



नेपाल सरकार
गृह मन्त्रालय
सिमलताल बस दुर्घटना अध्ययन प्रतिवेदन



साउन, २०८१

विषय सूची

१. पृष्ठभूमि.....	१
२. अध्ययनको उद्देश्य:.....	३
३. कार्यदलको संरचना र कार्य क्षेत्रगत शर्त (ToR):.....	३
२.१ कार्यदलको संरचना:.....	३
२.२ कार्यक्षेत्रगत शर्त:.....	४
४. अध्ययनको समय, सिमा र विधि:.....	४
४.१ अध्ययनको समय.....	४
४.२ अध्ययनको सिमा.....	४
४.३ अध्ययन विधि:.....	५
५. दुर्घटनाको विश्लेषण:.....	५
६. दुर्घटनास्थलको प्राविधिक पक्षको विश्लेषण:.....	९
७. खोज तथा उद्धार कार्यमा गरिएका प्रयासहरू:.....	१६
८. खोज तथा उद्धार कार्यमा प्रयोग गरिएका उपकरण तथा विधिहरू:-.....	१८
९. खोज तथा उद्धार कार्यमा देखिएका कठिनाइ:.....	२०
१०. नेपालमा सडक सुरक्षा सम्बन्धी विद्यमान कानूनी तथा नीतिगत व्यवस्था:.....	२१
११. सडक सुरक्षा, सूचना प्रवाह, समन्वय र कानूनको पालनाको विश्लेषण:.....	२२
१२. निष्कर्ष:.....	२४
१२.१ दुर्घटना के कसरी कसको लापरवाही वा कमजोरीले भयो.....	२४
१२.२ दुर्घटनामा बेपत्ता भएका तथा ज्यान गुमाएका यात्रुका परिवारलाई उपलब्ध गराउन सकिने राहत.....	२५
१२.३ आगामी दिनमा यस्ता घटना हुन नदिन चाल्नुपर्ने कदमहरू.....	२६
१३. दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि निकायगत जिम्मेवारी.....	३१
अनुसूची:.....	ङ्कचद्वच! खद्वण□कचण थद्व□ घङ्गदत्रङ्गघ.

१. पृष्ठभूमि

विश्वमा प्राकृतिक प्रकोपको दृष्टिबाट अत्यन्त जोखिमपूर्ण स्थानमा रहेको नेपाल भूकम्पीय दृष्टिबाट एघारौं, जलवायु परिवर्तनका दृष्टिले चौथो, मनसुनजन्य प्रकोपका दृष्टिले तीसौं र बहुप्रकोपका दृष्टिले सोह्रौं स्थानमा रहेको छ। विपद् जोखिम न्यूनीकरण तथा व्यवस्थापन ऐन, २०७४ मा सडक दुर्घटनालाई गैर प्राकृतिक विपद्को रूपमा परिभाषित गरिएको छ। विश्व स्वास्थ्य संगठन (WHO) को सन् २०२० मा प्रकाशित तथ्याङ्क अनुसार सडक सुरक्षाका दृष्टिकोणले नेपाल बहत्तरौं स्थानमा रहेको छ। नेपाल प्रहरीको आ.व. २०८०।८१ को तथ्याङ्क अनुसार १ दिनमा सरदर ९७ वटा सवारी दुर्घटना हुने र यसबाट ८८ जना घाइते र ७ जनाको मृत्यु हुने गरेको देखिन्छ।

सार्वजनिक यातायात आम जनसरोकारको विषय हो। आजको युगमा सार्वजनिक यातायातको प्रयोग आम मानिसको दैनिक दिनचर्यासँग जोडिएको छ। कुनै पनि मुलुकको विकासको स्तर त्यस देशको सार्वजनिक यातायातको व्यवस्थापनबाट अनुमान गर्न सकिन्छ। नेपाल जस्तो मुलुक जहाँ जनसङ्ख्याको ठूलो हिस्सा मध्यम तथा निम्न आय वर्गका मानिसहरूको रहेको छ, यस्तो मुलुकमा सार्वजनिक यातायातको प्रभावकारी व्यवस्थापनबाट मात्र आर्थिक विकासका साथै सामाजिक न्याय समेत प्रवर्द्धन गर्न सकिन्छ। हाम्रो देशमा सार्वजनिक यातायातको व्यवस्थापन र सडक सुरक्षाको विषयले जति प्राथमिकता पाउनु पर्ने हो त्यति प्राथमिकता पाउन नसकेको आम मानिसहरूको गुनासो रहेको छ। नेपालमा सडक दुर्घटनाको अवस्था कहिलीलाग्दो रहेको र यसबाट मुलुकको कुल ग्राहस्थ उत्पादनमा नोक्सान पुगनुका साथै सवारी दुर्घटनाबाट बर्षेनी ज्यान गुमाउने तथा अंगभंग हुनेको सङ्ख्या बढ्दै गएको छ।

विगत छ वर्षमा भएका सवारी दुर्घटना र यसबाट भएको मानवीय क्षति:

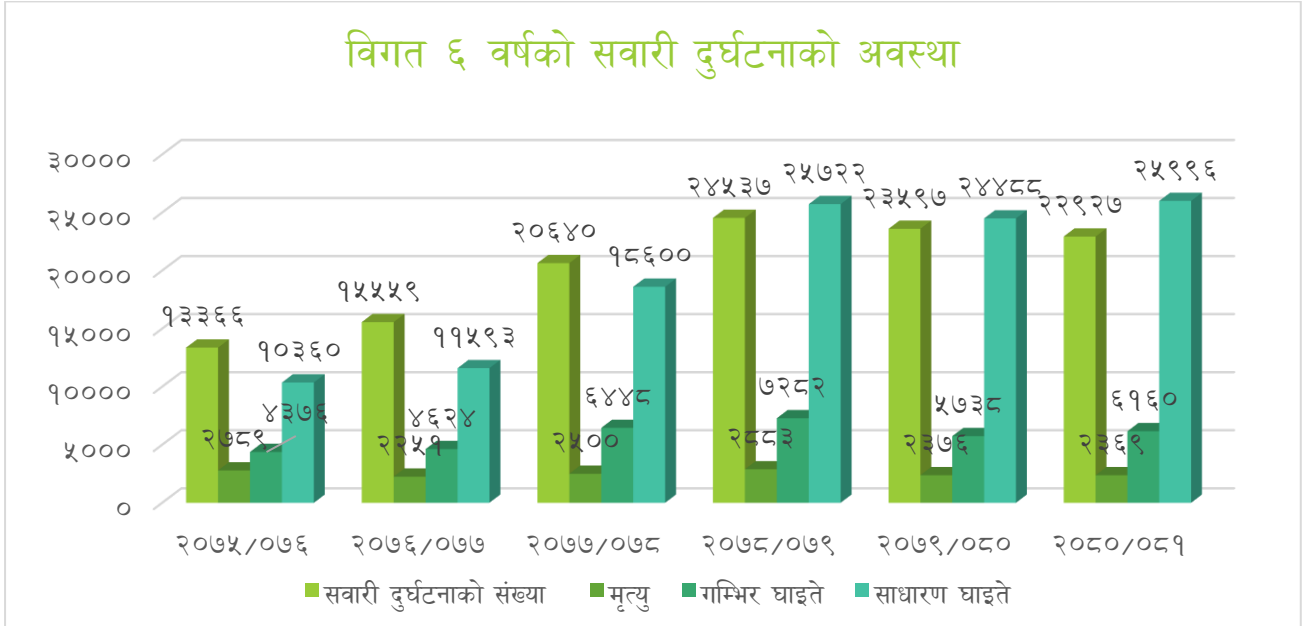
आ.व.	सवारी दुर्घटनाको संख्या	मृत्यु	गम्भिर घाइते	साधारण घाइते
२०७५/०७६	१३३६६	२७८९	४३७६	१०३६०
२०७६/०७७	१५५५९	२२५१	४६२४	११५९३
२०७७/०७८	२०६४०	२५००	६४४८	१८६००
२०७८/०७९	२४५३७	२८८३	७२८२	२५७२२
२०७९/०८०	२३५९७	२३७६	५७३८	२४४८८
२०८०/०८१	२२९२७	२३६९	६१६०	२५९९६

श्रोत: नेपाल प्रहरी प्रधान कार्यालय

नेपालमा पछिल्लो दशकमा सडकको विकास एवम् विस्तारमा उल्लेख्य उपलब्धि हाँसिल भएको छ। सरकारका तीनवटै तहले सडक पूर्वाधार निर्माणलाई उच्च प्राथमिकताका दिई निर्माण गरिरहेका छन्।

आ.व २०७९/८० को अन्तसम्ममा सङ्घीय सरकारबाट १८ हजार ५२ कि.मि. कालोपत्रे, ७ हजार ६ सय ९६ कि.मि. ग्रावेल र ८ हजार ४ सय ९१ कि.मि. कच्ची सडक गरी कुल ३४ हजार २ सय ३९ कि.मि. सडक निर्माण भएको छ। त्यसैगरी प्रदेश तथा स्थानीय तहबाट ६६ हजार कि.मि. सडक निर्माण भएको छ (श्रोत: सोह्रौ योजना)।

नेपालमा सडक निर्माणलाई जति प्राथमिकता दिईएको छ त्यसको तुलनामा समग्र वातावरणीय पक्ष र सडक सुरक्षालाई ध्यानमा राखेको पाईदैन। खासगरी पहाडी तथा भिरालो जमिनमा पनि जथाभावी भारी उपकरणको प्रयोग गरी सडक खनिनु, सडक खन्दा वातावरणीय पक्षमा पर्ने प्रभावलाई पटकै ख्याल नगर्नु, सडक निर्माणका क्रममा कट एण्ड फिल सिद्धान्तको प्रयोग नहुनु, वर्षातको पानीको उचित व्यवस्थापन नहुनु तथा सडक खनेको कारणबाट उत्पन्न हुनसक्ने पहिरो लगायत विपद् जोखिमको आँकलन गरी त्यसको उचित व्यवस्थापन गर्ने परिपाटी विकास हुन नसक्नु र नियमनकारी निकायबाट प्रभावकारी नियमन हुन नसक्दा सडक पूर्वाधारको विकास र विस्तारसँगै सडक सुरक्षाको विषय ठूलो चुनौती बन्दै गएको छ।



श्रोत:नेपाल प्रहरी प्रधान कार्यालय

नेपालमा सडक दुर्घटना हुनुमा कुनै एउटा मात्र कारण जिम्मेवार देखिदैन। सडक अनुशासनको अवहेलना, दक्ष र अनुभवी चालकको कमी, चालकको असावधानी, क्षमताभन्दा बढी भारवहन, मापदण्ड विपरित बनेका सडक संरचना, सवारी साधन प्रयोगकर्तामा सवारी नियमको ज्ञानको अभाव, अपर्याप्त ट्राफिक प्रहरी,

भिरालो र पहाडी भूवोट, सडक निर्माण गर्दा वातावरणीय पक्षको वेवास्ता, राजमार्गहरूमा सडक सुरक्षाका लागि पर्याप्त सूचनाको कमी, सवारी साधनको कमजोर अवस्था, सडक प्रयोगकर्ताको लापरवाही जस्ता कुराहरू सडक दुर्घटना निम्त्याउने प्रमुख कारण बनेका छन्। मनसुन अवधिभरमा धेरै सडकहरू मनसुनजन्य विपद्का कारण अवरूद्ध हुने गरेका छन् जसका कारण यात्रुहरूले निकै सास्ती र हैरानी खेप्नुपरेको छ।

सुख्खायामको तुलनामा वर्षायाममा सडक दुर्घटना बढी हुने गरेको देखिन्छ। वर्षातको समयमा खोलानालामा आउने बाढीले सडक संरचनामा क्षति पुऱ्याउने, सडक भासिने, नदीले सडक कटान गर्ने, गुडिरहेका सवारी साधनमाथि अचानक पहिरो खस्दा दुर्घटना हुने, सडकमा चुहिएको मोबिल तथा डिजल जस्ता पदार्थका कारण सवारी साधन चिप्लिने र नियन्त्रण गर्न कठिन हुने हुँदा दुर्घटनाको जोखिम उच्च रहन्छ। वर्षायाममा पहाडी भागमा पहिरोको जोखिम बढी हुने हुँदा समथर भूभागको तुलनामा पहाडी भागमा सवारी दुर्घटना बढी हुने गर्दछ। सवारी दुर्घटनाका लागि प्राकृतिक कारणको साथै मानवीय र यान्त्रिक गडबडी लगायतका कारण पनि त्यत्तिकै जिम्मेवार देखिन्छन्। कतिपय सवारी दुर्घटनामा कम क्षति हुन जान्छ भने कतिपय दुर्घटनामा ठूलो संख्यामा मानवीय क्षति हुने गरेको छ। गत असार २८ गते बिहान करिब ३:३० बजेको समयमा नारायणगढ-मुग्लिन सडक खण्डको भरतपुर महानगरपालिका-२९ सिमलताल भन्ने स्थानमा पहाडबाट बग्दै आएको डेब्रिज सहितको पहिरोमा परी दुईवटा यात्रुवाहक बस त्रिशुली नदिमा खसी ठुलो मानवीय क्षति हुन पुगेको छ। यस प्रकारका दुर्घटना दोहोरिन नदिनका लागि विस्तृत अध्ययन गरी दुर्घटना न्यूनीकरणका उपायहरू अबलम्बन गर्न आवश्यक देखिएको छ।

२. अध्ययनको उद्देश्य:

१. सिमलताल दुर्घटनाको सम्बन्धमा विस्तृत अध्ययन गर्ने।
२. घटना के/कति कारणले र कसको लापरवाहीले घटेको हो सो सम्बन्धमा अध्ययन गर्ने।
३. घटनामा बेपत्ता भएका तथा ज्यान गुमाएका यात्रुका परिवारलाई प्रदान गर्न सकिने राहतको सम्बन्धमा अध्ययन गर्ने।
४. आगामी दिनमा यस्ता घटना हुन नदिनका लागि चाल्नु पर्ने कदमका सम्बन्धमा अध्ययन गरी सुझाव सहितको प्रतिवेदन पेश गर्ने।

३. कार्यदलको संरचना र कार्य क्षेत्रगत शर्त (ToR):

३.१ कार्यदलको संरचना:

माननीय गृहमन्त्रीस्तरको मिति २०८१।०३।३१ को निर्णयबाट मिति २०८१।०३।२८ गते नारायणगढ-मुग्लिन सडकखण्डको सिमलतालमा भएको दुर्घटनाको अध्ययन गरी प्रतिवेदन पेश गर्नका

लागि गृह मन्त्रालयका सहसचिव श्री छवि रिजालको संयोजकत्वमा गठित कार्यदलको संरचना देहाय बमोजिम रहेको छः-

देहायः

क. सह-सचिव श्री छवि रिजाल, गृह मन्त्रालय	-संयोजक
ख. प्रहरी वरिष्ठ उपरीक्षक श्री भूपेन्द्र बहादुर खत्री, प्रहरी प्रधान कार्यालय	-सदस्य
ग. सशस्त्र प्रहरी वरिष्ठ उपरीक्षक श्री शंकर खनाल, सशस्त्र प्रहरी बल, नेपाल	-सदस्य
घ. सि.डि.ई. श्री प्रकाशचन्द्र भण्डारी, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	-सदस्य
ड. वरिष्ठ उपाध्यक्ष श्री पुण्यप्रसाद सिटौला, नेपाल यातायात व्यवसायी राष्ट्रिय महासंघ	-सदस्य
च. उपसचिव श्री सन्ध्या सिग्देल, राष्ट्रिय विपद् जोखिम न्यूनीकरण तथा व्यवस्थापन प्राधिकरण	-सदस्य-सचिव

३.२ कार्यक्षेत्रगत शर्तः

कार्यदलको कार्यक्षेत्रगत शर्त (ToR) निम्नानुसार रहेको छः-

- क. घटना के, कसरी र कसको लापरबाही वा कमजोरीले भएको देखिन्छ?
- ख. घटनामा वेपत्ता भएका तथा ज्यान गुमाएका यात्रुका परिवारलाई के-कस्तो राहत उपलब्ध गराउन सकिन्छ?
- ग. आगामी दिनमा यस्ता घटना हुन नदिन विभिन्न निकायले चाल्नुपर्ने कदमहरू के के हुन सक्छन्?

४. अध्ययनको समय, सिमा र विधिः

४.१ अध्ययनको समय

माननीय गृहमन्त्रीस्तरको मिति २०८१/०३/३१ को निर्णयानुसार यस कार्यदललाई मिति २०८१/०३/२८ गते बिहानको समयमा नारायणगढ-मुग्लिन सडक खण्डको भरतपुर महानगरपालिका-२९ सिमलतालमा पहाडबाट बग्दै आएको डेब्रिजमा परी दुईवटा बस हराईरहेको घटनाको सम्बन्धमा अध्ययन गरी सुझाव सहितको प्रतिवेदन पेश गर्न जम्मा १० (दश) दिनको समय दिईएको थियो। बिस्तृत अध्ययनका लागि सो अवधि अपर्याप्त भएकोले मा. गृहमन्त्रीस्तरको मिति २०८१/०४/११ को निर्णयबाट सात दिनको म्याद थप भएको छ।

४.२ अध्ययनको सिमा

मिति २०८१/०३/२८ गते बिहान करिब ३:३० बजेको समयमा नारायणगढ-मुग्लिन सडक खण्डको सिमलताल भन्ने ठाउँमा दुईवटा यात्रुवाहक बस पहिरोका कारण दुर्घटनामा परी हराईरहेको सम्बन्धमा

अध्ययन गरी सुझाव पेश गर्नका लागि मा. गृहमन्त्रीस्तरको मिति २०८१/०३/३१ को निर्णयानुसार यस कार्यदललाई प्राप्त कार्यक्षेत्रगत शर्त (ToR) मा केन्द्रित रही अध्ययन प्रतिवेदन तयार गरिएको छ।

४.३ अध्ययन विधि:

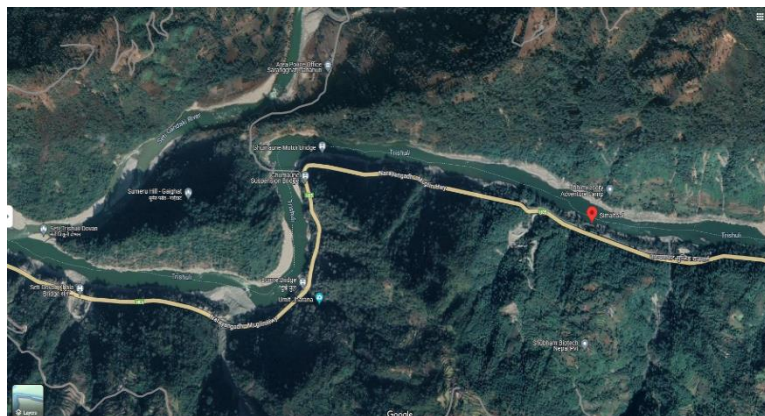
यस अध्ययनमा कार्यदलले मूलतः निम्न विधिहरू अवलम्बन गरेको छ:-

- क. दुर्घटनास्थलको अवलोकन।
- ख. दुर्घटनाका प्रत्यक्षदर्शी ग. २ ख. १८२२ नं को बसका चालक जीवन सुनारसँग कुराकानी
- ग. भरतपुर महानगरपालिका वडा नं २९ का वडाध्यक्षसँग कुराकानी।
- घ. त्रिशुली नदीको दाँयातर्फको गाउँका बासिन्दाहरूसँग सोधपुछ।
- ङ. उद्धार कार्यमा खटिएका सुरक्षाकर्मीहरूसँग छलफल।
- च. दुर्घटनाको भोलिपल्ट असार २९ गते नेपाल प्रहरीले ड्रोनबाट लिएका तस्वीरहरूको विश्लेषण।
- छ. स्थानीय बासिन्दाहरूसँग छलफल तथा संक्षिप्त अन्तरक्रिया।
- ज. स्थानीय जनप्रतिनिधिहरूसँग छलफल।
- झ. सुरक्षा निकायका जाहेरी प्रतिवेदनहरूको अध्ययन।
- ञ. दुर्घटनामा बचेका यात्रुहरूको भनाई।
- ट. जिल्लास्थित सुरक्षा निकायका अधिकारीहरू, भरतपुर महानगरपालिकाका नगर प्रमुख तथा उपप्रमुख, राजनीतिक दलका प्रतिनिधिहरू, सडक डिभिजन कार्यालय भरतपुरका प्रमुख, दुर्घटनामा मृत्यु भएका तथा वेपत्ता भएका व्यक्तिका परिवारका सदस्यहरू तथा सञ्चारकर्मीसँगको अन्तरक्रिया।
- ठ. नारायणघाट—मुग्लिन सडक खण्डसँग सम्बन्धित विभिन्न दस्तावेज।
- ड. भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयको “नारायणगढ-मुग्लिन सडकको सिमलतालमा भएको डेब्रिज बहावको स्थलगत अध्ययन प्रतिवेदन”।
- ढ. बीमा वापतको रकम भुक्तानीमा सहजीकरणका लागि सम्बन्धित बीमा कम्पनिका पदाधिकारीहरूसँग छलफल।
- ण. सडक दुर्घटना न्युनीकरण गर्नका लागि समय समयमा गठन भएका कार्यदल/समितिका प्रतिवेदनहरूको अध्ययन।

५. दुर्घटनाको विश्लेषण:

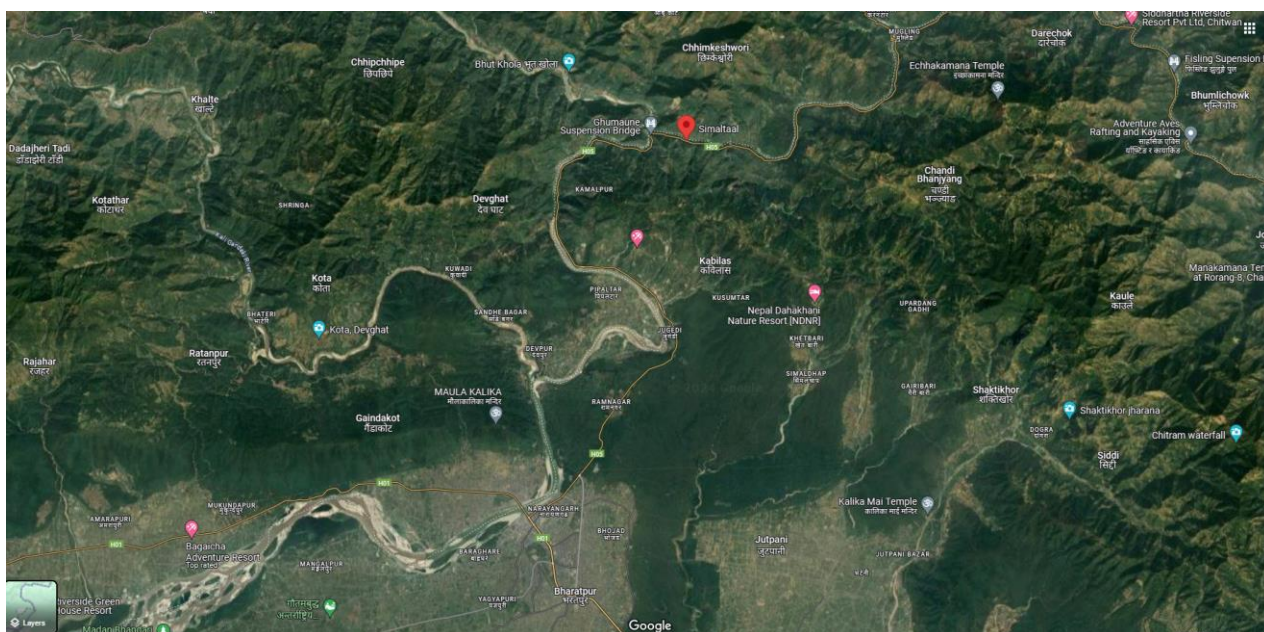
क. पूर्व र पश्चिम नेपाललाई राजधानी काठमाडौंसँग जोड्ने ३६ किलोमिटर लामो मुग्लिन-नारायणगढ सडकखण्डमा पछिल्लो समय दैनिक सरदर १०,०९७ सवारी साधन गुड्ने गरेको तथ्याङ्कबाट देखिन्छ। वि.सं २०३९ सालबाट सञ्चालनमा आएको मुग्लिन-नारायणगढ सडकखण्ड त्रिशुली नदीको किनारै किनार अवस्थित हुँदा सडकको एकातिर नदी छ भने अर्कोतर्फ अग्लो पहाड छ। वर्षातमा पहिरोका कारण हरेक साल यो सडक कैयौं पटक अवरूद्ध हुने गरेको छ। वि.सं २०७९ सालमा वर्षातको समयमा ३६ पटक

गरी कुल १३३.१८ घण्टा र २०८० सालमा वर्षातको समयमा ३० पटक गरी कुल १२३.९२ घण्टा यो सडक अवरुद्ध भएको थियो। २०८१ सालमा सिमलताल दुर्घटना भएको दिनसम्म ६ पटक गरी कुल २९.१७ घण्टा अवरुद्ध भएकोमा सिमलताल क्षेत्रको एकै स्थानमा ३ पटक गरी कुल १८.५



श्रोत: Google Earth

घण्टा सडक अवरुद्ध भैसकेको छ। पहिलो पटक मिति २०८१/०३/०८ मा रातको १:०० बजे डेब्रिज आएर क्याचपिट पुरिन गई अवरुद्ध हुँदा ४.५ घण्टा सो सडक बन्द रहेको, मिति २०८१ आषाढ ८ गते यो सडक खण्डको सोही स्थानमा सडक माथिबाट आएको लेदो सहितको भेल बाढीले उक्त सडक पूर्ण रूपमा अवरुद्ध भएको, सडक आसपासका २ वटा छाप्रो (कटेरो) र काठमाडौँदेखि गोरूसिङ्गेतर्फ जाँदै गरेको मिनिट्रकको अगाडिको भाग पुरिएको, दोस्रो पटक मिति २०८१।०३।२७ गते राती ११:३० बजे पहिरो आएर २ घण्टा सडक अवरुद्ध भएकोमा तेस्रो पटक मिति २०८१।०३।२८ गते शुक्रबार बिहानको ३:३० बजे डेब्रिज बहाव भई सिमलताल क्षेत्रमा दुर्घटना भयो। हिउँदमा पानीसमेत नभेटिने सिमलतालको सिन्दुरे खोल्सीमा आएको डेब्रिज बहावको कारणले सडकमा गुडिरहेका दुईवटा यात्रुवाहक बस बगाएको थियो (सडक डिभिजन कार्यालय, भरतपुरको मिति २०८०।०३।३० को प्रतिवेदन)।



श्रोत: Google Earth

ख. काठमाडौंबाट रौतहट जिल्लाको गौरतर्फ जाँदै गरेको बागमती प्रदेश ०३-००१ ख २४९५ नम्बरको गणपति डिलक्स लेखिएको यात्रुवाहक बस र सोही समयमा वीरगन्जबाट काठमाडौं आईरहेको बागमती प्रदेश ०३-००६ ख १५१६ नम्बरको एञ्जल डिलक्स लेखिएको यात्रुवाहक बस २०८१/०३/२८ गते बिहान सिमलतालमा डेब्रिज बहावमा परेर एकैसाथ त्रिशूली नदीमा खसेकोमा ३ जना यात्रु मात्र बाँच्न सफल भएका थिए।

ग. प्रारम्भिक रूपमा काठमाडौंबाट गौरतर्फ जाँदै गरेको गणपति डिलक्समा ३८ जना यात्रु र वीरगन्जबाट काठमाडौं जाँदै गरेको एन्जल्स डिलक्समा २७ जना यात्रु सवार थिए भनी प्रतिवेदन गरिएकोमा जिल्ला प्रशासन कार्यालय, चितवनले मिति २०८१।०४।०३ गते काठमाडौंबाट रौतहटको गौरतर्फ जाँदै गरेको बागमती प्रदेश ०३-००१ ख २४९५ नम्बरको गणपति डिलक्स लेखिएको यात्रुवाहक बसमा ३६ जना र वीरगन्जबाट काठमाडौं गईरहेको बागमती प्रदेश ०३-००६ ख १५१६ नम्बरको एञ्जल डिलक्स लेखिएको यात्रुवाहक बसमा २६ जना गरी जम्मा यात्रुसंख्या ६२ जना रहेको भनी



तस्विर: सिमलताल बस दुर्घटना भएको स्थल

अद्यावधिक विवरण प्रकाशन गरेको छ।^१ जसमध्ये गणपति डिलक्सका ३ जना यात्रुहरु नन्दन दास, जुगेश्वर राय यादव र सरोजकुमार गुप्ता हामफालेर बाँचेका थिए भने बाँकी ५९ जना यात्रु बेपत्ता भएका थिए।

घ. दुर्घटनास्थलको माथितिर नजिकै रहेको सिन्दुरे खोल्सीमा कार्यदल पुग्दा पानीको मात्रा केही घटेको थियो। सो खोल्सीको पानी कटाउनका लागि सडकमुनि कल्भर्ट पनि बनाइएको थियो। तर स्थानीय बासीहरुका अनुसार गत असार ८ गतेको भारी वर्षाले माथिबाट डेब्रिज बगाएर ल्याउँदा उक्त कल्भर्ट

^१ अनुसूचीमा संलग्न गरिएको।

थुनिएको थियो र दुर्घटना हुने दिनसम्म पनि खोलिएको थिएन। सडकभन्दा केही माथि बनेका ग्याबिन जालीमा पनि डेब्रिज थुप्रै जाँदा यसको भार ग्याबिन जालीले थाम्न नसकेपछि यसले चेक ड्याम वरिपरि पहिरोको रूप लिएको अनुमान लगाउन सकिन्छ। खोल्साको केही माथि देब्रेतर्फबाट झरेको पहिरो र त्यही पहिरोले ग्याबिनसमेत लछ्छाउँदै भत्काएको दृश्य अहिले पनि देख्न सकिन्छ।

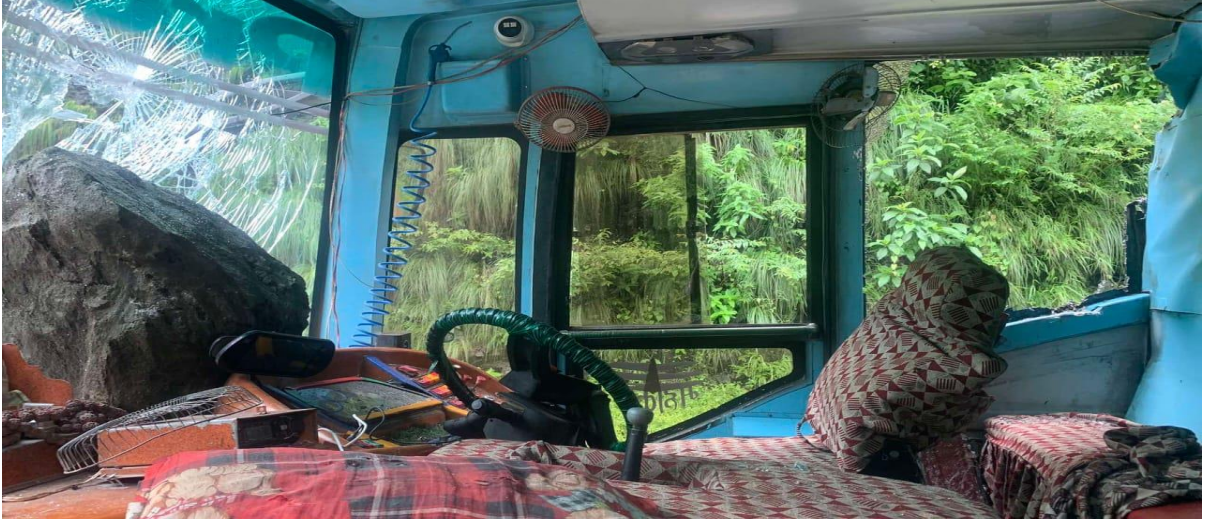


तस्विर: डेब्रिज वहाव भएको खोल्सी



तस्विर: सिमलतालमाथिको ग्रामीण सडकको सतह भासिएको तथा पहिरो गएको

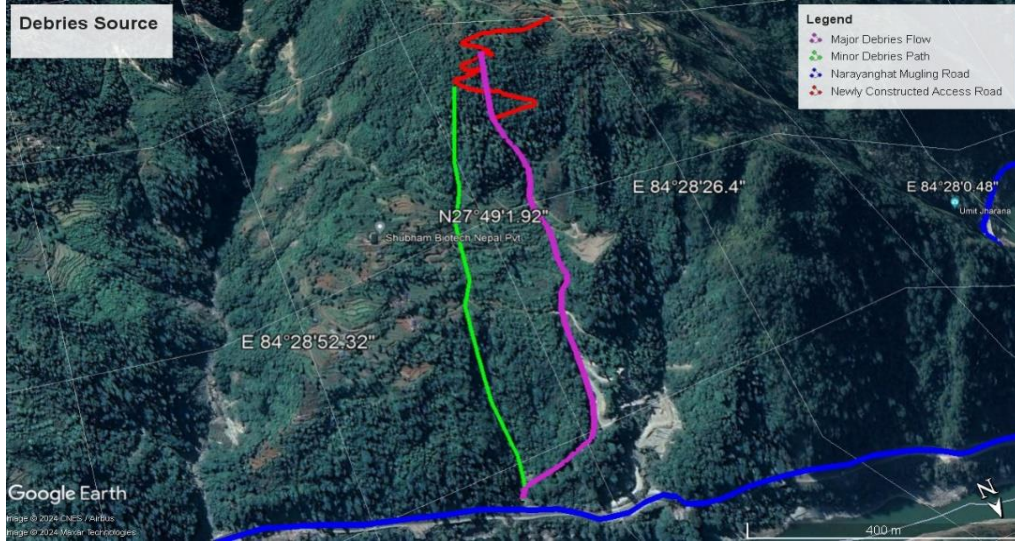
- ड. भरतपुर महानगरपालिका वडा नं २९ का वडाध्यक्ष श्री सूर्य बहादुर गुरुङसँग कुराकानी हुँदा वहाँ भन्नुहुन्छ: “जुन ठाँउमा त्यो दुर्घटना भयो त्योभन्दा करिब १०० मिटर जति नारायणघाट तर्फबाट माथि गाउँतिर जाने सडक खनिएको छ। कदमखोलाको छेउछाउ हुँदै करिब २ कि. मि. जति सडक खनिएको छ। यो सडक बनाउने कार्य करिब दश वर्ष अगाडिबाटै सुरु भएको हो। त्यो सडकले तल्लो गाँउ डुम्रीवेशी र माथिल्लो डुम्रे गाँउ जोड्छ। प्रत्येक वर्ष अलिकति अलिकति गरेर खन्ने काम हुन्छ। गत आ.व.मा पनि रु. पाँच लाख बजेट महानगरपालिकाबाट विनियोजन भई सडक खन्ने काम भएको थियो। सडकको केही भाग करिब २०० मिटर जतिमा ढलान पनि गरिएको छ। सडक खन्दा डोजरको प्रयोग भएको थियो। वातावरणीय प्रभाव मुल्याङ्कन गरे/नगरेको सम्बन्धमा केही थाहा छैन।”
- च. उक्त घटनामा बेपत्ता भएका दुईवटा बसका यात्रुमध्ये यो प्रतिवेदन तयार गर्दासम्म २४ जनाको शव फेला परेको छ र भेटिएका शवमध्ये १९ जनाको सनाखत भइसकेको छ। यसका साथै गणपति डिलक्स र एञ्जल डिलक्सका दुईवटा बसहरू हालसम्म फेला नपर्दा ठूलो आर्थिक क्षति समेत हुन पुगेको छ।
- छ. साथै, सोही दिन चितवन जिल्लाको भरतपुर महानगरपालिका वडा नं. २९, नारायणगढ-मुग्लिन सडकखण्डको सत्र किलो भन्ने ठाउँमा बुटवलबाट काठमाडौँतर्फ आउँदै गरेको लु.२ ख. ६५६६ नम्बरको बसलाई अचानक माथिबाट लेदो सहितको पहिरो खस्दा पहिरोसँगै ढुङ्गा बसमा ठोक्किएर बस चालक नवलपरासी जिल्ला, सुनवल न.पा. ४ बस्ने ३६ वर्षका मेगनाथ वि.क. गम्भीर घाइते भई उपचारका क्रममा मृत्यु भएको थियो।



तस्विर: बुटवलतर्फबाट काठमाडौँतर्फ आउँदै गरेको लु. २ ख. ६५६६ नम्बरको दुर्घटनाग्रस्त बस

६. दुर्घटनास्थलको प्राविधिक पक्षको विश्लेषण:

- क. नारायणगढ-मुग्लिन सडक खण्ड संघीय राजधानी काठमाण्डौ र गण्डकी प्रदेशलाई तराईसँग जोड्ने नेपालको मुख्य सडक हो। यो सडक चितवनको नारायणगढ बजारदेखि मुग्लिन बजारसम्म नारायणी तथा त्रिशुली नदीको किनारै किनार अवस्थित छ। यही सडक खण्डको चेनेज २३+५०० कि.मि. (सिमलताल) मा मिति २०८१।०३।२८ गतेको बिहान करिब ३:३० बजे दुईवटा बस एकैसाथ दुर्घटनामा परेका थिए।
- ख. ठूलो नदीको किनारमा निर्मित सडक भएकोले नदीको उच्च बहावले सडकलाई तलतिरबाट काट्दै जाँदा यस राजमार्गका धेरै स्थानमा सडक भासिएर पुननिर्माण भएका तथा यसैका कारणबाट पनि थुप्रै दुर्घटना भएका छन्। सडकको एलाइनमेन्ट नदीको किनारै-किनार भएर जाने र यस सडकमा पर्ने खोला, खोल्सीको जलवहाव क्षेत्र पनि निकै फराकिलो भएको हुँदा स-साना खोला, खोल्सीहरूमा वर्षाको समयमा सामान्य वर्षा हुँदा पनि सहजै बाढी आउने जोखिम रहेको छ। बेला-बेला हुने भारी वर्षाले त्यस्ता खोला खोल्सीहरूमा माथिबाट आउने बाढी, पहिरो, लेदो, ग्रेग्रान, डेब्रिज पनि ठूलै परिमाणको हुने गर्दछ। उचित क्षमताका कल्भर्ट/पुलहरूको निर्माणले मात्र ती खोला/नाला/खोल्सा आदिको पानी सडकबाट सुरक्षित रूपमा कटाउन सकिन्छ। सामान्यतया सडकमा निर्माण गरिने यस्ता Cross-Drainage संरचनाहरू ५० देखि १०० वर्षको Flood Return Period का आधारमा डिजाइन गरिएका हुन्छन्। डेब्रिज बहावलाई आधार मानेर पुल पुलेसाहरूको डिजाइन गरेको अभ्यास पाईँदैन।
- ग. सन् २०१८ को अगस्तमा यस सडकको स्तरोन्नतिको कार्य पूरा भएको थियो। स्तरोन्नति पश्चात् यस सडकको चौडाई ९ देखि ११ मिटर कायम गरिएको छ। यसमा पर्ने १९ वटा पुलहरूमध्ये १५ वटाको निर्माण तथा सुधारको कार्य सम्पन्न भएको छ भने ४ वटाको निर्माण कार्य अन्तिम चरणमा रहेको छ। यो सडक खण्ड चौडा पार्दा भित्ता काट्नै पर्ने वाध्यता छ। भित्ता कटिङ्ग गर्दा वातावरणीय पक्षमा



गम्भिरताकासाथ
 ध्यान नपुग्दा हाम्रो
 जस्तो योङ् माउण्टेन
 भएको पहाडी
 भागमा पहिरोको
 जोखिम उच्च
 रहन्छ। विश्व
 बैंकबाट भएको
 पहिरो जोखिम
 सम्बन्धी अध्ययनको

सुझाव बमोजिम यस सडक खण्डका विभिन्न २६ स्थानमा पहिरो रोकथाम सम्बन्धी संरक्षणका कार्य पनि सम्पन्न भएको व्यहोरा सडक विभागको अभिलेखबाट देखिन्छ। पहिरो नियन्त्रणका लागि जोखिम नक्सा तयार (Landslide Risk Mapping) गरी कार्य गरिएको छ।



तस्विर:स्थानीय सडकको दोस्रो मोडमा रहेको पहिरो

घ. चेनेज २३,४९० को सिमलतालमा रहेको सिङ्गल सेल बक्स कल्भर्ट ३ मि. लम्बाई तथा ३ मि. उचाइको रहेको छ। कल्भर्ट माथि १२ मिटर चौडा सडक छ र यसमा दुवैतर्फ ठूला सवारी साधन आवतजावत गर्न कुनै अप्ठ्यारो पर्दैन। सडकको छेउमा ०.७५ से.मि. उचाईको करिब ६० मि. लामो

प्लम कंक्रीटको त्रयास ब्यारियर कल्भर्टको दुवैतिर निर्माण गरिएको छ। चेनेज २६,२६० कि.मि. देखि २३,४२० कि.मि. सम्म १२० मि. लामो स्टीलको त्रयास ब्यारियर पनि रहेको छ।

ड. दुर्घटनास्थलमा देहाय बमोजिमको क्षति भेटिएको व्यहोरा उल्लेख छः^२

१. दुर्घटनास्थलमा १३ मिटर लामो २ वटा प्लम कंक्रीटका ब्यारियर भत्किएका छन्।
२. सडकको ब्यारियरदेखि खोल्साको भित्तासम्म करिब १.५ मि. बाक्लो गोग्रान (डेब्रिज) करिब ४० मि. लम्बाईमा फैलिएको।
३. नदीको पानीको सतह डाउनस्ट्रिमको चेक ड्यामको पिँधको सतहको हाराहारी रहेको।

च. दुर्घटनास्थलमा रहेको कल्भर्टमा दुईवटा खोल्सीहरुबाट आएको पानी जम्मा हुन जाने देखिन्छ जसमा एउटा खोल्सीमा पानीको मात्र बहाव देखिन्छ भने अर्को खोल्सी पूरै खोतलिएको र धेरै ठाउँमा पहिरो गएको, पिँध करिब ०.५ मि. देखी १ मि. सम्म खोतलिएको देखिन्छ। यसकारण दुर्घटना भएको दिन सबै डेब्रिज यही खोल्सी (स्थानीय भाषामा सिन्दुरे खोल्सी) बाट मात्र आएको देखिन्छ। सिन्दुरे खोल्सीको कटान पश्चातको चौडाई करिब ५ मि. सम्म देखिन्छ।



तस्बिर: सिन्दुरे खोल्सीको पहिरो गएको भाग

^२सडक डिभिजन कार्यालय, भरतपुरबाट आषाढ २९ गते बिहान गरेको निरीक्षणमा आधारित।

छ. सिन्दुरे खोल्सीमा आएको डेब्रिजको श्रोत पहिल्याउँदै जाँदा सडकभन्दा करिब ९०० मि. माथि डाँडामा हालसालै खनिएको ग्रामीण सडकमा गएको पहिरो देखिन्छ। सो स्थानमा भरतपुर महानगरपालिकाबाट गत आ.व. २०८०।८१ मा रु. ५ लाख बजेट बिनियोजन गरी उपभोक्ता समितिमार्फत सिन्दुरे गैहा गाउँदेखि डुम्रे गाउँसम्म करिब ६५० मि. लम्बाई तथा ५ मि. चौडाईमा



तस्विर: स्थानीय सडकको सतहमा देखिएको Mass Settlement Failure

खनिएको रहेछ। यो ग्रामीण सडक निर्माणको अवस्थामा कट एण्ड फिल एप्रोच प्रयोग नगरी सम्पूर्ण सडक डाँडातर्फ काटी निर्माण गरी कटिड्बाट निस्किएको माटो भिरमा फ्याँकेको, सतह संरक्षण तथा ड्रेनेज व्यवस्थापनका कार्यहरू नगरिएको जस्ता कारणहरूले गर्दा भारी वर्षातमा यस्तो सडकमा पहिरो गएको देखिन्छ। यस ग्रामीण सडकको पहिलो मोडदेखि पाँचौं मोडसम्म जमिन करिब ७० से.मि. देखि २.३ मि. सम्म चिरा परेको, पुरेको सडक खण्ड दबेको, सडकको छेउदेखि स्लोप फेलियर भएको र दोश्रो मोड नजिक पानीको मूल समेत पलाएर बगेको देखिन्छ।

ज. यस राजमार्गको सिन्दुरे कल्भर्ट रहेको स्थानमा आषाढ २७ गते राति ११:३० बजेदेखि सडकमा आएको डेब्रिज सहितको लेदोले सडक अवरूद्ध भएको र सडक डिभिजन भरतपुरबाट २८ गते राति १:३० बजेसम्म डेब्रिज/लेदो हटाई सडक सुचारू गरिएको जानकारी डिभिजन डिभिजन भरतपुरका डिभिजन प्रमुखबाट जानकारी प्राप्त भयो। भारी वर्षाका कारण राति १:३० बजे पश्चात् पनि लेदो बग्ने क्रम निरन्तर जारी रहेको व्यहोरा दुर्घटनाका प्रत्यक्षदर्शी जीवन सुनारसँगको कुराकानीबाट पनि स्पष्ट हुन्छ। निरन्तर ठूलो वर्षात पश्चात ग्रामीण सडकको पहिरोबाट जम्मा भएको डेब्रिज खोल्सीमा बग्न गएको, बग्दै जाँदा खोल्सीमा थप डेब्रिजहरू जम्मा भएको, बग्ने क्रममा केही समयको लागि पानी जम्मा हुन सक्ने तथा सो खुल्ने क्रममा झन् ठूलो मात्रामा डेब्रिज तथा बाढीको बहाव हुन सक्ने, यसरी बगेको डेब्रिज, लेदो, ग्रेग्रान तथा बाढी चेक ड्याम समेत भत्काई सडकमा एक्कासी आउँदा सडकमा क्रस हुँदै गरेका २ वटा यात्रुवाहक बसलाई सडकको छेउतर्फ धकेल्दै सडक छेउका ३ वटा प्लम कंक्रीटको ब्यारियर समेत भत्काई बसहरू नदीमा खस्न पुगेको देखिन्छ।

झ. दुर्घटनाका प्रत्यक्षदर्शीको भनाई:

१. ग-२-ख. १८२२ नं. को यात्रुवाहक बसका चालक जीवन सुनारसँग टेलिफोनमा कुरा गर्दा वहाँ भन्नुहुन्छ: “म सिन्धुलीबाट बर्दीबास हुँदै पोखरासम्मको लागि ग-२-ख. १८२२ नं. को यात्रुवाहक बस लिएर आँउदै थिएँ। राती २ बजेतिर नारायणघाट आईपुगें। त्यो समयमा भारी वर्षा भैरहेको थियो तैपनि सरासर अगाडि बढ्दै नारायणघाट-मुग्लिन सडकको सिमलताल भन्ने ठाँउमा पुगें। त्यहाँ पुग्दा माथिबाट ग्रेग्रान सहितको लेदो झरिरहेको थियो। सडकमा पनि लेदो जम्मा भईसकेको थियो। सोही समयमा दुईवटा बसहरू क्रस हुन खोज्दै थिए। मैले बस ब्याक गरेँ, गाडीमा ओट राख्न लगाएँ र रोकेर बसेँ। ग्रेग्रान र लेदो झन थपिँदै गएको थियो। म झस्केँ। बसहरू क्रस हुने कोशिस गर्दै थिएँ। सडकको लेदोले गर्दा बसलाई डिस्टर्भ भएको थियो। दुईवटा बसहरू बीचको ग्याप निकै कम थियो। बसहरू एकआपसमा टाँसिँदै गएको जस्तो देखिन्थ्यो। त्यत्तिकैमा मुग्लिनबाट नारायणघाटतर्फ जाँदै गरेको बस खस्यो, खस्दा पहिला बसको अगाडिको भाग (शो) खस्यो त्यसको लगत्तै नारायणघाटबाट मुग्लिनतर्फ जाँदै गरेको बस पनि खस्यो, खस्दा त्यो बसको पहिला ब्याक साइड खस्यो, खस्दासाथ पोखरीमा ढुङ्गा फ्याँक्दा आउने जस्तो आवाज आयो तर नदीमा केही देखिएन। मैले तुरुन्तै गाडीको स्टार्ट बन्द गरी तल झरेँ र एकजना यात्रुलाई तानेर सडकमा ल्याएँ। लगत्तै १०० नं मा फोन गरी खबर गरेँ।” उनले थप्दै भने डोजरले सडक सफा गर्दा सडकको माथितिर थुप्रिएको लेदो सबै सफा भएको रहेनछ। ठूलो पानी परेपछि त्यो लेदो समेत सडकमा थपियो र सडक अवरोध भएको हो।

२. त्रिशुली नदीको दाँया (आँबुखैरेनी गाँउपालिका वडा नं ५ तनहुँ) तर्फको गाउँका बासिन्दा जंगबहादुर मगरसँग दुर्घटनास्थलमै भेटी कुराकानी गर्दा वहाँले भन्नुभयो:

“त्यो राति निकै ठूलो वर्षा भएको थियो। गाँउको दुईतिर ठूला खोलसा छन् पानीले डर पनि लाग्यो। तल त्रिशुली नदी छ। नदीको पारीपट्टी सिमलताल भन्ने ठाँउमा सडक माथिको सिन्दुरे खोल्सीबाट ग्रेग्रान आइरहने हुँदा अघिल्लो दिनदेखि नै डोजरले काम गरिरहेको थियो। ठूलो पानी परेकोले डर लागेर राम्ररी सुत्न सकिएको थिएन। निद्रा पनि लागेन। बिजुली पनि थिएन। परिवारका सदस्यहरू उठेर गफ गर्दै बसेका थियौं। राती करिब साढे दुई वा तीन बजिसकेको हुँदो हो, त्यस ठाउँमा बत्ती बल्दै कुनै वस्तु तल नदीमा खस्यो र छप्ल्याङ्ग आवाज आयो। हामीले ठान्यौं राति डोजर त्यहीं रहेछ पहिरोले तल खसाल्यो। पछि पो थाहा भयो यति ठूलो दुर्घटना घटेको रहेछ।”

३. दुर्घटनाका घाइते चितवनस्थित नयाँ मेडिकल कलेजमा उपचाररत नन्दन दाससँग भेट हुँदा वहाँले भन्नुभयो:

“मेरो घर रौतहट जिल्ला देवाही गोनाही न.पा. वडा नं. १ हो। दुर्घटना हुनुभन्दा लगभग एक घण्टा जति अगाडि खाना खानका लागि बस रोकिएको थियो। रोकिएको स्थान मलाई याद छैन। खाना पश्चात् टि.भी. हेर्दै बसेको थिएँ। रातको समय भएकोले बेला बेला निद्रा पनि लाग्थ्यो। ब्युझिँदा टिभीमा

ध्यान जान्थ्यो। त्यो बेला आकाशबाट ठूलो पानी परिरहेको थियो सिमलतालको बाटोमा। गाडी मजाले हिँडिरहेको थियो माथिबाट एक्कासी पहाड खस्यो कि के भयो एक्सिडेण्ट त भएन मेरो गाडी हिँड्ने बेलामा एकैचोटी पल्टी खायो। अनि गाडी पानीमुनी गयो। म पाँच सात मिनेट पानीमा डुबेको अनि पानीले उचालेको। मलाई राम्रोसँग पौडी खेलन नआएतापनि अलिअलि आउँथ्यो जसोतसो पौडिएर किनारमा पुगेँ अनि भिरबाट घिस्रंदै घिस्रंदै माथि सडकमा पुगेपछि सुरक्षाकर्मीले उपचारका लागि अस्पताल ल्याउनुभयो।”

४. उपचार पश्चात घर फर्केका रौतहट जिल्ला बौधिमाई नगरपालिका वडा नं. ३ बस्ने पशुराम साहको छोरा वर्ष ३६ को सरोज साह बनियासँग भएको टेलिफोन सम्वाद (फोन नं. ९८२६२८०७११, ९७०७१५८९७२):

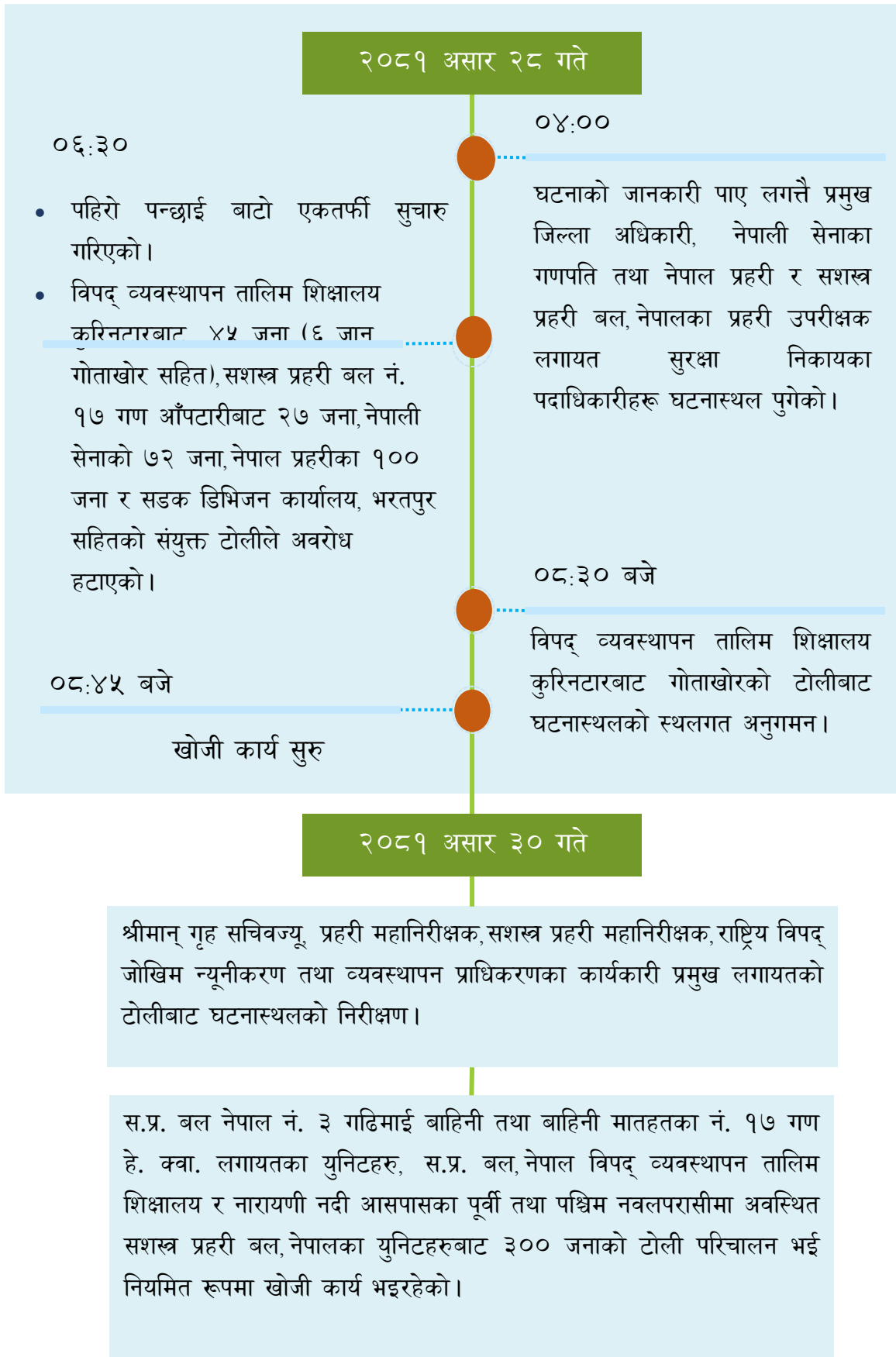
“गणपति डिलक्स बसको B तर्फको सिट नं. १,२,३,४ र ५ रहेको, सो बसमा पहिलो सिटमा आमा बुबा, दोस्रोमा म अनि दिदी र तेस्रो सिटमा भिनाजु बसेका थियौं। काठमाण्डौको बाबा पेट्रोल पम्पबाट बेलुका ८ बजेको समयमा म र मेरो आमा, बुबा, दिदी र भिजानु सो बसमा चढेको, पानी पर्ला जस्तो मौसम थियो। सो राति अंदाजी १०/११ बजेको समयमा गल्छीमा आई हामीले खाना खाएका थियौं। खाना खाएपछि बस खुलेको करिब एक दुई घण्टापछि मुग्लिन कटेपछि पानी पर्न थालेको थियो। त्यसपछि बस रोकी बसको सिसाहरु बन्द गरी बसको बत्ती समेत निभाएको थियो। बस हिँडेको केही समयपछि बस खसेको स्थानमा पुगेपछि ठुंगाबाट ठोकेको जस्तो आवाज आयो र आवाज आएको केही समयमा नै हामी बसेको बस त्रिशुली नदीमा खस्यो। बसको सिसा फुटेको देखि म सो बसबाट सोही सिसाबाट बाहिर निस्की आफ्नो आमा, बुबालाई खोज्दा मेरो आमा, बुबा, दिदी भिनाजु तथा बस समेत नभेटेपछि म जसोतसो पौडी खेलदै पानीबाट बाहिर निस्केको। सो बस के-कसरी त्रिशुली नदीमा खसेको हो मलाई केही पनि थाहा भएन। हामी बसेको बस कुनै पनि बसबाट ठोकेको जस्तो थिएन। मेरो स्वास्थ्य अवस्था ठिक छ।”

५. दुर्घटनामा घाईते भई भरतपुरको नयाँ मेडिकल कलेजमा उपचार गरी डिस्चार्ज भएका रौतहट जिल्ला गरुडा नगरपालिका वडा नं. ९ सिसवा धमौरा बस्ने टेन्ही राय यादवको छोरा वर्ष ४५ को जुगेश्वर राय यादवसँगको टेलिफोन सम्वाद: (फोन नं. ९७०७५४५२८४)।

“बसको सिट नं B को ७ र ८ (छोरा-छोरी सहित ५ जना बसेको) अगाडि बिपरित दिशाबाट बस आएको देखेको हुँ, सो बस र म बसेको बसको बीचमा १०-१५ फिटको दुरी थियो। अर्को बसमा ठोकिएको थिएन। म, मेरो छोराछोरीसहित ५ जनाको परिवार बसमा चढेका थियौं। म खाना खाएको ठाउँबाट करिब १५-२० मिनेटको दुरीमा जाम लागेको। करिब १५-२० मिनेटपछि जाम खुल्यो, ठूलो पानी परिरहेको थियो। बस पल्टेको ठाउँमा पुगेपछि बिपरित दिशातर्फ बिरगञ्जबाट आउँदै गरेको बस र हामी बसेको बस आमने सामने थियो। एक्कासी हामी बसेको बस हल्लिन थाल्यो, हामी बसेको बसको ड्राईभरले अगाडि बढाउन खोज्दा बस एक्कासी त्रिशुली नदीमा खसेको थियो। हामी बसेको बसको ड्राईभरले ब्रेक हानेको भए, यात्रुहरु बचन सक्थे होला। हामी बसेको बस ड्राईभरले अगाडिबाट

आएको अर्को बसलाई कटाई अगाडि बढाउने क्रममा उक्त बस नदीमा खसेको हो। त्यसपछि हामी बसेको बस माथिबाट तल पल्टिदै नदीमा खस्ने क्रममा म आफ्नो छोरा छोरीलाई समाउँदा कोही भेटिन"।

७. खोज तथा उद्धार कार्यमा गरिएका प्रयासहरू:



२०८१ असार ३१ गते

नवनियुक्त गृहमन्त्रीज्यूको पहिलो निर्णयानुसार घटनाको बिस्तृत अध्ययनका लागि
६ सदसीय कार्यदल गठन

२०८१ श्रावण २ गते

- अध्ययन समितिका सदस्यद्वारा घटनास्थलको स्थलगत निरीक्षण ।
- जिल्ला प्रशासन कार्यालय चितवनमा अध्ययन समितिका सदस्यहरू, भरतपुर महानगरपालिकाका नगर प्रमुख, चितवन जिल्लाका प्रमुख जिल्ला अधिकारी, सम्पूर्ण राजनीतिक दल, संचारकर्मी, घटनामा वेपत्ता यात्रुका परिवारका सदस्य सहितको उपस्थितिमा छलफल ।
- घटनामा बाँचन सफल रौतहट जिल्ला, देवाही गोनाही नगरपालिका वडा नं.१ करुणीयाका ३० बर्षीय नन्दन दाससँग चितवन मेडिकल कलेज भरतपुरमा पुगी उनको स्वास्थ्य अवस्थाको बारेमा जानकारी लिनुका साथै घटना कसरी घट्यो भन्ने सम्बन्धमा जानकारी लिइएको ।

२०८१ श्रावण ५ गते

नेपाल सरकारको अनुरोधमा मित्रराष्ट्र भारतबाट National Disaster Response Force (NDRF) को १२ जनाको उद्धार टोली खोजी तथा उद्धार कार्यमा सहयोग पुऱ्याउन नेपाल आएको ।

नोट: तत्पश्चातका प्रयासहरू अनुसूचीमा उल्लेख गरिएको छ ।

द. खोज तथा उद्धार कार्यमा प्रयोग गरिएका उपकरण तथा विधिहरू:-

घटना पश्चात् आषाढ २८ गते बिहानबाट सुरक्षाकर्मीहरूले मोटरबोटमार्फत खोजी कार्य थालनी गरेका थिए। लामा—लामा बाँसका भाटा तथा रड, हुक र चुम्बकको सहायताले खोजी गरिएको थियो। पानी धमिलो र अत्याधिक बहाव भएकाले गोताखोर टोली पानीमुनि जान नसकेको उद्धारमा संलग्न सुरक्षाकर्मीहरूले बताएका छन्। त्यसपछि सोनार क्यामेरा तथा वाटर ड्रोनको सहायताले पनि खोजी गरियो। यही प्रविधिबाट हालसम्म खोजी जारी छ। तर हालसम्म नदीले किनारमा उतारेका शव बटुलेर सनाखत गर्दै आफन्तको जिम्मा लगाउनुबाहेक यो दुर्घटनामा अन्य प्रगति हुन सकेको देखिँदैन। निरन्तर एक हप्तासम्म खोजीमा खटिँदा गोताखोरसमेत शिथिल हुने अवस्था भईसकेकोमा श्रावण ५ गतेदेखि मित्रराष्ट्र भारतबाट ४ जना गोताखोर लगायत १२ जना सुरक्षाकर्मीको टोली खोजी तथा उद्धार कार्यमा परिचालित भएको छ। यस दुर्घटनामा हालसम्म प्रयोग गरिएको आधुनिक उपकरण तथा विधिहरू निम्नानुसार रहेका छन्:-

क. Deep Diving:

गहिरा नदि तालहरूमा गोताखोर तालिम प्राप्त सुरक्षाकर्मीले पानीभित्र गई पानीमा हराई रहेका वस्तुहरूको खोज तलास गर्ने विधि नै Deep Diving विधि हो। जसमा गोताखोरहरूले लगाउने SCUBA Diving Set (Wet Suit, Oxygen Cylinder, Weight, Hood, Knife, Back Inflation Diving System or Buoyancy Control Device, Regulator etc) को प्रयोग गरी Open Circuit Diving System द्वारा गोताखोरहरूले पानीमा Line Signal को माध्यमद्वारा १५० फिट गहिराईसम्म पुगी हराई रहेका वस्तुहरूको खोजी कार्य गर्ने गर्दछन्। यस दुर्घटनामा गोताखोरहरूले सिमलतालदेखि देवघाटसम्मका विभिन्न शंकास्पद स्थानहरूमा Deep Diving द्वारा खोजी कार्य गरिएको थियो।

ख. Pipe Inspection Sewer Camera

यस किसिमका क्यामेरा विशेष गरी Drainage, Canal जस्ता पानीका पाईपहरूमा भएका अवरोधहरू निरीक्षणका लागि प्रयोग गरिन्छ। तथापि यस उपकरणलाई नदीमा समेत खोज तथा उद्धार कार्यमा प्रयोग गर्न मिल्ने हुनाले सिमताल दुर्घटनामा यसको प्रयोग सिमलतालदेखि शिवघाटसम्मका विभिन्न स्थानहरूमा गरिएको थियो। यस किसिमको उपकरणले करिब २० मिटरको गहिराईसम्म रहेका वस्तुको आकृतिहरू मोनिटरमा पहिचान गर्न सकिन्छ।

ग. SONAR प्रविधिको प्रयोग

सशस्त्र प्रहरी बल, नेपाल विपद् व्यवस्थापन तालिम शिक्षालय कुरिनटारमा रहेको Raymarine Sound Navigation & Ranging (SONAR) Transducer को माध्यमबाट Frequency को परावर्तन गरी नदीभित्र रहेका वस्तुहरूको आकृतिलाई अनुमान गर्न सकिन्छ। यसमा भएको सेन्सरले कुनै वस्तुबाट परावर्तीत

ध्वनि तरंगहरू पत्ता लगाउने कार्य गर्दछ र यसले परावर्तन गरेका तरंगहरूको अध्ययन गरी शंकास्पद स्थानहरूमा गोताखोरहरूलाई पठाई उद्धार कार्य गरिन्छ। यसको प्रयोग घटनास्थल तथा घटनास्थलको ५०० मिटर आसपासको ईलाकामा गरी खोजी कार्य गरिएको थियो।

घ. Eco Sounder Devices (Sonar)

Eco Sounder Devices (SONAR) एक आधुनिक उपकरण हो, जुन SONAR को विशिष्टिकृत (Latest Version) हो। यसको प्रयोगद्वारा पानीको सतहबाट ३०० मिटर गहिराईसम्म रहेको Landscape र Object को स्वरूप अनुसारको आकृतिलाई Sensor द्वारा मोनिटरमा पुऱ्याई अवलोकन गर्न सकिने उपकरण नै Eco Sounder Devices हो। जसलाई सिमलताल दुर्घटनास्थलदेखि नारायणगढ पुलसम्मको ईलाकामा खोजी कार्यको लागि प्रयोग गरिएको थियो।

ङ. Under Water Drone

Under Water Drone द्वारा घटनास्थल र आसपासको ५०० मिटरको दुरीमा खोजी कार्य गरिएको थियो। पानीभित्र रहेका वस्तुहरूको आकृति तथा अवस्थालाई Drone मा रहेको Manual Remote द्वारा पानीको भित्री सतहसम्म ड्रोनलाई प्रवेश गराई Drone मा रहेको क्यामराले पठाएको वस्तुको आकृतिको भिडियो मोनिटरमा अवलोकन गरी जानकारी प्राप्त गर्न सकिन्छ।

च. Out Board Motorboat

Out Board Motor Engine बोटमा जडान गरी गहिरा नदि तथा तालहरूमा प्रयोग गर्न सकिने बोट नै Out Board Motor हो। जसमा सशस्त्र प्रहरी बल, नेपाल, विपद् व्यवस्थापन तालिम शिक्षालय कुरिनटारले जिल्ला चितवन भ.म.न.पा-२९ सिमलतालमा भएको दुर्घटनामा SONAR जडान गरी नदिका दायाँ बायाँ किनारमा सतही रूपमा सिमलतालदेखि शिवघाटसम्म Wet Rescue का लागि प्रयोग गरिएको थियो।

छ. Raft

Rubber Material द्वारा बनेको १६ फिट लामो चाक्लो वस्तु जसमा रहेको च्याम्बर, क्रस ट्युब र फ्लोरमा हावा भरी पानीमा सहज रूपमा तैरिन सक्छ, उक्त बोटमा १०/१२ जना उद्धारकर्मीको समूहद्वारा आवश्यक व्यक्तिगत सुरक्षा सामग्रीहरूको प्रयोग गरी नदीमा Command Paddle र Out Fitter Paddle को माध्यमद्वारा नदीको Upstream देखि Down Stream तथा नदीको दायाँ-बायाँ किनारामा बोटलाई पानीको करेन्ट प्रवाह अनुसार उद्धारको लागि प्रयोग गर्न सकिन्छ। आठवटा बोटहरूलाई दुर्घटना भएको दिनबाट सिमलतालदेखि शिवघाटसम्म खोजी तथा उद्धार कार्यको लागि प्रयोग गरिएको थियो।

९. खोज तथा उद्धार कार्यमा देखिएका कठिनाइः

घटना भएको दिन बिहान ८:३० बजेदिखि खोज तथा उद्धार कार्यमा खटिएका सुरक्षाकर्मीका अनुसार वेपत्ता यात्रु तथा बसको खोजतलासमा देखिएका समस्याहरू निम्नानुसार रहेका छन्:-

- क. उद्धारकर्मी/सुरक्षाकर्मी घटनास्थलमा पुग्दासम्म नदीको उच्च बहावका कारण बसमा सवार यात्रु तथा बस बगेर कहाँसम्म पुगिसकेको भनी एकीन गर्न कठिन भएको हुँदा खोजी कार्य निरन्तर जारी भएपनि यात्रु र बसको अवस्था अज्ञात रहेको (यात्रुको शव घटनास्थलभन्दा १०७ कि.मि. परबाट समेत भेटिएको)।
- ख. वर्षातको समय, नदीको उच्च बहाव र धमिलो पानी भएकोले स्थिर पानीमा जति खोजी कार्य सहज नहुने र पानीमा प्रयोग गरिने प्रविधिले माटोमुनि पुरिएका वस्तु (Object) हरू पत्ता लगाउन नसक्नुका साथै जडित क्यामेराको धमिलो पानीमा रिजोलुसन फरक पर्ने हुँदा प्रविधिको सिमितता रहेको।
- ग. पानीले पल्टाउँदा बसको आकार परिवर्तन भएर चिन्न नसक्ने हुँदा सोनारले दिएको संकेत अपरेटरले बुझ्न नसक्नु।
- घ. कुनै ठूलो चट्टान वा विशाल ढुंगा तथा खोंचमा बस च्यापिने सम्भावना रहेकाले त्यहाँसम्म सोनार प्रविधिको पहुँच नपुग्नु।
- ङ. क्यानिड सर्भिलेन्स सोनार सिस्टमका डिभाइसहरूले धमिलो पानीमा पनि काम गर्न सक्ने भएतापनि हाल त्रिशूलीको पानी एकदमै धमिलो र उच्च बहाव भएकाले सोनारको रेजुलेसनले काम गर्न नसकेको।
- च. नदीमा ठूला ठूला Timing Wave, Whole, Whirlpool हरू भई Boat Operation र Sonar Device हरू प्रयोगमा कठिनाइ हुनु।
- छ. पानीको तीव्र बहाव र ठूला-ठूला खोंचहरू तथा नदीमा बगाएर ल्याएका काठका मुढाहरूले गर्दा गोताखोरहरू परिचालनमा उच्च जोखिम भएको।
- ज. तीव्र बहावको कारण राफ्टहरू शंकास्पद स्थानहरूमा स्थिर गरी खोज तलास गर्न कठिनाइ भएको।
- झ. नारायणी नदीको देवघाटदेखि दक्षिणतर्फको भागमा मगरगोही जस्ता पानीमा बस्ने हिंस्रक जीवहरू हुन सक्ने कारणले गोताखोर परिचालनमा जोखिम भएको।
- ञ. उच्च बहावसहित बग्ने यस प्रकारका नदीहरूमा खोज तथा उद्धार कार्यमा प्रयोग गरिने आधुनिक प्रविधि तथा सञ्चालन गर्ने दक्ष प्राविधिकको पनि सिमितता रहेको।
- ट. यो नदिमा करिब १० वर्ष पहिले पुर्व मुख्य सचिव एवम् गृहमन्त्री माधव घिमिरे दुर्घटना परेको गाडी हालसम्म पत्ता लागेको छैन। त्यतिमात्रै होइन त्रिशूलीमा खसेर डुबेका ग्यास बोक्ने बुलेट लगायत

आठ वटा ठुला सवारीहरू आजसम्म पनि फेला परेका छैनन्। यस सिमलताल दुर्घटनामा परेका बसहरू भारतीय टोलीको सहयोगमा खोजी गर्दा समेत भेट्न सकिएको छैन।

१०. नेपालमा सडक सुरक्षा सम्बन्धी विद्यमान कानूनी तथा नीतिगत व्यवस्था:

नेपालमा सार्वजनिक यातायात सञ्चालन तथा व्यवस्थापनसँग सम्बन्धित संघीय कानून तथा नीतिहरू देहाय बमोजिम रहेका छन्:-

- सार्वजनिक सडक ऐन, २०३१
- सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९
- सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली, २०५४
- राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८
- सडक बोर्ड ऐन, २०५८
- यातायात व्यवस्थापन कार्यविधि निर्देशिका, २०६० (संशोधित)
- सडक बोर्ड नियमावली, २०६०
- सडक बोर्ड निर्देशिका, २०६१
- सार्वजनिक यातायात आचार संहिता, २०६८
- नेपाल सडक मापदण्ड, २०७०
- स्कुल बस निर्देशिका, २०७४
- बस बडी बिल्डिङ मापदण्ड, २०७४
- नेपाल सडक सुरक्षा कार्ययोजना, २०२१-२०३०
- स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४
- वातावरण संरक्षण ऐन, २०७६
- वातावरण संरक्षण नियमावली, २०७७
- काठमाडौं उपत्यकाको ट्राफिक व्यवस्थापन सम्बन्धी कार्ययोजना, २०७८
- शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात (व्यवस्थापन) प्राधिकरण ऐन, २०७९

नेपालको संविधान अनुसार सडक सुरक्षा र यातायात व्यवस्थापनका लागि संघीय सरकारका साथै प्रदेश सरकार र स्थानीय तहको पनि कार्यजिम्मेवारी भएको हुँदा तिनवटै तहका सरकारले समन्वयात्मक ढंगले नीति तथा कानूनहरू तर्जुमा गरी काम गर्ने व्यवस्था रहेको छ।

११. सडक सुरक्षा, सूचना प्रवाह, समन्वय र कानूनको पालनाको विश्लेषण:

- ११.१ सिमलताल बस दुर्घटनाको अध्ययनका क्रममा दुर्घटनाको मूल कारण पहिल्याउन तलका सामान्य तर सडक सुशासनका सन्दर्भमा निकै महत्वपूर्ण प्रश्नको जवाफ खोतल्नु पर्ने हुन्छ। सिमलताल बस दुर्घटनाका अतिरिक्त नेपालका अन्य स्थानमा हुने सडक दुर्घटनामा पनि यी प्रश्नहरू सान्दर्भिक हुने छन्।
- क. गत असार २८ गते राति सिमलताल क्षेत्रमा पहिरो गई सडक अवरुद्ध भएको सूचना उक्त रुटमा यातायात सञ्चालन गर्ने व्यवसायी/सवारी चालकलाई प्रवाह भयो कि भएन? भारी वर्षाको समयमा पनि उक्त सडक खण्डमा सवारी चलनबाट किन रोकिएन? सो सडक खण्डको नारायणघाटदेखि मुग्लिनबजारसम्म विभिन्न स्थानमा रहेका सुरक्षा युनिटले भारी वर्षा भएको रातको समयमा जोखिमपूर्ण स्थानमा सवारी चलनबाट किन रोक लगाएनन्? यस्तो समयमा सवारी साधन रोक्ने Mandate सुरक्षा निकायलाई छ छैन?
- ख. वर्षाको समयमा दिउँसो समेत सो सडक खण्डमा सवारी चलाउने कार्य निकै जोखिमपूर्ण हुन्छ भने रातिको समयमा त यो जोखिम धेरै गुणा बढी हुन्छ भन्ने थाहा पाउँदा पाउँदै चालकहरूले किन सवारी साधन चलाए? भारी वर्षा भैरहेको र रातिको समयमा यो रुटमा सवारी चलाउँदा अझ धेरै जोखिम हुने भएकोले उच्च सावधानी अपनाएर मात्र सवारी चलाउन सम्बन्धित सवारी धनीले आ-आफना चालकहरूलाई निर्देशन दिए कि दिएनन्? मूलतः राजमार्ग अवरुद्ध भएको सूचना प्रवाह गर्ने एकिकृत संयन्त्र छ कि छैन? भएको संयन्त्र पनि किन प्रभावकारी हुन सकेन?
- ग. यस सडकखण्डको मर्मत सम्भार गरी सवारी साधन संचालनयोग्य बनाउने र जोखिमयुक्त नाली, कल्भर्ट तथा क्याचपिट (Catch Pit) हरू आवश्यकता अनुसार सफा गरी जोखिम घटाउने कार्यजिम्मेवारी सडक डिभिजन भरतपुरको हो। गत आषाढ ८ गतेको ठूलो वर्षाका कारण सिन्दुरे खोल्सीमा आएको बाढीले कल्भर्ट तथा क्याचपिट पुरिएको कुराको जानकारी भएर पनि किन सफा गर्न सकिएन? वर्षाको समयमा यस प्रकारको काम गर्दा कामदार तथा उपकरणलाई नै खतरा हुने भएर हो कि? यदि सो कल्भर्ट र क्याचपिट सफा गरेको भए माथिबाट आएको डेब्रिज ठूलो परिमाणमा एकैपटक सडकमा आईपुग्ने अवस्था रहँदैन थियो कि?



तस्विर: दुर्घटनास्थलमा बाँकी रहेको डेब्रिज र क्याचपिट सफा गरेपश्चातको अवस्था

- घ. सडक डिभिजन, भरतपुरले सिमलताल क्षेत्रको मूल सडकको डेब्रिज त पन्छायो तर सडकको माथिल्लो साईडतर्फ थुप्रिएको डेब्रिज वर्षातको समयमा कुनैपनि बेला बगेर सडकतिरै आउन सक्छ भन्ने सामान्य कुरामा किन ध्यान पुऱ्याउन सकेन?
- ड. भरतपुर महानगरपालिकाबाट वातावरणीय प्रभाव मुल्याङ्कन बिना नै धमाधम ग्रामीण सडक निर्माण गरियो र सडक खन्ने क्रममा एलाइनमेण्ट मिलाउनेतर्फ किन ध्यान दिईएन? सो सडक खन्दा स्लोप सुरक्षा तथा पानीको उचित निकासको कार्य गर्नुपर्नेमा किन गरिएन? अधिकांश ग्रामीण सडक निर्माण गर्दा वातावरणीय पक्षमा किन ध्यान दिईदैन? वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन प्रतिवेदनमा उल्लेख गरिएका प्रावधानहरूको किन कार्यान्वयन हुँदैन?
- ११.२ उल्लिखित प्रश्नहरूको पृष्ठभूमिमा निम्नानुसारको वास्तविकता अन्तरनिहित रहेको स्पष्ट हुन्छ।
- क. सडक सुरक्षासँग सम्बन्धित विभिन्न प्रकारका सूचनाहरू सडक निर्माण तथा मर्मत संभार गर्ने निकाय, सडक प्रयोगकर्ता, यातायात व्यवसायी, यातायात मजदुर र सुरक्षा निकायका बीचमा आदान प्रदान गर्ने प्रणालीको विकास नहुँदा भारी वर्षातको समयमा पनि जोखिमयुक्त सडकमा यात्रुवाहक सवारी साधन सञ्चालन भएको अवस्था देखिन्छ। स्पष्ट सूचनाको अभावमा सुरक्षा निकायले पनि सवारी साधन रोकेको देखिएन।
- ख. सडक डिजाईन, निर्माण र सडक सुरक्षा तथा सार्वजनिक यातायात सञ्चालन र व्यवस्थापन गर्ने कार्यमा बहुसरोकारवालाको सहभागिता हुने हुँदा यी निकायहरूका बीचमा उचित समन्वय नहुनुका साथै व्यवसायिक कार्यशैलीको विकास हुन नसकेको देखिन्छ।
- ग. सडक सुरक्षालाई सुधार गर्न सबै सरोकारवालालाई समन्वय गर्ने एउटा केन्द्रीय निकायको अभाव देखिन्छ।
- घ. सडक डिभिजन भरतपुरले जोखिमको आँकलन गरी त्यहाँ रहेको कल्भर्ट तथा क्याचपिट सफा गरेको भए माथिबाट बग्दै आएको डेब्रिजको ठूलो हिस्सा क्याचपिटमा जम्मा हुन गई एकैपटक सडकमा आइपुग्ने अवस्था हुँदैनथ्यो।

- ड. सडक डिभिजन भरतपुरले सिमलताल क्षेत्रको सडकमा रहेको डेब्रिज मूल सडकबाट पन्छाएको भएतापनि केही डेब्रिज सडकको माथिल्लो साइडतर्फ नै थुप्रिएको थियो। सडकको माथिल्लो साइडतर्फको डेब्रिज वर्षातको समयमा सहजै बगेर सडक भएतिरै आउँछ भन्ने सामान्य कुराको समेत हेक्का राखेको देखिएन।
- च. सिन्दुरे खोल्सीको तलतिर त्रिशुली नदी किनारमा अति व्यस्त राजमार्ग छ भन्ने जान्दा जान्दै वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन बिना नै धमाधम ग्रामीण सडक खनियो। ग्रामीण सडक खन्ने क्रममा एलाइनमेण्ट मिलाउनेतर्फ ध्यान नपुगनुका साथै सो सडक खन्दा स्लोप सुरक्षा तथा पानीको उचित निकासको कार्यलाई समेत वेवास्ता गरिएको छ। यसरी भरतपुर महानगरपालिकाले उक्त क्षेत्रमा सडक निर्माण गर्दा वातावरण संरक्षण सम्बन्धी कानूनको पालना गर्नेतर्फ ध्यान पुऱ्याएको देखिँदैन।

१२. निष्कर्ष:

माननीय गृहमन्त्रीस्तरको मिति २०८१/०३/३१ को निर्णयानुसार मिति २०८१/०३/२८ गते बिहानको समयमा नारायणगढ-मुग्लिन सडक खण्डको भरतपुर महानगरपालिका-२९ सिमलताल भन्ने ठाउँमा पहाडबाट बग्दै आएको डेब्रिजमा परी दुईवटा बस हराईरहेको घटनाको सम्बन्धमा अध्ययन गरी सुझाव सहितको प्रतिवेदन पेश गर्न कार्यदल गठन गरी कार्यक्षेत्रगत शर्त तोकिएको थियो। प्रस्तुत प्रतिवेदनमा घटनाको प्रकृति, घटनास्थलको स्थलगत अवलोकन, प्रत्यक्षदर्शी सवारी चालक तथा दुर्घटनामा बाँचेका यात्रुको भनाई एवम् दुर्घटनासँग सम्बन्धित प्राविधिक पक्ष समेतको बिश्लेषणका आधारमा सिमलताल दुर्घटनाको अध्ययनको लागि तोकिएको कार्यक्षेत्रगत शर्तमा देहाय अनुसार भएको देखिन्छ:

१२.१ दुर्घटना के कसरी कसको लापरवाही वा कमजोरीले भयो-

क. मूलतः सिमलतालमाथिको पहाडी क्षेत्रमा हालसालै ग्रामीण सडक (सिमलताल-बाँङ्गेसाल-डुम्रेगाँउ) खनिएको, सो क्षेत्रमा कमजोर भूगोल तथा अत्यधिक ऋस स्लोप भएको तथा सो स्थानमा उचित इन्जिनियरिङ डिजाइन बिनाको सडक खनिएको, सडक निर्माण गर्दा कट एण्ड फिल एप्रोचमा कार्य नगरी कटिडबाट मात्र सडक बनाउँदा अत्यधिक मात्रामा निस्केको माटो सडक छेउको पाखामा त्यत्तिकै फर्काएको तथा सडकमा कुनै टेवा पर्खाल निर्माण नगर्दा अत्यधिक वर्षाको समयमा त्यस स्थानमा पहिरो जान गई सो पहिरो नै डेब्रिज बहावको श्रोत बन्न पुगी डेब्रिज बग्दै सिन्दुरे खोल्सा हुँदै तलतर्फ झर्दा खोल्साको तल्लो भागमा स.सानो पहिरो समेत गएको, खोल्सामा केही वर्ष पहिला बनेका चेक ड्याम तथा ग्याबिन वालले सोको प्रेसर थाम्न नसक्दा बाढीसँगै आएको ठूलो परिमाणको लेदो, गेग्रान र डेब्रिजले सडक ऋस गर्दै गरेका दुईवटा सवारी साधनलाई धकेलेर त्रिशुली नदीमा खसालेको देखिन्छ।

ख. भरतपुर महानगरपालिकाले वडा नं २९ अन्तर्गत सिमलताल-बाँङ्गेसाल-डुम्रेगाँउ सडक खण्डको निर्माण गर्दा समग्र वातावरणीय पक्षमा ध्यान दिएको देखिँदैन।

- ग. सडक डिभिजन, भरतपुरले डेब्रिज सफा गर्दा सडकको माथिल्लो साइडतर्फ थुप्रिएको डेब्रिज बगेर सडकतिरै आउन सक्छ भन्ने कुरामा ध्यान पुऱ्याउन सकेको देखिँदैन। साथै जोखिमको आँकलन गरी त्यहाँ रहेको कल्भर्ट तथा क्याचपिट नियमित रूपमा सफा गरेको देखिँदैन।
- घ. सडक सुरक्षा सम्बन्धी एकीकृत सूचना प्रणालीको विकास नभएको कारण सडकको अवस्थाबारे सवारी चालकले पूर्वानुमान गर्न नसकेको र सुरक्षाकर्मीले सवारी रोक्न आवश्यक नठानेको देखिन्छ।
- ङ. सडक सुरक्षाका दृष्टिले निकै जोखिमपूर्ण मानिएको सो सडक खण्डमा ठूलो वर्षा भैरहेको र रातको समयमा सवारी चलाउँदा “SAFETY FIRST” भन्ने मूल कुरामा ध्यान दिई अत्यन्त सावधानीपूर्वक सवारी हाँक्नुपर्नेमा सो हुन सकेको पाईएन।

१२.२ दुर्घटनामा बेपत्ता भएका तथा ज्यान गुमाएका यात्रुका परिवारलाई उपलब्ध गराउन सकिने राहत-

- क. विपद् पीडित उद्धार तथा राहत सम्बन्धी मापदण्ड, २०७७ को व्यवस्था बमोजिम विपद्जन्य घटनामा परी परिवारको कुनै १ (एक) जना सदस्यको मृत्यु भएमा दुई लाख रुपैयाँका दरले र सोही परिवारमा अन्य व्यक्तिको पनि मृत्यु भएमा थप एक लाख रुपैयाँका दरले राहत रकम उपलब्ध गराउने व्यवस्था रहेको छ। सिमलताल सवारी दुर्घटना मूलतः प्राकृतिक प्रकोपको कारणबाट नै भएको देखिँदा उक्त दुर्घटनामा मृत्यु भएका मृतकका परिवारलाई उल्लिखित मापदण्ड बमोजिम नै राहत उपलब्ध गराउन उपयुक्त हुने।
- ख. बेपत्ता भएका यात्रुको हकमा समेत मृतक सरह बुँदा नं. (क) बमोजिमको राहत निजका परिवारलाई उपलब्ध गराउन उपयुक्त हुने।
- ग. सिमलताल बस दुर्घटनामा मृत्यु भई शव समेत फेला परी सनाखत भएका १९ जना र सोही दुर्घटनामा बेपत्ता भएका ४० जना यात्रुको हकमा नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद्बाट मिति २०८१।०३।३१ मा “वाढी पहिरोजस्ता विपद्जन्य घटनाका कारण बेपत्ता भई घटना घटेको १० दिनसम्म पनि फेला पर्न नसकेको यकिन भएमा त्यस्तो प्राकृतिक विपद्बाट पीडित व्यक्तिका परिवारलाई मृतकसरह राहत उपलब्ध गराउने” भन्ने निर्णय भएको हुँदा बेपत्ता भएका व्यक्तिका परिवारलाई विपद् पीडित उद्धार तथा राहत सम्बन्धी मापदण्ड, २०७७ बमोजिम राहत उपलब्ध गराउन उपयुक्त हुने र सोको लागि आवश्यक पर्ने प्रशासनिक कागजात घटना भएको जिल्लाबाट प्रमाणीकरण गरी पीडितको घर ठेगाना भएको जिल्लाको जिल्ला प्रशासन कार्यालयबाट राहत रकम भुक्तानी गर्न उपयुक्त हुने।
- घ. सिमलताल बस दुर्घटनामा परी बेपत्ता भएका व्यक्तिको शव परीक्षण प्रतिवेदन नहुने भएकाले त्यस्ता व्यक्तिको परिवारले पाउने यात्रु बीमा बापतको क्षतिपूर्ति रकम स्थानीय प्रशासनको प्रतिवेदनका आधारमा बीमा कम्पनीले उपलब्ध गराउने गरी सम्बन्धित निकायमा पत्राचार गरी सहजीकरण गर्न उपयुक्त हुने।

ड. दुर्घटनाका घाईतेहरूको निशुल्क उपचारको व्यवस्था सरकारले गर्ने।

च. मिति २०८१/०३/२८ गते चितवन भरतपुर महानगरपालिका वडा नं. २९, नारायणगढ-मुग्लिन सडकखण्डको सत्रकिलो भन्ने स्थानमा सडकको माथिबाट लेदोसहित पहिरो जाँदा पहिरोसँगै खसेको ढुङ्गा बुटवलतर्फबाट काठमाडौँतर्फ आउँदै गरेको लु. २ ख. ६५६६ नम्बरको बसमा ठोक्किन पुग्दा बसका चालक नवलपरासी जिल्ला, सुनवल न.पा. ४ बस्ने वर्ष ३६ का मेगनाथ वि.क. गम्भिर घाइते भई उपचारको क्रममा मृत्यु भएको देखिन्छ। यस घटनाको प्रकृति हेर्दा चालकले कुशलतापूर्वक सो बस नदीमा खस्नबाट जोगाई ३० जना यात्रुको जीवन बचाउन सफल भएकोमा निज मेगनाथ वि.क.लाई समेत राज्यका तर्फबाट मरणोपरान्त सम्मान प्रदान गर्न उपयुक्त हुने।

१२.३ आगामी दिनमा यस्ता घटना हुन नदिन चालुपने कदमहरू-

सिमलताल दुर्घटना जस्ता घटना आगामी दिनमा दोहोरिन नदिन तथा सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण गर्न देहाय बमोजिमका सुझाव सिफारिस गरिएको छः-

क. नीतिगत तथा कानूनी सुधारः

१. सडक सुरक्षाको लागि सडक सुरक्षासँग सम्बन्धित निकायहरूका बीच आवश्यक समन्वय तथा नियमन गरी सडक सुरक्षा प्रवर्द्धन गर्नका निमित्त नेतृत्वदायी संस्थाको रूपमा सडक सुरक्षा परिषद् (Road Safety Council) को स्थापना गर्नुपर्ने।
२. सडक दुर्घटना न्यूनीकरण गर्ने उद्देश्यले सुरक्षित सडक संरचना र सवारी साधन सम्बन्धी प्रावधानहरू लागु गर्न, सडक सुरक्षा सम्बन्धी जनचेतना अभिवृद्धि गराउन, जोखिममा रहने सडक प्रयोगकर्ता (Vulnerable Road Users) को सुरक्षामा अभिवृद्धि गर्न, सडक दुर्घटनामा पीडितहरूको उद्धार, उपचार तथा क्षतिपूर्ति सम्बन्धी व्यवस्थालाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गराउन सडक सुरक्षा ऐन निर्माण गर्नुपर्ने।
३. सडक सुरक्षाका लागि संघ, प्रदेश र स्थानीय तहले संघीय शासनव्यवस्था अनुरूप समन्वयात्मक ढंगले कानून तथा नीतिहरू तर्जुमा गरी काम गर्नुपर्ने।
४. सडक सुरक्षासँग सम्बन्धित अधिकांश कानूनहरू पुराना भएको हुँदा वर्तमान आवश्यकता अनुरूप परिमार्जन एवम् निर्माण गर्नुपर्ने।
५. मुलुकको यातायात व्यवस्थापन र सडक सुरक्षाका लागि वृहत, एकिकृत तथा दिर्घकालीन राष्ट्रिय नीति तर्जुमा गर्नुपर्ने।
६. योगदानमा आधारित सामाजिक सुरक्षा ऐन, २०७४ बमोजिम यातायात क्षेत्रमा कार्यरत मजदुरहरूलाई सामाजिक सुरक्षाको दायरामा ल्याउनु पर्ने।
७. भविष्यमा वृद्धि हुनसक्ने सवारी साधनको संख्यालाई आँकलन गरी तदनु रूप योजना तर्जुमा गरी काम गर्नुपर्ने।

८. जल तथा मौसम विज्ञान विभाग, सडक विभाग र नेपाल प्रहरीको एकीकृत आपतकालीन पूर्व सूचना प्रणालीको विकास गरी राजमार्गमा मौसम, सडकको अवस्था र ट्राफिक चापको एकीकृत ढंगले सूचना सम्प्रेषण गर्ने पद्धति निर्माण गर्ने।
९. सडक सुरक्षाका लागि सुरुडमार्गलाई प्राथमिकता दिने नीति अवलम्बन गर्ने।
१०. तहगत सरकारले यातायात गुरुयोजना (Transport Master Plan) तर्जुमा गरी सोही बमोजिम सडक निर्माण गर्ने।
११. शहरी क्षेत्र एकीकृत सार्वजनिक यातायात (व्यवस्थापन) प्राधिकरण ऐन, २०७९ को दफा १२ बमोजिमको «संघीय राजधानी शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण» स्थापना गरी संघीय राजधानी शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात परिषद् गठन गर्ने।
१२. दुर्घटना राहत कोष स्थापना गर्ने।
१३. राजमार्गमा Automated Vehicle Monitoring System, Vehicle Entry Mechanisms को स्थापना गर्ने।
१४. सवारी चालक अनुमतिपत्र वितरण सम्बन्धी परीक्षा प्रणालीलाई अझ वैज्ञानिक र व्यवस्थित गर्ने।
१५. रूट इजाजत जारी गर्ने सम्बन्धी स्पष्ट मापदण्ड तयार गर्ने।
१६. अत्यधिक सङ्ख्यामा रहेका दुई पाँगे तथा साना सवारी साधनलाई दुरुत्साहन गरी ठूला सवारी साधनको प्रवर्द्धनमा जोड दिने।
१७. सार्वजनिक यातायातको क्षेत्रमा सरकारको लगानी बढाउने नीति अवलम्बन गर्ने।

ख. सडक संरचनागत सुधार:

१. राजमार्गहरूको डिजाइन, निर्माण तथा संचालनको विभिन्न चरणमा Road Safety Audit गरी प्राप्त सुझावहरूलाई कार्यान्वयन गर्ने।
२. राजमार्ग तथा अन्य सडकमा पर्याप्त मात्रामा रोड मार्किङ, ट्राफिक संकेत, रोड फर्निचर तथा जोखिमपूर्ण स्थान तथा ब्ल्याक स्पटहरूमा Crash Barrier (सवारी साधनलाई सडकबाट तल झर्नबाट रोक्न डिजाइन गरिएका संरचना), सडक बत्ती तथा CC Camera को अनिवार्य व्यवस्था गर्नुपर्ने।
३. सवारी दुर्घटना पश्चात् Crash Barrier तथा रेलिङमा भएको क्षतिको यथाशिघ्र मर्मत संभार गर्नुपर्ने तथा मर्मत संभार चालु रहेको अवस्थामा Work Zone Safety लाई अनिवार्य रूपमा कार्यान्वयन गर्ने।
४. जोखिमयुक्त स्थानमा Safety Measures सँग सम्बन्धित सूचनाहरू Digital Display Board मार्फत प्रसारण गर्ने व्यवस्था गर्ने।

५. सडकमा रहेका पुल पुलेसाहरुमा थुप्रिएको लेदो, माटो, तथा डेब्रिजहरु नियमितरूपमा सफा गर्ने व्यवस्था मिलाउने।
६. मुग्लिन-नारायणगढ सडकखण्डजस्तै प्रकृतिका अन्य सडकमा रहेका नाली, क्याचपिट तथा कल्भर्टहरु उच्च प्राथमिकता दिई सफा गर्ने।
७. नदी किनारमा अवस्थित सडकहरुको जोखिम विश्लेषणका आधारमा रक सेड (पहाडबाट खस्ने पहिरो सिधै नदीमा खस्ने गरी) हरू निर्माण गर्ने।
८. राजमार्ग निर्माण हुँदा Direct Influence Zone (DIZ) मा मात्र पहिरो रोकथाम तथा डेब्रिज नियन्त्रणका कार्यहरु भइरहेकोमा नारायणगढ-मुग्लिन जस्ता अत्यधिक सवारी चाप तथा देशकै महत्वपूर्ण राजमार्गहरुमा आउने क्रस ड्रेनेजहरुको जलाधार क्षेत्रमा सडक, क्रसर, उद्योग, होटल, Land Pooling आदिको निर्माणबाट हुने भुक्षय, पहिरो, कटिङको माटो आदिको अनिवार्य व्यवस्थापन गर्ने।
९. Highway Engineering तथा Water Induced Disaster Prevention Engineering को एकीकृत योजना अनुसार पहिरो, बाढी, दुर्घटनाग्रस्त क्षेत्रहरुमा Retention Wall, Drainage System, Landslide Protection Measures को अधिकतम प्रावधान राखी सडक निर्माण गर्ने।

ग. प्रशासनिक तथा व्यवस्थापकीय सुधार:

१. मुख्य मुख्य सडकहरुको जोखिम मुल्याङ्कन (Risk Assessment) गरी सार्वजनिकीकरण गर्ने।
२. जल तथा मौसम पूर्वानुमान विभागको मौसम पूर्वानुमानका आधारमा भारी वर्षाको समयमा पहिरो तथा डेब्रिजको बहाव जारी रहुञ्जेलसम्म विशेष गरी रातको समयमा सवारी आवागमनलाई निषेध गर्नका लागि Red Alert Notice जारी गर्ने।
३. सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १७ बमोजिम सवारी धनीलाई सवारी सडकमा चलन सक्ने सक्षमता (रोड ओर्दिनेस) को प्रमाणपत्र दिने व्यवस्था लागू गर्ने।
४. सम्पूर्ण चालक तथा सहचालकलाई रोजगार सम्झौता गर्नुका साथै न्यूनतम तलब/ज्यालाको व्यवस्था गरी सामाजिक सुरक्षा कोषमा आवद्ध गर्ने।
५. सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा १०४ को व्यवस्था बमोजिम लामो बाटोमा यातायात सेवा संचालन गर्ने यात्रुवाहक सार्वजनिक सवारीलेकम्तिमा दुई जना चालक राख्ने व्यवस्थालाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्ने।
६. सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली, २०५४ को नियम १८ बमोजिम यात्रुवाहक सवारीको स्तर कायम गरी लागू गर्ने।
७. सहायक राजमार्गहरुको ट्र्याक खोल्दा सार्वजनिक सडक ऐन, २०३१ बमोजिम सडक विभागसँग सहमतिलिनु पर्ने विषय कार्यान्वयन गर्ने।

८. राजमार्गका निश्चित दूरीमा Refreshment Center हरू स्थापना गरी व्यवस्थित रूपमा सञ्चालन गर्ने।
सडक सुरक्षा तथा यातायात संचालनसँग सम्बन्धित कानूनहरूको परिपालनाका लागि सरकारको नियमनकारी क्षमता सुदृढ गर्ने।
९. सडकमा रहेका विद्युतका पोलहरू तथा विभिन्न निकायका तारहरूको उचित व्यवस्थापन गर्ने।
१०. सडक सुरक्षाको दृष्टिकोणले जोखिमपूर्ण अवस्थामा रहेका रूखहरूको पहिचान गरी उचित व्यवस्थापन गर्ने।
११. Vehicle Fitness Test Centre (VFTC) को व्यवस्थालाई अनिवार्य गर्ने।
१२. सवारी मर्मत गर्ने वर्कसपहरूको गुणस्तर सुनिश्चितताका लागि प्रमाणीकरणको व्यवस्था गर्ने।
१३. टाईम कार्डको व्यवस्था कडाईका साथ लागू गर्ने।
१४. चालक तथा सहचालकको लागि पोशाक तथा परिचयपत्रको व्यवस्था गर्ने।
१५. यान्त्रिक परिक्षण पश्चात् सञ्चालन गर्न अयोग्य सवारी साधनलाई विस्थापन गर्ने नीति पूर्णरूपमा कार्यान्वयनमा ल्याउने।
१६. यातायात व्यवस्था कार्यालयले नयाँ लाइसेन्स प्रयोगकर्तालाई एक वर्ष परीक्षण कालमा राखे व्यवस्थाको कडाईकासाथ कार्यान्वयन गर्ने।
१७. ट्राफिक कानूनको पालना भए नभएको चेकजाँचका लागि हाल भैरहेको ट्राफिक प्रहरीको जनशक्ति अपर्याप्त भएकोले आवश्यक दरबन्दी थप गर्ने।
१८. राजमार्ग क्षेत्रमा रहेका सुरक्षा निकायका युनिटहरूलाई साधन सम्पन्न तुल्याउने।

घ. खोज तथा उद्धार कार्यमा आधुनिक प्रविधि र सामग्रीको व्यवस्थापन:

१. विश्वमा प्रयोगमा रहेका Remotely Operated Vehicles (ROVs) or Underwater Drones, Side Scan Sonar, Multi-beam Sonar, Hand Held Underwater and Waterproof Metal Detectors and Magnetometers, Under Water Video Camera with Sensor, Out Board motor with raft, Combi tools for road traffic accident (hydraulic) र Under Water Lighting & Accessories जस्ता आधुनिक उपकरणहरूको यथाशीघ्र व्यवस्थापन गरी प्रयोगमा ल्याउने।
२. विपद्जन्य घटना तथा सवारी दुर्घटनामा खोज तथा उद्धारका निम्ति पर्याप्त मात्रामा दक्ष जनशक्तिको व्यवस्था गरी तालिम प्रदान गर्ने।
३. सवारी दुर्घटनाका कारण त्रिशुली नदीमा धेरै सवारी साधनहरू खसेका र हालसम्म पनि त्यस्ता सवारी साधनहरू वेपत्ता रहेको अवस्थामा नदी शान्त रहेको तथा पानी सफा रहेको बेलामा नदीमा Airborne Laser Bathymetry Survey गरी हराइरहेको सवारी साधन खोज्ने तथा नदीको पिँधको नक्सा तयार गर्ने।

ड. सूचना प्रविधिको प्रयोगमा जोड:

१. सवारीको लोड तथा अवस्था चेकजाँचका लागि मुख्य-मुख्य सडकखण्डमा Automated Vehicle Entry Mechanism को स्थापना गर्ने।
२. मुग्लिन-नारायणगढ सडक खण्डमा पहिरोको जोखिम उच्च रहेकाले मुग्लिन तथा आँपटारी क्षेत्रमा सडकको अवस्था देखाउने डिजिटल डिस्प्ले बोर्ड राख्ने र यस्तो व्यवस्था अन्य जोखिमयुक्त सडकमा पनि क्रमशः गर्दै जाने व्यवस्था गर्ने।
३. अनलाईन टिकट प्रणालीलाई अनिवार्य गर्ने र यात्राको क्रममा यात्रुको पहिचान खुल्ने कागजात अनिवार्य गर्ने।
४. ट्राफिक नियम उल्लंघन भए नभएको चेकजाँच गर्न आधुनिक प्रविधियुक्त Surveillance and Monitoring System जडान गर्ने।
५. सवारी साधन, सवारी चालक अनुमतिपत्र र ट्राफिक भायोलेन्स रेकर्ड सिस्टमकाबीच तादात्म्यताका लागि प्रणाली विकास गर्ने।
६. सडक प्रयोगकर्तालाई सडकको अवस्था सम्बन्धी जानकारीमूलक सूचनामा सहजै पहुँच हुने गरी सूचना प्रवाह गर्ने व्यवस्था मिलाउने।
७. राजमार्गहरूमा ट्राफिक चेकजाँचका लागि आधुनिक प्रविधि र श्रोत साधनको व्यवस्था गर्ने।
८. तीव्र गति तथा ट्राफिक नियमको उल्लंघन रोक्न Surveillance and Monitoring System को सबैतिर विस्तार गर्ने।
९. सडक सुरक्षा सम्बन्धी सूचना प्रवाह गर्न महत्वपूर्ण स्थानहरूमा Digital Display Board राख्ने।

च. तालिम, प्रशिक्षण, शिक्षा तथा सचेतनामा जोड:

१. यातायात मजदुरलाई यात्रुमैत्री व्यवहारको लागि तालिम, प्रशिक्षण तथा चेतनामूलक कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने।
२. सार्वजनिक यातायात संचालन गर्ने व्यवसायी तथा यातायात मजदुरहरूलाई सडक सुरक्षा सम्बन्धी आधारभूत तालिमको व्यवस्था गर्ने।
३. आम नागरिकका लागि सडक सुरक्षा र टिकट लिएर मात्र यात्रा गर्नका लागि जनचेतनामूलक कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने।
४. सडक सुरक्षाको विषय विद्यालय तहको पाठ्यक्रममा समावेश गर्ने।

५. सार्वजनिक सवारी साधनका सवारी चालक र सहचालकलाई विपद् जोखिम सम्बन्धी आधारभूत तालिमको व्यवस्था गर्ने। शिष्ट, सभ्य र यात्रुमैत्री व्यवहारका लागि यातायात मजदुरहरूलाई प्रशिक्षित गर्ने।

छ. दुर्घटनापछिको सेवा व्यवस्थापन:

१. सवारीको चाप उच्च रहेका र बढी दुर्घटनाग्रस्त क्षेत्र (Black Spot Zone) लाई मध्यनजर गरी राजमार्ग सेवा (Highway Response) को व्यवस्था गर्ने।
२. घाईतेहरूको शीघ्र उद्धार गरी प्राथमिक उपचारको व्यवस्था गर्ने।
३. अस्पतालसँग समन्वय गर्ने।
४. एम्बुलेन्स सेवा उपलब्ध गराई घाईतेलाई शीघ्र अस्पताल पठाउने।
५. दुर्घटनाका घाइते तथा मृतकको तथ्यपरक अभिलेख राख्ने र उनीहरूका आफन्तसँग समन्वय गर्ने।

१३. दुर्घटना न्यूनीकरणका लागि निकायगत जिम्मेवारी-

क. गृह मन्त्रालयको नेतृत्वमा गर्ने कार्यहरू:

१. हालविश्वमा प्रयोगमा आएका Remotely Operated Vehicles (ROVs) or Underwater Drones, Side Scan Sonar, Multi-beam Sonar, Hand Held Underwater and Waterproof Metal Detectors and Magnetometers, Under Water Video Camera with Sensor, Out Board motor with raft, Combi tools for road traffic accident (hydraulic) र Under Water Lighting & Accessories जस्ता आधुनिक उपकरणहरूको यथाशीघ्र व्यवस्थापन गरी प्रयोगमा ल्याउन निर्देशन दिने।
२. राजमार्ग क्षेत्रमा सडक सुरक्षा सम्बन्धी पूर्वसूचना प्रणाली स्थापना गर्ने।
३. सार्वजनिक सवारी साधनका सवारी चालकहरूलाई विपद् जोखिम सम्बन्धी तालिमको व्यवस्था गर्ने।
४. ट्राफिक कानूनको पालना भए नभएको चेकजाँचका लागि हाल भईरहेको ट्राफिक प्रहरीको जनशक्ति अपर्याप्त भएकोले दरबन्दी थप गर्ने।
५. सवारी दुर्घटना न्यूनीकरण र सडक सुरक्षाका लागि सरकारको नियमनकारी क्षमता अभिवृद्धि गर्न थप साधनश्रोतको व्यवस्था गर्ने।
६. जल तथा मौसम पूर्वानुमान विभागको मौसम पूर्वानुमानका आधारमा भारी वर्षातको समयमा पहिरो तथा डेब्रिजको बहाव जारी रहुञ्जेलसम्म विशेष गरी रातको समयमा सवारी आवगमनलाई निषेध गर्नका लागि Red Alert Notice जारी गर्ने।
७. विपद्जन्य दुर्घटनामा खोज तथा उद्धारका निम्ति योजना तयार गरी दक्ष जनशक्ति उत्पादन गर्ने।

८. दुर्घटना राहत कोष स्थापना गर्ने कार्यमा नेतृत्व एवम् समन्वय गर्ने ।

९. सशस्त्र प्रहरीबल, नेपालको कुरिनटारस्थित विपद् व्यवस्थापन शिक्षालयलाई साधनश्रोत सम्पन्न तुल्याई जलउत्पन्न प्रकोप लगायत विपद्का समयमा उद्धार गर्न सक्ने गरी पर्याप्त जनशक्ति तयार गर्ने ।

ख. भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात व्यवस्था मन्त्रालयको नेतृत्वमा गर्ने कार्यहरु:

१. नयाँ सडक सुरक्षा ऐन तर्जुमा गर्ने ।
२. राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद् (National Road Safety Council) को स्थापना गर्ने ।
३. राष्ट्रिय सडक सुरक्षा नीति तर्जुमा गर्ने ।
४. सडक सुरक्षासँग सम्बन्धित विभिन्न प्रकारका मापदण्ड, संहिता (Codes), कार्यविधि र नर्म्स तयार गर्ने कार्यको नेतृत्व गर्ने ।
५. सडकहरूको वर्गीकरण अनुरूप मापदण्ड तयार गर्ने ।
६. जोखिमपूर्ण सडकहरूमा Crash Barrier अनिवार्य गर्ने ।
७. सवारी मर्मत गर्ने वर्कसपहरूको गुणस्तर सुनिश्चितताका लागि प्रमाणीकरणको व्यवस्था गर्ने ।
८. सवारीको लोड तथा अवस्था चेकजाँचका लागि मुख्य-मुख्य सडकखण्डमा Automated Vehicle Entry Mechanism को व्यवस्था गर्ने ।
९. योगदानमा आधारित सामाजिक सुरक्षा ऐन, २०७४ बमोजिम यातायात क्षेत्रमा कार्यरत मजदुरहरूलाई सामाजिक सुरक्षाको दायरामा ल्याउन सम्बद्ध निकायसँग समन्वय गर्ने ।
१०. राजमार्गका जोखिमयुक्त र महत्वपूर्णस्थानहरूमा सडक वत्ती तथा CC Camera जडान पर्ने ।
११. सडक सुरक्षा सम्बन्धी कानून तथा मापदण्डहरूको आधुनिकीकरण तथा परिमार्जन गर्ने ।
१२. Priority Investment Plan तयार गरी सडक पूर्वाधार निर्माण गर्ने ।
१३. वैकल्पिक मार्ग/सुरुङ्ग मार्गको अध्ययन र निर्माण गर्ने ।
१४. सम्पूर्ण राजमार्गहरूको Safety Mapping/Audit गरी सोको सार्वजनिकीकरण गर्ने ।
१५. सहायक राजमार्गको ट्रायाक खोल्दा सार्वजनिक सडक ऐन बमोजिम सडक विभागसँग सहमति लिनु पर्ने विषयको अनुगमन गर्ने ।
१६. सवारी धनीलाई सवारी सडकमा चलन सक्ने सक्षमता (रोड ओर्दिनेस- Road Worthiness) को प्रमाणपत्र दिने व्यवस्था लागु गर्ने ।

१७. राजमार्ग तथा अन्य सडकमा पर्याप्त मात्रामा ट्राफिक संकेत, रोड फर्निचिङ तथा जोखिमपूर्ण स्थानहरूमा सडक बत्तीको व्यवस्था गर्नुपर्ने तथा सडक छेउका ब्यारियर निर्माण तथा मर्मत संभारमा विशेष ध्यान दिनुपर्ने।
१८. सडकमा रहेका पुल पुलेसाहरूमा थुप्रिएको लेदो, माटो, तथा डेब्रिज तत्कालै सफा गर्ने व्यवस्थामिलाउने।
१९. मुग्लिन- नारायणगढ सडकमा पहिरोको जोखिम अत्यन्त धेरै रहेकोले मुग्लिन तथा आँपटारी क्षेत्रमा यस सडक खण्डको अवस्था देखाउने डिजिटल डिस्प्ले बोर्डहरू राख्नुपर्ने र यस्तो व्यवस्था जोखिमताका आधारमा अन्य सडकहरूमा समेत राख्दै जाने व्यवस्था गर्ने।
२०. द्रुतमार्ग, राजमार्ग तथा अन्य महत्वपूर्ण सडक निर्माणको क्रममा हुने EIA/IEE का विभिन्न चरणमा सो सडकमा हुन सक्ने प्राकृतिक प्रकोप वा विपद्को उद्धारको सहजताको लागि सुरक्षा निकायसँग समेत समन्वय गर्ने।
२१. मुख्य राजमार्गहरूको जोखिम आँकलन गरी जोखिमको जानकारी अनिवार्य रूपमा सार्वजनिकीकरण गर्ने।

ग. स्वास्थ्य तथा जनसङ्ख्या मन्त्रालयको नेतृत्वमा गर्ने कार्यहरू:

१. सवारी दुर्घटना पश्चात घाइतेहरूको उद्धारमा सहयोगी हुने First Respondent Training सञ्चालन गर्ने।
२. भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयसँगको समन्वयमा सवारीको चाप उच्च हुने र दुर्घटनाको जोखिम बढी हुने सडक खण्डमा आपत्कालीन उपचार केन्द्र (Trauma Center) स्थापना गर्ने।

घ. सञ्चार तथा सूचना प्रविधि मन्त्रालयको भूमिका:

१. सवारी साधन संचालनमा अवरोध हुने तथा वातावरणीय सौन्दर्यतालाई प्रतिकूल असर पुग्ने गरी तानिएका/झुण्डाईएका टेलिफोनका तार, ईन्टरनेटका तार तथा केबलका तारहरू प्राथमिकताका साथ उचित व्यवस्थापन गर्ने।

ङ. नेपाल प्रहरीले गर्ने कार्यहरू:

१. ट्राफिक नियम उल्लंघनको चेकजाँच गर्न आधुनिक प्रविधियुक्त Surveillance and Monitoring System सवारीको उच्च चाप भएका सबै स्थानमा जडान गर्ने।
२. विद्यालय तथा समुदायस्तरमा ट्राफिक शिक्षा र सचेतनाका कार्यक्रम व्यापक रूपमा संचालन गर्ने।
३. Traffic Communication App (TCA) लाई अद्यावधिक गरी सार्वजनिक यातायात मात्र नभएर सबै खालका सवारी साधनको डाटा राख्ने व्यवस्था मिलाउने।
४. सडक दुर्घटना, घाइते तथा मृतकको एकिकृत सूचना प्रणाली (Road Accident Information Management System) को अद्यावधिक गरी सरोकारवाला निकायसँगको समन्वयमा सुचारु गर्ने।

५. सडक विभागसँगको समन्वयमा राजमार्गको निश्चित दूरीमा Refreshment Centers स्थापना गरी सञ्चालन गर्ने।
६. ट्राफिक प्रहरीको आचार संहिता (Code of Conduct) बनाई लागू गर्ने।
७. सडक सुरक्षा सम्बन्धी सूचनाको आदान प्रदान गर्ने।
८. ट्राफिक नियमहरूको उल्लंघन गर्ने चालकलाई कारबाही गरी ट्राफिक नियमहरूको कडाइका साथ पालन गराउने।
९. ट्राफिक संकेतहरू एवं संकेत बोर्डहरूको अनुगमन गर्ने तथा सडकमा उचित ट्राफिक संकेतहरू राख्न र मर्मत गर्न सहयोग र समन्वय गर्ने।
१०. सडक सुरक्षा सम्बन्धी विभिन्न चेतनामूलक कार्यक्रमहरू, मिडिया क्याम्पेन, सडक सुरक्षा दिवस तथा ट्राफिक सप्ताह जस्ता कार्यक्रमहरू सञ्चालन गर्ने।
११. दुर्घटना उद्धार सम्बन्धी आपतकालीन सेवाहरू प्रदान गर्ने तथा ट्राफिक कानूनको निगरानी र अनुपालन गर्ने।

च. सशस्त्र प्रहरी बल, नेपालको जिम्मेवारी:

१. त्रिशुली नदीमा धेरै सवारी साधन खसेका र हालसम्म पनि त्यस्ता सवारी साधन बेपत्ता रहेको हुँदा नदी शान्त र पानी सफा रहेको बेलामा नदीमा Airborne Laser Bathymetry Survey गरी हराइरहेको सवारी साधन खोज्ने तथा नदीको पिँधको नक्सा तयार गर्ने।
२. जल तथा मौसम विज्ञान विभागसँग समन्वय गरी बाढी पहिरोको उच्च जोखिमयुक्त स्थानमा जडान भएका Early Warning System बाट Real Time Data लिई समुदायलाई सचेत बनाउने र आवश्यक पूर्वतयारी गर्ने।
३. अभियानको रूपमा संचालित “समुदायमा आधारित विपद् सचेतनामूलक कार्यक्रम” सवारी चालकलाई समेत लक्षित गरी संचालन गर्ने।
४. विद्यालय, कलेज र समुदायमा ट्राफिक नियम र सडक सुरक्षा सम्बन्धी जनचेतना फैलाउने।
५. सडक दुर्घटना भएमा तत्काल उद्धार र चिकित्सा सहायताका लागि सहयोग गरी घाइतेहरूलाई छिटो अस्पताल पुऱ्याउने व्यवस्था गर्ने।
६. आवश्यक संख्यामा गोताखोर जनशक्ति उत्पादन गरी जल उत्पन्न प्रकोप बढी हुने र सडक दुर्घटनाको जोखिम उच्च हुने स्थानमा उद्धार कार्यका लागि बेस खडा गरी तैनाथ राख्ने।
७. विपद् व्यवस्थापन शिक्षालय कुरिनटारको प्रभावकारी व्यवस्थापन गर्ने।

छ. वन प्रशासनसँग सम्बन्धित निकायको भूमिका:

१. सडक सुरक्षामा जोखिम हुने अवस्थामा रहेका रूखहरूको शिघ्र व्यवस्थापन गर्ने।

ज. नेपाल विद्युत प्राधिकरणको भूमिका:

१. सडक किनारमा रहेका जोखिमयुक्त विद्युतका पोल तथा तारहरू उच्च प्राथमिकताका साथ व्यवस्थापन गर्ने।

झ. प्रदेश सरकारले गर्ने कार्यहरू:

१. सवारी साधनको Vehicle fitness Test को व्यवस्था अनिवार्य गर्ने।

२. प्राविधिक मापदण्ड, वातावरणीय अध्ययन तथा उचित इन्जिनियरिङ्का आधारमा मात्र सडक निर्माण गर्ने।

३. मुलुकभर चल्ने सवारी साधनको तेस्रो पक्ष बीमा अनिवार्य गर्ने गराउने।

४. रुट इजाजत जारी गर्ने सम्बन्धमा स्पष्ट मापदण्ड तयार गरी संघ तथा स्थानीय तहसँग समन्वय गरी रुट इजाजत जारी गर्ने।

५. Provincial Transport Master Plan स्वीकृत गरेर मात्र सडक विस्तार गर्ने।

६. पुराना सवारी साधन दुर्गम तथा पहाडी जिल्लामा चलाउने परिपाटीको कडाईका साथ नियन्त्रण गर्ने।

७. सवारीको भौतिक परिक्षणबाट सञ्चालन गर्न अयोग्य देखिएका सवारी साधनहरूको लगत कट्टा गर्ने।

ञ. स्थानीय तहले गर्ने कार्यहरू:

१. प्राविधिक मापदण्ड, वातावरणीय अध्ययन तथा उचित इन्जिनियरिङ्का आधारमा मात्र ग्रामीण सडक निर्माण गर्ने।

२. सडक ट्रयाक खोल्दा सार्वजनिक सडक ऐन, २०३१ बमोजिम सडक विभागसँग सहमतिलिने।

३. Local Transport Master Plan स्वीकृत गरेर आवश्यकतानुसार मात्र सडक विस्तार गर्ने।

४. रुट ईजाजत जारी गर्दा निश्चित मापदण्डको आधारमा मात्र गर्ने।

५. ग्रामीण सडक निर्माण गर्दा वातावरण संरक्षण सम्बन्धी कानूनको पालनामा जोड दिने।

६. सडक सुरक्षाको विषय विद्यालय तहको पाठ्यक्रममा समावेश गर्ने।

ट. यातायात व्यवसायी र यातायात मजदुरसँग सम्बन्धित संघ-संस्थाहरूले गर्ने कार्यहरू:

१. अनलाईन टिकट प्रणालीको विकास गरी कार्यान्वयन गर्ने।

२. यात्रुको पहिचान खुल्ने कागजात लिएर मात्र यात्रा गर्ने कुरालाई व्यवहारमा उतार्ने।

३. यात्रुहरूलाई टिकट काटेर मात्र यात्रा गराउने।
४. सम्पूर्ण सवारी साधनमा GPS Tracking प्रणाली जडान गर्ने।
५. आ-आफना सार्वजनिक सवारीका साधनमा CCTV जडान गर्ने।
६. सार्वजनिक सवारी साधनमा Transponder को व्यवस्था गर्ने।
७. सम्पूर्ण चालक तथा सहचालकलाई रोजगार सम्झौता अनिवार्य गर्नुका साथै न्यूनतम तलब/ज्यालाको व्यवस्था गरी सामाजिक सुरक्षा प्रणालीमा आवद्ध गर्ने।
८. शिष्ट, सभ्य र यात्रुमैत्री व्यवहारका लागि यातायात मजदुरहरूलाई प्रशिक्षित गर्ने।
९. चालकहरूलाई सुरक्षित ड्राइभिङ्ग सम्बन्धी नियमित रूपमा तालिम दिने, ट्राफिक नियमको पालना गर्न प्रेरित गर्ने र मादक पदार्थ सेवन गरेर सवारी साधन नचलाउन कठोर निगरानी गर्ने।
१०. लामो बाटोमा यातायात सेवा संचालन गर्ने यात्रुवाहक सार्वजनिक सवारीले कम्तिमा दुई जना चालक राख्ने व्यवस्थाको पालना गर्ने।
११. यातायात व्यवसायी तथा मजदुरहरूको आचार संहिता (Code of Conduct) बनाई लागू गर्ने।
१२. चालक तथा सहचालकको लागि पोशाक तथा परिचयपत्रको व्यवस्था गर्ने।
१३. मुलुकभर चल्ने सवारी साधनको तेस्रो पक्ष बीमा अनिवार्य गर्ने।
१४. सवारी साधनहरूको नियमित मर्मत सम्भार र जाँच गर्ने।
१५. पुराना र असुरक्षित सवारी साधनलाई प्रयोगबाट हटाउने।
१६. तीव्र गति नियन्त्रण गर्न सवारी साधनमा गति सीमित गर्ने उपकरण जडान गर्ने।

ठ. संचारकर्मी तथा नागरिक समाजको भूमिका:

१. सवारी दुर्घटना न्युनीकरण गर्ने सम्बन्धमा बहस पैरवी गर्ने तथा लेख रचनाहरू प्रकाशन गर्ने।
२. आम नागरिकका लागि सडक सुरक्षा र टिकट काटेर मात्र यात्रा गर्नका लागि जनचेतनामूलक कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने।
३. सडक दुर्घटना सम्बन्धी तथ्यपरक समाचार शीघ्र प्रशारण गर्ने।
४. ट्राफिक नियमहरूको महत्त्वबारे जनचेतना फैलाउने।
५. सुरक्षित ड्राइभिङ्ग अभ्यासको प्रचार-प्रसार गर्ने।
६. मादक पदार्थ सेवन गरेर सवारी साधन नचलाउन सडक-नाटकमार्फत चेतनामूलक सन्देश दिने।
७. स्थानीय समुदायमा ट्राफिक नियमहरूको बारेमा सचेतना फैलाउने।
८. सडक अवरुद्ध भएको र खुलेको कुराको शीघ्र जानकारी दिन सक्ने गरी सञ्जाल निर्माण गरेर काम गर्ने।

९. ट्राफिक नियम पालना र सडक सुरक्षाका लागि नीतिगत सुधार गर्न दबाव तथा बहस पैरवी गर्ने।
१०. ट्राफिक नियमहरूको पालना गराउनको लागि स्वयंसेवी समूहहरू गठन गरी परिचालन गर्ने।
११. ट्राफिक नियमको उल्लङ्घनको निगरानी गर्ने र सम्बन्धित निकायहरूलाई रिपोर्टिङ्ग गर्ने।
१२. दुर्घटनाको बेला छिटो छरितो उद्धार गरी घाइतेहरूको उपचारमा सहयोग गर्ने।

जिल्ला प्रशासन कार्यालय चितवनबाट अद्यावधिक गरिएको यात्रुको विवरण सहितको प्रेस नोट



प.सं. २०८१।८२
च.नं.



नेपाल सरकार
गृह मन्त्रालय

जिल्ला प्रशासन कार्यालय

चितवन

०५६ { ४९०८४४
४९०९४५
४९०२४५
Email: daochitwan1@gmail.com,
daochitwan@moha.gov.np
Web: https://daochitwan.moha.gov.np

मिति: २०८१।०४।०३

नेपाल सम्वत १९४४ दिल्लाथ्य, १२ बिहिवार

सिमलताल विपद् घटना सम्बन्धमा जारी गरिएको
प्रेस विज्ञप्ती

मिति २०८१।०३।२८ गते अ. बिहान ३:३० बजे भरतपुर महानगरपालिका वडा नं. २९ नारायणगढ-मुग्लिङ्गा सडक खण्डको सिमलताल भन्ने स्थानमा बिरगन्जवाट काठमाण्डौ तर्फ आई रहेको बागमती प्रदेश ०३-००६ ख १५१६ नम्बरको एन्जल डिलक्स यात्रु वाहक बस र काठमाण्डौवाट गौर तर्फ जाँदै गरेको बागमती नम्बरको गणपति डिलक्स बस ०३ - ००१ ख २४९५ लेदो सहितको पहिरोले बगाई त्रिशुली नदीमा खसेको, त्यस्तै भरतपुर महानगर पालिका १७ किलो भन्ने स्थानमा वुटवलवाट काठमाडौ जाँदै गरेको लु २ ख ६५६६ नं को ३० जना सवार बसलाई लेदो सहित पहिरोसंग दुङ्गा खसी बसमा लाग्दा बसका चालक नवलपरासी (पश्चिम सुनवल न.पा. ४) बर्ष ३६ को मेघनाथ वि.क. गम्भिर घाइते भई उपचारको क्रममा नयाँ मेडिकल कलेज भरतपुरमा विहान ३:५० को समयमा मृत्यु भएको ।

यात्रु सम्बन्धी पछिल्लो अद्यावधिक विवरण अनुसार बिरगन्जवाट काठमाण्डौतर्फ आई रहेको बागमती प्रदेश ०३-००६ ख १५१६ नम्बरको एन्जल डिलक्स बसमा भएको यात्रु संख्या चलानमा भए बमोजिम र आफन्तजन सम्पर्कमा आई विवरण दिएको आधारमा गरी जम्मा २६ जना रहेको तथा काठमाण्डौवाट गौर तर्फ जाँदै गरेको बागमती प्रदेश ०३ - ००१ ख २४९५ नम्बरको गणपति डिलक्स बसमा चलानमा भए बमोजिम र आफन्तजन सम्पर्कमा आई विवरण दिएको आधारमा गरी जम्मा ३६ जना रहेको । यसरी दुबै बसमा गरी जम्मा ६२ (बैसठ्ठी) जना यात्रुहरु रहेको अद्यावधिक विवरण रहेको छ ।

१) दुर्घटनामा परेको बसमा यात्रारत यात्रुहरुको विवरण:

क) बा.प्र. ०३-००६ ख १५१६ एन्जल डिलक्स बसको यात्रुको विवरण:

सि.नं.	यात्रुको नामथर	लिङ्ग	बर्ष	देश	वतन		कैफियत
					जिल्ला	ठेगाना	
१	सजाद अन्सारी	पुरुष	३०	भारत-बिहार	बैतिया	मझेलिया थाना, गुठिया ईन्दु	
२	सलमा खातुन	महिला	२५	भारत-बिहार	बैतिया	मझेलिया थाना, गुठिया ईन्दु	
३	ब्रजेश ठाकुर	पुरुष	२२	भारत-बिहार	सिहान	रघुनाथपुर प्ररामराजपुर १	
४	सुनिल साह	पुरुष	२५	भारत-बिहार	बैतिया	मझेलिया ठाना सेनवरीताली	
५	तारा चन्द्र रावत	पुरुष	५५	नेपाल	बारा	प्रसौनी गा.पा. १ प्रसौनी	
६	कुशमी देवी पटेल	महिला	५०	नेपाल	बारा	प्रसौनी गा.पा. १ प्रसौनी	
७	सुजित कुमार साह	पुरुष	१९	नेपाल	पर्सा	बहुदुरामाई गा.पा.८	
८	ओमहरी यादव	पुरुष	२१	नेपाल	पर्सा	बहुदुरामाई गा.पा.८	
९	परमानन्द पण्डित	पुरुष	४०	नेपाल	बारा	बिश्रामपुर ३	
१०	रैफुल आलम	पुरुष	२२	नेपाल	पर्सा	सखुवापसौनी गा.पा. ३	
११	सुष्टी कुमारी यादव	महिला	२५	नेपाल	बारा	कलैया उ.म.न.पा. १४	
१२	जवाहिर महतो(बस चालक)	पुरुष	३६	नेपाल	पर्सा	बिरगन्ज म.न.पा. १६	
१३	बिकाश परियार	पुरुष	२२	नेपाल	चितवन	माडी न.पा. १	
१४	सुदिप वि.क.	पुरुष	२३	नेपाल	चितवन	भरतपुर म.न.पा. २२ पटिहानी	
१५	निरज कुमार साह	पुरुष	१९	भारत-बिहार	थाना	मझेलिया	
१६	आविद हुसेन	पुरुष	४९	भारत-बिहार	मोतिहारी	हिरामनी ८	
१७	साहनबाज आलम	पुरुष	२४	भारत-बिहार	मोतिहारी	बन्जरिया मुग्लिसपुर १	
१८	अरविन पण्डित(दुबे)	पुरुष	२२	नेपाल	बारा	देवतात गा.पा. ३	
१९	हरिन्द्र पण्डित	पुरुष	४५	नेपाल	पर्सा	बिरगन्ज म.न.पा. १६	
२०	हृदय नारायण राजत	पुरुष	५८	नेपाल	पर्सा	सखुवापसौनी गा.पा. २	
२१	भगवती देवी	महिला	५३	नेपाल	पर्सा	सखुवापसौनी गा.पा. २	

"व्यावसायिक र सिर्जनशील प्रशासन: विकास, समृद्धि र सुशासन"

सहायक प्रमुख जिल्ला अधिकारी



नेपाल सरकार
गृह मन्त्रालय

जिल्ला प्रशासन कार्यालय

चितवन

०५६ { ४९०८४४
४९०९४५
४९०२४५

Email: daochitwan1@gmail.com

daochitwan@moha.gov.np

Web: <https://daochitwan.moha.gov.np>

प.सं. २०८१।८२

च.नं.



सि.नं.	यात्रुको नामथर	लिंग	वर्ष	देश	वतन		कैफियत
					जिल्ला	ठेगाना	
२२	चन्द्र प्रभा कुमारी चौधरी	महिला	२८	नेपाल	पर्सा	सखुवापर्सौनी गा.पा.२	
२३	सलिन मिया	पुरुष	६३	नेपाल	पर्सा	पर्सागढी न.पा.७	
२४	सनफ खालुन (सलिनको श्रीमती)	महिला	६२	नेपाल	पर्सा	पर्सागढी न.पा.७	
२५	राजेन्द्र भन्ने माईला लामिछाने के.सी.	पुरुष	४८	नेपाल	भक्तपुर	चांगुनारायण न.पा.९	
२६	कुमार भन्ने ठाकुर प्रसाद चौलागाई	पुरुष	४०	नेपाल	सि.पा.	मेलम्ची न.पा.१ भोटेचौर	
	महिला:	६			नेपाली नागरिक:	१९	
	पुरुष:	२०			भारतीय नागरिक:	७	

ख) प्र.३-००१ख २४९५ काठमाडौंबाट गौर जाँदै गरेको गणपती डिलक्स बसको यात्री विवरण:

सि.नं.	यात्रुको नामथर	लिंग	वर्ष	देश	वतन		कैफियत
					जिल्ला	ठेगाना	
१	पर्सुराम साह बुनिया	पुरुष	५०	नेपाल	रौतहट	बोधीमाई न.पा.३	
२	मिनादेवी साह बुनिया	महिला	४५	नेपाल	रौतहट	बोधीमाई न.पा.३	
३	रिन्कु देवी साह	महिला	३०	नेपाल	रौतहट	बोधीमाई न.पा.३	
४	नरेश साह	पुरुष	३५	भारत	मोतिहारी	पुर्वी चम्पारण	
५	हरिचन्द्र राय यादव	पुरुष	५०	नेपाल	रौतहट	बोधीमाई न.पा.१	
६	बली पटेल	पुरुष	५०	नेपाल	रौतहट	बोधीमाई न.पा.१	
७	नबिन राम	पुरुष	२२	नेपाल	रौतहट	यमुनामाई गा.पा.५	
८	तुलसीदास	पुरुष	२२	नेपाल	रौतहट	यमुनामाई गा.पा.५	
९	प्रिंस जैसवाल	पुरुष	१७	नेपाल	रौतहट	बोधीमाई न.पा.४	
१०	सिनोज दास	पुरुष	२२	नेपाल	रौतहट	कटहरिया न.पा.१	
११	नरेश भन्ने नर बहादुर बि.क.	पुरुष	४५	नेपाल	बारा	जितपुरसिमरा १६	
१२	रमित कुसर माझी	पुरुष	१९	नेपाल	सर्लाही	बरहथवा न.पा. ३	
१३	बेबेक कुमार साह	पुरुष	२७	भारत	सितामण्ठी	थाना बर्गेनिया	
१४	ऋषी पाल साह	पुरुष	२८	भारत	सितामण्ठी	बर्गेनिया जमुवा	
१५	राहुप मिया	पुरुष	१७	नेपाल	रौतहट	जमुनामाई गा.पा.४	
१६	रामनारायण यादव	पुरुष	२२	नेपाल	रौतहट	माधवनारायण न.पा.३	
१७	क्रिशोर कुमार चौधरी(चालक)	पुरुष	४३	नेपाल	रौतहट	चपुर न.पा.१०	
१८	मो.राज मिया	पुरुष	२३	नेपाल	रौतहट	जमुनामाई गा.पा.५	
१९	जितेन्द्र राम	पुरुष	२५	नेपाल	सर्लाही	रामनगर गा.पा.३	
२०	रामा दास	पुरुष	१९	नेपाल	सर्लाही	रामनगर गा.पा.३	
२१	गुड्डु प्रसाद पटेल	पुरुष	२३	नेपाल	रौतहट	बोधीमाई न.पा.४	
२२	जोगेश्वर राय यादव	पुरुष	४५	नेपाल	रौतहट	राजदेवी न.पा.९	
२३	अशोक कुमार यादव	पुरुष	९	नेपाल	रौतहट	गरुडा न.पा.९	
२४	आवरण यादव	पुरुष	२	नेपाल	रौतहट	राजदेवी न.पा.९	
२५	सिवानी कुमारी	महिला	७	नेपाल	रौतहट	राजदेवी न.पा.९	
२६	रबिन्द्र साह	पुरुष	२४	नेपाल	सर्लाही	कबिलासी न.पा.८	

"व्यावसायिक र सिर्जनशील प्रशासन: विकास, समृद्धि र सुशासन"

सहायक प्रमुख जिल्ला अधिकारी



नेपाल सरकार
गृह मन्त्रालय

जिल्ला प्रशासन कार्यालय

चितवन

०५६ { ४९०८४४
४९०९४५
४९०२४५

Email: daochitwan1@gmail.com,

daochitwan@moha.gov.np

Web: https://daochitwan.moha.gov.np

प.सं. २०८११८२

च.नं.

नेपाल सरकार
गृह मन्त्रालय
जिल्ला प्रशासन कार्यालय

सि.नं.	यात्रुको नामथर	लिंग	वर्ष	देश	वतन		कैफियत
					जिल्ला	ठेगाना	
२६	रविन्द्र साह	पुरुष	२४	नेपाल	सर्लाही	कबिलासी न.पा.८	
२७	नन्दन दास	पुरुष	३०	नेपाल	रौतहट	देवाहीगोनाही न.पा.१	
२८	सुरज गुप्ता	पुरुष	२६	नेपाल	रौतहट	गढीमाई न.पा.३	
२९	विक्रम खाँ	पुरुष		नेपाल	रौतहट	इशनाथ न.पा. १	
३०	जय प्रकाश ठाकुर	पुरुष	३०	भारत	बेतिया	मूफशिल	
३१	अमृता कुमारी	महिला	२९	नेपाल	रौतहट	बोधीमाई न.पा.७	
३२	राजू पटेल	पुरुष					
३३	सिकेन्द्र जी	पुरुष					
३४	ओम	पुरुष					
३५	शैलेन्द्र	पुरुष					
३६	ऋषि कुमार सिंह (सह चालक)	पुरुष	४०	नेपाल	रौतहट	जि.रौतहट परोहा न.पा.६	
	महिला:	४			नेपाली नागरिक:	२८	
	पुरुष:	३२			भारतीय नागरिक:	४	
					नखुलेको:	४	

२) काठमाडौँबाट रौतहटको गौर जाँदै गरेको ०३-००१ ख २४९५ नम्बरको गणपती डिलक्स बसबाट बच्न सफल ३ जना यात्रुहरू:

सि.नं.	यात्रुको नामथर	लिंग	वर्ष	देश	वतन		कैफियत
					जिल्ला	ठेगाना	
१	नन्दन दास	पुरुष	३०	नेपाल	रौतहट	देवाही गोनाही न.पा. १	अनुहारको हड्डीको अप्रेसन भई उपचाररत
२	जोगेश्वर राय यादव	पुरुष	४५	नेपाल	रौतहट	राजदेवी न.पा.९	अस्पतालबाट डिस्चार्ज
३	सुरज गुप्ता	पुरुष	२६	नेपाल	रौतहट	गढीमाई न.पा.३	अस्पतालबाट डिस्चार्ज

३) हाल सम्म भेटिएका शवहरूको अद्यावधिक विवरण:

सि.नं.	भेटिएको मिति	सनाखत भएको मिति	मृतकको नाम	लिंग	उमेर	ठेगाना	सनाखत गर्नेको नाम र नाता	सवारी साधनको नम्बर र नाम	भेटिएको स्थान
१	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	ऋषिपाल शाह	पुरुष	२८	भारत	सतपाल शाह (दाजु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	भरतपुर - २८, गोलाघाट
२	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	विकास परियार	पुरुष	२२	चितवन, माडी	विजय परियार (दाजु)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	गैडाकोट - ७ गैरी
३	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	रमित कुमार माझी	पुरुष	१९	सर्लाही, बरथहवा	रविन्द्र कुशर माझी (बाबु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	गैडाकोट - ७ गैरी
४	२०८१।३।३०	२०८१।३।३०	जय प्रकाश ठाकुर	पुरुष	३०	भारत, चम्पारण	ओम प्रकाश ठाकुर (दाजु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	भरतपुर - २८, सालवास
५	२०८१।३।३०	२०८१।३।३०	सजाद अन्सारी	पुरुष	३०	भारत, बेतिया	मेराज हुसेन (दाजु)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	गैडाकोट - ७ गैरी
६	२०८१।३।३१	२०८१।३।३१	सुदिप वि.क.	पुरुष	२२	भरतपुर-२२ मदनपोखरी	सम बहादुर वि.क. (बाबु)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
७	२०८१।३।३१	२०८१।४।२	जितेन्द्र राम महारा	पुरुष	२५	रामनगर - ३ सर्लाही	उपेन्द्र राम महारा (भाई)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल

"व्यावसायिक र सिर्जनशील प्रशासन: विकास, समृद्धि र सुशासन"

सहायक प्रमुख जिल्ला अधिकारी



प.सं. २०८१।८२
च.नं.

नेपाल सरकार
गृह मन्त्रालय
जिल्ला प्रशासन कार्यालय
चितवन

४९०८४४
४९०१४५
४९०२४५
०५६
Email: daochitwan1@gmail.com,
daochitwan@moha.gov.np
Web: https://daochitwan.moha.gov.np

सि.नं.	भेटिएको मिति	सनाखत भएको मिति	मृतकको नाम	लिंग	उमेर	ठेगाना	सनाखत गर्नेको नाम र नाता	सवारी साधनको नम्बर र नाम	भेटिएको स्थान
८	२०८१।३।३१	२०८१।४।१	परमानन्द पण्डित	पुरुष	४०	विश्रामपुर - ३ बारा	सुनिल पण्डित (जवाई)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	सुस्ता - ४ (१५ नं. ठोक्कर)
९	२०८१।३।३१	नभएको	नखुलेको	पुरुष	-	-	-	-	भरतपुर - २६ सिसुवार
१०	२०८१।३।३१	२०८१।४।१	किशोर कुमार चौधरी	पुरुष	४३	चपुर - १० रौतहट	नन्द लाल चौधरी (बाबु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
११	२०८१।३।३१	२०८१।३।३१	ऋषि कुमार सिंह	पुरुष	४०	परवाह - ६ रौतहट	सुशिल कुमार सिंह (माई)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
१२	२०८१।३।३१	नभएको	-	पुरुष	-	-	-	-	मध्यविन्दु - २ भुताहा
१३	२०८१।३।३१	२०८१।४।२	अशोक कुमार यादव	पुरुष	९	गरुडा - ९ रौतहट	मुन्नी राय यादव (दुलो बाबु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
१४	२०८१।३।३१	२०८१।४।२	चन्द्र प्रभा कुमारी चौधरी	महिला	२८	सखुवा प्रसोनी - २ पर्सा	ओम प्रकाश चौधरी	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
१५	२०८१।४।१	नभएको	नखुलेको	पुरुष	-	-	-	-	मध्यविन्दु - २ भुताहा
१६	२०८१।४।१	२०८१।४।२	विवेक कुमार	पुरुष	२७	सितामडी थाना - बैरगनिया भारत	हरकृष्ण प्रसाद कुमार	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	गैडाकोट - ७ गैरी
१७	२०८१।४।१	२०८१।४।२	अमृता कुमारी	महिला	२९	बोधिमार्ग - ७ रौतहट	मुनिराम यादव (बाबु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	मध्यविन्दु - १२ तमसपुर
१८	२०८१।४।२	नभएको	नखुलेको	पुरुष	-	-	-	-	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
१९	२०८१।४।३	नभएको	नखुलेको	पुरुष	-	-	-	-	भरतपुर - २६ सिसुवार
२०	२०८१।४।३	नभएको	नखुलेको	पुरुष	-	-	-	-	भरतपुर - २६ सिसुवार
			महिला:	२		सनाखत मध्येबाट		नेपाली नागरिक:	१०
			पुरुष:	१८				भारतीय नागरिक:	४

घटना स्थलदेखि तलको भू-भाग नवलपरासी (बर्दघाट सुस्ता पूर्व) र (बर्दघाट सुस्ता पश्चिम) जिल्लाहरू पर्ने हुनाले उक्त जिल्लाहरूसँग समन्वय गरी खोज तथा उद्धार कार्यमा व्यापकता ल्याइएको। घटना घटेको अवधिमा नदीमा पानीको बहाव अत्यन्त बढेको र गण्डक नहर ब्यारेजबाट समेत पानीको बहावले शवहरू बगाउन सक्ने हुनाले भारतस्थित विहार राज्यको पश्चिम चम्पारण जिल्लाको DM सँग खोज तथा उद्धार कार्यमा समन्वय भईरहेको। खोज तथा उद्धार कार्यमा Water Drone (सोनार), ज्यापिटङ्ग बोट, मोटर बोट, गोताखोर साथै नदी किनारहरूमा सुरक्षाकर्मीहरूद्वारा पैदल खोजी कार्य समेत भईरहेको। यसको निम्ति करिब ५०० को संख्यामा नेपाली सेना, नेपाल प्रहरी र सशस्त्र प्रहरी बल तथा विपद् तालिम शिक्षालयबाट खटिएको उद्धारकर्मीहरू संलग्न रहेका र सशस्त्र प्रहरी एवं नेपाली सेनाका गोताखोरहरू समेत खोज तथा उद्धार कार्यमा संलग्न रहेका।

(Signature)
महासक प्रमुख जिल्ला अधिकारी

"व्यावसायिक र सिर्जनशील प्रशासन: विकास, समृद्धि र सुशासन"



नेपाल सरकार
गृह मन्त्रालय

जिल्ला प्रशासन कार्यालय

चितवन

०५६ { ४९०८४४
४९०९४५
४९०२४५

Email: daochitwan1@gmail.com,

daochitwan@moha.gov.np

Web: <https://daochitwan.moha.gov.np>

प.सं. २०८१।८२

च.नं.



खोज तथा उद्धार कार्यमा निरन्तर साथ सहयोग र समन्वयको लागि सरोकारवाला सम्पूर्ण सबैमा हार्दिक अपिल गर्दछौं। दुर्घटनामा परी निघन हुनु भएका सम्पूर्णमा श्रद्धासुमन र बाँच्न सफल यात्रुहरुको शिघ्र स्वास्थ्य लाभको कामना व्यक्त गर्नुका साथै यात्रुका आफन्तजनहरुमा जिल्ला सुरक्षा समिति, चितवन संयमता र धैर्य धारणको निमित्त हार्दिक अपिल व्यक्त गर्दछ।

अन्त्यमा खोज तथा उद्धारको निमित्त आवश्यक सहयोग र समन्वय गर्नुहुने सम्पूर्ण पक्षहरुमा हार्दिक आभार व्यक्त गर्दछौं।

चिरञ्जीवी शर्मा

सहायक प्रमुख जिल्ला अधिकारी

सहायक प्रमुख जिल्ला अधिकारी

"व्यावसायिक र सिर्जनशील प्रशासन: विकास, समृद्धि र सुशासन"

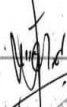
अनुसूची ८

हालसम्म भेटिएको शवको विवरणः

३) हाल सम्म भेटिएका शवहरूको अद्यावधिक विवरणः

सि.नं.	भेटिएको मिति	सनाखत भएको मिति	मृतकको नाम	लिंग	उमेर	ठेगाना	सनाखत गर्नेको नाम र नाता	सवारी साधनको नम्बर र नाम	भेटिएको स्थान
१	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	ऋषिपाल शाह	पुरुष	२८	भारत	सतपाल शाह (दाजु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	भरतपुर - २८, गोलाघाट
२	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	विकास परियार	पुरुष	२२	चितवन, माडी	बिजय परियार (दाजु)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	गैडाकोट - ७ मेरी
३	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	रमित कुमार माझी	पुरुष	१९	सर्लाही, बरथुवा	रविन्द्र कुशर माझी (बाबु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	गैडाकोट - ७ मेरी
४	२०८१।३।३०	२०८१।३।३०	जय प्रकाश ठाकुर	पुरुष	३०	भारत, चम्पारण	ओम प्रकाश ठाकुर (दाजु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	भरतपुर - २८, सालवास
५	२०८१।३।३०	२०८१।३।३०	सजाद अन्सारी	पुरुष	३०	भारत, बेतिया	मेराज हुसेन (दाजु)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	गैडाकोट - ७ मेरी
६	२०८१।३।३१	२०८१।३।३१	सुदिय वि.क.	पुरुष	२२	भरतपुर-२२ मदनपोखरी	सम बहादुर वि.क. (बाबु)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
७	२०८१।३।३१	२०८१।३।३१	जितेन्द्र राम महरा	पुरुष	२५	रामनगर - ३ सर्लाही	उपेन्द्र राम महरा (भाई)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
८	२०८१।३।३१	२०८१।३।३१	परमानन्द	पुरुष	४०	बिरामपुर -	सुनिल पण्डित	०३-००६ ख १५१६	सुस्ता - ४ (१५ नं.)

"व्यावसायिक र सिर्जनशील प्रशासन: विकास, समृद्धि र सुशासन"


 मृतकको नाम जना अधिकारी



नेपाल सरकार
गृह मन्त्रालय


जिल्ला प्रशासन कार्यालय
चितवन

प.सं. २०८१।८.२
घ.नं.

०५६ { ४००८४४
४४०१४५
४६०२४५
Email: dsachhisan1@gmail.com
dsachhisan@citibank.com.np
Web: https://dsachhisan.moha.gov.np

सि.नं.	भेटिएको मिति	सनाखत भएको मिति	मृतकको नाम	लिंग	उमेर	ठेगाना	सनाखत गर्नेको नाम र नाता	सवारी साधनको नम्बर र नाम	भेटिएको स्थान
९	२०८१।३।२९	नभएको	मन्जुलेको	पुरुष	-	-	-	-	भरतपुर - २६, सिङ्गार
१०	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	विमल कुमार चौधरी	पुरुष	४३	धनु - १० रौतहट	नन्द लाल चौधरी (बाबु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
११	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	केश कुमार शिह	पुरुष	४०	पल्पा - ६ रौतहट	सुशिल कुमार शिह (भाई)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
१२	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	सदानन्द अलम	पुरुष	२४	दिल्ली - ८ मोहम्मदिया काल विहार	अमित अलम (भाई)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	मध्यमिन्दु - २ पुलाहा
१३	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	अशोक कुमार यादव	पुरुष	९	मकवान - ९ रौतहट	मुनीम यादव (दुलो बाबु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
१४	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	सन्त प्रभा कुमारी चौधरी	महिला	२८	सर्लाही प्रसारी - २ चर्ता	ओम प्रकाश चौधरी	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
१५	२०८१।३।२९	नभएको	मन्जुलेको	पुरुष	-	-	-	-	मध्यमिन्दु - २ पुलाहा
१६	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	विक्रम कुमार	पुरुष	२७	सिलगढी बगान - कैलाशिया भारत	हेरकुम प्रसाद कुमार	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	गैडाकोट - ७ मेरी
१७	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	अमृता कुमारी	महिला	२९	बोधिगई - ७ रौतहट	मुनिम यादव (बाबु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	मध्यमिन्दु - १२ सल्लुपुर
१८	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	तुलसी दास	पुरुष	२२	सुनसरीगई - ५, रौतहट	सुरज दास (बाबु)	०३-००१ ख २४९५ नं. को गणपति डिलक्स	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
१९	२०८१।३।२९	नभएको	मन्जुलेको	पुरुष	-	-	-	-	भरतपुर - २६, सिङ्गार
२०	२०८१।३।२९	नभएको	मन्जुलेको	पुरुष	-	-	-	-	भरतपुर - २६, सिङ्गार
२१	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	कुमार भन्ने ठाकुर प्रसाद चौलागाईं	पुरुष	४०	मेलमिच न.वा १ मोटेचौर	शरण चौलागाईं (भाई)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
२२	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	राजेश्वर भन्ने पांडेवा लल्लु छाने के.सी.	पुरुष	४८	चाप्लुवाथाम नं.वा ९ भाद्रपुर	राज कुमार लल्लुछाने (दाजु)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
२३	२०८१।३।२९	२०८१।३।२९	सुशी कुमारी यादव	महिला	२५	कलैया ज.म.न.वा. १४, भारत	जगदिश यादव (बाबु)	०३-००६ ख १५१६ नं. को एन्जल बस	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
२४	२०८१।३।२९	नभएको	मन्जुलेको	पुरुष	-	-	-	-	विनयी त्रिवेणी - ७ ब्यारेज पुल
महिलाः ३		सनाखत भएको		महिलाः ३		नेपाली नागरिकः १४		भारतीय नागरिकः ५	
पुरुषः २१				पुरुषः १६					

"व्यावसायिक र सिर्जनशील प्रशासन: विकास, समृद्धि र सुशासन"


 मृतकको नाम जना अधिकारी

श्रोत: जिल्ला प्रशासन कार्यालय, चितवन।