

सम्माननीय प्रधानमन्त्रीज्यू
प्रधानमंत्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय
सिंहदरबार, काठमाडौं ।

विषय: निरन्तर भइरहेका सडक दुर्घटनाको दीगो नियन्त्रण तथा कार्यान्वयनका लागि निर्देशन दिनुहुन ।

सर्वप्रथम तपाईं चौथो पटक नेपालको प्रधानमन्त्री नियुक्त हुनु भएकोमा हार्दिक बधाई तथा शुभकामना दिंदै सडक दुर्घटनाको दीगो नियन्त्रणको महत्वपूर्ण र जनचासोको विषयमा तपाईंको ध्यानाकर्षण गराउन चाहन्छौं ।

यसै वर्ष असार २८ गते (तदनुसार जुलाई १२, २०२४) नारायणगढ-मुग्लिङ्ग सडक खण्डमा गएको पहिरोमा परी दुईवटा यात्रुवाहक बस हराइ रहेका छन् । दुर्घटनाग्रस्त बसहरूमा यात्रा गरिरहेका २५ जनाको शव भेटिएको छ भने ४० भन्दा बढी यात्रुहरूको स्थिति अझै अज्ञात छ । उर्लदो त्रिशुलीले बगाएको ठानिएका दुवै बसहरू भेटिएका छैनन् । ती दुर्घटना पछि उद्धार र छानबिन गर्न गृहमन्त्रालय र भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले तत्काल लिएको पहलको हामी स्वागत गर्दछौं । उक्त दुखद घटनापश्चात भविष्यमा यस्ता घटना नदोहोरिने अपेक्षा हुँदाहुँदै पनि विगत ६ हप्तामा दर्जनौं ठूला दुर्घटना भएका छन् । यही भाद्र ७ गते तनहुँमा भएको भारतीय तीर्थयात्री बोकेको बस दुर्घटनामा २७ जनाको दुखद् निधन भएको छ भने एक दर्जन बढी घाइते छन् । उक्त घटनाले नेपालमा सडक यात्रा असुरक्षित छ भन्ने संदेश छिमेकीहरूलाई दिएको छ ।

विश्व स्वास्थ्य संगठनको दक्षिण पूर्व एशियाली क्षेत्रीय कार्यालयद्वारा गत हप्ता मात्रै सार्वजनिक गरिएको यस क्षेत्रका राष्ट्रहरूमा सडक सुरक्षाको स्थितिसम्बन्धी प्रतिवेदनले नेपालमा सडक यातायात, सडक दुर्घटना र सडक सुरक्षामा सुधारका सूचकहरूको दयनीय अवस्था उजागर गरेको छ । उक्त कार्यालयको WHO South-East Asia Regional status report on road safety (2024) (उक्त प्रतिवेदनको तस्वीर यसै साथ संलग्न छ) नामक क्षेत्रीय प्रतिवेदनले सडक सुरक्षाका विश्वव्यापी १२ सूचकहरू (ग्लोबल रोड सेफ्टी परफरमेन्स टार्गेट्स) को क्षेत्रीय तुलनामा नेपालको प्रगति सबै देशमध्ये निराशाजनक रहेको देखाएको छ । उक्त प्रतिवेदनअनुसार नेपालमा प्रति एक लाख जनसंख्यामा सडक दुर्घटनाबाट मृत्युको दर २८ भन्दा पनि बढी आँकलन गरेको छ, जुन विश्वमै उच्च मृत्युदर हो । भारतलगायत छिमेकी देशहरूले सडक दुर्घटनाबाट मृत्यु हुनेको संख्या घटाइरहेको सन्दर्भमा नेपालमा भने विगत दश वर्षमा मृत्यु दर २५% ले वृद्धि भएको प्रतिवेदनले देखाएको छ ।

यस परिप्रेक्षमा देशमा सडक सुरक्षाको स्थितिमा तत्काल सुधार ल्याई जनधनको सुरक्षा गर्न निम्न अनुसार सुझावहरू दिन चाहन्छौं ।

तत्कालै अपेक्षा गरिएको:

- क) सडक सुरक्षा ऐन पारित गरी कार्यान्वयन गर्ने,
- ख) स्वतन्त्र, कार्यकारी, व्यावसायिक तथा विज्ञहरू सहितको सडक सुरक्षा परिषद गठन गर्ने,
- ग) राष्ट्रिय सडक सुरक्षा कार्ययोजना अनुमोदन गरी सरोकारवालासँग सहकार्य गर्ने,
- घ) सवारी साधनको फिटनेस टेस्टिङ सेन्टर र मोटर टेस्ट सर्टिफिकेशन व्यवस्था गर्ने,

- ड) सार्वजनिक यातायातको सुधार गर्ने र गुणस्तर वृद्धि गर्ने,
- च) एकिकृत र वैज्ञानिक यातायात प्रणाली, दिगो सडक र सुरक्षित यातायात नीति पुनरावलोकन कार्यदल बनाउने,
- छ) सडक सुरक्षासम्बन्धी राष्ट्रसंघीय सन्धि तथा अभिसन्धिहरु अनुमोदन र कार्यान्वयन गर्ने,
- ज) ड्राइभिङ्ग स्कुलको क्षमता वृद्धि र नयाँ चालकलाई वैज्ञानिक प्रशिक्षण विधि अपनाउने,
- झ) बसको बडीको गुणस्तर मापदण्ड निर्धारण र अटोल्याण्डको व्यवस्था गर्ने,
- ञ) देशभरीका सडक संजालको सुरक्षा म्यापिङ्ग र अडिट गर्ने,
- ट) हाल सडक यात्रामा निरन्तर बढ्दो जोखिम र जनधनको भयावह क्षति रोक्न तत्काल सातै प्रदेशमा थप ७,००० ट्राफिक प्रहरी वा यातायात निरीक्षक भर्ना गरी सम्पूर्ण क्षेत्रमा खटाउने,
- ठ) उच्च जोखिमयुक्त राजमार्ग र सहायक मार्गमा २४ घण्टा निगरानी हुने गरि सीसीटीभी राख्ने,
- ड) लेन अनुशासन र अधिकतम गति सीमा अनुगमन गर्ने प्रणाली सुनिश्चित गर्ने,
- ढ) चालकद्वारा मादक पदार्थ वा लागू पदार्थ सेवनलाई कडा दण्डनीय बनाई लागू गर्ने,
- ण) बालबालिकासमेत मोटरसाइकल सवार सबैका लागि गुणस्तरीय हेलमेट प्रयोग अनिवार्य गर्ने,
- त) प्रमुख शहरहरूमा सवारी साधनको यान्त्रिक अवस्था जाँच केन्द्र स्थापना गर्ने,
- थ) दुर्घटनाको उद्धार एवम् प्रतिकार्यको रणनीति र कार्यविधि प्रष्ट गरी तुरुन्त कार्यान्वयन गर्ने।
- द) विद्यालय, सडक र सवारी साधनको स्टार रेटिङ्ग गर्ने,
- ध) पैदलयात्रु, साइकल चालक, ह्वील चेरर र सेतो छडी प्रयोगकर्तालाई प्राथमिकता दिने कार्यविधि बनाउने,
- न) असिमित बीमा व्यवस्था र निशुल्क कानुनी सहायताको व्यवस्था गर्ने,
- प) स्वास्थ्य बीमाले दुर्घटनाका क्षेत्र समेत समेट्ने गरी कार्यविधि बनाउने,
- फ) अन्तरराष्ट्रिय ड्राइभिङ्ग परमिट (आईडिपी) जारी गर्ने व्यवस्था र निकायको छनोट गर्ने, र
- ब) यातायात श्रमिकको उचित ज्याला, सामाजिक सुरक्षा र जीवनवृत्तिको व्यवस्था गर्ने ।

प्रधानमन्त्रीज्यू

आज नेपालमा बनेका वा बन्दै गरेका सडकप्रति जुन उत्साह छ अब त्यही सडक नै हाम्रो लागि अभिसाप र मृत्युमार्ग बन्ने अवस्थामा पुग्न लागेझै देखिन्छ । आज काठमाडौँ-हेटौडा रुटमा १० वटा सडक निर्माणधीन छन् तर ती सबै सडकको अवस्था बेहाल छ । कर्णाली राजमार्ग होस् या भीमदत्त राजमार्ग त्यहाँ पनि हालत उस्तै उस्तै छ । गत साउन ४ गते बझाङबाट काठमाडौँका लागी हिंडेको बस पहिरोले लैजानबाट झण्डै जोगिएको छ ।

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय, स्वास्थ्य तथा जनसङ्ख्या मन्त्रालय, गृह मन्त्रालय, संघीय मामिला मन्त्रालय, शहरी विकास मन्त्रालय गरी कम्तीमा ५ वटा मन्त्रालय र प्रदेश र स्थानीय सरकारको संयुक्त पहल नभई आजको विकराल समस्या समाधानको सुरुवात समेत हुँदैन । तसर्थ यो अत्यन्तै संवेदनशील कार्यको नेतृत्व तत्काल प्रधानमन्त्रीज्यूबाटै र केही पछि भने सडक सुरक्षा काउन्सिलबाट गर्नु जरुरी देखिन्छ ।

दिगो सडक र सुरक्षित यातायात मार्फत संविधान प्रदत्त नागरिकको बाँच्न पाउने अधिकारको सुनिश्चितता अहिलेकै मन्त्रालय, प्रविधि, नीति, कार्यक्रम र जनशक्ति (business as usual) बाट सम्भव छैन । प्रधानमन्त्रीज्यूको प्रतिबद्धता, अन्तर्सरकारी एकता र विज्ञ, पेशागत संघसंस्था तथा उपभोक्ताहरूको संगठित प्रयासबाट मात्रै सम्भव छ । आज नेपालमा मानव अधिकारको सबैभन्दा चर्को हनन कही छ भने सडक र यातायातमै छ, जहाँ नागरिक बाँच्न पाउने अधिकार र सुरक्षित यात्राको अधिकारबाट बन्चित छन् । यस्तो अवस्था आधुनिक, सभ्य र समाजवादी संविधान र सरकारको लागी कदापी सुहाउने विषय होइन । वैदेशिक लगानीको ढोका खोल्न र दिगो पर्यटनको लागी पनि पहिलो सर्त हो सुरक्षित तथा व्यवस्थीत सडक यातायात । तसर्थ यो यात्राको अधिकार मात्र होइन आर्थिक विकास, सामाजिक र पर्यटकको अधिकार पनि हो ।

प्रधानमन्त्रीज्यू,

बडो दुःखका साथ भन्नु परेको छ, आ.व. २०७१/७२ पछिका १० वर्षको अवधिमा मात्रै नेपाल प्रहरीको तथ्याङ्कअनुसार करिब २४,००० जनाले सडक दुर्घटनामा परी ज्यान गुइसकेका छन् भने करिब ७२ हजारभन्दा बढी गम्भीर घाइते भई वा अपाङ्गताको अवस्थामा बाँचिरहेका छन् भने स्वास्थ्य मन्त्रालयको तथ्याङ्कले त झन एकै वर्षमा करिब एक लाख जना सडक दुर्घटनाबाट घाइते भई उपचारका लागि देशभरीका स्वास्थ्य संस्थामा आएको देखाउँछ ।

यसरी हजारौं प्रत्यक्ष प्रभावितका परिवार र आफन्त गरी लाखौं मानिसहरू सडक दुर्घटनाका पीडा लिएर बाँचिरहेका छन् । विश्व बैंकको एक अध्ययन अनुसार नेपालमा कुल गार्हस्थ उत्पादन (जी.डि.पी.) को करिब ३% बराबरको वार्षिक क्षति सडक दुर्घटनाका कारण भएको छ । त्यसै गरी १० वर्ष अघिको तुलनामा मृत्यु हुने तथ्याङ्क ३४% ले बढेको छ । जबकी संयुक्त राष्ट्र संघको आह्वानमा दीगो विकासका लक्ष्य (एस.डी.जी. ३.६ अनुसार) 'सडक सुरक्षा दशक' को सूचक अनुसार आगामी ६ वर्ष भित्रमा नेपालले वार्षिक मृत्यु र गम्भीर घाइतेको संख्यालाई सन् २०१८ को भन्दा आधामा झार्नु पर्ने लक्ष्य छ । तर विगतको प्रवृत्ति हेर्दा हाम्रो प्रयासहरू अपर्याप्त छन् ।

सडक सुरक्षाको कुरा गर्दा चालक, सवारी साधन र सडकको अवस्था विषयमा बढी चर्चा हुन्छ तर नेपालमा सडक दुर्घटनामा हुने समग्र हताहतको लगभग १०% संख्या १५ वर्ष मुनिका बालबालिकाको रहेको पाइन्छ । यस उमेरका बालबालिकाहरू कि त यात्रु हुन्छन् कि त पैदल हिँडिरहेका पैदलयात्रीहरू ! देशभरीको लागि तथ्याङ्क उपलब्ध नभए पनि काठमाडौंको तथ्याङ्कबाट के देखिन्छ भने सडक दुर्घटनामा संलग्न (घाइते र मृतकसमेत) मध्ये ४५% सडकमा हिँडिरहँदा दुर्घटनामा परेका थिए भने ४३% कसैले चलाएको मोटरसाइकलमा यात्रु भएको बेला दुर्घटनामा परेको पाइएको छ । यो तथ्य राष्ट्रिय बालकल्याण परिषदको वार्षिक प्रतिवेदनमा पनि हेर्न पाइन्छ ।

यसै गरी आर्थिक रूपमा क्रियाशील हुने उमेर (१५ देखि ४५ वर्ष) का नागरिकहरू सडक दुर्घटनामा परि मृत्यु हुँदा वा पूर्णतः शारीरिक रूपमा अपाङ्गताको अवस्थामा पुगिरहँदा उनीहरूको परिवारमाथि अतिरिक्त सडक त सिर्जना भइरहेको छ नै देशले समेत त्यस क्षतिको भार बेहोर्नु परिरहेको छ ।

कतिपय चिकित्सक, पत्रकार, व्यापारी, नेता, समाजसेवी, विद्यार्थी, सुरक्षाकर्मी, तीर्थयात्री लगायत सबै पेशा, वर्ग, लिङ्ग र उमेरका व्यक्तिहरू सडक दुर्घटनाबाट ज्यान गुमाएका वा अपाङ्गताको अवस्थामा पुग्नु परेको पनि सबैलाई विदित भएकै कुरा हो । उपेक्षा गरेर हो वा सबै कुरा थाहा भएर हो अथवा क्षमताले नभ्याएर हो – जतिसुकै दुर्घटना भए पनि वा मानिसको ज्यान गए पनि सरकारले त्यसको दीर्घकालिन समाधानका लागि आधिकारिक उपायहरू अवलम्बन गरेको पाइँदैन। यदि हुँदो हो त मस्यौदाको रूपमा रहेको सडक सुरक्षा ऐन (२०७३) ८ वर्षअघि देखि अनुमोदन नगरेर अलपत्र पारिएको हुने थिएन, त्यसको कार्यान्वयन भएर सुधारका काम शुरू भइसकेका हुने थिए । सडक दुर्घटना रोक्न बनेको यस ऐनको मस्यौदा अनुमोदनको पर्खाईमा वितेका ८ वर्षमा नेपालमा ८ लाख मानिस सडक दुर्घटना परिसकेका छन् भने हजारौंको निधन भएको छ ।

प्रधानमन्त्रीज्यू,

सडक यातायात दुर्घटनाका विभिन्न पक्षहरू छन् । एउटा प्रस्ट तथ्य के हो भने जस्तोसुकै नीति-नियम बनाए तापनि तिनको उचित कार्यान्वयन जरुरी हुन्छ । यसको कार्यान्वयन गर्न संघमा सडक विभाग, यातायात व्यवस्था विभाग, सडक सुरक्षा बोर्ड, नेपाल प्रहरी, ट्राफिक प्रहरीको सहकार्य चाहिन्छ भने प्रदेशमा पनि यिनै संस्थाका प्रदेश संरचनाहरू, निजी क्षेत्र र आम जनसमुदायको चौतर्फी संयुक्त प्रयास अत्यावश्यक हुन्छ । नेपालमा सडक यातायात नियमपालना गराउन सडकमा प्रत्यक्ष देखिने संस्था नेपाल प्रहरीको ट्राफिक प्रहरी युनिट हो । तर सुन्दा अचम्म लाग्न सक्ला ट्राफिक प्रहरीले सडकमा रहेका खाल्डा पुर्ने काम पनि गर्नु परिरहेको छ । तर देशभर ट्राफिक प्रहरीको संख्या र क्षमता आवश्यकताभन्दा निकै कम छ । देशभरिमा सबै ओहोदाका गरी तीन हजार जना पनि ट्राफिक प्रहरी छैनन् । नेपालमा हाल सबै खालका गरी करीव एक

लाख किलोमिटर सडकमा लगभग ४६ लाख विभिन्न थरिका वाहनहरू दर्ता भएकामध्ये कम्तीमा पनि ३० लाख आजको दिनमा पनि सञ्चालनमा रहेको अनुमान छ । जस अनुसार एकजना ट्राफिक प्रहरीले औसत कम्तीमा पनि १,००० वाहनहरूको अनुगमन गर्नुपर्ने अवस्था छ । जस्तोसुकै हाइटेक (उच्च प्रविधियुक्त) कन्ट्रोल रूम र डिजिटल टेक्नोलोजी लगाए पनि सडकमा रहने एक जना ट्राफिक प्रहरीले १,००० सवारी साधनको पूर्ण अनुगमन गर्नु असम्भव छ । तर सीमित स्रोत र जनशक्तिका बाबजूद नेपाल प्रहरीले चलाएको मापसे (मादक पदार्थ सेवन) विरुद्ध अभियानलाई विशेषगरी काठमाडौं उपत्यकाका सवारी चालकहरूको व्यवहार परिवर्तनका लागि एक सफल कार्यक्रमको रूपमा लिइन्छ । त्यसैगरी राजधानीमा संचालित 'प्रेसर हर्न' विरुद्ध अभियान पनि दक्षिण एशिया क्षेत्रमा एक विशिष्ट कार्यक्रमको रूपमा लिइन्छ । यस्ता सफल उदाहरणबाट के प्रमाणित हुन्छ भने यदि कानून पालना गराउने निकायलाई अधिकारसम्पन्न बनाउने हो भने सडक दुर्घटना नियन्त्रणमा निकै प्रगति गर्न सकिन्छ ।

त्यसै पनि यातायात व्यवस्थापनमा हाम्रो क्षमता के कति छ भनेर त सरकारले बाँड्न पुगेको डेढ लाख नक्कली लाइसेन्स, १२ लाख छापन बाँकी लाइसेन्स, इम्बोस्ड नम्बर प्लेटको जटिलता र ट्राफिक दुर्घटना तथ्याङ्क संकलन प्रणालीको असफलताले देखाइसकेको छ भने १२ वर्षदेखि अनुमोदन गर्न नसकेको राष्ट्रिय सडक सुरक्षा कार्ययोजना (National Road Safety Action Plan) ले पनि छर्लङ्ग पारेको छ । सबैभन्दा घतलाग्दो कुरा त सडक निर्माणमा संलग्न इन्जिनियर र ठेकेदारहरूले हाकाहाकी भन्ने गरेको कुरा – हामी सडकलाई कसरी सुरक्षित बनाउने भन्दा कसरी बढी लम्बाईको बनाउनेमा केन्द्रित हुन्छौं त्यसैले बनिसकेका सडक पनि जोखिमपूर्ण हुन्छन । अर्थशास्त्रका जानकारहरूका अनुसार वि.सं. २०२० सालकै दशकमा बनाइएको नारायणगढ-मुग्लिङ खण्डलगायतको निर्माण, सुधार र स्तरोन्नतीको नाममा करिब ३ खर्ब रूपैयाँ बराबर खर्च भइसकेको अनुमान छ, योमध्ये ठूलो रकम विश्व बैंक, एसियाली विकास बैंक, जाइका लगायतका दातृ निकायबाट ऋण र अनुदानको रूपमा लिइएको साथसाथै सरकारकै राजस्व स्रोतबाट परिचालित हो । सरकारले सडक सुरक्षा दस्तुर भनेर सवारीसाधन दर्तादिखि हरेक वर्ष कर सङ्कलन गर्दै आएको छ साथै सडक बोर्ड नेपालका नाममा अतिरिक्त कर सङ्कलन गरिन्छ । त्यसैले स्रोतको अभावमा सडकलाई सुरक्षित बनाउन सकिएन भनेर तर्क गर्ने ठाउँ देखिंदैन ।

अर्कोतर्फ संयुक्त राष्ट्र संघको महासभाले पछिल्लो पटक यसै वर्ष असार १० गते सडक सुरक्षा सुधारको प्रस्ताव पारित गर्दै सदस्य राष्ट्रहरूलाई प्रयासहरू थप सशक्त पार्न आह्वान गरेको सन्दर्भमा हाम्रो अनुरोध थप सान्दर्भिक हुनेछ भन्ने विश्वास लिएका छौं ।

दीर्घकालीन समाधानका उपायहरू:

१. यदि देशभरी थप ७,००० ट्राफिक प्रहरी (वा यातायात व्यवस्था ऐनमा व्यवस्था गरिए अनुसार यातायात निरीक्षक) भर्ना गरेर सम्पूर्ण क्षेत्रमा खटाउने हो भने उनीहरूको कार्यभार घट्ने र सडक नियम पालनामा गुणात्मक सुधार हुने र केही हप्ताभित्रै देखिने गरी दुर्घटनाको संख्यामा कमी आउने निश्चित छ । यस उपायबाट लामो दूरीका यात्रुवाहक बसहरू लगायत सबै खाले वाहनहरूबाट हुने यात्रा सुरक्षित बनाउन सकिन्छ । प्रत्यक्ष हेर्दा वार्षिक करिब तीन अर्ब रूपैयाँ खर्च बढ्ने देखिए पनि जीवन रक्षा र अन्य प्रतिफलको तुलनामा यसबाट राज्यलाई थप कुनै व्ययभार नपर्ने कुराको प्रष्टीकरण दिन सकिन्छ ।
२. राजमार्ग सुरक्षाका लागि विश्वभरि अपनाइएको अर्को व्यवस्था हो- सीसीटीभी र निगरानी प्रणाली । तत्काल सबै राजमार्गमा सम्भव नभए पनि CCTV र WiFi Connectivity सुलभ भएको काठमाडौं उपत्यकामा २४ घण्टा निगरानी (सरभिलियन्स) हुने गरि सीसीटीभी राख्ने पर्छ । र यस्तो अनुगमन प्रणालीलाई नेपाल टेलिकम, एनसेल वा निजी इन्टरनेट सेवाप्रदायकसँगको साझेदारीमा देशभरी विस्तार गर्ने कुरालाई प्राथमिकता दिई चौबीसै घण्टा स्थानीय प्रहरीको निगरानीमा राख्दा सुरक्षा बढ्नसक्छ ।

३. त्यसैगरी तत्कालै गर्न सकिने अर्को महत्वपूर्ण काम देशैभरी सडकमा चल्ने सवारीको लेन अनुशासन र अधिकतम गतिसीमा अनुगमन गर्ने प्रणाली सुनिश्चित गर्ने लगायत चालकले मादक पदार्थ सेवन, वा लागू पदार्थ सेवनलाई अधिकभन्दा अधिक कडा दण्डनीय बनाई लागू गर्ने तथा मोटरसाइकल सवार सबैका लागि गुणस्तरीय हेलेमेट प्रयोगलाई क्रमशः अनिवार्य गर्दै लैजाने हो । यी कामहरूमा सफलताका लागि उपरोक्त ७,००० ट्राफिक प्रहरी वा यातायात निरीक्षकहरू परिचालन गर्न सकिने भएकाले उपरोक्त कृयाकलापहरू देशव्यापी सञ्चालनको सुनिश्चितता हुनेछ ।
४. प्रदेशमा यातायात व्यवस्थापनको जिम्मेवारी पाएको मन्त्रालय मातहत रहेको यातायात व्यवस्था महाशाखा, सवारी व्यवस्थापन शाखा, सवारी चालक अनुमतिपत्र शाखा र अभिलेख तथा प्रविधि शाखाको उपलब्ध जनशक्ति परिचालन गरी **प्रदेश सडक सवारी, यातायात तथा परिवहन ऐन, २०७६** ले व्यवस्था गरेका प्रावधानहरू व्यवहारमा लागू गर्न कानूनी आधारहरू तयार पारी ऐन कार्यान्वयनका चाहिने नियमावली, निर्देशिका र कार्यविधि तयार पार्न सहयोग गर्ने र त्यसका लागि कुनै बाधा अड्चन छन् भने फुकाइदिने । विद्यमान संघीय संरचना अनुसार प्रमुख जिल्ला अधिकारीलाई दिइएको यस सम्बन्धी जिम्मेवारी अव्यवहारिक भएकोले मुख्यमन्त्री कार्यालय मातहत ल्याउन निर्देशन गर्ने ।
५. सवारी चालक अनुमति पत्रका लागि उपयुक्त प्रशिक्षण, निष्पक्ष सीप परीक्षण र सवारी चालकलाई ट्राफिक नियमको ज्ञान भए नभएको मूल्यांकन गर्ने उचित व्यवस्था गर्न सकेमा सीपयुक्त जिम्मेवार चालकहरू उत्पादन हुने र सडकमा स्व- अनुशासन कायम भएर सडकमा यातायात साधनहरूबीच द्वन्द्व (Traffic Conflict) कम हुने र दुर्घटना कम हुन योगदान हुने भएकोले संघीय ऐन र प्रदेश ऐन अनुसार चालक अनुमति पत्र दिने प्रकृत्यालाई सुदृढ पार्न निर्देशन गर्ने ।
६. देशमा सञ्चालित **यातायातका साधनहरूको यान्त्रिक अवस्था** कस्तो छ भनेर परीक्षण गरी प्रमाणित गर्ने प्रचलनको अभावमा हाम्रो सडकमा चल्ने वाहनको अवस्था कस्तो छ भन्ने थाहा नभई बिचै बाटोमा दुर्घटना पर्ने अवस्था पनि छ । त्यसका लागि प्रदेशमा बढी यातायात संचालन हुने शहरहरूमा यान्त्रिक अवस्था जाँच केन्द्र यथाशिघ्र स्थापना र संचालन गर्न निर्देशन दिने । त्यसका लागि चाहिने प्राविधिक र मेकानिकहरू सि.टी.इ.भि.टी. लगायतका प्राविधिक शिक्षालयहरूबाट प्रमाणिक तालीम दिने व्यवस्था मिलाउन निर्देशन गर्ने ।
७. संघमा गृह र प्रदेशमा आन्तरिक मन्त्रालयमार्फत **सडक दुर्घटनाको उद्धार** र प्रतिकार्यको रणनीति, त्यसको कार्यविधि, दुर्घटनाको तत्काल उद्धार उपकरण र एम्बुलेन्स लगायत स्रोत सम्पन्न टोलीलाई स्वचालित ढंगबाट सकृय हुने व्यवस्था गरी त्यसको कार्यान्वयनका चुनौती समाधान गर्न प्रष्ट कार्यनीति बनाउने । त्यसैगरी, दुर्घटनापश्चात घाइतेको उचित प्राथमिक उपचार, स्थानान्तरण, र कमसेकम घाइतेलाई अन्यत्र रेफरल गर्नु पर्ने गरी ट्रमा केयर अस्पताल उपलब्ध हुने व्यवस्थाका लागि प्रदेशमा स्वास्थ्य सेवासम्बन्धित मन्त्रालयसँगको समन्वयमा संघीय सरकारको कार्यलाई द्रुत बनाउने कार्यनीति कार्यान्वयन गर्न निर्देशन गर्ने ।
८. त्यसैगरी स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन २०७४, स्थानीय तहका वार्षिक योजना र **पालिकास्तरीय यातायात व्यवस्थापन गुरुयोजना**हरूसँग तालमेल गरी बजेट र जनशक्ति व्यवस्थापनमा सहजताका लागि प्रदेशमा भएका पालिकाहरूसँग समन्वय गर्ने जिम्मेवारी तोकी कार्यादेश दिने ।
९. विभिन्न प्रदेशले यसै आर्थिक वर्षका लागि वार्षिक कार्यक्रम र बजेटमा पनि सडक दुर्घटना रोकथाम, सडकहरूको स्तरोन्नती, यातायात व्यवस्थापन र सवारी आवागमनको अनुगमन र ट्राफिक नियम पालना गराउने कार्यका लागि बजेट विनियोजन गरेको सन्दर्भमा मुख्यमन्त्री मार्फत सम्बन्धित प्रदेशको मन्त्रालय वा कार्यालयलाई बजेटमा उल्लेखित कार्यको कार्यान्वयनको सुनिश्चितताको लागि तुरुन्तै कार्य योजना तयार पार्न निर्देशन गर्नु हुन पनि अनुरोध गर्दछौं ।
१०. नेपालको जलवायुको विशेषता अनुसार वर्षेनी वर्षायाममा देशैभरीका सडकहरू प्रभावित हुने सन्दर्भमा यस वर्ष बाढी पहिरोले प्रभावित सडक खण्डलाई अर्को वर्षका लागि सम्भावित जोखिमपूर्ण सडकका रूपमा पहिचान गरी वर्षा शुरू हुनु अगावै विभिन्न खालका सुधार, रोकथाम र सचेतना कार्यक्रम बनाई व्यापक प्रचार गर्ने र सावधानी

अपनाउन सूचना प्रवाह गरी उद्धार र प्रतिकार्य टोलीहरू तैनाथ राख्ने व्यवस्था गर्न निर्देशन गर्ने । यस कामलाई स्थानीय विपद व्यवस्थापन सम्बन्धी निकायको समन्वयमा गर्न निर्देशन गर्ने ।

११. उपरोक्त सबै विषयमा बेला-बेलामा प्रधानमन्त्री लगायत उच्च नेतृत्व तहबाट निर्देशन दिइएको पनि पाइन्छ, तर कार्यान्वयनको लागि प्रष्ट लक्ष्य सहितको कार्ययोजना र सोका लागि आवश्यक आर्थिक स्रोत जनशक्तिको अनुमान र कार्य प्रगति मापनको समयसीमा र अनुगमन प्रणालीको खाका सहितको पद्धतिको अभावमा प्रधानमन्त्री, मुख्यमन्त्री वा मन्त्रीले गर्नु हुने निर्देशनहरू निष्प्रभावी हुने विगतका दृष्टान्तको आधारमा यस पत्रमा गरिएका अनुरोध उपर निर्देशन हुँदा यस पक्षलाई पनि ध्यानमा राख्नु हुन अनुरोध छ ।

सन् २००९ देखि संयुक्त राष्ट्र संघले हरेक ५/५ वर्षमा विश्वभरका यातायात मन्त्रीहरूको विश्वस्तरीय सडक सुरक्षा सम्मेलन आयोजना गर्दै आएको छ । सन् २०२५ को फेब्रुअरीमा मोरक्कोको माराकेशमा चौथो विश्व सम्मेलन आयोजना हुने र सोका लागि राष्ट्रसंघले नेपाल सरकारलाई पत्राचार गरिसकेको हुनु पर्छ । विश्वस्तरमा सडक दुर्घटना रोकथामको समन्वय विश्व स्वास्थ्य संगठनले गर्दछ । यस बैठकमा नेपालले पनि केही उत्साहजनक प्रस्तुति गर्न सकोस् भन्ने हाम्रो चाहना हो । आवश्यक परेमा त्यसका लागि पनि सहयोग गर्न तत्पर रहेको व्यहोरा पनि अवगत गराउन चाहन्छौं ।

सडक दुर्घटना न्यूनीकरण कसरी गर्न सकिन्छ र प्रतिफल के हुन्छ ?

तत्कालमा यातायात मन्त्रालय अन्तर्गत एक कामचलाउ परिषद खडा गरिएको भएपनि विचाराधीन सडक सुरक्षा ऐनमातहत स्थापना हुने अधिकारसम्पन्न सडक सुरक्षा परिषदबाट माथि लेखिएका बुँदाहरू अनुसार कामहरू गर्ने वातावरण तयार भएमा सडक सुरक्षा र यातायातका क्षेत्रमा आगामी २ वर्षभित्र देखिने गरी सुधार ल्याउन सकिन्छ । संयुक्त राष्ट्र संघसामु नेपालले गरेको १२ बुँदे प्रतिवद्धता को पहिलो बुँदा अनुसार यो एक अन्तर्राष्ट्रिय उत्तम अभ्यासको उदाहरण पनि हो । त्यसका अतिरिक्त निम्नअनुसारका प्रतिफल पनि देखिने गरी हासिल गर्न सकिन्छ:

- सरकार र नेतृत्वप्रति जनविश्वासमा वृद्धि
- अकाल र अल्पायुमा हुने मृत्युको रोकथाम
- दुर्घटनाबाट हुने अपाङ्गताको संख्यामा कमी
- दुर्घटनाका घाइतेको लागि परिवार र राष्ट्रले व्यहोर्नु परेको औषधोपचारको बोझमा कमी
- दुर्घटनाका घाइतेको उपचारका लागि विदेश जानु पर्ने बाध्यताले विदेशिने रकममा कमी
- उपरोक्त विभिन्न कृयाकलापहरूमा मानिसहरूलाई स्वदेशमै थप रोजगारका अवसर
- आर्थिक कृयाकलापमा वृद्धि हुने र देशको आर्थिक वृद्धिदरमा कम्तीमा पनि १% थप
- अन्तर्राष्ट्रियस्तरमा नेपाल दुर्घटनाबाट सुरक्षित भएको सन्देशबाट देशको गरिमा बढ्ने
- सडक सुरक्षा विषयमा संयुक्त राष्ट्रसंघका महासचिवको प्रत्यक्ष चासो भएकोले तत्काल अन्तर्राष्ट्रिय ख्याति पाइने
- आन्तरिक पर्यटन प्रवर्द्धन हुने र विदेशी पर्यटकलाई थप आश्वस्त पार्न सकिने ।

प्रधानमन्त्रीज्यूबाट अपेक्षा:

१. विगत ८ वर्षदेखि 'पेण्डिङ' अवस्थामा रहेको सडक सुरक्षा ऐन र सन् २०२१ मा तयार भई हाल कार्यान्वयनमा रहनु पर्ने राष्ट्रिय सडक सुरक्षा कार्ययोजना तत्काल अनुमोदन गरी विद्यमान कानूनी र प्रशासनिक प्रावधान अनुसार सडक दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि कृयाशील प्रमुख साझेदार मन्त्रालयहरू: क) भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात, ख) गृह, ग)

स्वास्थ्य तथा जनसङ्ख्या, घ) संघीय मामिला तथा सामान्य प्रशासन, ड) श्रम मन्त्रालय र च) अर्थ मन्त्रालय जस्ता प्रत्यक्ष सरोकारवाला मन्त्रालयहरू बीच समन्वय गराई नेपालमा सडक दुर्घटना कम गरी सडकयात्रा सुरक्षित पार्ने उद्देश्यले एक अधिकार र स्रोतसम्पन्न **सडक सुरक्षा परिषद** गठन ।

२. दैनिक भइरहने घटनाका अतिरिक्त बर्षा याम (मनसुन), चाडपर्वहरू र त्यस लगत्तै विवाह लगायतका साइतहरूको क्रममा ठूलो संख्यामा यात्रुबस लगायत यातायातका साधनहरू दुर्घटनामा परी ठूलो संख्यामा ज्यान गुमाउने तर त्यसको समाधानको लागि तत्काल केही गरे जस्तो देखिने गरी विभिन्न कार्यदल, समिति गठन गर्ने चलनको अन्त्य गरी आगामी आर्थिक वर्षभरी सबै सडक प्रयोगकर्ताका लागि सुरक्षित यात्राको सुनिश्चितता गर्ने गरी काम गर्न बुँदा १ अनुसार गठित राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषदलाई कार्यादेश दिने ।

३. देशमा हाल सबै खालका सडक गरी करीव एक लाख कि.मि. रहेकोमा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय/सडक विभागको कार्यक्षेत्रमा करीव २० हजार कि.मि. मात्र रहेकोले केन्द्रबाट निर्देशन गर्दा समग्र सडकको सानो हिस्सा मात्र समेटिने र प्रदेश तथा पालिका भएर जाने विभिन्न सडकहरूको स्वामित्व, मर्मत सम्भारको दायित्व लगायतका जिम्मेवारी प्रष्ट गरी सबै प्रदेश र पालिकाहरूलाई सडक निर्माण र मर्मतको लागी स्रोत उपलब्ध गराउने ।

४. देशमा सडक दुर्घटनामा परी ज्यान गुमाउने र अपाङ्गता हुनेमध्ये लगभग आधा जसो दुईपांग्रे (मोटरसाइकल) दुर्घटनामा परेर हुने गरेको र यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को प्रावधान अनुसार मोटरसाइकलमा अधिकतम सवार संख्या तोक्ने र हालसम्म पनि मोटरसाइकल पछाडी सवारले पनि हेलमेट लगाउने नियम पूर्ण कार्यान्वयन नभएको अवस्थामा गृह मन्त्रालय र प्रहरी प्रधान कार्यालय र प्रादेशिक प्रहरी निर्देशनालय मार्फत कडाईका साथ कार्यान्वयन गर्ने ।

५. देशमा हरेक वर्ष लगभग दुई लाख नयाँ चालकहरूले लाइसेन्स लिन निवेदन दिने तर उनीहरूको तालीम तथा सीप परीक्षण प्रभावकारी नभएकोले अदक्ष चालकहरूले सवारी चालक अनुमतिपत्र पाएको कारण सडकमा ट्राफिक नियम उल्लङ्घन हुनुका साथै दुर्घटना बढी रहेकाले सोको लागि ड्राइभिङ स्कूल, लाइसेन्सको परीक्षामा सुधार गर्ने ।

६. यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को प्रावधान अनुसार लामो दूरीका बसको लागि अनिवार्य दुई चालकको व्यवस्था कार्यान्वयन गर्ने ।

७. देशभर हाल लगभग ३५ लाख विभिन्न किसिमका सवारी साधनहरू सञ्चालनमा रहेको तर तिनको यान्त्रिक अवस्था के कस्तो छ ? सडकमा चलन उपयुक्त छ कि छैन ? त्यस्ता सवारी साधन चलाएमा दुर्घटनाको जोखिम के कस्तो रहने ? भन्ने बारे चालकलाई सचेत गराउन आधिकारिक यान्त्रिक परीक्षणको सुविधा अपर्याप्त रहेको, सवारी चालक वा सवारी धनीले चाहेर पनि सवारी साधनको आधिकारिक परीक्षण गराउने व्यवस्था नरहेकोले देशभर, कम्तीमा पनि हरेक ठूला शहरमा एक सुविधासम्पन्न 'भेहिकल फिटनेस टेस्टिङ सेन्टर' खोलेर सञ्चालन गर्ने ।

८. यसरी 'भेहिकल फिटनेस टेस्टिङ सेन्टर' सरकार-र-निजी क्षेत्रसँग साझेदारी मोडलमा सञ्चालन गरी सार्वजनिक यात्रुवाहक र मालवाहक सवारी साधनको यान्त्रिक अवस्था वर्षको तीन पटक जाँच गराई सो को प्रमाणपत्र यातायात कार्यालयमा अनिवार्य बुझाउनु पर्ने व्यवस्था गर्ने ।

९. हाल देशभर सडकहरूमा सञ्चालित यातायातको अनुगमन गर्न कार्यादेश पाएको ट्राफिक प्रहरीसँग उपकरण, प्रविधि र जनशक्तिको चरम अभाव रहेकोले सातै प्रदेशमा रहेका ८ वटा ट्राफिक प्रहरी निर्देशनालयहरूको आर्थिक स्रोत, जनशक्ति र उपकरणको व्यवस्था गर्न कम्तीमा रू. एक अर्ब निकासा गर्न अर्थ मन्त्रालयलाई निर्देशन ।

१०. सडकमा राखिने संकेत र बत्ती सडक दुर्घटना कम गर्न र यातायात व्यवस्थापन गर्न सहायक हुन्छन्। विद्यमान कानूनी प्रावधानअनुसार सडक सतहको मर्मत सम्भार गरी सडकमा दुर्घटनाका जोखिम पहिचान गरी उपचार गर्ने, सडकमा ट्राफिक संकेत बोर्ड राख्ने, सडक बत्ति राख्ने र सडकमा संकेत पोल्ने नियमहरू भए पनि तिनको पूर्ण कार्यान्वयन किन भएको छैन ? के कस्तो स्रोत, उपकरण वा जनशक्ति अभावले रोकेको छ सोको विस्तृत प्रतिवेदन गर्न निर्देशन ।

११. सरकारको वर्तमान योजना र वार्षिक कार्यक्रम र बजेटको बुँदा नं. २२९ मा सडक दुर्घटना न्यूनीकरणका बारे प्रष्ट शब्दमा उल्लेख भए पनि बजेट मूलतः सडक फराकिलो पार्ने तर्फ केन्द्रित छ । अतः सडक निर्माणकै क्रममा उपयुक्त सुरक्षा मापदण्ड पूरा भएको सुनिश्चित गर्न साथै नेपालका सबै पहाडी सडकहरूमा अनिवार्य रूपमा सडक सुरक्षा बार (Road Safety Barrier) निर्माण गर्न निर्देशन ।

१२. हालै भएको जस्ता घटनामा हराइरहेका बसको खोजीकार्य होस वा एकापसमा ठोक्किएर घाइते भएका विरामीलाई यथाशीघ्र उपचार उपलब्ध गराउन अस्पताल-पूर्वको उपचार, घाइतेलाई स्थानान्तरण गर्न एम्बुलेन्स व्यवस्था र अस्पतालको इमरजेन्सी कक्षमा घाइतेलाई सेवा दिन सबै किसिमका उपचार सेवा उपलब्ध भएको सुनिश्चित गर्दै सबै प्रदेशमा उच्च क्षमताका ट्रमा उपचार अस्पताल संचालन गर्ने ।

१३. देशको आर्थिक विकासलाई सडक दुर्घटना रोकथामसँग सम्बन्धित कार्यक्रमहरूले आगामी दुई वर्षभित्र करीव १० हजार प्रत्यक्ष रोजगारी, कमसेकम रु. १० अर्बको बजेट परिचालन, कमसेकम एक हजार मानिसलाई अकाल मृत्युबाट बचाउने र सुरक्षित सडकको अन्तर्राष्ट्रिय छवि सुधार्न मद्दत पुऱ्याउँछ भन्ने हाम्रो विश्लेषणलाई प्र.म.ज्यूका सल्लाहकारहरू मार्फत पुनः पुष्टि गरी कार्यान्वयन ।

उपरोक्त सबै विषयमा थप प्रष्टिकरण वा विस्तृत विवरण वा जानकारी आवश्यक परेमा सहर्ष अवगत गराउने छौं ।

हस्ताक्षरकर्ताहरू (वर्णानुक्रम अनुसार) :

डा अम्बिका पी. अधिकारी, शहरी योजनाविद्, सिटी अफ टेम्पी, एरिजोना, संयुक्त राज्य अमेरिका

डा अरूणा उप्रेती, जनस्वास्थ्य विशेषज्ञ, पोषण एवम् महिला स्वास्थ्य अभियन्ता, काठमाडौं

श्री आर पी पन्त, चलचित्र निर्देशक एवम् कलाकार, काठमाडौं

इ आशिष गजुरेल, शहरी यातायात विज्ञ, काठमाडौं

श्री कुलचन्द्र गौतम, पूर्व सहायक महासचिव, संयुक्त राष्ट्र संघ

श्री कनकमणि दीक्षित, वरिष्ठ पत्रकार तथा अध्यक्ष, साझा यातायात, काठमाडौं

इ कृष्णसिंह बस्नेत, संयोजक, नासा फाउन्डेशन, नेपाल

श्री गजेन्द्रसिंह बुढाथोकी, प्रधान सम्पादक, टक्सार म्यागाजीन, काठमाडौं

श्री गोविन्द भट्टराई, सदस्य, अन्तर्राष्ट्रिय अटोमोबाइल फेडरेशन वर्ल्ड काउन्सिल (FIA)

डा चक्रराज पाण्डे, वरिष्ठ हाड जोर्नी विशेषज्ञ, अनमिव हेल्थ, काठमाडौं

श्री चन्द्रकिशोर, वरिष्ठ पत्रकार तथा लेखक

डा चेतराज पन्त, अध्यक्ष, नेपाल नेत्रज्योति संघ, काठमाडौं

डा जगन कार्की, बाथ स्पा विश्वविद्यालय, बेलायत

डा तारालाल श्रेष्ठ, साइकल कल्चर मुभमेन्ट, नेपाल

श्री दिनेश पाण्डे, महासचिव, सुरक्षित यात्रा अभियान, नेपालगंज

डा द्रोणप्रकाश रसाली, शिक्षा, जनसंख्या तथा जनस्वास्थ्य विज्ञ, क्यानाडा

श्री नरेश कोइराला, नेपाल लाइब्रेरी फाउन्डेशन, क्यानाडा

डा निकुञ्ज योगी, प्रमुख, न्युरोसर्जरी विभाग, न्युरो अस्पताल, काठमाडौं

श्री निखिल उप्रेती, कलाकार

श्री निमा गिरी, सचेतक, लुम्बिनी प्रदेश सभा नेपाली कांग्रेस संसदीय दल

श्री निरञ्जन गौली, सडक यातायात सुरक्षा इन्जिनियर, अवैतनिक महावाणिज्यदूत, भिक्टोरिया,

डा पदम सिंखडा, प्राध्यापक एवम् डीन, हडर्सफिल्ड विश्वविद्यालय, बेलायत

डा पुष्पराज पन्त, सडक सुरक्षा अनुसन्धानकर्ता, ब्रिस्टल, बेलायत
डा प्रियम्बदा पौड्याल, प्राध्यापक तथा निर्देशक, इन्स्टिच्युट फर ग्लोबल हेल्थ एंड वेलबिइङ्ग, कील विश्वविद्यालय, युके
इ प्रेम लम्साल, वरिष्ठ हाइवे इन्जिनियर, बेलायत
श्री बबिता बस्नेत, सम्पादक, घटना र विचार साप्ताहिक, काठमाडौं
श्री बिपिन गौतम, पूर्व नायव प्रहरी उपरीक्षक; नासा नेपाल फाउण्डेशन, काठमाडौं
श्री बिमला तुम्बेखा, अध्यक्ष, संचारिका समूह, नेपाल
श्री बिष्णु गौतम, अध्यक्ष, लक्ष्मी प्रतिष्ठान, काठमाडौं
प्रा डा बुलन्द थापा, वरिष्ठ हाड जोर्नी विशेषज्ञ तथा वरिष्ठ उपाध्यक्ष, नेपाल अटोमोबाइल एसोसियसन
श्री भक्त गुरुङ, अध्यक्ष, प्रवासी नेपाली एकता मंच, बेलायत
श्री भगवती सेढाई, उप प्राध्यापक, पद्मकन्या क्याम्पस, काठमाडौं
श्री भगीरथ योगी, पूर्व संवाददाता, बीबीसी नेपाली सेवा
श्री मनोज गौतम, संरक्षण पर्यटन उद्यमी
डा यादव पण्डित, अध्यक्ष, जय नेपाल अन्तरराष्ट्रिय फाउन्डेशन
डा राजु अधिकारी, संस्थापक अध्यक्ष, नेप्लिज एसोसियशन अफ भिक्टोरिया, अष्ट्रेलिया
श्री रितु भट्टराई, स्वतन्त्रता अभियान नेपाल, काठमाडौं
डा ललिता थकाली, शहरी यातायात विज्ञ, अन्टेरियो, क्यानाडा
श्री विश्व पराजुली, पूर्व प्रमुख, विश्व खाद्य कार्यक्रम, भारत
श्री विश्वजीत तिवारी, सूचना तथा मानव अधिकार सेवा केन्द्र, नेपालगंज
डा शम्भु आचार्य, पूर्व निर्देशक, विश्व स्वास्थ्य संगठन, जेनेभा
डा श्याम थापा, पूर्व वैज्ञानिक, विश्व स्वास्थ्य संगठन, जेनेभा
डा समीरमणी दीक्षित, वैज्ञानिक, कलाकार एवम् टेलिभिजन प्रस्तोता
डा. सुनीलकुमार जोशी, कम्प्युनिटी मेडिसिन विभाग, काठमाण्डू मेडिकल कलेज
श्री सरोज दाहाल, सम्पादक, आउटलाइन खबर
श्री हिक्मत थापा, पूर्व कोषाध्यक्ष (एनआरएनए आइसीसी), ग्रुप जनरल म्यानेजर, डांगोटे इन्डष्ट्रिज लि., नाइजेरिया

बोधार्थः

माननीय मन्त्री, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय
माननीय मन्त्री, स्वास्थ्य तथा जनसङ्ख्या मन्त्रालय
माननीय मन्त्री, गृह मन्त्रालय
माननीय मन्त्री, संघीय मामिला मन्त्रालय
माननीय मन्त्री, शहरी विकास मन्त्रालय
श्री सभापतिज्यू, नेपाली कांग्रेस
श्री प्रमुख सचेतक, नेपाली कांग्रेस संसदीय दल
श्री प्रमुख सचेतक, नेकपा एमाले संसदीय दल
श्री प्रमुख सचेतक, नेकपा माओवादी केन्द्र संसदीय दल
श्री प्रमुख सचेतक, राष्ट्रिय स्वतन्त्र पार्टी संसदीय दल संसदीय दल