

सर्वोच्च अदालत, संयुक्त इजलास  
माननीय न्यायाधीश श्री सुशीला कार्की  
माननीय न्यायाधीश श्री गोविन्दकुमार उपाध्याय  
आदेश

०७०-००-०४०३

मुद्दा : उत्प्रेषणयुक्त परमादेश।

धादिङ्ग जिल्ला सल्यानकोट गा.वि.स. वडा नं. ७ स्थायी वतन भै हाल  
का.जि.का.म.न.पा. वडा नं. १६ बस्ने अधिवक्ता तुलसी सिंखडा-----१

निवेदक

विरुद्ध

नेपाल सरकार प्रधानमन्त्रि तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, सिंहदरबार-----१

नेपाल सरकार गृह मन्त्रालय, सिंहदरबार-----१

नेपाल सरकार भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालय, सिंहदरबार---१

विपक्षी

राष्ट्रिय यातायात व्यवसायी महासंघको केन्द्रीय कार्यालय, बानेश्वर, काठमाडौं----१

प्रहरी प्रधान कार्यालय, नक्साल, काठमाडौं-----१

नेपालको अन्तरिम संविधान, २०६३ को धारा १०७(२) बमोजिम दायर हुन आएको प्रस्तुत रिट निवेदनको तथ्य र आदेश यसप्रकार रहेको छः

म रिट/निवेदक एक नेपाली नागरिक भएको र नेपालको अन्तरिम संविधान, २०६३ को भाग ३ मा मौलिक हकको व्यवस्था र नागरिक अधिकार ऐन, २०१२ को दफा ६ बमोजिम हरेक नेपाली नागरिकहरूलाई नागरिक अधिकारको रूपमा हिड्डुल लगायत सार्वजनिक सवारीमा आवतजावतको स्वतन्त्रता रहेको र साथै मूलतः नागरिकको जीउधनको सुरक्षाको ग्यारेन्टी हरेक राज्य सरकारको कर्तव्य हुने हुनाले सर्वसाधारण नागरिकले तोकिएको भाडा तिरेर सार्वजनिक सवारी साधन अर्थात् भाडाको सवारी साधनमा सुरक्षित यात्रा गर्न पाउनु नागरिक अधिकारको विषय भएको र त्यसमा सुरक्षाको यथोचित र प्रभावकारी भूमिका निभाउनु पर्ने राज्य सरकार र सम्बन्धित निकायको कर्तव्य भएकोमा दुई मतै छैन। यसर्थ हरेक नेपाली नागरिकले सुरक्षित ढंगबाट सार्वजनिक तथा भाडाका सवारी

साधनमा यात्रा गर्न पाउने नागरिकको मौलिक नागरिक अधिकार भएको विषय, नेपालको अन्तरिम संविधान २०६३ को मौलिक हक अन्तरगत पर्ने र यस किसिमको सार्वजनिक सवारीका यात्रामा सुरक्षाको चासो राख्न पाउने आम नेपाली नागरिकको सार्वजनिक सरोकारको विषय अन्तरगत अन्तरिम संविधान २०६३ को धारा १०७(२) र सर्वोच्च अदालत तेह्रौँ संशोधन नियमावली, २०७० को ४०(२) बमोजिम Public Interest Litigation अन्तरगत पर्ने विषय भएकोले यस किसिमको कानूनी व्यवस्था मुताविक सुरक्षित सार्वजनिक सवारी यात्रामा उपर्युक्त लेखिएका विपक्षीहरूबाट उचित र प्रभावकारी कदम एवं कार्यान्वयन चाल्न नसकेकोले मूलतः लामो दूरीका सार्वजनिक सवारी साधनको यात्रा जोखिमपूर्ण बन्दै गएको छ।

वर्तमान समयमा नेपालमा सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ र नियमावली, २०५४ कायम रहेको छ। उक्त ऐन नियमावलीमा प्रष्ट रूपमा भाडाका सवारी साधनका बारेमा र लामोदूरीका सवारी साधनको, सवारी सुरक्षा एवं यात्रु सुरक्षाका बारेमा किटानी साथ व्यवस्था भएको छ। ऐनको दफा २(२) र १०४ मा लामोदूरीको सवारी भन्नाले २५० कि.मी. भन्दा बढीको दूरीको सवारी, भाडाका Passenger vehicles भन्नाले के कसलाई बुझाईन्छ भन्ने व्यवस्था समेत ऐन, नियममा रहेको छ। उक्त ऐन नियमको प्रावधान र हाल मुलुकमा भएको सार्वजनिक यातायातको साधनको लामो दूरीका सवारीमा पटकै तालमेल नखाएको अवस्था रहेको वस्तुतः यथार्थ हो। मौजुदा ऐन, कानूनको कार्यान्वयन गर्ने निकाय नेपाल सरकार रहेकोमा दुई मत छैन तर व्यवहारमा कार्यान्वयन पक्ष फितलो र काममा गम्भिरता नहुनु र भै रहेका प्रावधान कार्यान्वयनमा देखिएको छैन। नेपाल कानूनले २५० कि.मी. भन्दा बढीको सवारी दूरीमा २ जना चालक अनिवार्य हुनु पर्ने किटानी व्यवस्था भएकोमा हाल देशका कुनै पनि रुटका सवारी साधनमा २ चालक सवारीधनी अर्थात् यातायात व्यवसायीहरूले राख्दै नराख्ने र ऐन, नियमका प्रावधान कागजी दस्तावेज मात्र भै दिनाले सडक दुर्घटना द्रुत गतिमा बढी रहेको यथार्थ हो। यसर्थ यस किसिमको लापरवाहीपूर्वक सार्वजनिक भाडाका सवारी संचालनका बेथिति रोकी कानून बमोजिम संचालन गर्न गराउन र विपक्षी प्रत्यर्थीहरूलाई कानूनबमोजिम बन्धनकारी रूपमा कार्यप्रणाली संचालन गराउनको लागि एक मात्र कानूनी बाटो भनेको सम्मानित अदालतबाट Independence & effective Judiciary को विश्वव्यापी मान्यताको आधारमा समेत र नेपालको मौजुदा मूल कानून, अन्तरिम संविधान २०६३ को धारा १०७(२) अनुसार परमादेश प्रतिधेषको आदेश प्रत्यर्थीको नाममा जारी गराई कार्यान्वयन चुस्तदुरुस्त पार्नु नै सार्वजनिक लामोदूरीका रुटमा सवार नागरिकको हकहितमा अचूक अस्त्र ठानी प्रस्तुत निवेदन गरेको छु।

मौजुदा सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा २(र) मा लामो दूरी/Long-route बाटो भन्नाले यात्राको लागि प्रस्थान गर्ने स्थानबाट दुईसय पचास किलोमिटर वा सो भन्दा बढी दूरीको गन्तव्य स्थानसम्म पुग्ने बाटो सम्झनुपर्छ। साथै दफा १०४ मा चालकको पालो फेर्नु पर्ने, लामो बाटोमा यातायात सेवा संचालन गर्ने यात्रीवाहक सार्वजनिक सवारीमा कम्तीमा २ वटा चालक अनिवार्य रूपमा राखी प्रत्येक ६ घण्टा पछि पालै-पालोसँग सवारी चलाउन लगाउने कर्तव्य सार्वजनिक यातायात सेवा संचालन गर्ने व्यवस्थापक वा सवारी धनीको हुनेछ भन्ने व्यवस्था रहेको छ।

ऐनले नै २५० कि.मी. भन्दा बेसीको रुटलाई लामोबाटो भनी इङ्कित गरेको र यस किसिमको रुटमा सवारी चलाउँदा कम्तीमा २ जना चालक अनिवार्य हुनु पर्ने व्यवस्था भएकोमा सवारी धनी तथा यातायात व्यवसायीहरूले २ जना चालकको व्यवस्था नगरी कुनै लामो दूरीको भाडाको सवारी साधन संचालन भइरहेको यथार्थता हो। प्रस्तुत निवेदनको माध्यमबाट सम्मानित अदालतले विपक्षीमध्येका राष्ट्रिय यातायात व्यवसायी महासंघको नाममा ऐनको दफा १०४ को मान्यता अनुसार लामोदूरीको सार्वजनिक सवारी साधनमा २ जना चालक नराखी सार्वजनिक सवारी साधन नचलाउनु भनी प्रतिषेधको आदेश एवं Stricture नै जारी गरी, प्रत्यर्थी मध्ये नेपाल सरकार प्रधानमन्त्री तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालय, गृहमन्त्रालय, प्रहरी प्रधान कार्यालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालयको नाममा अवलिम्ब मौजुदा सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा २(र), ६ र १०४ बमोजिम सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन र नियमावलीमा भएका सार्वजनिक लामोदूरीका सवारी तथा भाडाका सवारी तथा यात्रु वाहक सार्वजनिक सवारी साधनमा हाल भै रहेको अनियमिततालाई रोकी सार्वजनिक सवारी अर्थात् भाडाका ठूला-ठूला सवारी लामो बाटो/दूरीका (Passengers Bus+Cargo vehicles) साधनको संचालन तथा नियमन चुस्त दुरुस्त र प्रभावकारी बनाई नागरिकको जीउधनको सुरक्षाको प्रत्याभूति गरी प्रचलित सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा २(र), ६ एवं मूलतः ऐनको दफा १०४ कढाईका साथ कार्यान्वयन गर्नु गराउनु भनी प्रत्यर्थी निकायका नाममा नेपालको अन्तरिम संविधान, २०६३ को धारा ३२, १०७(२) बमोजिम परमादेश, प्रतिषेध लगायत उपयुक्त आज्ञा आदेश पुर्जी जारी गरी पाउँ भन्ने बेहोराको रिट निवेदन।

यसमा के कसो भएको हो, निवेदकको मागबमोजिमको आदेश किन जारी हुन नपर्ने हो, यो आदेश प्राप्त भएका मितिले बाटाका म्यादबाहेक १५ दिनभित्र महान्यायाधिवक्ताको कार्यालयमार्फत लिखित जवाफ पठाउनु भनी रिट निवेदनको एकप्रति नक्कल साथै राखी विपक्षी नं. १, २, ३ र ५ लाई सूचना पठाई त्यसको बोधार्थ महान्यायाधिवक्ताको कार्यालयमा पठाईदिनु। निवेदकको मागबमोजिमको आदेश किन जारी हुन नपर्ने हो? यो

आदेश प्राप्त भएका मितिले बाटाका म्यादबाहेक १५ दिनभित्र लिखित जवाफ लिई आफैं वा आफ्नो प्रतिनिधिद्वारा उपस्थित हुनु भनी रिट निवेदनको एक प्रति नक्कल साथै राखी विपक्षी नं. ४ लाई सम्बन्धित जिल्लाअदालतमार्फत सूचना पठाई लिखित जवाफ आएपछि वा अवधि नाघेपछि नियमबमोजिम पेश गर्नु। साथै, प्रस्तुत रिट निवेदनमा उठाईएका विषयवस्तुको गाम्भीर्यतालाई हेर्दा छिटो निरूपण हुनुपर्ने भएबाट सर्वोच्च अदालत नियमावली, २०४९ को नियम ६३(च५) बमोजिम अग्राधिकार प्रदान गरिदिएको छ भन्ने यस अदालतबाट भएको आदेश ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ ले विभिन्न निकायले गर्नुपर्ने काम कारवाहीको बारेमा प्रष्ट व्यवस्था गरेको छ। नेपाल सरकार, गृह मन्त्रालय प्रचलित कानूनको परिपालना गरी, गराई कानूनी राज्यको अवधारणालाई साकार पार्ने र नागरिकका संविधान तथा कानून प्रदत्त हक, अधिकारहरुको सम्मान, संरक्षण गर्ने कुरामा प्रतिबद्ध रहेको छ। सार्वजनिक सवारी साधनमा यात्रा गर्ने प्रत्येक यात्रीले सुरक्षित तवरले यात्रा गरी गन्तव्यमा सुरक्षित रूपमा पुग्न पाउने हकलाई कडाइका साथ स्थापित गराउने कार्यमा गृह मन्त्रालय प्रतिबद्ध छ। विपक्षी निवेदकको दावी लिनु भएको विषयमा यस मन्त्रालयको के, कस्तो काम कारवाहीबाट सर्वसाधारणको सुरक्षित यात्रा गर्ने हक हनन भएको हो? यस मन्त्रालयलाई विपक्षी बनाउन पर्नुको कारण र आधार के के हुन्? कानून बमोजिम पूरा गर्नुपर्ने के, कुन दायित्व पूरा नगरेको कारण यस मन्त्रालयलाई प्रत्यर्थी बनाउनु परेको हो? भन्ने प्रष्ट कारण नै खुलाउन नसकेकाले प्रस्तुत निवेदन खारेज गरी पाउँ भन्ने नेपाल सरकार, गृह मन्त्रालयको लिखित जवाफ ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १०४ मा भएको व्यवस्था बमोजिम लामो दुरीको यातायात सेवा संचालनमा २ जना सवारी चालक राख्ने व्यवस्थाका लागि मातहत ट्रान्जिट प्रहरी कार्यालयलाई आवश्यक निर्देशन भएको र सो सम्बन्धमा मिति २०६९।६।३ मा मुख्य सचिवको अध्यक्षतामा बसेको केन्द्रीय अनुगमन तथा मुल्यांकन समितिको बैठकबाट भएको निर्णयानुसार दुईजना सवारी चालक राख्नुपर्ने कानूनी प्रावधानलाई कडाइका साथ कार्यान्वयन गर्न मातहत प्रहरी कार्यालयहरुलाई आवश्यक निर्देशन भैरहेको हुँदा रिट जारी गर्नुपर्ने अवस्था नहुँदा खारेज गरी पाउँ भन्ने प्रहरी प्रधान कार्यालय, नक्सालको लिखित जवाफ ।

लामो बाटोमा यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने यात्रीवाहक सार्वजनिक सवारीमा कम्तीमा दुईवटा चालक अनिवार्य रूपमा राखी पालैपालोसँग सवारी चलाउन लगाउने कर्तव्य सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने व्यवस्थापक वा सवारी धनीको हुने भनी निर्देशित गर्नुका साथै यातायात सेवाको अन्य नियमन सम्बन्धी कार्यको लागि यातायात व्यवस्था

विभाग र सो विभाग मातहतका निकाय समेतले कार्य गरिरहेको अवस्था छ। तसर्थ ऐन तथा नियमावलीमा भएका व्यवस्थालाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गरि आम नागरिकलाई यात्राको क्रममा कुनै दुःख कष्ट हैरानी एवं जनधनको क्षति नहुन दिने तर्फ यस मन्त्रालय पूर्ण रूपमा सजग र सचेत र प्रतिवद्ध रहि नै रहेको र भविष्यमा समेत यस्ता सुरक्षा संवेदनशीलतालाई ख्याल गरी मन्त्रालयका कृयाकलापहरु निरन्तर थप प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्ने गराउने तर्फ सदा सचेत रहि आवश्यक कार्य गर्ने हुँदा प्रस्तुत रिट निवेदन खारेज गरी पाउँ भन्ने नेपाल सरकार भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालयको लिखित जवाफ ।

सार्वजनिक सवारी साधनमा हाल भैरहेको ठूलाठूला सवारी साधनको संचालन तथा नियमन चुस्त दुरुस्त र प्रभावकारी बनाई नागरिकको जीउधनको सुरक्षाको प्रत्याभूति गरी पाउँ भन्ने माग दावी सम्बन्धी विषय छ तत्सम्बन्धमा सवारी दुर्घटनाको रोकथाम गर्न, दुर्घटनाबाट पीडित पक्षलाई क्षतिपूर्ति दिलाउन, बीमा व्यवस्था गर्न र सर्वसाधारण जनतालाई सरल एवं सुलभ यातायात सुविधा उपलब्ध गराउन, यातायात सेवालाई सुदृढ, सक्षम तथा प्रभावकारी बनाउन, सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ जारी भएको छ। उक्त कानूनमा भएका प्रावधानहरु अक्षरशः पालना हुनुपर्दछ भन्ने विषयमा विवाद हुन सक्दैन। उक्त ऐनको दफा १०१, १०२, १०३, १०४ मा भएका प्रावधानहरु कार्यान्वयन गर्न गराउन नेपाल सरकार तत्पर छ भन्ने नेपाल सरकार प्रधानमन्त्रि तथा मन्त्रिपरिषद्को कार्यालयको लिखित जवाफ ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १०४ बमोजिम लामो दुरीका यातायातका साधन चलाउने चालकले प्रत्येक ६।६ घण्टामा पालो फेर्नुपर्ने व्यवस्था गरेको छ। यो व्यवस्था सुरक्षित र भरपर्दो यातायात सेवा प्रदान गर्न गरिएको हो। यस महासंघ र यस अन्तर्गतका यातायात व्यवसायीहरुले सो कानूनको पालना गरी आएका छन् र पालना

गर्ने प्रतिवद्धता जाहेर गर्दछौं। यदाकदा यो दफा प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन हुन सकेको छैन भन्ने तथ्य सार्वजनिक भईरहेको सन्दर्भमा बुझ्दा थोरै व्यवसायीले मात्र यसको पालना नगरेको पाइयो। अधिकांश व्यवसायीले यसको पालना गरी लामो दुरीको यातायात साधनमा चालकको बैकल्पिक व्यवस्था गरिएको छ र पालो फेरी संचालन भई आएको छ भन्ने राष्ट्रिय यातायात व्यवसायी महासंघ केन्द्रीय कार्यालयको लिखित जवाफ ।

नियमानुसार पेशी सूचीमा चढी पेश हुन आएको प्रस्तुत रिट निवेदनसमेतको मिसिल अध्ययन गरीयो। निवेदकको तर्फबाट उपस्थित विद्वान अधिवक्ता श्री तुलसी सिँखडा र विद्वान अधिवक्ता श्री शंकर सुवेदीले हरेक नेपाली नागरिकलाई नागरिक अधिकारको रूपमा

हिड्डुल गर्ने लगायत सार्वजनिक सवारीमा आवतजावत गर्ने स्वतन्त्रता रहेको छ। पुग्न चाहेको गन्तव्यमा सुरक्षित साथ पुग्न पाउने अधिकार पनि नागरिकलाई रहेको हुन्छ। सडकको संरचना, सवारी चालकको अवस्था समेतका कारणबाट सडक दुर्घटना हुने गरेको छ। लामो दुरीका सवारी साधन एक जना सवारी चालकले चलाएको कारण दिनदिनै सवारी दुर्घटना भई अनाहकमा जनताले अकालमा ज्यान गुमाउनु परिरहेको छ। विभिन्न जिल्लाहरूमा भएको सडक दुर्घटना त्यसैको परिणाम हो। सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को कानूनी प्रावधान अनुसार २५० कि.मी. भन्दा बढी दुरीको लागि चल्ने सवारी साधनमा दुई जना सवारी चालक राख्नुपर्ने व्यवस्था भएपनि यातायात व्यवसायीहरूले सोको उल्लंघन गरी एक जना मात्र सवारी राखेका छन्। प्रहरी प्रधान कार्यालय जस्ता सम्बन्धित निकायबाट त्यसको अनुगमन हुने गरेको देखिँदैन। तसर्थ सार्वजनिक यात्रालाई बढि सुरक्षित बनाउन सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा १०४ लाई कडाईका साथ कार्यान्वयन गर्नु गराउनु भनी विपक्षीहरूको नाउँमा परमादेश, प्रतिषेध लगायत जो चाहिने आज्ञा आदेश जारी गरी पाउँ भनी बहस प्रस्तुत गर्नु भयो।

त्यसै गरी विपक्षीहरूको तर्फबाट उपस्थित विद्वान सहन्यायाधिवक्ता श्री श्यामकुमार भट्टराईले रिट निवेदक सर्वोच्च अदालतमा आउनु पूर्व २०६९ सालमा मुख्य सचिवको नेतृत्वमा गठीत समितिले लामो दुरीका सवारी साधनमा दुई जना सवारी चालक रहने ऐनको व्यवस्था कडाईका साथ कार्यान्वयन गर्ने निर्णय भै सकेको र सोही बमोजिम मातहत ट्राफिक प्रहरी कार्यालयलाई निर्देशन समेत भई कार्यान्वयनमा आइसकेको र नेपाल सरकार सार्वजनिक यातायात व्यवस्थालाई समयानुकूल प्रभावकारी जनमैत्री बनाउन कृयाशिल रहेको हुँदा रिट निवेदन खारेज गरी पाउँ भनी बहस जिकिर प्रस्तुत गर्नुभयो।

उपरोक्त विद्वान कानून व्यवसायीहरूको बहस जिकिर समेत सुनी निर्णयतर्फ विचार गर्दा निवेदन मागबमोजिमको आदेश जारी हुनुपर्ने हो वा होइन सोही विषयमा निर्णय दिनु पर्ने देखियो।

यसमा मूलतः सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १०४ बमोजिम लामो बाटोमा सवारी चलाउँदा अनिवार्य रूपले २ जना सवारी चालक राख्नुपर्नेमा सो अनुरूपको व्यवस्था नगरिएको, जसको कारणबाट सार्वजनिक सवारीमा यात्रा गर्दा असुरक्षा महसुस भै रहेको छ। लामोदुरीको रुटमा एक जना मात्र चालक हुनु र चालक निदाएको वा थाकेको कारणबाट दुर्घटना हुने गरेको, लामो दुरीका सवारी साधनको यात्रा दिन प्रतिदिन जोखिमपूर्ण र लापरवाहीपूर्ण हुँदै गएकोले सार्वजनिक सवारी अर्थात भाडाका लामोदुरीका

सवारी साधनको संचालन तथा नियमन चुस्त दुरुस्त र प्रभावकारी बनाई नागरिकको ज्यू धनको सुरक्षाका लागि लामोदुरीका यात्रीबाहक सवारी साधनमा मौजुदा ऐन कानूनको व्यवस्था अनुसार २ जना सवारी चालक राख्नुपर्ने प्रावधानलाई कडाईका साथ कार्यान्वयन गर्नु गराउनु र ऐनको प्रावधान विपरित लामो दुरीका सवारी साधन नचलाउनु भनी विपक्षीहरूका नाउँमा परमादेश लगायत प्रतिषेधको आदेश जारी गरी पाउँ भन्ने मुख्य निवेदन मागदावी रहेको देखियो ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा १०४ मा भएको कानूनी प्रावधान बमोजिम लामोदुरीको यातायात सेवा संचालनमा २ जना सवारी चालक राख्ने व्यवस्था कडाईका साथ कार्यान्वयन गराउन मातहत ट्रफिक प्रहरी कार्यालयहरूलाई निर्देशन दिइएको, नागरिकलाई यात्राको क्रममा कुनै दुःख कष्ट हैरानी तथा जनधनको क्षति हुन नदिने तर्फ मन्त्रालय पूर्ण रुपमा सजग रहेको, यातायात व्यवसायीहरूले ऐनको दफा १०४ को पालना गरिआएको, लामो दुरीको यातायात साधनमा चालकको बैकल्पिक व्यवस्था गरिआएको र पालो फेरी संचालन भई आएकोले माग बमोजिमको आदेश जारी हुन आवश्यक छैन, रिट निवेदन खारेज गरी पाउँ भन्ने विपक्षीहरूको लिखित जवाफ जिकिर रहेको देखिन्छ ।

प्रस्तुत रिट निवेदनका सन्दर्भमा सर्वप्रथम यात्रीहरूलाई सुरक्षित यातायात सेवा प्रदान गर्ने सम्बन्धमा सवारी तथा यातायात व्यवस्था सम्बन्धी कानूनी व्यवस्था गर्न बनेको, सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को रिट निवेदनसंग सम्बन्धित कानूनी व्यवस्थाको अवलोकन गर्न सान्दर्भिक देखिन आयो ।

उक्त ऐनको मुख्य उद्देश्य सवारी दुर्घटनाको रोकथाम गर्नु, पीडितलाई उचित क्षतिपूर्ति दिलाउनु, सर्वसाधारण जनतालाई सरल एवं सुलभ ढंगबाट यातायात सुविधा उपलब्ध गराउनु र यातायात सेवालाई सुदृढ, सक्षम र प्रभावकारी बनाउन बान्छनीय रहेको भन्ने ऐनको प्रस्तावना बाट देखिन आउँछ ।

उक्त ऐनको दफा २(य) मा बाटो भन्नाले सार्वजनिक सवारी चलाउनलाई निर्धारित बाटो जनाउँछ भनी बाटोको परिभाषा गरिएको छ । दफा २(र) मा लामो दुरीको बाटोको दुरी निर्धारण गरिएको छ । सो अनुसार लामोबाटो (Long Route) भन्नाले यात्राका लागि प्रस्थान गर्ने स्थानबाट दुईसय पचास किलोमिटर वा सोभन्दा बढी दुरीको गन्तव्य स्थानसम्म पुग्ने बाटोलाई जनाउँछ भनी उल्लेख छ । उक्त व्यवस्था अनुसार २५० किमी भन्दा वा सो भन्दा बढी दुरीको बाटो लामो बाटो वा लामो दुरीको बाटो रहेको कुरा प्रष्ट हुन्छ । सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९को दफा २(र) ले २५० किमी लाई लामो दुरीको बाटो

भनी परिभाषा गरी यात्रामा यात्रुहरुको के कस्तो सेवा सुविधा एवं सुरक्षाको व्यवस्था रहेको छ भन्ने सम्बन्धमा रहेको कानूनी व्यवस्थाको बारेमा छलफल गर्नु उपयुक्त देखिन्छ ।

जस अन्तर्गत उक्त ऐनको दफा १०१ मा सार्वजनिक यातायात सेवाका धनी वा व्यवस्थापकले यात्रीको जिम्मा लिएपछि यात्राको शुरुदेखि गन्तव्य स्थानसम्म निर्धारित समयभित्र सुरक्षासाथ पुर्‍याउन निजको कर्तव्य हुनेछ भन्ने उल्लेख छ। दफा १०३ मा चार घण्टा भन्दा बढिको दूरीमा चल्ने यात्रीबाहक सार्वजनिक सवारीले प्रत्येक चार घण्टामा एक पटक आधा घण्टा विश्राम गर्नुपर्छ भन्ने व्यवस्था छ । उक्त दफा १०१ र १०३ को व्यवस्था अनुसार सुरक्षित रूपमा निर्धारित समयमा यात्रीलाई गन्तव्य स्थानमा पुर्‍याउने कर्तव्य सवारी धनीको रहेको देखिन्छ । त्यसैगरी यात्रीको सुरक्षित यात्राको सुनिश्चितताको लागि चालकको विश्रामको व्यवस्था समेत गरेको पाइन्छ ।

ऐनको दफा १०४ मा लामो बाटोमा यातायात सेवा संचालन गर्ने यात्रीबाहक सार्वजनिक सवारीमा कम्तिमा २ वटा चालक अनिवार्यरूपमा राखी प्रत्येक छ घण्टा पछि पालैपालोसँग सवारी चलाउन लगाउने कर्तव्य यातायात सेवा संचालन गर्ने व्यवस्थापक वा सवारी धनीको हुनेछ भन्ने व्यवस्था छ ।

उपरोक्त व्यवस्था अनुसार यात्रीबाहक सार्वजनिक सवारी संचालनमा मूलतः यात्रीको सुरक्षा एवं निर्धारित समयमा गन्तव्य स्थानमा पुर्‍याउने कार्य महत्त्वका साथ हेर्नु पर्ने देखिन्छ । त्यस कार्यका लागि नियमित रूपमा सवारी जाँच गरी लामोदुरीका सवारी साधनलाई अझ बढी भरपर्दो र सुरक्षित बनाउनु पर्ने र सरल सुलभ एवं सुरक्षित ढंगबाट सेवा प्रवाह गर्न सवारी चालकको पालो फेर्नु पर्ने व्यवस्था रहेको पाइन्छ । उक्त ऐनमा यात्रुहरुलाई सुविधा दिनका लागि प्रत्येक ६ घण्टामा सवारी चालकले पालो फेर्नु पर्ने व्यवस्था छ । यस्तो कानूनी व्यवस्थाको मुल मर्म नै यात्रीबाहक सवारी साधनमा यात्रा गर्ने यात्रीको ज्यूधनको सुरक्षाका लागि सवारी धनी र यातायात व्यवसाहीहरु सजग र संबेदनशील हुनु पर्छ भन्ने हो ।

यी सबै कानूनी व्यवस्थाको पालना गर्नु यातायात सेवा संचालन गर्ने प्रत्येक व्यवस्थापक वा सवारी धनीको कर्तव्य हो । निरन्तर लामो समयसम्म एउटै प्रकृतिको कार्य गरिरहँदा चालकहरुलाई शारिरीक रुपबाट अश्वस्थता कायम हुनसक्ने अनुमान गरी कानूनले उपरोक्त सुविधा यात्रुहरुका हकमा समेत विचार गरी लामो दुरीको सम्बन्धमा ऐ.ऐनको १०४ मा अतिरिक्त सेवाको कानूनी व्यवस्था गरिएको पाइन्छ ।

अतः सडक दुर्घटना हुन नदिन विध्यमान ऐन कानूनमा भएका कानूनी व्यवस्थाको परिपालना प्रभावकारी रुपबाट हुन आवश्यक देखिन्छ । कानून आफैमा कार्यान्वयन हुन सक्दैन कानून कार्यान्वयन गर्न त्यससँग सम्बन्धित निकाय जिम्मेवार र सक्रिय हुनु जरुरी



हुन्छ। ऐनमा समावेश गरिएका व्यवस्थाले मात्र सडक दुर्घटना न्यूनीकरण गर्ने होइन। त्यो व्यवस्थालाई अनिवार्य रूपले कार्यान्वयनमा ल्याउन जरूरी छ। सवारी दुर्घटना कम गर्न, सर्वसाधारण जनतालाई सरल एवं सुलभ ढंगबाट यातायात सुविधा उपलब्ध गराउन, यातायात सेवालाई सुदृढ, सक्षम र प्रभावकारी बनाई जनताले सरल र सुरक्षित रूपमा यात्रा गर्न पाउने हकको प्रयाभूतिका लागि कानूनी व्यवस्था गरिएको हुन्छ। कानूनमा उल्लिखित भएका प्रावधानहरूलाई कडाईको साथ पालन गरिए निश्चित रूपमा संभावित सडक दुर्घटनाहरूमा न्यूनीकरण हुन जानेछ।

प्रचलित कानूनको परिपालना गराई नागरिकका संविधानमा प्रदत्त बाँच्न पाउने हक अधिकारको सम्मान, संरक्षण एवं प्रबर्द्धन गर्ने दायित्व राज्यको हो यस कार्यका लागि विभिन्न निकायहरूको गठन गरिएको हुन्छ। यातायात व्यवसायलाई समुचितरूपमा संचालन र नियमन गर्नका लागि गठन गरिएका निकायले सार्वजनिक सवारी साधनमा यात्रा गर्ने प्रत्येक यात्रीले सुरक्षित तवरले यात्रा गरी गन्तव्यमा सुरक्षित रूपमा पुग्न पाउने गरी व्यक्तिको हकको सम्मान गर्नु सम्बन्धित निकायको कानूनी कर्तव्य हो ।

नेपालको संविधानको धारा ४४ मा प्रत्येक उपभोक्तालाई गुणस्तरिय वस्तु तथा सेवा प्राप्त गर्ने हक हुने र गुणस्तरहीन वस्तु र सेवाबाट क्षति पुगेको व्यक्तिलाई कानून बमोजिम क्षतिपूर्ति पाउने हक हुनेछ भनी उपभोक्ता हित संरक्षणलाई मौलिकहकको रूपमा प्रत्याभूति

गरेको पाइन्छ। कानूनले निर्धारण गरेको मापदण्ड बमोजिमको सेवा प्राप्त गर्नु र प्राप्त सेवा सुरक्षित भएको अनुभूति गर्नु संविधान अनुसार प्रत्येक नागरिकको संवैधानिक हकको रूपमा रहेको देखिन्छ। लामोदुरीका सवारी साधन संचालन सम्बन्धमा सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐनले निर्धारण गरेको मापदण्ड पुरा नगरी त्यस्ता सवारी साधन संचालन गर्नु उपभोक्ताहितको विपरित हुनुका अतिरिक्त कानून बमोजिम दण्डनीय समेत हुने देखिन्छ। उपभोक्ताहरूले सरल र निर्भयका साथ लिन पाउने सेवा माथिको लापरवाही गर्न पाउने छुट संविधान एवं प्रचलित कानूनले दिएको पाइदैन। सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १०४ को कानूनी व्यवस्था बाध्यात्मक रहेको देखिन्छ। उक्त व्यवस्था परिपालना गर्न सकिने वा नसकिने भनी अर्थ गर्न मिल्ने समेत देखिँदैन। लामो दुरीका सवारी साधनमा यात्रा गर्ने यात्रीको ज्यूधनको सुरक्षा कायम रहोस् भनी विधायिकाले उक्त प्रावधानलाई बाध्यात्मक प्रकृतिको बनाएको अवस्थामा ऐनको प्रावधान लागु नगर्ने गरी सवारी साधन संचालन गर्न मिल्ने देखिँदैन। दफा १०४ को उक्त व्यवस्था पालना नगरी सवारी साधन संचालन गरेमा सजायको भागिदार हुनु पर्ने देखिन्छ ।

उपभोक्ता संरक्षण ऐन, २०५४ को दफा ६ मा प्रत्येक उपभोक्तालाई ज्यूधन स्वास्थ्य तथा सम्पत्तिमा हानी पुऱ्याउने उपभोग्य वस्तु तथा सेवाको विक्री वितरणबाट सुरक्षित हुन पाउने अधिकार भएको देखिन्छ।

श्रम ऐन, २०४८ को दफा ८ मा दैनिक आठ घण्टा भन्दा बढी श्रम लिन निषेध गरिएको छ। उक्त कानूनी प्रावधानबाट समेत कुनै पनि सवारी चालकलाई सो अवधि भन्दा बढी काममा लगाउन नमिल्ने देखिन्छ। सवारी धनी र यातायात व्यवसायीहरूका बीच भैरहेको अस्वस्थ्यकर प्रतिस्पर्धाले एकातर्फ सवारी चालकले कानूनले निर्धारण गरेको समयावधि भन्दा बढी काम गर्नु परिरहेको देखिन्छ भने अर्कोतर्फ लामो दुरीको सवारी साधनको यात्रा दिनानुदिन बढी जोखिमपूर्ण एवं लापरवाही पूर्ण भै रहेकोले यातायात सेवा संचालन गर्ने व्यवस्थापक वा सवारी धनीले त्यसतर्फ विशेष रूपमा ध्यान दिनुपर्ने देखिन्छ।

विश्वका विकसित मुलुकमा समेत सडक दुर्घटना नभएका हैनन् तथापि ती मुलुकहरूले दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न सडकको संरचनामा सुधार, सवारी चेक जाँचमा कडाई, दक्ष्य र कुसल सवारी चालक एवं एकजना सवारी चालकले एक पटकमा न्यूनतम दुरीसम्म सवारी चलाउने व्यवस्था गरी मानवीय गल्तीबाट हुने सवारी दुर्घटना स्वतः न्यूनीकरणहुने उपाय अवलम्बन गरेको अध्ययनबाट देखिन्छ।

नेपालमा भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालय, यातायात व्यवस्थापन विभाग, नेपाल प्रहरीलाई सडक सुरक्षा प्रवर्धन गर्ने जिम्मेवारी दिएको भएपनि ती निकायहरूबाट जति सुरक्षा कायम हुनुपर्ने हो त्यति भएको पाइदैन। तिब्र गतिमा लापरवाहीसँग हाँकिएका सवारी साधन मोटर साइकल र पैदल यात्रीले जाहीताहीबाट बाटो काट्दा प्रसस्त दुर्घटना भएको देखिन्छ। त्यस्तो अनियन्त्रित रूपमा चलेका वाहान र मोटर साइकललाई नियन्त्रण गरेको वा कारवाही गरेको पाइदैन। यस्तो कार्यबाट सुरक्षित र भयरहित वातावरणमा यात्रुले सहज यात्रा गर्ने अधिकारलाई अवरोध गर्दछ। हरेक समय सवारी सुरक्षा र सडकको अवस्थाको अनुगमन एवं दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न स्वतन्त्र सडक सुरक्षा परिषद गठन गरी प्राविधिक रूपले समेत सशक्त बनाउनु अनिवार्य देखिन्छ। ताकि मानवीय गल्तीबाट हुने सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न सहयोग पुगोस। वस्तुतः सडक दुर्घटनालाई न्युनिकरण गर्न आवश्यक छ। यात्रु माथि हुने नपर्ने दुर्घटना भई मानवीय क्षति पुग्नु भन्दा त्यस्ता दुर्घटना हुन सक्ने कारणहरूको पहिचान गरी समयमै रोकथाम गर्नु उपयुक्त हुन्छ। यसका निम्ती सडकमा हिडने यात्रुको चाप, कार्यालय समयका साथै विद्यालय समय र कुन समयमा चाँडपर्वको भिडभाड हुने गर्दछ त्यसको अध्ययन गरी उक्त समयमा सचेत गराउने कार्य गर्नु आवश्यक छ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा ८९ ले जाँचपास गराउनुपर्ने: (१) कुनैपनि सार्वजनिक सवारीको बाटो इजाजत पत्र लिन यस ऐन बमोजिम त्यस्तो सवारीको जाँचपास गराएको हुनुपर्छ। (२) उपदफा (१) बमोजिम जाँचपास नगराई कुनै पनि सार्वजनिक सवारीको लागी बाटो इजाजतपत्र दिइने छैन भनी गरिएको बाध्यात्मक व्यवस्था अनुरूप सवारी साधनको संचालन तथा नियमन चुस्त, दुरुस्त र प्रभावकारी रूपमा गर्न जरूरी छ। यसरी नागरिकको जीउधनको सुरक्षाको प्रत्याभूति गर्न ध्यान दिनुपर्ने कुरा के हो भने कानून र नियमको पालना जो कोहीले पनि गर्नु पर्दछ। जुन व्यवहारिक रूपमा भएको पाइदैन। यसको मतलब कानूनको परिधी भन्दा बाहिर नगइ कानूनको अक्षरस रूपमा पालना गर्ने हो भने दुर्घटनामा न्युनिकरण हुने निश्चित छ। तसर्थ माथि उल्लेखित विवेचना र विप्लेषणका आधारमा सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा २(र), ६ र १०४ मा भएको बाध्यात्मक व्यवस्थालाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्नु गराउनु विपक्षीहरूको कानूनी कर्तव्य हो।

साथै सवारी दुर्घटना न्युनिकरणका लागी सरकारका सरोकारवाला निकायहरूबाट प्रचलित ऐन कानूनको कार्यान्वयन तर्फ अग्रसरता देखाएतापनि वास्तविक रूपमा सवारी दुर्घटनामा कमी आएको भने पाइदैन। पछिल्ला समयमा बढ्दै गएका शृङ्खलाबद्ध दुर्घटनाबाट सवारी सुरक्षामा भयावह स्थिति देखिन आएको छ। निरन्तर रूपमा भएका यात्रुवाहक बसहरूको दुर्घटनाबाट आम जनतामा यात्रु वाहक साधनबाट यात्रा गर्दा मर्ने बाँच्ने निश्चित नभएको, जुन दुर्घटनालाई सहज नियन्त्रण गरी यात्रुहरूको जनधनको सुरक्षा गर्न सकिने थियो त्यस्तो नहुनु पर्ने दुर्घटना वास्तवमा क्षमता भन्दा बढी यात्रु बसमा राख्ने, भत्किएको वा पिच नभएको बाटोमा ध्यानै नपुरयाई तिब्र गतिमा गुडाउने, बस र वाहनको समय समयमा मर्मत नगरी खराब अवस्थामा जवरजस्ती संचालन गर्ने, सामान्य लेख पढ सम्म नगरेका र दक्षता (तालिम) नभएका जोकोही चालकलाई न्यून वेतनमा राखी सवारी संचालन गर्ने जस्ता त्रुटि मुख्य रूपमा दुर्घटनाका कारण बनेका छन। यसका अतिरिक्त बेमौसममा गरिने अव्यवस्थित निर्माण, वैकल्पिक उपाय बिना गरिने पूर्वाधार सुधार, कमजोर ट्राफिक व्यवस्थापन, प्रभावकारी अनुगमनको अभाव, सवारी धनी र व्यवस्थापक बीचको अस्वस्थकर प्रतिस्पर्धा, सवारी जाँच पोष्ट (Vehicle fitness center) को अभाव जस्ता विविध कारण नै सवारी दुर्घटनाका कारक रहेका छन। यसको बेलैमा व्यवस्थापन नगर्ने हो भने जनताले झन दुर्घटनाको स्थिति बेहोर्नुपर्ने र यात्रा झन जोखिमपूर्ण हुने देखिन्छ।

हरेक सवारी साधनको भारवहन क्षमता र उमेर हद तोकिएको हुन्छ। तथापि भारवहन क्षमता भन्दा बढि समान र यात्रु राखी अव्यवस्थित बाटोमा तिब्र गतिमा सवारी संचालन भएको देखिन्छ। थोत्रा र जाँचपास बिनाका सवारी साधन सडकमा निर्वाध रूपमा

गुडिरहेका हुन्छन् । यसको व्यवस्थापन गर्नु अत्यन्त जरूरी देखिन्छ । नागरिकले सहज रूपमा यात्रा गर्न पाउने वातावरण सिर्जना नभए सम्म यस्तो भयावहको स्थिति कायमै रहने देखिन्छ । यसका लागि सडक डिजाइन देखि कामदार र यात्रुको सुरक्षासम्मका समग्र क्षेत्र समेटने गरी भएको कानूनी व्यवस्थालाई प्रचलनमा कार्यान्वयन गर्नु अतिआवश्यक देखिएको छ । सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि गृहमन्त्रालय, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालय, प्रहरी प्रधान कार्यालय, राष्ट्रिय यातायात व्यवसायी महासंघ, सवारी चालक संघ र उपभोक्ता मध्येबाट नागरिक समाज समेतको प्रतिनिधित्व हुने गरी समिति गठन गरी सवारी सुरक्षा सम्बन्धमा छलफल गराई सवारी तथा यातायात व्यवस्था सम्बन्धी ऐन र नियमावलीले लामो दुरीका सार्वजनिक सवारी साधन संचालन सम्बन्धमा ऐनको दफा १०४ मा भएको कानूनी व्यवस्था र निर्धारण गरेका अन्य मापदण्डहरू प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्ने गराउनेतर्फ तत्काल पहल गर्नु भनी नेपाल सरकार भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालय र प्रहरी प्रधान कार्यालयको नाममा परमादेश जारी हुने ठहर्छ ।

यसका अतिरिक्त सार्वजनिक पदाधिकारीहरू र सरोकारवालाहरू सबैले सार्वभौम सम्पन्न व्यवस्थापिकाले बनाएका यस सम्बन्धी विशेषतः सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा २ र १०४ ले व्यवस्था गरेका कानूनी दायित्वको अक्षरस पालना र कार्यान्वयन गर्ने कर्तव्य विपक्षीहरूको रहे भएता पनि सोको अलावा यो निर्देशनात्मक आदेश विपक्षीहरूका नाउँमा जारी गरिदिएको छ ।

- (१) अव्यवस्थित सवारी साधनको प्रतिस्पर्धा र स्तरोन्नती नभएका सडकबाट मानवीय जीवनलाई उच्च जोखिममा राखी सार्वजनिक सवारी साधनको प्रयोग संचालन भइरहेको सन्दर्भमा हाल भएका सडकहरूको मर्मत, स्तरोन्नती र सुधार गर्नु ।
- (२) सडकको मर्मत, सुधार र स्तरोन्नती गर्दा आर्थिक वर्षको अन्ततिर गर्ने परम्परा हटाई आर्थिक वर्षको सुरुवातै उक्त निर्माण, स्तरोन्नती मर्मत संभारको कार्य गर्नु गराउनु ।
- (३) सडक किनारामा पैदल यात्रुहरू हिड्दुल गर्न सक्ने पेटीको व्यवस्था गर्नु ।
- (४) सर्वसाधारण बढी हिड्दुल आवातजावत गर्ने चौक गल्लीहरू मा आकाशेपुलको निर्माण गर्नु ।
- (५) लामो बाटोमा यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने यात्रीबाहक सवारीमा कम्तीमा दुईवटा चालक अनिवार्य रूपमा राखी प्रत्येक छ घण्टा पछि पालैपालोसँग सवारी चलाउने गरी व्यवस्था मिलाउनु ।

- (६) प्रत्येक सार्वजनिक सवारी साधन यान्त्रीक रुपमा ठिक बेठिक के छ, सो सवारी साधनको यान्त्रिक स्थिति र स्वरूपको बेला बेलामा यान्त्रिक परीक्षण (Mechanical taste) गरी ठिक भएको प्रमाणित भएको अवस्थामा मात्र त्यस्तो सवारी साधनलाई चलाउने अनुमती दिनु।
- (७) धेरै सार्वजनिक सवारी साधनहरू बाटो इजाजत पत्र प्राप्त नगरी चलाउने गरीएको हुँदा सार्वजनिक सवारी साधनले बाटो इजाजत पत्र लिएर मात्र चलाउने व्यवस्था मिलाउनु।
- (८) बाटो इजाजत पत्र दिँदा थोत्रा बसहरूलाई चलाउने बाटो अनुमती पत्र नदिनु।
- (९) लामो दुरीका सार्वजनिक सवारी साधनका चालकहरूलाई ऐनको उद्देश्य अनुरूप प्रत्येक चार घण्टामा आधा घण्टा विश्रामको अवसर दिनु।
- (१०) सार्वजनिक सवारी साधनमा सिट क्षमता भन्दा बढी यात्रीहरू राखे देखिएकोले सिट क्षमताभन्दा बढी यात्री नराख्नु र राखेमा कानून बमोजिम कारवाही गर्नु।
- (११) सार्वजनिक सवारीका यात्रुहरूलाई त्यस्ता सवारीका चालक, सहचालक, हेल्परबाट दुरव्यवहार हुने गरेकोमा त्यस्तो दुरव्यवहार हुन नदिनु।
- (१२) सार्वजनिक सवारी साधनको प्रयोग संचालनमा त्यसका सवारी धनीहरूबाट लागु गरिएको हालको सिण्डिकेट प्रणाली, चक्रियप्रणालीले एकाधिकार कायम गर्ने हुनाले त्यसलाई अविलम्ब खारेज गर्नु।
- (१३) सुरक्षित सडक नभएको स्थानमा पनि जबरजस्ती सार्वजनिक सवारी साधन उछिनाउछिन गरी चलाउने गरिएकोले र सागुरो बाटो भएको स्थानमा जबरजस्ती सार्वजनिक सवारी साधन चलाउन रोक लगाउनु।
- (१४) समय समयमा राष्ट्रिय यातायात व्यवसायी संघसँग समन्वय गरी ट्राफिक प्रहरी महाशाखा र यातायात व्यवस्था विभागले चालक सहचालक खलासीलाई सेवासँग सम्बन्धी अभिमुखिकरण तालिम संचालन गर्नु, सवारी चालक अनुमती पत्रको वितरण र नविकरणमा कडाई गर्नु र निश्चित योग्यता निर्धारण गरी त्यस्तो योग्यता नभएको व्यक्तिलाई चालक अनुमती पत्र नदिनु।
- (१५) हाल भइरहेको यातायात व्यवस्था कार्यालय र ट्राफिक व्यवस्था कार्यालयको कार्यमा अन्य देशको सेवा सुविधा प्रविधि सरहको मापदण्ड लागु गरी त्यस्को स्तरोन्नती अविलम्ब गर्नु।
- (१६) सावधानी अपनाउँदा अपनाउँदै सवारी दुर्घटना भई यात्रुको मृत्यु भएमा मृतकले पाउने विमा, कृयाखर्च र क्षतिपूर्ति प्राप्त गर्ने सहज उपाय अवलम्बन गर्नु गराउनु र सोको समयानुकूल समायोजन गर्नु।

- (१७) लामो दुरीको सवारी साधन दुर्घटना हुँदा हुने घाइतेहरुको उपचारको लागि तुरुन्त प्रबन्ध मिलाउनु।
- (१८) सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा १६१(१)(२) र (३) को प्रयोगमा अभियोजन पक्षबाट कतिपय अवस्थामा असावधानी अपनाएको अवस्था हुँदा दुर्घटनाको अवस्था हेरी सोको प्रयोग गर्न लगाउने व्यवस्था मिलाउनु।
- (१९) यात्रुवाहक सवारी साधनलाई मालवाहक सवारी बनाएको समेत देखिएको हुँदा त्यस्तो अवस्था हुन नदिनु।
- (२०) सार्वजनिक सवारी साधन निर्देशित स्थान बाहेक विसौनी गरेको अवस्था, जहामन लाग्यो त्यही र यात्रुले जहाँ मन लाग्यो त्यही रोकी सवार हुने अवस्थाको अन्त गर्नु।
- (२१) सहरीकरण भएको क्षेत्रमा चर्को हरन् बजाउने गरेको, राती डिम लाइटको प्रयोग नगरी सवारी साधनको अग्रस्थानको चर्को बत्ती बाली आँखाको ज्योती नै खतम गर्ने गरेको अवस्थामा सो हुन नदिनु।
- (२२) कतिपय सार्वजनिक सवारी साधनले यात्रुहरुलाई तोकिएको गन्तव्यमा पुर्‍याउने नगरेको अवस्थामा गन्तव्य स्थानमा नै पुर्‍याउने व्यवस्था मिलाउनु।
- (२३) लोकमार्ग बाहेकको स्थानमा सार्वजनिक सवारी साधन चलाउँदा यात्रुवाहक सवारी साधन र मालवाहक सवारी साधन अलग अलग रुटबाट चलाउने व्यवस्था मिलाउनु।
- (२४) सार्वजनिक सवारी साधन प्रयोग गर्ने यात्रुहरुलाई राज्यका अति विशिष्ट र विशिष्ट व्यक्तिहरुको सवारीले यात्रा कष्टकर बनाइरहेको सन्दर्भमा त्यस्ता अति विशिष्ट, विशिष्ट व्यक्तिहरु सवार हुने सवारी रुट अगाडी नै निर्धारण गर्नु वा छोटो रुट प्रयोग गर्नु वा बैकल्पिक रुटको व्यवस्था गर्नु।
- (२५) पैदल यात्रुहरुले जेब्राक्रसिङ्गको प्रयोग नगरेको, भएका आकाशे पुलको प्रयोग कम गरेको र त्यस्ता आकाशे पुल जेब्रा क्रसिङ्ग वरिपरी खुद्रा पसले, नाङ्गले पसले, चटपटे, पानीपुरी पसले, चटक देखाउने समेतको भिड हुने गरेको अवस्था हुँदा सो सबै तुरुन्त हटाई यात्रुहरुलाई जेब्राक्रसीङ्ग र आकाशे पुलबाट अनिवार्य रुपमा हिड्ने व्यवस्था मिलाउनु।
- (२६) विरामी बाहक वाहन (Ambulance), स-साना विद्यार्थीहरु सवार गाडी समेतले भिड भाडको कारण बाटो नपाउने अवस्थाको अन्त गर्नु। ति सवारीलाई पहिलो प्राथमिकता दिनु।

- (२७) सार्वजनिक सवारी साधनको आयू र गति निश्चित गर्नु । सार्वजनिक सवारी साधनमा सिट संख्या तोक्नु । निश्चित सिट भन्दा बढी सिट बनाई बढाई यात्रुहरु चढाउने बसाल्ने कार्य बन्द गर्नु ।
- (२८) सार्वजनिक सवारी साधन दुर्घटना भएको अवस्थामा तुरुन्त दुर्घटना छानविन समिति गठन गर्ने व्यवस्था गर्नु ।
- (२९) कतिपय अवस्थामा दुर्घटना हुँदा त्यस्तो दुर्घटना गर्ने सवारी साधनले दुर्घटनाबाट घाइते भएको व्यक्तिलाई ब्याक गरी मारेका घटना सुन्नमा आएको पाइदा त्यस्तालाई छानविन गरी कडा कारवाही गर्ने व्यवस्था मिलाउनु ।
- (३०) सडकहरु कम गुणस्तरका रहेका, लगातार गाडीको संख्यामा वृद्धि भैरहेको ट्रफिक जाम कहिल्यै पार गर्न नसकिने अवस्था देखिएकोले सडकको विस्तार र बैकल्पिक मार्गहरुको निर्माण गर्ने व्यवस्था मिलाउनु ।
- (३१) जहाँ पायो त्यही सवारी साधन रोक्ने, दादागिरी देखाउने, बाटो नछाड्ने आफ्नो साइडमा सावरी साधन नचलाउनेलाई कडा कारवाही गरी, सवारी चालक अनुमती पत्र समेत रद्द गर्ने व्यवस्था गर्नु ।
- (३२) देशमा जुनसुकै लोकतान्त्रिक आन्दोलन हुँदा पनि सार्वजनिक सडकलाई प्रयोग गरी यात्रुहरुलाई हैरानी दिएको देखिँदा राजनीतिक दलहरु, पेशागत संघसंस्थाहरुको आन्दोलन समेतलाई ख्याल गरी त्यस्तो आन्दोलन गर्ने र आफ्ना माग प्रदर्शन गर्ने निश्चित स्थान तोकिदिनु ।
- (३३) राजमार्ग आसपास विज्ञापन, होडिङ्ग बोर्ड राख्ने, ट्रफिक चिन्हहरुको सरसफाई, रंगरोगन समय समयमा गर्ने गरेको नपाइएको हुँदा त्यस्ता अनावश्यक विज्ञापन हटाउने र ट्रफिक चिन्हहरुको प्रयोग गर्न लगाउनु ।
- (३४) चालकले मादक पदार्थ सेवन गरी सार्वजनिक सवारी साधन चलाउने कार्य बन्द गर्नु र हाल सवारी साधन चलाउँदा मोबाइल फोनको प्रयोग अत्याधिक भएको देखिँदा सवारी चलाउने अवधिसम्म चालकले मोबाइल फोनको प्रयोग गर्न बन्द गर्न लगाउनु ।
- (३५) सार्वजनिक सवारी लाई वातावरण मैत्रि, लैङ्गिक मैत्रि, फरक क्षमता भएका व्यक्ति मैत्री र जेष्ठ नागरिक मैत्रि बनाउनु ।
- (३६) सार्वजनिक सवारी साधन प्रयोग गर्ने यात्रुहरुबाट त्यस्ता सवारी साधनको मालिक, संचालकहरुले मनपरी भाडा लिने अभद्रव्यवहार गर्ने, बिचमै छाड्ने जस्ता कार्य भएकोमा तुरुन्त कारवाही गरी मर्का पर्नेलाई क्षतिपूर्तिको व्यवस्था मिलाउनु ।

(३७) सार्वजनिक सवारी साधन संचालन गर्दा बिच बाटोबाट यात्रु चढाउने, त्यो यात्रु चढाए वापत त्यहीको सम्पर्क व्यक्तिले बढी भाडा लिने, यात्रुहरूलाई पर्ने दैनिक सौच कार्य गर्न पनि नदिने कार्यहरू भएको अवस्थामा तुरुन्त कारवाहीको व्यवस्था गर्नु।

(३८) सार्वजनिक सडकका दाँयाबाँया संचालित खुद्रापसलहरू, छाप्रा टहरा, अनियमित गतिविधिहरू अविलम्ब हटाइ, सार्वजनिक सवारीको संचालन सहज रूपमा हुने व्यवस्था अनिवार्य मिलाउनु।

(३९) कतिपय अवस्थामा अनिवार्य सार्वजनिक सवारी साधन समेत चलाउन नदिने घृष्टता रहेको हुँदा सो गर्न नदिनु।

(४०) उपरोक्त सम्पूर्ण कार्यहरू भए नभएको जाँचबुझ गरी अन्य सुधार गर्नुपर्ने कार्यहरूलाई समेत ध्यान दिई सार्वजनिक सवारी साधनको प्रयोग र संचालनको व्यवस्थापनको लागि चाहिने अन्य उपयुक्त आवश्यक कदमहरू चाल्नेतर्फ एक समिति गठन गरी वार्षिक रूपमा सर्वसाधारणले थाहा जानकारी पाउने गरी वार्षिक प्रतिवेदन प्रकाशित गर्न समेत यातायात व्यवस्था कार्यालय र ट्राफिक प्रहरी महाशाखालाई निर्देशन दिइएको छ।

प्रस्तुत आदेशको जानकारी विपक्षीहरू र फैसला कार्यान्वयन निर्देशनालयमा दिनु ।  
दायरीको लगत कट्टा गरी मिसिल नियमानुसार बुझाईदिनु।

उक्त रायमा सहमत छु ।

न्यायाधीश

न्यायाधीश

इजलास अधिकृत:- दिलीपराज पन्त

कम्प्यूटर टाईप:- विकेश गुरागाई

सम्बत् २०७२ चैत्र महिना २४ गते रोज ४ शुभम्..... ।