

कोभिड -१९ ले काठमाडौं उपत्यकाको सार्वजनिक यातायातमा पारेको
आर्थिक असर, स्वास्थ्य जोखिमको अवस्था र सरकारले जारी गरेको
निर्देशिकाको प्रभावकारिताबारे नेपाल इन्स्टिच्यूट फर अर्बन एण्ड रिजनल
स्टडिज (निअर्स)ले गरेको अनुसन्धानबाट
प्राप्त जानकारी र नीतिगत सुझावहरु

२०७८ वैशाख



नेपाल इन्स्टिच्यूट फर
अर्बन एण्ड रिजनल स्टडिज (निअर्स)

चाकुपाट, पाटनढोका, ललितपुर

मिति: २०७८ बैशाख १३ गते

कोभिड -१९ ले काठमाडौं उपत्यकाको सार्वजनिक यातायातमा पारेको आर्थिक असर, स्वास्थ्य जोखिमको अवस्था र सरकारले जारी गरेको निर्देशिकाको प्रभावकारिताबारे नेपाल इन्स्टिच्यूट फर अर्बन एण्ड रिजनल स्टडिज (निअर्स)ले गरेको अनुसन्धानबाट प्राप्त जानकारी र नीतिगत सुझावहरु

१. पृष्ठभूमि

कोभिड १९ का कारण २०२० मार्च २४ देखि जुलाई २० सम्म काठमाडौं उपत्यका लगायत देशका विभिन्न भागमा पूरै लकडाउन गरिएको थियो जसका कारण सार्वजनिक यातायात ठप्प भएको थियो । जुलाई २४ देखि निश्चित मापदण्ड पालना गर्ने गरी सार्वजनिक यातायात खुल्यो । सरकारले जारी गरेको मापदण्ड बमोजिम सार्वजनिक यातायात चलाउने सहमती अनुसार यातायात व्यवसायीहरुले आफ्नो सेवा शुरु गरेका थिए । पछि काठमाडौं उपत्यकामा कोभिडको दोस्रो लहर चलन थालेपछि २०२० अगष्ट २० देखि ९ सेप्टेम्बर सम्म पुनः लकडाउन गरिएको थियो जसका कारण सार्वजनिक यातायात पुनः बन्द भयो । सेप्टेम्बर १० देखि सरकारले जोरबिजोर प्रणाली लागु गर्‍यो जस अनुसार जोर गते जोर नम्बर र बिजोर गते बिजोर नम्बरका सार्वजनिक सवारी साधन चलन थाले ।

सुरुको पूर्ण लकडाउन र पछि जोर बिजोर प्रणालीका कारण यातायात व्यवसायीहरुले ठुलो आर्थिक क्षति ब्यहोर्नु पर्यो । बैंकको ऋण तिर्नका लागि आम्दानी नहुनु, सरकारले राजस्व गुमाउनु र व्यवसायीहरुले ठुलो लगानी गरेर जोडेको यातायातका साधनहरु त्यत्तिकै थन्कदा विग्रने वा नाश हुने अवस्था देखा पर्यो । सार्वजनिक यातायातमा आश्रित चालक, सहचालक लगायत अन्य कर्मचारीहरुले रोजगारी गुमाए । सरकारले लकडाउन हटाएपछि पनि कोभिडको डरत्रास कायमै रहेकोले सवारी साधनहरु पूर्ण क्षमतामा चलन सकेनन् जसले गर्दा यातायात व्यवसायीहरुले दैनिक खर्च पनि धान्न नसक्ने अवस्था आयो ।

लकडाउन हटेपछिका शुरुका दिनमा सार्वजनिक यातायातबाट कोभिड सार्ने खतराका कारण यात्रु चढ्न मानेनन् । त्यसैगरी आफ्नो स्वास्थ्यको जोखिम मोलेर सवारी चालकहरुले सवारी चलाउन मानेनन् । काठमाडौं उपत्यकामा चलने बस, माइक्रोबस, टयाक्सी, टेम्पो र मोटरसाइकल टयाक्सी मध्ये सबभन्दा सुरक्षित कुन हो भन्ने विषयमा अध्ययन नभएका कारण यात्रु तथा चालक दुवैलाई अन्योलको अवस्था थियो । सञ्चारमाध्यममा कोभिड सम्बन्धमा विभिन्न खालका भ्रामक समाचार तथा विज्ञहरुबाट आएका बिरोधाभासपूर्ण अभिव्यक्तिका कारण सर्वसाधारणहरुमा अन्योल थियो । नेपाल इन्स्टिच्यूट फर अर्बन एण्ड रिजनल स्टडिज (निअर्स) ले गत २०२० अक्टोबर देखि डिसेम्बरसम्म यस विषयमा अध्ययन तथा अनुसन्धान गरेको थियो । सो अनुसन्धानबाट सरकारले जारी गरेको सार्वजनिक यातायात सञ्चालन निर्देशिकाको प्रभावकारिता, यातायात क्षेत्रमा भएको आर्थिक क्षति तथा सडकमा चलिरहेका सवारी साधनको सेवा सुविधा तथा यात्रुहरुको सुरक्षा चासोका बारेमा महत्वपूर्ण निष्कर्ष निकालिएको छ । यो अनुसन्धान गर्दा काठमाडौं उपत्यकाका यातायात व्यवसायी, सवारीचालक तथा सहचालक, यात्रु, जनस्वास्थ्यविज्ञ र कोभिडबारे जानकार चिकित्सकहरूसँग अन्तवार्ता लिइएको छ । यसका साथै अनुसन्धानकर्ताले स्थलगतरूपमा सार्वजनिक यातायातको सञ्चालनको अवस्था, सवारी चालकको व्यवहार,

यात्रुहरुको व्यवहारको सुक्ष्म अवलोकन गरेका थिए । यो अनुसन्धानमा बेलायत सरकार र आईएमसि वर्ल्डवाइडबाट सन्चालित हाई भोल्युम ट्रान्सपोर्ट अप्लाईड रिसर्च कार्यक्रमको सहयोग र सहकार्य रहेको थियो ।

२. अनुसन्धानबाट प्राप्त मुख्य जानकारीहरु

क) कोभिडका कारण १५ लाख ६० हजारले रोजगारी गुमाएकोमा यातायातक्षेत्रमा ३ लाख १५ हजारले रोजगारी गुमाएको अनुमान गरिएको छ । यातायातक्षेत्रमा संलग्न व्यवसायीहरुले प्रत्यक्ष वा अप्रत्यक्ष रूपमा आर्थिक उथलपुथलको सामना गरेको र यसका कारण यो क्षेत्रको अर्थतन्त्र नै खुम्चिएको देखिएको छ ।

ख) लकडाउनपछि ३७.५ प्रतिशत यात्रुले सार्वजनिक यातायात प्रयोग गर्न रुचाएको पाइयो ।

ग) सेवा संचालन हुन थालेको अवस्थामा दैनिक रूपमा बसको ३० प्रतिशत, माइक्रोबस र टयाक्सीको ४२ प्रतिशत र टेम्पोको ३६ प्रतिशत आम्दानी घटेको पाइयो । मोटरसाइकल टयाक्सीको आम्दानी भने ह्वात्तै बढेको देखियो ।

घ) लकडाउन अघिको तुलनामा लकडाउन खुलेपछि ५५ प्रतिशतमात्र सवारी साधन चलेको पाइयो । यसबाट उपलब्ध सवारी साधनको पूर्ण सञ्चालन नभएको देखियो ।

ङ) यातायात व्यवसायीहरुले सरकारले लागु गरेको निर्देशिका पालनाका लागि खर्चको व्यवस्था गर्न, सवारी चालक र सहचालकको स्वास्थ्य वीमाको व्यवस्था गर्न र सवारी साधन दर्ता शुल्क मिनाहा गर्न, रुट इजाजत शुल्क हटाउन र सहूलियत ऋणको व्यवस्था गर्न सरकारसँग माग गरेका थिए । सरकारले ५० अर्बको राहत कोष खडा गरी कोभिडबाट प्रभावित व्यवसायहरुको पुनर्स्थापनाका लागि सहूलियत दरमा कर्जा प्रवाह गर्ने व्यवस्था गरेको थियो जसबाट यातायात व्यवसायीहरु पनि लाभान्वित हुन सक्थे । साथै सवारी साधनको नवीकरण र दर्ता गर्नका लागि ४ महिनाको अवधि थप गरिएको थियो ।

च) बस र माइक्रोबस चालकमध्ये २५ प्रतिशत र टेम्पो चालकमध्ये १५.७ प्रतिशत मात्र सरकारले जारी गरेको निर्देशिकाबारे जानकारी रहेको पाइयो । टयाक्सी र मोटरसाइकल टयाक्सीका सबै चालकहरुलाई यसबारे जानकारी भएको पाइयो । ६३ प्रतिशत बस, ८३ प्रतिशत माइक्रोबस, ४३ प्रतिशत टेम्पो, ६५ प्रतिशत टयाक्सी र १०० प्रतिशत मोटरसाइकल टयाक्सीले आफ्नो सवारीसाधन दैनिक रूपमा सफा र स्यानिटाइज गरेको पाइयो । सार्वजनिक शौचालय र हातधुने सुविधाको अभावमा चालक र सहचालकले आफ्नो व्यक्तिगत सरसफाइमा पर्याप्त ध्यान दिन नसकेको पाइयो ।

छ) बसस्टेण्डमा यात्रुहरुले सवारी पर्खदा भौतिक दूरी कायम गरेको भएतापनि चढदा र ओर्लदा भौतिक दूरी कायम गरेको पाइएन र हुलमुल गरेर चढ्ने र ओर्लने गरेको देखियो । शुरुशुरुमा सवारी सञ्चालकले एक सीट खाली गरेर यात्रुलाई सीटको व्यवस्था गरेका थिए र दोब्बर भाडा लिएका थिए । पछि यो नियम हटाइयो र सबै सीटमा बस्न छुट दिइयो ।

ज) उपत्यकामा चल्ने सार्वजनिक सवारीसाधन वातानुकूलित नभएकाले हावा आवत-जावतको समस्या भएन । यात्रुहरुले आफैले भयाल खोल्ने र बन्द गर्न सक्ने भएकोले सवारी साधनमा हावाको आवतजावत सहज भयो । विकसित देशमा सवारी साधनमा हावा आवत-जावतको समस्याले सवारीचालक र यात्रुहरुलाई पिरोलेको पाइयो ।

३. सवारी साधनको किसिम र जोखिमको स्तर

अनुसन्धानबाट जनस्वास्थ्यका दृष्टिले विभिन्न सवारी साधनभमध्ये माइक्रो बस सबभन्दा बढी जोखिमपूर्ण देखियो त्यसपछि क्रमशः बस, टेम्पो, टयाक्सी पाइयो । सबभन्दा कम जोखिमपूर्ण मोटरसाइकल टयाक्सी पाइयो ।

४. नीतिगत सुभाब

निअर्सले गरेको यो अनुसन्धानबाट काठमाडौं उपत्यकाको सार्वजनिक यातायातमा कोभिडले पारेको असरका बारेमा धेरै महत्वपूर्ण तथ्यहरु उजागर भएको छ । लाखौं यात्रुको सुविधा र श्रमिकहरुको रोजगारीसंग जोडिएको यो व्यवसायमा थुप्रै समस्या र चुनौतिहरुका साथै धेरै अवसर पनि छन् । कोभिडले सार्वजनिक यातायात नीति परिमार्जन गर्नका लागि सरकारलाई ठुलो अवसर सिर्जना गरेको छ भने यातायात व्यवसायीलाई आफ्नो व्यवसायको पुनःसंरचना गर्नका लागि चुनौति दिएको छ । सरकार र निजी क्षेत्रको संयुक्त प्रयासबाट मात्र यो क्षेत्रको सुधार तथा विस्तार गर्न सकिन्छ ।

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका लागि निम्न सुभाब पेश गरिएको छ :

४.१. निजी क्षेत्रलाई राहत तथा प्रोत्साहन प्याकेजको व्यवस्था गरौं

कोभिड १९ र सरकारले लागु गरेको लकडाउन वा निषेधाज्ञाका कारण यातायात व्यवसायीहरुले नोक्सानी व्यहोर्नु परेको छ । सार्वजनिक यातायातमा सम्पूर्ण रुपमा निजी क्षेत्रमा आश्रित भएकोले सरकारले उनीहरुलाई राहत र प्रोत्साहन प्याकेजको व्यवस्था गर्नु पर्ने देखिन्छ । उक्त प्याकेज अन्तर्गत भाडा पुनरावलोकन, निश्चित अवधिसम्म विभिन्न प्रकारका कर र शुल्क मिनाहा, सहूलियत कर्जाको व्यवस्था आदि पर्दछन् ।

४.२. निर्देशिका कार्यान्वयनको आर्थिक बोझ निजी व्यवसायीलाई नबोकाऊं

सरकारले बेलाबेला जारी गर्ने निर्देशिका वा आदेश कार्यान्वयन गर्दा यातायात व्यवसायीले थप आर्थिक भार व्यहोर्नु पर्दछ । सो आर्थिक भारको केही अंश सरकारले अनुदान उपलब्ध गराउनु पर्ने हुन्छ अथवा भाडामा समायोजन गर्नु पर्ने हुन्छ त्यसो हुन नसकेको अवस्थामा निर्देशिका वा आदेशको अवज्ञा हुनसक्छ वा यातायात व्यवसायी त्यसको पालना गर्न नैतिक रुपमा बाध्य हुँदैनन् ।

४.३. निर्देशिका कार्यान्वयनको अनुगमन गर्न यातायात व्यवस्था विभागको क्षमता विकास गरौं
सार्वजनिक यातायातमा सरकारको बलियो उपस्थिति जनाउनका लागि निजी क्षेत्रको नियमन, अनुगमन, प्रोत्साहन र नियन्त्रण गर्न आवश्यक छ, जसका लागि यातायात व्यवस्था विभागको कार्यक्षमता बृद्धि गर्न आवश्यक छ। यसका लागि पर्याप्त स्थायी वा अस्थायी कर्मचारीको व्यवस्था गर्ने र तालीम प्रदान गर्ने, कतिपय नियमनका कार्य यातायात व्यवसायीमार्फत गर्ने, स्थानीय तहसँग सहकार्य गर्ने, सूचना प्रविधिको अधिकतम उपयोग गर्ने आदि छन्।

४.४. यात्रुमैत्री सवारी साधनको प्रवर्द्धन गरौं

यात्रुहरुले मनपराएका ठुला बस, सफा टेम्पो, मोटरसाइकल टयाक्सीहरुलाई प्रोत्साहन गर्नु पर्ने देखिन्छ। बिजुलीले चल्ने बस र टेम्पोलाई प्रवर्द्धन गर्न आवश्यक नीतिगत सुधारहरु गर्न जरुरी देखिन्छ।

४.५. सार्वजनिक यातायातको तथ्यांक तथा सूचना संकलनको व्यवस्था गरौं

देश भित्र रहेका सवारी साधनको संख्या, तिनको अवस्था, सडकमा गुडिरहेका सवारी साधनको संख्या र अवस्थाका बारेमा नियमित अनुगमन तथा तथ्यांक संकलन गर्न आवश्यक छ। सही तथ्यांकका अभावमा सार्वजनिक यातायातको सुधारका कार्य गर्न असम्भव छ र सही सूचना बिना सरकारी निकायले नियमनकारी भूमिका प्रभावकारी रुपमा गर्न सक्दैन।

४.६. अध्ययन तथा अनुसन्धानलाई निरन्तरता दिऊँ

नेपालमा सार्वजनिक यातायातको अवस्थामा व्यापक सुधार गर्न जरुरी देखिन्छ। निजी क्षेत्रको ठुलो लगानीको संरक्षण र सम्वर्द्धन गर्न, सरकारको भूमिका अझ प्रभावकारी बनाउन, यात्रुहरुको सुविधा र सुरक्षा सुनिश्चित गर्न, रोजगारी बृद्धि गर्न र वातावरण संरक्षण गर्नका लागि अध्ययन तथा अनुसन्धान गर्न आवश्यक देखिन्छ र यो कार्य निरन्तररुपमा जारी राख्नु पर्दछ।

५. यातायात व्यवसायीहरुलाई नीतिगत सुझाव

५.१. सार्वजनिक यातायातमा सरकार र निजी क्षेत्रलाई एकअर्काका प्रतिस्पर्धी होइन कि परिपूरक बनाऔं

वर्तमान अवस्थामा नेपालको सार्वजनिक यातायातको जिम्मा निजी क्षेत्रले लिएको छ। सामान्यतया सरकारको मूल जिम्मेवारीभित्र पर्ने भएतापनि सरकारको भूमिका नियमनमा मात्र सीमित छ। यो क्षेत्रमा निजी क्षेत्रको ठुलो लगानी र प्रतिष्ठा जोडिएको हुनाले सार्वजनिक यातायातको विश्वसनीयता, सहजता, सेवाको गुणस्तरका आधारमा यात्रुहरुले सेवाप्रदायकको बारेमा आफ्नो धारणा बनाउँछन्। यसर्थ यातायात व्यवसायीले आफूलाई सरकारको विकल्प होइन कि साभेदारका रुपमा प्रस्तुत गर्न सक्नुपर्दछ र यातायात व्यवसायीहरुको संगठनले पनि सरकारसँग त्यस्तो वातावरण तयार गर्न माँग गर्नु पर्दछ।

५.२. सार्वजनिक यातायातलाई भरपर्दो, छिटो र छरितो बनाउने उपायको खोजी गरौं

सार्वजनिक यातायातको विकल्पका रूपमा व्यक्तिगत निजी सवारी हुन सक्दैन । शहरीक्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात त्यो शहरको पहिचानका रूपमा हेरिन्छ । भरपर्दो र सहज सार्वजनिक यातायातबाट नगरबासीको दैनिक जीवन सहज हुनाका साथै प्रदूषण नियन्त्रण, उर्जाको बचत र वातावरण संरक्षणमा मद्दत पुग्ने हुनाले यसलाई भरपर्दो, छिटो र छरितो बनाइ मानिसहरूलाई निजी सवारीसाधन चढ्नैपर्ने बाध्यताबाट मुक्त गर्नु पर्दछ ।

५.३. सार्वजनिक यातायातका लागि नयाँ बजारको खोजी गरौं

सार्वजनिक यातायातको विकास र विस्तारका लागि नयाँ सेवा सुविधा र बजारको खोजी गर्नु पर्दछ । समय र परिस्थिति अनुसार विभिन्न प्रकारका यातायातका साधनको प्रयोग गर्ने, ठुला शहरमा मेट्रोरेल तथा विजुली बस आदिलाई प्रवर्द्धन गर्ने, सानाशहरमा साना बस तथा टेम्पोलाई प्राथमिकता दिई सार्वजनिक यातायातको विकास र विस्तार गर्न सकिन्छ ।

५.४. छिमेकी देशका सार्वजनिक यातायात प्रणालीबाट सिक्ौं

भारत, बंगलादेश, श्रीलंका, चीन आदि देशको अनुभवबाट हामीले धेरै कुरा सिक्न सक्छौं । ती देशहरू पनि सार्वजनिक यातायातका क्षेत्रमा विभिन्न समस्याहरूसँग जुम्दै अहिलेको अवस्थामा आइपुगेका हुन् । तसर्थ तिनको अनुभव र हाम्रो देशको वर्तमान अवस्थाका आधारमा सार्वजनिक यातायातको सुधारका लागि नीति नियम तर्जुमा गर्नका लागि तिनै तहका सरकार र निजी क्षेत्रको संयुक्त प्रयास आवश्यक छ ।

५.५. आफ्नो व्यवसायबारे स्पष्ट तथ्यांक तथा जानकारी राखौं

सार्वजनिक यातायात सञ्चालन गर्ने कम्पनी र यातायात व्यवसायीहरूको राष्ट्रिय संगठनहरूले आफ्नो क्षेत्रसँग सम्बन्धित विषयमा पर्याप्त तथ्यांक तथा सूचनाहरू अद्यावधिक गरी राख्नु पर्दछ । यसबाट यो क्षेत्रमा आश्रित व्यवसायी, मजदूर, कर्मचारी र सेवाग्राहीको बारेमा वास्तविक जानकारी प्राप्त हुन्छ र सार्वजनिक यातायातका प्रवृत्ति, समस्या, चुनौति, अवसरहरूको विश्लेषण र लेखाजोखा गरी उपयुक्त नीति नियम लागु गर्न सकिन्छ । सहि तथ्यांकको आधारमा गरिने माग वार्ता, छलफल वा आन्दोलनले मात्र यातायात व्यवसायीको हित गर्छ, न सेवाग्राहीको हक अधिकारको रक्षा गर्छ भने सरकारको भूमिकालाई समेत प्रभावकारी बनाउँछ ।

अन्त्यमा, यस अनुसन्धान कार्यमा सहयोग गर्ने यातायात व्यवस्था विभागका कर्मचारी तथा विज्ञ, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयका पदाधिकारी, यातायात व्यवसायी महासंघका पदाधिकारी, सवारी चालक तथा सहचालक, जनस्वास्थ्यविज्ञ र सर्वसाधारण यात्रुहरूलाई धन्यवाद ज्ञापन गर्दछौं ।



नेपाल इन्स्टिच्यूट फर
अर्बन एण्ड रिजनल स्टडिज (निअर्स)

चाकुपाट, पाटनढोका, ललितपुर

फोन: ०१-५५४२४१०

इमेल: contact@niurs.org.np

www.niurs.org.np