गरिएको छ।

तलको तालिकामा यातायात व्यवस्था विभागबाट गत १६ महिनाको अवधिमा भएका कार्यहरुलाई तुलनात्मक रुपमा प्रस्तुत गरिएको छ।

सि.नं.	विषय	म विभागमा हाजिर हुँदाको अवस्था	हालको अवस्था	आगामी दिनमा हुनुपर्ने कुरा
१	सवारी चालक अनुमति (Smart Card) पत्र छपाई	२०७७ पुषमा ठेक्का लागेको १४ लाख कार्डको पर्सनलाईज़ेशनको विषय टुंगो लाग्न नसक्दा सप्लाई अर्डर हुन नसकेको। विभागमा कार्डको अभावले करिव ५ लाख स्मार्ट कार्ड छाप्न वाकी रहेको। सेवाग्राहीहरुले राजस्व तिरेको रसिदलाईनै लाईसेन्सको रुपमा प्रयोग गर्नुपर्ने वाध्यात्मक अवस्था रहेको थियो।	ठेक्का लागेको कार्ड पर्सनलाईजेशनकालागि MSP र SELP विचमा समन्वय गरी निशुल्क पर्सनलाईजेसन गराई २०७८ पुषमा १४ लाख कार्ड प्राप्त भएको।पुष १३ गतेबाट दैनिक सरदर ६००० हजारका दरले कार्ड प्रिन्ट भईरहेको।विदेश जानुपर्नेहरुका लागि एक हप्तामा ईमर्जेन्सी कार्ड प्रिन्ट दिने गरिएको।अव सन २०२१ को करिव सवै कार्ड प्रिन्ट भईसकेको र सन २०२२ को हालसम्मको करीव १ लाख ४० हजार कार्ड प्रिन्ट हुन बाँकी रहेको। यो संख्यामा परिक्षणकालिन कार्ड प्राप्त गरिसकेका व्यक्तिको कार्ड समेत रहेको।आगामी भाद्र महिनादेखि नविकरण गरिएका कार्ड नियमित रुपमा प्रिन्ट हुने अपेक्षा गरिएको छ।	गत वर्ष प्राप्त १४ लाख कार्ड मध्ये करिव ६ लाख कार्ड प्रिन्ट भईसकेको र बाँकी ८ लाख कार्डले आउने मंसीर पुष सम्मको लागि धान्ने अवस्था रहेको छ। आगामी दिनमा कार्ड प्रिन्टिङ र वितरण विभागले नै गर्नेगरी पर्याप्त कार्ड र थप एकवटा मास प्रिन्टर्स खरिदका लागि आगामी आर्थिक वर्षको बजेटमा रकम व्यवस्था गरिएकोले यथासिघ्र खरिद प्रक्रिया पुरा गरी मंसीर सम्ममा थप कार्ड र थप प्रिन्टर्सको व्यवस्था हुनुपर्ने।
२	परिक्षणकालीन कार्डको प्रयोग	सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा ५१ बमोजिम सवारी चालक अनुमतिपत्रको परिक्षा पास गर्नेलाई एक वर्षको परिक्षणकालमा राख्नुपर्ने र एक वर्षमा ५ वा सो भन्दा कम कारवाही भएको प्रमाण सहित स्थायीको लागि अनुरोध भएमा मात्र स्थायी चालक अनुमतीपत्र प्रदान	QR Code सहितको परिक्षणकालीन कार्डको विकास गरी ट्रायल परिक्षा पास गरी राजस्व तिरैकै दिन सवै यातायात कार्यालयबाट प्राप्त गर्न सकिने वनाईएको।उक्त QR Code सहितको कार्ड परिक्षण गर्न मोवाईल एप वनाई ट्राफिक प्रहरीलाई उपलब्ध गराईएको।तथापी यो कार्ड वितरणलाई वागमती प्रदेशका यातायात कार्यालयहरुले कार्यान्वयनमा नल्याउदा सेवाग्राही लाभान्वित हुन नसकेका।	QR Code सहितको परिक्षणकालीन कार्ड वितरण सवै कार्यालयहरुमा अनिवार्य हुनुपर्ने।सवारी चालकले ट्राफिक नियम उलङ्घन गरेको विवरण समेत मोवाईल एपबाटै अपडेट गर्न सकिने गरी एप अपग्रेड गरिनु। यसबाट दुर्घटना न्यूनिकरण हुने अपेक्षा रहेको

		गर्नुपर्नेमा स्मार्ट कार्ड दिन थालेपछि सो व्यवस्था कार्यान्वयनमा नरहेको		
३	सवारीचालक अनुमतिपत्र परिक्षा सञ्चालन कार्यविधि	सवारीचालक अनुमतिपत्र परिक्षा सञ्चालन कार्यविधि २०७४ बमोजिम सवै मोड्यूल उतिर्ण गर्नेले मात्र परिक्षा पास गरेको मानिने। यसबाट धैरै परिक्षार्थि सवारी चलाउन सक्षम हुदाहुदैपनि प्राविधिक कारणबाट अनुतिर्ण हुने र लाईसेन्स परिक्षाप्रति अनावश्यक डर सिर्जना भएको	सवारीचालक अनुमतिपत्र परिक्षा सञ्चालन कार्यविधि संशोधन गरी परिक्षालाई सहज बनाईएको। उक्त कार्यविधि अनुसार वर्ग 'A' 'B' र 'K' को लागि उतिर्ण गर्नुपर्ने मोड्यूल उतिर्ण गरी ७०% अंक ल्याएमा ट्रायल परिक्षा उतिर्ण हुने व्यवस्था गरिएको।यो परिक्षाको सञ्चालन मोवाईल एप बाट गरी Real Time Result उपलब्ध गराउने व्यवस्था गरिएको।	यो कार्यविधि वाग्मती प्रदेश वाहेकका अन्य प्रदेशमा मोवाईल एप प्रयोग नगरी प्रयोगमा आएको। अब सवै प्रदेशमा लागु गर्नुपर्ने।
४	लाईसेन्स परिक्षा सञ्चालन	कोभिडका कारण सवारी चालक अनुमतीपत्र परिक्षा सञ्चालन गर्न नसक्दा लामो प्रतिक्षा सुची रहेको। २०७८ फागुन मसान्तसम्म करिव ५ लाख ७० हजार व्यक्ति प्रतिक्षा सुचीमा रहेको देखिएको र सन २०२४ को डिसेम्वर सम्मको भिजिट डेट प्राप्त भएको अवस्था रहेको थियो।	२०७९ जेठ भित्रमा सवै पुरानो प्रतिक्षा सुचीका सेवाग्राहीलाई ट्रायल परिक्षा दिने व्यवस्था गर्न Reschedule गरी परिक्षा सञ्चालन गरिएको र २०७९ जेठ १६ गतेबाट आवेदन गरेको १५ दिनभित्र ट्रायल परिक्षा दिन पाउनेगरी आवेदन प्रणाली सुधार गरी नयाँ प्रणाली लागु गरिएको।यो आवेदन प्रणालीमा देशभरीका जुनसुकै यातायात कार्यालयमा १५ दिन भित्र उपलब्ध रिक्त सिट आवेदकले हेर्न पाउने र आफ्नो सुविधा अनुसारको कार्यालयमा आवेदन गर्न सक्ने।	आवेदन शुल्क समेत अनलाईनबाट भुक्तानी गर्न सकिने सुविधा तयार भएकोमा लागु गर्नुपर्ने।सवारी चालक अनुमतिपत्रको नविकरण समेत अनलाईन गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने।
५	ईम्वोस्ड नम्वर प्लेट जडान	ईम्वोस्ड नम्वर प्लेट जडानका सम्बन्धमा सम्मानीत सर्वोच्च अदालतको संवैधानिक ईजलासबाट कानुनी तथा संवैधानिक प्रश्नको	सम्मानीत सर्वोच्च अदालतको संवैधानिक ईजलासबाट कानुनी तथा संवैधानिक प्रश्नको निरुपण गरिसकेको परिप्रेक्षमा नम्वर प्लेट जडानको कार्य सुचारु गर्न सार्वजनिक खरिद नियमावलीको प्रावधान अनुरुप २ वर्ष ४ महिना म्याद थप गरी	नाम टुङ्गो लागेका ६ वटा प्रदेशमा गत मंसीर १ गते देखि नया दर्ता हुने सवारीमा, फागुन १ गतेदेखि नामसारी गरिने सवारीमा र आगामी जेष्ठ १ गतेदेखि

		निरुपण गरिसकेको परिप्रेक्षमा नम्वर प्लेट जडानको कार्य सुचारु नभएको। ईम्वोस्ड नम्वर प्लेट जडान गर्ने सम्बन्धी पुरानो सम्झौता अनुसार सम्झौता अवधिंमा नम्वर प्लेटको अर्डर दिन नसकेको कारण नम्वर प्लेट जडान हुन नसकेमा सेवा प्रदायकले पर्सनलाईजेसन नगरिएका कार्डमात्र आपुर्ति गरेमा पनि ९५% भुक्तानी गर्नुपर्ने प्रावधान रहेको।	ईम्वोस्ड नम्वरप्लेट जडानको कार्य सुरु गरिएको। हाल सम्म १७५३४६ प्लेट उत्पादन भई १७४१८ वटा सवारी साधनमा जडान भएको। काठमाण्डौ वाहेक पोखरा र वुटवलबाट पनि ईम्वोस्ड प्लेट जडान सुरु गरिएको।विभागमा RFID Gate जडान भएको। थानकोट लगायत अन्य स्थानमा गेट जडान गर्ने स्थान पहिचान गरिदै।यस विषयमा सम्मानित संसदका समितिमा पटक पटक प्रकाश पारिएको। आम सञ्चार माध्यमबाट यस विषयमा सुसुचित गराउन प्रयास गरिएको	नविकरण गर्न सवारीमा ईम्वोस्ड नम्वरप्लेट जडान गर्नुपर्नेगरी नेपाल सरकारबाट राजपत्रमा सूचना प्रकाशन भएकोले यो कार्य निरन्तर हुनुपर्ने।प्रदेश सकारबाट यसको अपनत्व ग्रहण हुनुपर्ने। यो वर्ष कम्तीमा काठमाण्डौ उपत्यकामा राखिने RFID गेट जडान गर्नुपर्ने।
६	अन्तर-सरकारी समन्वय	विभाग र प्रदेशहरुवीच आपसी समन्वय कमजोर रहेको। सहकार्य भन्दा प्रतिस्पर्धाको भावन प्रदेशमा वढि रहेको	विभाग र प्रदेश सरकारहरुसँगको समन्वयका लागि वागमती प्रदेश र प्रदेश नं १ का माननीय मुख्यमन्त्रीज्यू समक्ष र गण्डकी प्रदेश, मधेश प्रदेश र लुम्विनी प्रदेशका यातायात हेर्ने माननीय मन्त्रीज्यूहरु समक्ष महानिर्देशक स्वयंले यातायात क्षेत्रको सुधारको प्रस्तुतीकरण गरिएको। गत चैत्र १ र २ गते संघीय भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रीज्यूको समेत उपस्थितीमा सातवटै प्रदेशका यातायात मन्त्रीज्यूहरुको पोखरामा सम्मेलन सम्पन्न गरिएको।	पोखराको सम्मेलनले २२ वुँदे घोषणापत्र पुर्णरुपले कार्यान्वयन हुनुपर्ने।
७	अधिक भारवहन नियन्त्रण	देशभरीका सडकहरुमा अधिका भारवहन गरेका निर्माण सामाग्री ढुवानीगर्ने साधनहरुको निर्वाध चलिरहेका र यसले सडकको आयु र	चितवनको आँपटारी र महोत्तरीको वर्दिवासमा सरकारले तौलपुल स्थापना गरी सञ्चालन भईरहेको छ। भारवहन निर्देशिका संशोधन गरी निजी क्षेत्रबाट समेत तौलपुल स्थापना तथा	काभ्रेका तौलपुल सञ्चालनमा सवारी व्यवसायीहरुको अवरोध रहेको। स्थानीय प्रशासनको सहयोग आवश्यक रहेको। तौलपुल

		सवारी साधनकै आयु पनि कम भएको तथा दुर्घटना पनि वढेको	सञ्चालन गर्न पाउने व्यवस्था गरिएको।महोत्तरीमा एक वटा र काभ्रेमा ३ वटा निजी फर्मले अनुमति लिएका	स्थापना तथा सञ्चालनलाई तिव्रता दिनुपर्ने।
८	सवारी परिक्षणकेन्द्र	हेटौडा, वुटवल र काठमाण्डौमा रहेका	ईटहरी र अत्तरीयामा नया सवारी परिक्षण केन्द्र स्थापना गरिएका। वर्दिवास, पोखरा र सुर्खेतमा कार्यालय स्थापनाको लागि अर्थमन्त्रालयमा सहमतीका लागि पठाईएको	प्रत्येक प्रदेशमा कम्तीमा १ वटा सवारी परिक्षण केन्द्र हुनुपर्ने।
९	सवारी दर्ता प्रणाली (VRS)	पुरानो प्रणाली रहेको तर सवारी दर्ता कार्य नहुने राजस्व भुक्तानीको विवरण मात्र हुने।हाल देशभरीमा कस्तो किसिमका कति सवारी दर्ता छन र तिनको नविकरण लगायतको अवस्थाबारे एकिकृत तथ्यांक उपलब्ध हुन नसक्ने	देशैभरी एउटै सवारी दर्ता प्रणाली (VRS) लगाउन प्रदेश तथा केन्द्रसम्म पहलकदमी लिई चैत्र १२ २ गतेको पोखरा सम्मेलनबाट सवै प्रदेशमा लगाउन सहमति। हाल सुर्खेत र वर्दिवासमा परिक्षणका रुपमा लागु रहेको। देशभर एउटै सवारी दर्ता प्रणाली (VRS) लागु गराउन यसको सेवा प्रदायकलाई EEDLVRS प्रणालीको Software Source Code तथा data base Access विभागलाई हस्तान्तरण गरी परियोजना फरफारक गर्ने शर्तमा आगामी सेप्टेम्वर १५ सम्मको लागि अन्तिमपटक म्याद थप गरी सवै प्रदेशमा VRS प्रणाली लागु गर्न परिचालन गरिएको।हाल वागमती प्रदेश वाहेकका सवै प्रदेशका कम्तिमा २ वटा कार्यालयमा यो प्रणाली जडान गरी कर्मचारीलाई तालिम प्रदान गरिएको।	थपिएको म्यादभित्र सवै प्रदेशमा एकिकृत VRS प्रणाली लागु गर्नुपर्ने। यो प्रणालीमा हाल तयार भईसकेको अनलाईन भुक्तानी प्रणाली समेत जडान गर्नुपर्ने। यहि असार मसान्त सम्ममा सेवा प्रदायक मद्रास सेकुरिटी प्रिन्टर्सबाट EEDLVRS प्रणालीको Software Source Code तथा data base Access विभागमा हस्तान्तरण गरी लिनुपर्ने। VRS प्रणालीको Operational Acceptance (OA) प्रदान गर्नुअघि त्यसको समेत Software Source Code तथा data base Access विभागमा हस्तान्तरण गरी लिनुपर्ने।

१०	वैज्ञानिक भाडा समायोजन	विगत ९ वर्षदेखि भाडा समायोजन नभएको भनि व्यवसायीहरु आन्दोलित रहेको र हरेक वर्ष यो समस्या दोहोरिने गरेको।	एक अध्ययन समिति वनाई वैज्ञानिक भाडादर समायोजन प्रणाली विकास गरिएको।अन्तरप्रदेश सञ्चालन हुने सवारी साधनमा भाडादर समायोजनको स्वचालित प्रणाली लागु गरिएको	स्वचालित वैज्ञानिक भाडदर समायोजन प्रणाली सवै प्रकारका सवारी साधनमा लागुगरी ईन्धन मुल्यवृद्धि र भाडादर समायोजन सम्बन्धमा हुने विवाद सदाको लागि अन्त्य गर्नुपर्ने।
११	जनचेतना प्रवर्द्धन	कुनै श्रव्य तथा दृश्य सामाग्री नभएको	वरिष्ठ हास्य कलाकार हरिवंश आचार्य र मदनकृष्ण श्रेष्ठको अभिनयमा एक वटा, धुर्मुस सुन्तलीको अभिनयमा एक वटा जनचेतनामुलक भिडियो निर्माण र विभागको परिचय तथा जिम्मेवारी वारेको एक भिडियो तयार गरिएको।	मोटरसाईकलको पछाडी वस्नेले समेत हेलम्ट लगाउनुपर्ने कानुनी व्यवस्थाको कार्यान्वयन गर्नुपर्ने सडक सुरक्षाका लागि थप कार्यक्रम बनाउनुपर्ने।
१२	विभागको आन्तरिक व्यवस्थापन	विभाग अगाडिको वगैचा अत्यन्त अव्यवस्थित रहेको।मिटीङ हल नरहेको	विभागको वगैचालाई व्यवस्थित गर्ने, रङ्गरोगन गर्ने र फूल विरुवा लगाई व्यवस्थित गरिएको।विभागको सम्पूर्ण क्षेत्र कार्पेटिङ गरी सौचालय लगायतका क्षेत्रको व्यवस्थापन गरिएको। मिटीङ हल निर्माण गरिएको।	विभाग परिसरमा रहेका ट्रलीवसका पुराना सामाग्रीको व्यवस्थापन रणनीति निर्माण गरी विभागको जग्गा उपयोग नीति ल्याउनुपर्ने।
१३	GPS Vehicle Tracking and Speed Control	NIRTTP परियोजना मार्फत प्रणाली निर्माणको कार्य सुरु भएको	GPS Vehicle Tracking and Speed Control Software तयार भई ३ रुटमा ३५ वटा गाडीमा GPS Vehicle Tracking प्रणाली तथा डिभाईस जडान भएको।थप ६५ वटामा जडान गर्न सवारी माग गरिएको।NIRTTP परियोजना समाप्त भएकोले यो कार्य विभागले सञ्चालन गर्नेगरी बजेट व्यवस्था गरिएको	व्यवसायीहरुलाई यसका लागि तयार गर्नुपर्ने। नीतिगत व्यवस्था उत्प्रेरणाको प्रवन्ध गर्नुपर्ने।
१४	RMIS प्रणाली लागु	RMIS प्रणालीको Software तयार हुदै गरेको ।	RMIS प्रणालीको Software तयार भई नेपाल प्रहरीलाई प्रयोगकालागि उपलब्ध गराईएको। गरिएको।NIRTTP परियोजना समाप्त भएकोले यो	RMIS प्रणालीको Software तथा सञ्चालनको सम्पूर्ण जिम्मेवारी

			कार्य विभागले सञ्चालन गर्नेगरी बजेट व्यवस्था गरिएको	नेपाल प्रहरीलाई हस्तान्तरण गर्नुपर्ने।
१५	Data Centre	विभागको आफ्नै Data Centre नभएको। विगत लामो समयदेखि यसको स्थापनाको लागि बजेट विनियोजना भएको तर स्थापना हुन नसकेको	Data Centre स्थापनाको लागि ठेक्का लागि स्थापनाको अन्तिम चरणमा रहेको।यसैवर्ष स्थापना हुनुपर्नेमा केही प्राविधिक कारणबाट कार्य सम्पन्न हुन नसकेको।	सार्वजनिक खरिद नियमावली अनुसारको शर्तमा LD लगाई म्याद थप गरी आगामी २ महिना भित्रमा Data Centre स्थापना तथा सञ्चालनमा आउनुपर्ने।

केही नवपवर्तन (Innovation) को प्रयोगको प्रयास र अपेक्षा

१. **<u>सवारी चालक अनुमति पत्र छपाईको दीर्घकालीन प्रभावकारी व्यवस्थापनः</u>**

सवारी चालक अनुमतिपत्र छपाईको विषय प्राविधिक विषय भएकोले यो कहिने के कारणले त कहिले के कारणले समस्याग्रस्त भईरहेको छ। कार्ड छपाईसँग ४ वटा विषय जोडिएका छन।EDL System, Printer, Printing (Personalization) Software र Blank Card।यि चारवटै कम्पोनेन्ट एउटै सेवा प्रदायकको हुदा कार्ड प्रिन्टङ सहज हुन्छ। तसर्थ यो कार्ड प्रिन्टिङको सम्पूर्ण काम पासपोर्ट मोडलमा निजी क्षेत्रलाई दिनु उपयुक्त हुने राय मन्त्रालयमा पठाईएको

२. **<u>सवारी चालक अनुमतिपत्र वितरण प्रणालीमा सुधारः</u>**

विभागले प्रिन्ट गरेर यातायात व्यवस्था कार्यालयहरुमा पठाएको स्मार्ट कार्ड समयमै सेवाग्राहीको हातमा नपुग्दा सेवाग्राही मर्कामा परेका छन।यो वितरण प्रणालीमा प्रविधिको प्रयोग गरी सेवाग्राहीको हातमै स्मार्टकार्ड पुर्‍याउनुपर्छ भन्ने मेरो धारणा छ। यसको लागि निजी क्षेत्रलाई उपयोग गरी वितरणको ठेक्का निजी क्षेत्रलाई दिने र त्यो गरेवापत निजी क्षेत्रले तोकिएको डेलिभरी चार्ज लिनपाउने व्यवस्था गर्नुपर्नेछ।यो कार्य आगामी वर्ष अगाडी बढाउनुपर्ने।

३. **<u>सार्वजनिक सवारी साधनको भाडा कार्डवाट भुक्तानी गर्ने प्रणालीको विकासः</u>**

सार्वजनिक सवारी साधनको भाडा नगदमा भुक्तानी गर्दा खुद्रा पैसाको व्यवहार गर्न कठिन भएको। चालक र सहचालकले वढी भाडा असुलेको। धैरै यात्रु चढाएर धैरै कमाउन प्रतिस्पर्धा गरेको।आपसमा प्रतिस्पर्धा गरी गाडी चलाउदा दुर्घटना भएको।तोकिएको स्थानमा गाडी रोक्ने तथा यात्रु ओराल्ने नगर्ने आदि समस्या रहेको। यो समस्याको कारण यात्रुले तिर्ने भाडाबाट चालक र सहचालकको आर्थिक लाभसँग जोडीएको छ।सवारीधनीसँग दैनिक निश्चित रकम वुझाउने शर्तमा गाडी चलाउने भएकोले अधिक संकलन चालक र सहचालकको हुने हुदा सवारीधनी पनि यसबाट पिडित छन। यसको लागि एउटा सफ्टवेरको माध्यमबाट यो कार्ड प्रयोग प्रणाली विकास गर्न सकिन्छ। यसका लागि वाग्मती प्रदेश सरकारले हालसालै सूचना प्रकाशन त गरेको छ तर विगतमा पनि केही कम्पनीले यो सेवा सञ्चालन गर्न प्रयास गरेका र साझा यातायातमा समेत यो सेवा असफल भएकोमा यसको कारण पत्ता लगाई समाधान गर्नु जरुरी छ।यो काम संघीय सरकार अन्तरगतको विभागबाट भएको भए देशैभरी लागु गर्न सहज हुने थियो।

४. **भर्चुअल ट्राफिक नियन्त्रण प्रणालीः**

काठमाण्डौ लगायतका सहरहरुमा पछिल्लो समय ट्राफिक जामको समस्या मुख्य चोकमा मात्र नभएर भित्री सडकहरुमा समेत विकराल वन्दै गएको छ। यसको मुख्य कारण ट्राफिक नियमको पालना नहुनु र दुईपाङ्ग्रे सवारी साधनहरुले जथाभावी चलाउने तथा पार्किङ गर्ने कारणले हो। यसलाई नियन्त्रण गर्न ट्राफिक प्रहरीको परिचालनमात्र पर्याप्त हुदैन। तसर्थ GPS Tracking Systemको माध्यमबाट भर्चुअल्ली नियन्त्रण गर्नुपर्ने हुन्छ। यसको लागि एक मोवाईल एप वनाएर

सो एप मार्फत गाडीको लोकेशन केन्द्रीय प्रणालीमा पठाउने र अदृश्य तरिकाबाट कारवाहीको दायरामा ल्याउने। स्पीड नियन्त्रण तथा लेन अनुशासन पालना गराउन पनि भिडियो सर्भिलेन्स प्रयोग गरी कारवाहीको दायरामा ल्याउनुपर्ने हुन्छ। विभागले आगामी दिनमा यो प्रणाली विकास गर्न अध्ययन गरिरहेको छ।साथै, विभागबाट गरिने नियमित सवारी अनुगमनलाई पनि थप प्रभावकारी बनाउनुपर्ने देखिन्छ।

५. **<u>ट्राफिक जनचेतनाः</u>**

हाम्रो विद्यालयको पाठ्यक्रममा प्राथमिक तहदेखिनै सवारी सम्बन्धी जानकारी प्रदान गर्न पाठ्यक्रममा यो विषय राख्नुपर्ने देखिएको छ।हाल विभागले मेट्रो एफ. एम. सँग सहकार्य गरी प्रत्येक हप्ताको शुक्रवार विहान ट्राफिक चेतनामुलक कार्य गरेको छ।

६. **<u>नदीप्रणालीको स्पेसमा Hanging Train:</u>**

काठमाण्डौ उपत्यकामा तत्काल मेट्रो रेलको सम्भावना नभएकोले केही वर्ष वा दशकको लागि काठमाण्डौ उपत्यकाका नदी प्रणालीको खुला क्षेत्रमा Hanging Train प्रयोगमा ल्याउनु उपयुक्त हुन्छ।