अध्याय एक

परिचय

१. अध्ययनको पृष्ठभुमी

अङ्ग्रेजी भाषाको POLICE शव्दवाट नेपालीको प्रहरी शव्दको निर्माण भएको हो जस्को अर्थ देशमा शान्ती सुव्यवस्था खलल पर्न नदिन अहोरात्र पालोपहरामा रहने व्यक्ती भन्ने वुझिन्छ । अङ्ग्रेजी भाषको POLICE शव्दको अर्थ :-

- ❖ P- Polite
- ❖ O - Obedience
- ❖ L - Loyal
- ❖ I - Intelligence
- ❖ C - co-ordination
- ❖ E – Educate(प्रसाई श्रीप्रसाद, २०७५) ।

सामान्य भाषामा प्रहरी भन्नाले शान्ति, सुरक्षा र अमनचयन कायम राख्नका लागि व्यवस्था गरिएको सरकारी कर्मचारीलाई प्रहरी भनिन्छ । अर्थात प्रहरी राज्य द्वारा नागरिक हक अधिकार लागु गर्न, सम्पत्ति सुरक्षा गर्न, अपराध नियन्त्रण र घटित अपराधको सफल अनुसन्धान गर्नको लागी विशेष तालिम प्राप्त सरकारी जनशक्तीलाई प्रहरी भनिन्छ (थापा कोमल,२०७३)।

प्रहरी सेवालाई ठाउँ एवम प्रकृति अनुसार फरक फरक नामले सम्बोधन गरिएको भएतापनि यो सन्यै भन्दा फरक राज्यको कानुन कार्यन्वयन गर्ने सस्था हो । विभिन्न विद्वानहरुले प्रहरीलाई आ-आफ्नै तवरवाटै परिभाषित गरेको पाईन्छ। जसअनुसार **बालकृष्ण शर्माको नेपाली बृहत् शब्दकोशले** प्रहरी एक प्रहरमा बदलिने पाले

भनि परिभाषा दिएका छन्(शर्मा बालकृष्ण,२०४० नेपाली बृहत शब्दकोश,कमलादी काठमाडौँ, नेपाल राजकीय प्रज्ञा प्रतिष्ठान) ।

According to OxfordAdvancedLearner’s Dictionary: An official organization whose job is to make people obey the law and to prevent and solve crime; the people who work for this organization (Oxford Advance Learner’s Dictionary new 8th Edition, Oxford University Press.New Work) समग्रमा भन्नुपर्दा देशको शान्ती सुरक्षा अमनचयन कायम गर्न, अपराध रोकधाम र नियनत्रण गर्न, राज्यद्वारा अधिकार प्रद्त कानुन कार्यन्वयन गर्ने (Law enforcement Agency) लाई प्रहरी भनिन्छ ।

Traffic भन्ने शब्द लेटिन भाषाको Trafficia भन्ने शब्दबाट परिमार्जित भएर आएको हो, जसको अर्थ एक स्थानबाट अर्को स्थान सम्म कुनै वाधा अवरोध बिना पुग्ने भन्ने जनाउदछ । Oxford Dictionary का अनुसार“The Vehicles that are on the road at the particular time” भनि परिभाषीत गरेको पाईन्छ भने सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को दफा २ को उप दफा १ अनुसार सवारी भन्नाले यान्त्रिक शक्तिबाट सड्कमा चल्ने सवारी साधनलाई बुझाउदछ । समग्रमा ट्राफिक भन्नाले सजिव तथा र्निजिव बस्तुहरु जुन यान्त्रिक तथा अन्य शक्तिबाट संचालन भई सड्क प्रयोग गरि एक ठाउ बाट अर्को ठाउ सम्म जाने प्रकृयालाई नै बुझिन्छ । भने ट्राफिक प्रहरी भन्नाले सवारी आवागमनलाई सुचारु रुपले संचालन गर्न खटिने अधिकार प्राप्त प्रहरीलाई ट्राफिक प्रहरी भनिन्छ (Ins.B. Adhikari,Hand outs 2075 WRPTC, Butwal)।

बेलायतमा सर रबर्ट पिल सन् १८२२ मा गृह सचिवमा नियुत्ती पश्चात प्रहरी सेवालाई प्रभावकारी बनाउन र तत्कालिन प्रहरी सेवाको रुपमा रहेको Local

Watch Systemजसलाई Saxons नामले परिचित थियो यस प्रणालीलाई विस्थापित गरी नयाँ प्रहरी संगठनको सुत्रपात गर्न एक छुट्टै अधिकार सम्पन समिति गठन गरी त्यसको निष्कर्षमा :-Metropolitan Police Actनिर्माण गरी 29, September–1829मा : Metropolitan Police Service लन्डनमा स्थापना भएको थियो जसलाई संसारमा पहिलो आधुनिक र व्यावसायिक प्रहरी सेवा मानिन्छ (S.I.R.B. Ale, Hand outs 2075, JPOC,Bharatpur, Chitwan) ।

नेपालमा प्रहरीको ऐतिहासिक पृष्ठभुमी पुरानो नभयतापनि राणाकालमा "मिलिसिया" बडाहाकिमको अन्तरगत राखी राणाका विद्रोही दबाउने कार्य भएको पाईन्छ । वि.सं. १९४० सालदेखि १९५० को दशहमा थुप्रै थाना चौकिहरु विस्तार गरीएका थिए । थाना चौकिको अगाडी पुलिस शव्द जोड्ने प्रचलन पनि यसै दशकमा वीर शमसेर राणाको पालामा शुरु भएको थियो । श्री ३ चन्द्र शम्सेर वेलायतको भ्रमणबाट वेलायती प्रहरी व्यवस्थाबाट निकै प्रभावित भई नेपाल फर्के पछि प्रहरी व्यवस्थालाई सुधार गर्ने प्रयास गरेको पाईन्छ । वि.सं. १९५५ मा अमिनी पुलिसको व्यवस्था गरेको पाईन्छ । यसले अदालत सरह सजाय पनि गर्न सक्दथ्यो । वि.सं. १९६७ मा काठमाण्डौमा कोतवाली प्रहरी स्थापना गरी चोरी, डाँका नियन्त्रण र बन्दुक ईजाजत पत्र दिने आदि काम सुम्पिएको थियो ।वि.सं. १९७४ मा काठमाण्डौ बाहिर पनि विरगञ्ज, नेपालको पूर्वि तथा पश्चिमी भागहरुमा पुलिस गोश्वाराको व्यवस्थालाई विस्तार गरियो थियो (www.nepalpolice.gov.np)।

वि.सं. १९९५ मा सवारी नियन्त्रणको लागि शाही नेपाली सेनाबाट रामदल पल्टन प्रहरीमा काज खटी आएको थियो । राणा शासन विरुद्ध क्रान्तिमा संलग्न "मुक्तिसेना" लाई क्रान्तिपछि रक्षादलबाट नामाकरण गरी पछि यिनीहरुलाई प्रहरी सेवामा प्रवेश गराईएको थियो । वि.सं. २००८ सालमा नेपालका विभिन्न भागमा

छरिएर रहेका प्रहरी ईकाईहरुबाट संगठित रुपमा परिचालन गर्न प्रहरी प्रधान कार्यालयको स्थापना गरी प्रहरी प्रशासनको सम्पूर्ण जिम्मेवारी क्ष्न्ए लाई जिम्मा लगाईयो । वि.सं. २००९ सालमा बग्गीखानामा ट्राफीकको व्यवस्था गरियो । वि.सं. २०१० सालमा वग्गीखाना प्रहरीलाई हस्तान्तरण गरियो । वि.सं. २०१२ सालमा (सन् १९५५) मा प्रहरी व्यवस्थामा विद्यमान कमजोरीलाई हटाई यसबाट संगठनात्मक रुपबाट द्दढ पार्न तत्कालीन राजा श्री ५ महेन्द्र वीर विक्रम शाहबाट प्रहरी सुधार आयोगको गठन भई यसै आयोगको सुझावको आधारमा वि।स। २०१२ असोज ३१ गते प्रहरी ऐन २०१२ जारी भई नेपालमा औपचारीक (वैधानिक) प्रहरी सेवाको सुरुवात भएको पाईन्छ ।

यसरी नेपालमा ट्राफिक व्यवस्थापन गर्ने वि.सं. १९९५ मै नेपाली सेनाबाट रामदल पल्टन प्रहरीमा काज खटी आएको र वि.सं. २००८ सालमा ट्राफिक विभागको स्थापना भएक पाईन्छ । वि.स २०५२ सालमा १२५ जना महिला ट्राफिक प्रहरीको दरबन्दी रहने गरि महिला ट्राफिक प्रहरी गुल्मको स्थापना भए देखी महिला ट्राफिक प्रहरीहरु ट्राफिक व्यवस्थापन तथा नियन्त्रण कार्यमा खटिएका छन । वि.सं. २०५५ सालमा क्षेत्रिय र जिल्ला स्तरीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयहरुको स्थापना भएको पाईन्छ । हाल नेपाल प्रहरीमा हाल कार्यरत कुल ७२७१९ जनशक्ति मध्य महिला प्रहरी तर्फ कुल जनशक्ति ६२०९ जना रहेको, जसमाप्र.ना.म.नि. २, प्र.ब.उ. २, प्र.उ. १२, प्र.ना.उ. १६, प्र.नि. ९६, प्र.ना.नि. २६१, प्र.स.नि. ४०७, प्र.ह. ६००, प्र.ज. ४३१७ र प्र.का.स. ३०७० दरबन्दी र काजमा कार्यरत रहेका छन भने कुल महिला ट्राफिक प्रहरी ३४९ जना जनशक्ति दरबन्दी तथा काजमा कार्यरत रहेका छन । जुन कुल महिला ट्राफिक संख्याको ८.५४ प्रतिशत हुन आउछ । अर्कोतर्फ पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयमा हाल

कुल ३७२ जना ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेको पाईन्छ । जसमा कुल महिला ट्राफिक प्रहरी भने ३७ जना मात्र रहेको पाईन्छ । जुन कुल संख्याको ९.९४ प्रतिशत हुन आउछ (https://traffic.nepalpolice.gov.np)।

१.२ समस्याको कथन

समाजमा विद्यमान विभिन्न किसिमका भेदभावहरुको प्रमुख कारक तत्वका रुपमा स्रोतसाधनको असमान वितरणलाई लिने गरिन्छ । समाजमा लिङ्ग, वर्ण, जात, धर्म आदिका आधारमा स्रोत साधनको असमान वितरणले गर्दा समाज फरक फरक समूहमा विभाजित हुन पुग्दछ । त्यसैगरी राज्यले प्रदान गर्ने सेवा सुविधा तथा अवसरहरुको पक्षपातपूर्ण वितरण सामाजिक विभेदको अर्का प्रमुख कारक तत्व हो । त्यसकारण समाजका सबै व्यक्तिहरुलाई समान रुपले सामाजिक, आर्थिक अवसर वितरण गर्नु राज्यको दायित्य हो । जसबाट समाजमा रहेका सम्पूर्ण असमानता र भेदभावहरुलाई अन्त्य गर्न सकिन्छ । समाजमा व्यक्ति स्वाभिमानका साथ बाँच्न पाउनु र राज्यले प्रदान गरेका सबै सेवा सुविधा र अवसरहरु समान रुपमा उपभोग गर्न पाउनु उसको अधिकार हो ।

संयुक्त राष्ट्रसंघिय मानव अधिकार सम्बन्धी विश्वव्यापी घोषणापत्र १९४८ ले समाजमा हुने सबै प्रकारका भेदभावहरुको विरोध गर्दछ । सबै व्यक्तिले शिक्षामा समान पहुँच, आफ्नो आर्थिक उपार्जनका क्रियाकलाप गर्न पाउनु, स्वनिर्णयको अधिकार र आत्मसम्मानका साथ विना भेदभाव स्वतन्त्र रुपमा बाँच्न पाँउनुलाई उनीहरुको अधिकार रुपमा लिइन्छ । तरपनि हाम्रो समाजमा महिलाहरुलाई महिला भएकैं कारण विभिन्न किसिमका सामाजिक, आर्थिक लगायतका सबै क्षेत्रहरुमा पछाडी पारिएको छ । जसको अन्त्य गरी भेदभाव रहित समुन्नत समाजको सिर्जना गर्नु आजको आवश्यकता हो । समाजको उत्थान र विकासमा

नारी र पुरुष दुवैको सन्तुलित सक्रियता र क्रियाशिलता आवश्यक पर्दछ । अझ देशमा विद्यमान गरिबी उन्मुलन गर्न, आर्थिक सामाजिक उत्थान गर्न, रोजगारीको राष्ट्रिय विकास गर्न, समाजमा पछाडी परेका महिलाहरुको सामाजिक, आर्थिक स्तर वृद्धि गर्नका लागी महिलाहरुको सशक्तिकरण र लैङ्गिक मैत्री अवसरलाई विश्वव्यापी गरिनु पर्दछ ।

नेपालमा ट्राफिक व्यवस्थापनको कार्यमा संलग्न महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको यस अध्ययनलाई नेपाली समाजका समग्र महिलाहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको एक प्रतिनिधी अध्ययनका रुपमा लिन सकिन्छ । बहुसंख्यक ग्रामिण र अशिक्षित महिलाहरु भन्दा तुलनात्मक रुपमा केहि सक्षम प्रतिनिधी पात्र भएता पनि महिला ट्राफिक प्रहरीहरु पनि पितृसत्तात्मक नेपाली समाजमा भेदभावपूर्ण रुपमा व्यवहार सहन बाध्य महिला पात्र हुन । यसर्थ नेपाली महिलाहरुको प्रतिनिधी पात्रका रुपमा रहेका महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सम्बन्धमा समाजशास्त्रीय अध्ययन आवश्यक देखिन्छ । जसले समग्र नेपाली महिलाहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको आशिंक रुपमा भएपनि प्रतिनिधित्व गर्दछ ।

यसप्रकार, महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाका सम्बन्धमा गरिएको यस समाजशास्त्रीय अध्ययन निम्नलिखित समस्याहरुको विश्लेषणमा केन्द्रित रहेको छ :––

क) महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था के कस्तो छ ?

ख) महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको वर्तमान कार्य अवस्था के कस्तो छ ?

ग) ट्राफिक प्रहरीमा रहेको लैङ्गिक समानता, विभेद र महिला सशक्तिकरणको अवस्था के कस्तो छ ?

१.३ अध्ययनको उद्देश्य

यस अनुसन्धानको मूल उद्देश्य भनेको महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको अध्ययन गर्नु हो । यस उद्देश्य परिपूर्तिका लागी पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलय मातहत कार्यालयमा कार्यरत महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था बारे विस्तृत अध्ययन गरिने छ । यस अध्ययनका विशेष उद्देश्यहरु यसप्रकार छन :-

क) महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको पहिचान गर्नु ।

ख) महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको वर्तमान कार्य अवस्था पहिचान गर्नु ।

ग) ट्राफिक प्रहरीमा रहेको लैङ्गिग समानता, विभेद र महिला सशक्तिकरणको अवस्था पहिचान गर्नु ।

१.४ अध्ययनको औचित्य

नेपालको राष्ट्रिय जनगणना २०६८ अनुसार नेपालको कुल जनसंख्या २,६४,९४,५०४ रहेको छ । जसमध्ये पुरुषको जनसंख्या १,२८,४९,०४१ (४८.५० प्रतिशत) र महिलाको जनसंख्या १,३६,४५,४६३ (५१.५० प्रतिशत) रहेको छ । यसरी लैङ्गिक अनुपात (प्रति सय महिलामा पुरुषको संख्या) ९४.१६ रहेको छ । देशभरका जम्मा ५४,२३,२९७ परिवार संख्या मध्ये जम्मा २५.७३ प्रतिशत परिवारमा मात्र महिला घरमुली रहेका छन । त्यस्तैगरी कुल परिवार संख्याको १०.७१ प्रतिशत परिवारका महिलाहरुको नाममा घरजग्गा दुवै भएका, ९ प्रतिशत परिवारका महिलाहरुको नाममा जग्गा मात्र भएका, ७९.४८ प्रतिशत परिवारका

महिलाहरुको नाममा घरजग्गा नभएका र ०.८१ प्रतिशत परिवारका महिलाको सम्बन्धमा उल्लेख भएको पाइदैन । त्यसैगरी १० बर्ष भन्दा मुनीको उमेरमा पहिलो पटक विवाह गर्ने जम्मा जनसंख्या १,३८,०१५ मा बालकको भन्दा बालिकाको संख्या ६६.८७ प्रतिशत बढी रहेको छ । देशका ५ बर्ष वा सो भन्दा माथिल्लो उमेरका कुल २,३९,२६,५४१ जनसंख्यामा ६५.९४ प्रतिशत व्यक्तिहरु साक्षर रहेकोमा उक्त उमेर समूहका कुल पुरुषको ७५.१४ प्रतिशत र महिलाको ५७.३९ प्रतिशत साक्षर रहेका छन (के.त.वि, २०६८) । त्यस्तैगरि संयुक्त राष्ट्र संघिय विकास कार्यक्रम (UNDP)ले प्रकाशित गरेको मानव विकास प्रतिवेदन २०१७ अनुसार नेपाल विश्व मानचित्रमा मानव विकास सुचकाङ्कका दृष्टिले १४५ औं स्थानमा र लैङ्गिक असमानता सुचकाङ्कमा ११३ औं स्थानमा रहेको छ (UNDP 2017)।

यि तथ्याङ्कहरुको आधारमा विश्लेषण गर्दा आजको २१ औं शताव्दीमा आएर पनि हाम्रो समाजमा महिलाको सामाजिक, आर्थिक अवस्था ज्यादै सोचनिय र गम्भीर रहेको छ । पुरुष प्रधान हाम्रो समाजमा रहेका सबै प्रकारका असमानताको अन्त्य गरी समतामुलक, सुसभ्य र शिक्षित समाजको निर्माणका लागी महिलाको सामाजिक, आर्थिक लगायत समग्र क्षेत्रमा सुधारका लागी उपयुक्त वातावरण सिर्जना गर्नु आवश्यक छ । सिङ्गो राष्ट्रको उन्नती र समुन्नतीका लागी महिलाहरुलाई शैक्षिक अवसर र घरभन्दा बाहिर निस्किएर सामाजिक तथा आर्थिक क्रियाकलापमा सहभागी बनाउदै महिलाका हक अधिकारलाई सुनिश्चित गर्ने कार्यक्रम संचालन गर्नुपर्दछ । यसका साथै महिलाहरुलाई आरक्षण, महिला सशक्तिकरण र राज्यका निकायहरुलाई समावेशीकरण मार्फत समाजमा लैङ्गिक समानता र लैङ्गिक समताको वातावरण सिर्जना

गरी समाजमा महिलाको स्थितीमा सुधार गर्न सकिन्छ । समाजका रहेका पुरुष प्रधान सामाजिक संरचनामा पनि परिमार्जन गर्नु आवश्यक छ ।

देशको दोस्रो ठुलो आर्थिक करिडोर र प्रदेश नं. ५ को अस्थाई राजधानीलाई आफ्नो कार्यक्षेत्र बनाई काम गरिरहेका महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको पनि राष्ट्र निर्माणमा उत्तिकै महत्वपूर्ण भूमिका रहेको छ । नेपाली समाजका अधिकांश महिलाहरु घरायसी काममा सिमीत हुनु, सामाजिक रुपमा पुरुषको तुलनामा पछाडी पारिनु, आर्थिक क्रियाकलापबाट बिमुख हुनु, शैक्षिक स्थिती न्यून हुनु, समाजका समग्र क्षेत्रमा उनीहरुलाई दोस्रो दर्जाको नागरीक सरहको व्यवहारका कारण महिलाहरु माथी उठ्न नसकेका मुलभूत कारक तत्वहरुको खोजीको प्रतिनिधीत्व गर्ने क्षेत्रको रुपमा उभिएको यस पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटवल तथा मातहत कार्यालयहरुलाई अध्ययन क्षेत्र बनाई महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको चित्रण गर्ने प्रयास गरिने छ । यस अध्ययनले महिलाहरुको सामाजिक तथा आर्थिक लगायत समग्र क्षेत्रको विकास र बिस्तार गर्नका लागी राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय सरकारी तथा गैरसरकारी स्तरमा योजना, नितीनिर्माण र कार्यान्वयन गर्न समेत ठुलो सहयोग पुग्ने आशा गरिएको छ ।

१.५ अध्ययनको संगठन

यस शोधपत्रलाई विभिन्न ६ अध्यायमा विभाजन गरी तयार पारिएको छ । जसमा अध्याय एकमा परिचय अन्तगर्त अध्ययनको पृष्ठभूमी, समस्याको कथन, अध्ययनको उद्देश्य, अध्ययनको महत्व र सान्दर्भीकता र अध्ययनको संगठनलाई समावेश गरिएको छ ।

अध्याय दुईमा सन्दर्भ साहित्यको पुनरावलोकन अन्तगर्त लिङ्ग र जेन्डरको अवधारणा र पूर्व अध्ययनको पुनरावलोकनलाई समावेश गरिएको छ भने अध्याय तिनमा अनुसन्धान विधी अन्तर्गत अनुसन्धान ढाँचा, अध्ययन क्षेत्र छनौट र औचित्य, समग्र र नमूना छनौट

विधी, तथ्याङ्कहरुको प्रकृति र स्रोतहरु, तथ्याङ्क संकलन विधी, तथ्याङ्कहरुको प्रस्तुतिकरण र विश्लेषण र अध्ययनका सिमाहरुको सम्बन्धमा चर्चा गरिएको छ ।

अध्याय चारमा अध्ययन क्षेत्रको परिचय अन्तगर्त पशचिम क्षेत्र को परिचय, पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयको परिचय, मिशन, मूल्य र मान्यताहरु, मातहत कार्यालयमा कार्यरत जनशक्ति, संरचनात्मक स्वरुप, मातहत कार्यालयहरुको नामावली र नेपालमा ट्राफिक प्रहरीको इतिहासलाई संक्षेपमा समावेश गरिएको छ । अध्याय पाँचमा सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था र अध्याय छ मा सारांश र निष्कर्षलाई समावेश गरिएको छ ।

अध्याय दुई
सन्दर्भ साहित्यको समिक्षा

२.१ सैद्धान्तिक समिक्षा

महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको सम्बन्धमा खास अध्ययन अनुसन्धान भएको नपाइएता पनि नेपाली महिलाहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाका सम्बन्धमा विभिन्न व्यक्ति तथा संघसंस्थाहरुबाट केही महत्वपूर्ण अध्ययन अनुसन्धानहरु भएका छन । यस अनुसन्धानलाई प्रभावकारी बनाउनका निमित्त महिला ट्राफिक प्रहरीको समाजको संरचनात्मक प्रकार्यात्मक ढाँचा अनुरुप तयार पारिएको छ । जसले यस अध्ययन अनुसन्धान कार्यलाई ठुलो सहयोग पुऱ्याउने अपेक्षा सहित यहाँ केही पूर्व अध्ययनहरुको पुनरावलोकन गरिएको छ ।

नेपाल प्रहरीमा कार्यरत महिला प्रहरीहरुमा बिशेषगरी क्षेत्री र जनजाती समुदायको बाहुल्यता देखिन्छ । उनीहरु अन्य कारण भन्दा पनि राम्रो काम गर्ने वातावरणका कारण नेपाल प्रहरीमा प्रवेश गरेको पाइन्छ । धेरै जसो महिला प्रहरीहरु शहरी

समाजको उच्च र मध्यम स्तरका परिवारबाट आएका र उनीहरु परिवारको आर्थिक सहयोगका लागी प्रहरी सेवामा प्रवेश गरेको भन्दा पनि स्वतन्त्र र आत्मनिर्भर हुन चाहन्छन । त्यसैले उनीहरुको आत्मसन्तुष्टि र उनीहरुको काम प्रति परिवारको अनुभव सकारात्मक छ । धेरैजसो महिला प्रहरीहरु उच्च शैक्षिक योग्यताका बाबजुत तल्नो दर्जामा कार्यरत रहेका छन । महिला प्रहरीको विचारमा नेपाल प्रहरीको पदोन्नती प्रक्रिया पारदर्शी छ, किनभने महिला र पुरुष प्रहरीहरु दुवैले समान अधिकार र समान रुपमा जिम्मेवारी बहन गरेका छन र नेपाल प्रहरीमा महिला प्रहरीका लागी पुरुष सरह समान अवसर दिइएको छ । यसबाट महिलाको कार्यालयमा पुरुष सरह काम गर्ने क्षमता, वार्गेनिङ्ग गर्न सक्ने क्षमता, निर्णय गर्न सक्ने क्षमता, निश्चित सम्पत्तिमा अधिकार आदिमा महत्वपूर्ण सुधार आएको छ । यसबाट समाजमा लैङ्गिक असमानता औसत रुपमा साँघुरो भएता पनि यसअघि महिला प्रहरीहरुले धेरै असमान तरिकाले कार्य सम्पादन गरेका थिए (पराजुली, २०११) ।

नेपालको राष्ट्रिय जनगणना २०६८ अनुसार नेपालको कुल जनसंख्या २,६४,९४,५०४ रहेको छ । जसमध्ये पुरुषको जनसंख्या १,२८,४९,०४१ (४८.५० प्रतिशत) र महिलाको जनसंख्या १,३६,४५,४६३ (५१.५० प्रतिशत) रहेको छ । यसरी लैङ्गिक अनुपात (प्रति सय महिलामा पुरुषको संख्या) ९४.१६ रहेको छ । देशभरका जम्मा ५४,२३,२९७ परिवार संख्या मध्ये जम्मा २५.७३ प्रतिशत परिवारमा मात्र महिला घरमुली रहेका छन । त्यस्तैगरी कुल परिवार संख्याको १०.७१ प्रतिशत परिवारका महिलाहरुको नाममा घरजग्गा दुवै भएका, ९ प्रतिशत परिवारका महिलाहरुको नाममा जग्गा मात्र भएका, ७९.४८ प्रतिशत परिवारका महिलाहरुको नाममा घरजग्गा नभएका र ०.८१ प्रतिशत परिवारका महिलाको

सम्बन्धमा उल्लेख भएको पाइदैन । यसैगरी १० बर्ष भन्दा मुनीको उमेरमा पहिलो पटक विवाह गर्ने जम्मा जनसंख्या १,३८,०१५ मा बालकको भन्दा बालिकाको संख्या ६६.८७ प्रतिशत बढी रहेको छ । देशका ५ बर्ष वा सो भन्दा माथिल्लो उमेरका कुल २,३९,२६,५४१ जनसंख्यामा ६५.९४ प्रतिशत व्यक्तिहरु साक्षर रहेकोमा उक्त उमेर समूहका कुल पुरुषको ७५.१४ प्रतिशत र महिलाको ५७.३९ प्रतिशत साक्षर रहेका छन (के.त.वि, २०६८) ।

शिक्षा र रोजगारीले महिलाको सामाजिक तथा विकासका क्रियाकलापहरुमा सहभागीता बढाउन र समाजमा महिलाको सामाजिक तथा आर्थिक स्थितीमा सुधार ल्याउन महत्वपूर्ण भूमिका खेलेका छन (देवकोटा, २००७) ।

नेपालको कूल जनसंख्याको आधा भन्दा बढी जनसंख्या ओगटेका महिला वर्गको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था कमजोर रहेको छ । परम्परा देखी नैं जडो गाड्दै आएका सामाजिक मूल्य मान्यताले गर्दा नेपाली ग्रामीण महिलाहरु पूर्ण रुपमा स्वतन्त्र भएर स्वइच्छाले काम गर्न सकेका छैनन् । उनीहरु दासीको जीवन बिताउनु पर्ने परिस्थिती कायमै रहेको छ । यसका अतिरिक्त महिलाहरुलाई अर्ध सामन्ती र अर्ध पूँजीवादी सामाजिक मान्यताको कारणले दोस्रो दर्जाका नागरिकको रुपमा राखिएको छ । नेपालमा विभिन्न कानुनहरुको निर्माण भएता पनि ती कानुनहरुले महिलालाई उपेक्षा गरेका छन । प्राय जसो महिलाहरु निरक्षर तथा उच्च शिक्षामा पँहूच नपुग्नु र घरायसी र कृषि कार्यमा संलग्न हुनुपर्ने बाध्यताको प्रत्यक्ष प्रभाव उनीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थामा परेको छ । महिलाहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था कमजोर भएता पनि त्यसमा केही सकारात्मक परिवर्तन र सुधारोन्मुख स्थिती देखापरि रहेको छ (अधिकारी, २०६४) ।

यसरी प्राप्त पूर्व अध्ययनको पुनरावलोकनबाट के स्पष्ट हुन्छ भने नेपाली महिलाहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था पुरुषहरुको तुलनामा केहि कमजोर रहेको छ । त्यस्तै महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको सम्बन्धमा हालसम्म पनि खास किसिमले अध्ययन अनुसन्धान हुन नसकेको अवस्थामा यी विभिन्न पूर्व अध्ययनको पुनरावलोकन मार्फत उनीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको सम्बन्धमा अध्ययन अनुसन्धान गर्ने प्रयास गरिएको छ ।

२.२ अनुभविक समिक्षा

नेपालमा महिला ट्राफिक प्रहरीको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको सम्बन्धमा खास अनुसन्धान भएको नपाईएता पनि यस अनुसन्धानलाई प्रभावकारी बनाउनका निमित्त महिला ट्राफिक प्रहरीको समाजको संरचनात्मक प्रकार्यात्मक ढाँचालाई निम्नानुसार प्रस्तुत गरिएको छ ।

लैङ्गिक समानता तथा समावेशी नीति अनुरुप नेपाल प्रहरीमा महिला प्रहरी कर्मचारीहरुको लैङ्गिक संवेदनशिलतालाई सुनिश्चित गरी कार्य वातावरणलाई महिला मैत्री बनाउने एवं भौतिक पूर्वाधारको विकास गर्न, प्रहरी कर्मचारीहरुमा लैङ्गिक समानता र लैङ्गिक न्यायका बिषयमा सचेतना जागरण गर्न, सार्वजनिक र निजी क्षेत्रमा महिला विरुद्धमा हुने सबै खाले हिंसा अन्त्य गर्न, अन्बेषण, विश्लेषण र योजना मार्फत लैङ्गिक बिषयका मुद्दाहरुलाई सम्बोधन गर्न प्रहरी प्रधान कार्यालयले नेपाल प्रहरीको लैङ्गिक नीति, २०६९ तर्जुमा गरेको छ । यी उद्देश्यहरु पुरा गर्नका लागी नेपाल प्रहरीका विभिन्न प्रहरी कार्यालयहरुमा हुन सक्ने महिला हिंसा विरुद्धमा शुन्य सहनशीलता अपनाउने, महिला प्रहरीहरुलाई संगठनको मूलधारमा समाहित गर्नको लागी सांगठनिक रुपमै समानता र समताको सिद्धान्त अनुरुप कार्य गर्ने, भौतिक संरचनाहरुलाई क्रमशः महिला मैत्री बनाउदैं लैजाने,

कामको वातावरणलाई महिला मैत्री बनाउने, महिला प्रहरी कर्मचारीहरुको क्षमता अभिवृद्धिका लागी तालीम र वृत्ति विकासको व्यवस्था गर्ने, सरकारी तथा गैह्सरकारी लगायत अन्य सामुदायिक संस्थाहरुसँग सहकार्य गरी लैङ्गिक सचेतना फैलाउने, लैङ्गिक हिंसाको सम्वेदनशीलतालाई दृष्टिगत गरि यसको प्रभावकारीताको लागी विशेष कार्यनीति तय गरी सो अनुसारको परिचालन नीति अबलम्बन गर्ने आदि नीतिहरु नेपाल प्रहरीको लैङ्गिक नीति, २०६९ मा समावेश गरिने छ (प्र.प्र.का, २०६९) ।

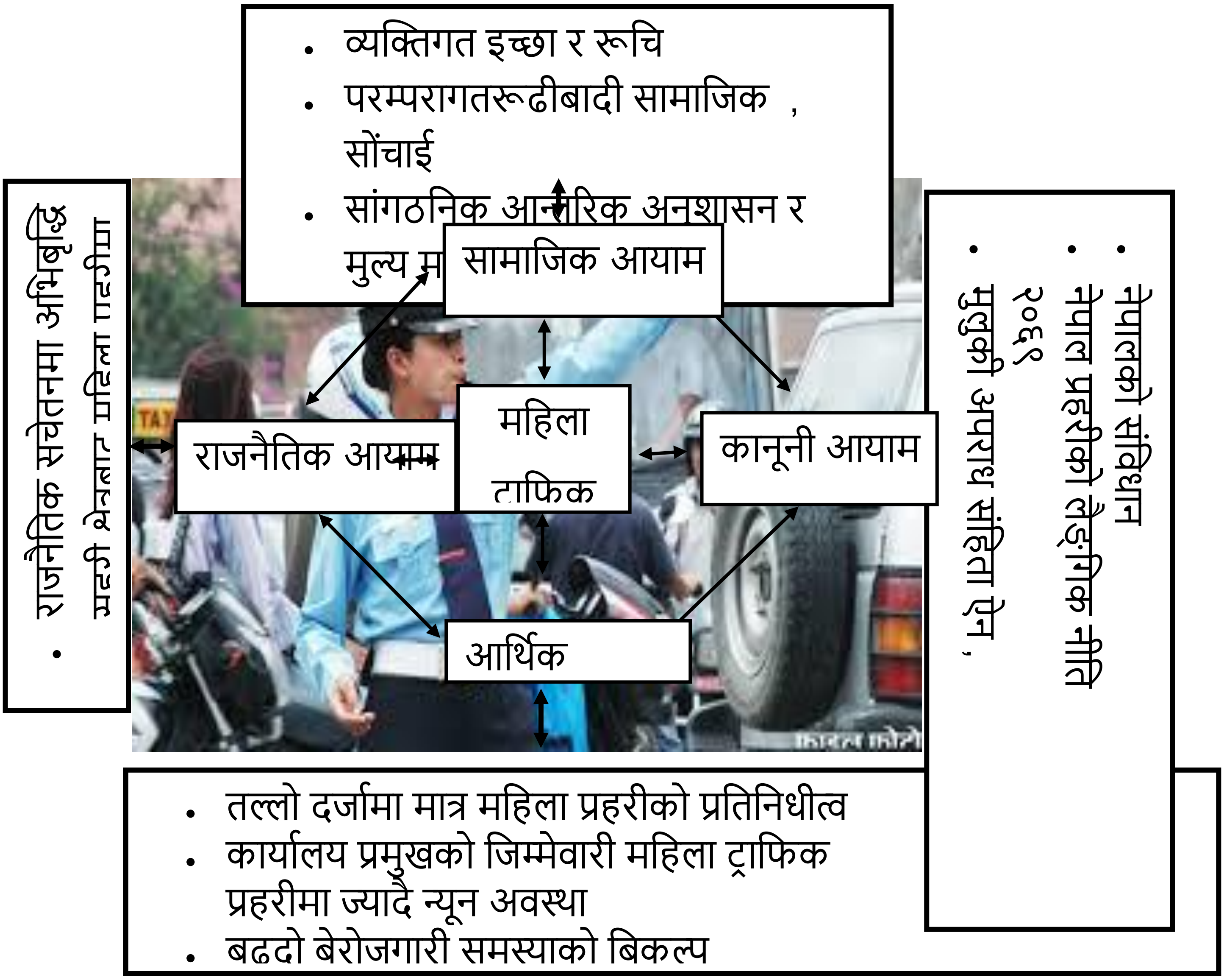
नेपाली महिलाको शैक्षिक स्थिती नाजुक अवस्थाबाट गुर्जनुको प्रत्यक्ष असर सामाजिक संरचनामा परेको छ । अधिकांश अभिभावकहरुको सोचाई छोरीको पढाईमा खर्च गर्नु भनेको दायित्व सिर्जना गर्नु हो, सम्पत्ति आर्जन गर्नु कदापी होइन, भन्ने रहेको छ । केही अभिभावकहरुको सोचाई छोरीलाई पढाउने भएपनि विविध घरायसी कामले उनीहरुलाई विद्यालय पठाउन सकेका छैनन् । यसरी नेपाली महिलाको शैक्षिक स्तर न्यून हुन गएको छ । साथै परिवार नियोजनका साधनको प्रयोग, स्वास्थ्य, सरसफाई, खानेपानी, खेतीपाती आदि सबैमा महिला शिक्षाको प्रत्यक्ष प्रभाव पर्दछ (सिंह, १९८६) ।

२.३ अवधारणागत ढाँचा :

यस अध्यायमा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको अध्ययन गर्नेको लागी महिला
ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत, बैबाहिक अवस्था र उमेर समुह अनुसारको विवरणका साथै यस पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयको संगठनात्मक संरचना प्रस्तुत गरीएको छ । जसबाट महिला ट्राफिक प्रहरीको बारेमा सामाजिक आर्थीक अवस्थाको बारेमा सुक्ष्म अध्ययन गर्ने सहयोह हुने अपक्षा गरिएको छ ।

चित्र नं. १

समाजको संरचनात्मक-प्रकार्यात्मक ढाँचा



यसरी माथीको चित्र नं. १ समाजको संरचनात्मक-प्रकार्यात्मक ढाँचामा व्यक्तिको व्यक्तिगत इच्छा रूचीले नेपाल प्रहरी जस्तो फौजी संगठनमा आकर्षण बढ्दो छ भने महिलालाई प्रहरी जस्तो Field Work कार्यमा केही सामाजिक जटिलताहरू पनि बिद्यमान देखिन्छन । अर्को तर्फ प्रहरी सेवाको आन्तरिक अनुशासनले महिला ट्राफिक प्रहरीहरूले नेपाली सामाजिक साँस्कृतिक परम्परा अनुसार सामाजिक साँस्कृतिक परम्पराबाट पनि बञ्चित देखिन्छन् । जस्तै :- श्रावण महिनामा हरिया चुरा, हातमा मेहन्दीबाट बञ्चित हुने आदी ।

बि.सं. २०२० भन्दा अगाडीका कानूनी व्यवस्थाहरूले महिलाका आवश्यकताहरू महसुस नगरेको भएता पनि मुलुकी ऐन २०२० को अदालती बन्दोबस्ती ११७ र अदालती बन्दोबस्ती १७२ ले महिला पक्राउ र खानतलासीमा महिला प्रहरीको आवश्यकता अनिवार्य गराए सँगसँगै नेपाल प्रहरीमा महिला प्रहरीको आगमन आवश्यकता कानूनी रूपमा नै महसुस गरायो र यसै क्रममा प्रहरी ऐन २०१२, प्रहरी नियमावली २०७१, नेपाल प्रहरीको लैङ्गिक नीति २०६९ लगायत बर्तमानमा मुलुकी अपराध (संहिता) ऐन, २०७४ र मुलुकी फौजदारी कार्यविधी (संहिता) ऐन, २०७४ ले महिला प्रहरीको आवश्यकता अनिवार्य गराए संगसंगै महिलाको आगमनलाई सहजता प्रदान गरेको छ भने यसको सकारात्मक प्रभाव ट्राफिक महिला प्रहरीमा पनि देख्न सकिन्छ ।

आकर्षक पोशाक, पर्याप्त सेवा सुविधा र कार्य बातावरणमा महिलालाई सहजताको अवस्थाले गर्दा महिला ट्राफिक प्रहरीमा महिलाको आकर्षण बढ्दो छ भने जसमा महिलाको उपस्थिती तल्लो दर्जामा मात्र सीमित देखिन्छ र अर्को तर्फ कार्यालय प्रमुखको जिम्मेवारी भने महिला ट्राफिक प्रहरीमा नगन्य मात्रामा रहेको देखिन्छ ।

देशको राजनैतिक उतार चढावले महिला हक अधिकार स्वतन्त्रता सम्बन्धमा अभिबृद्धि भई नेपाल प्रहरीमा महिलाको आगमन बृद्धि भएको जसको सकारात्मक प्रभाव महिला ट्राफिक प्रहरीमा भएको देखिन्छ ।

समग्रमा महिला ट्राफिक प्रहरीमा सामाजिक, कानूनी, आर्थिक र राजनैतिक आयामले समाजको संरचनात्मक-प्रकार्यात्मक ढाँचामा सकारात्मक प्रभाव परेको देखिन्छ जसले भावी अवस्थामा समेत ट्राफिक प्रहरीमा महिलाको आगमन निरन्तर बृद्धि हुने आंकलन राजनैतिक, सामाजिक सचेतनमा अभिबृद्धि र कानूनी बाध्यात्मक अवस्थाबाट बिश्लेषण गर्न सकिन्छ ।

अध्याय तीन

अनुसन्धान विधी

३.१ अनुसन्धान ढाँचा

यस सोध अध्ययनलाई पूर्ण रुपमा वर्णनात्मक अनुसन्धान ढाँचाको प्रयोग गरि गरिएको छ । यो अनुसन्धान महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक

अवस्थाका साथै उनीहरुको वर्तमान कार्य अवस्था र ट्राफिक प्रहरीमा रहेको लैङ्गिक समानता, विभेद र महिला सशक्तिकरणको अवस्थाको सम्बन्धमा जानकारी प्राप्त गर्ने तर्फ केन्द्रित भएको हुदाँ यस ८अध्यायमा वर्णात्मक ढाँचामा अनुसन्धान गरि प्राप्त तथ्यहरुको वर्णन गरिएको छ ।

३.२ अध्ययन क्षेत्रको छनौट

प्रहरी ऐन २०१२ पश्चात नेपालमा नेपाल प्रहरीको औपचारिक स्थापना भएता पनि वि.स २००८ आषढ ०१ गते चैतमाया डंगोल देखी नै महिलाहरु प्रहरी संगठनमा सहभागी भएको पाइन्छ ।भने वि.सं. २०२५ सालमा २५ जना महिला ट्राफिक प्रहरी र वि.स २०५२ सालमा १२५ जना महिला ट्राफिक प्रहरीको दरबन्दी रहने गरि महिला ट्राफिक प्रहरी गुल्मको स्थापना भए देखी महिला ट्राफिक प्रहरीहरु ट्राफिक व्यवस्थापन तथा नियन्त्रण कार्यमा खटिएका छन । वर्तमान अवस्थामा नेपाल प्रहरीमा कार्यरत कुल जनशक्तिको करिब ८.५४ प्रतिशत महिलाहरु कार्यरत रहेका छन । वर्तमान समयमा पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलय मातहतका कार्यालयहरुमा जम्मा ३७ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेका छन(https://cid.nepalpolice.gov.np/index.php/cid-wings/women-children-service-directorate)।

महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाका सम्बन्धमा अध्ययन गरिएको यस शोधपत्रमा नेपालका सम्पूर्ण महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाका सम्बन्धमा अध्ययन गर्न संभव नभएकोले पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयका कार्यलयहरु मध्ये पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटबल, जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय रुपन्देही र जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय कास्कीलाई अध्ययन क्षेत्रको रुपमा छनौट गरी यो

शोधपत्र तयार पारिएको छ । यी कार्यालयहरुलाई छनौट गर्नुको औचित्य बढी संख्यामा महिला ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेको कारण सजिलै तथ्याङ्कहरु संकलन गरी अध्ययन कार्य सम्पन्न गर्न सकिने भएकाले हो ।

अर्थात पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलय मातहतका सम्पूर्ण कार्यालयहरुमा कार्यरत रहेका जम्मा ३७ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरु मध्ये यी तिन कार्यालयमा मात्र २६ जना (७०.२७ प्रतिशत) महिला ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेका छन (प.क्षे.ट्रा.प्र.का. बुटवल २०७५) ।

३.३ अध्ययनको समग्रता र नमुना छनोट

यस अध्ययनमा पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय मातहतका मध्ये पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटबल, जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय रुपन्देही र जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय कास्कीलाई अध्ययनको क्षेत्रको रुपमा लिएको छ । हाल पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलय मातहतका कार्यालयहरुमा जम्मा ३७ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरु अधिकृत तथा अन्य दर्जामा कार्यरत रहेका छन । यी ३७ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरु मध्ये पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलय बुटबलमा कार्यरत १२ जना र जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यलय रुपन्देहीमा कार्यरत ६ जना तथा जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यलय कास्कीमा ८ गरि जम्मा २६ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरुलाई अध्ययनकोनमुनाका रुपमा लिइएको छ (प.क्षे.ट्रा.प्र.का.२०७५) ।

३.४ तथ्याङ्कहरुको प्रकृति र स्रोतहरु

यस अनुसन्धानमा अध्ययनको उद्देश्य अनुरुप आवश्यकता अनुसार संख्यात्मक र गुणात्मक दुवै प्रकृतिका तथ्याङ्कहरुलाई प्राथमिक तथा द्धितिय दुवै स्रोतबाट

संकलन गरिएको छ । जसमा प्राथमिक तथ्याङ्कहरु अध्ययन क्षेत्रमा तथ्याङ्क संकलनका विभिन्न विधीहरु अपनाएर संकलन गरिएको छ । यस क्रममा प्रश्नावली र अध्ययन क्षेत्रको अवलोकन विधीहरुबाट गरिएको छ । त्यस्तैगरि द्धितिय तथ्याङ्कहरु केन्द्रिय तथ्याङ्क विभागबाट विभिन्न समयमा प्रकाशित तथ्याङ्किय रिर्पोटहरु, प्रहरी प्रधान कार्यालय महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखा तथा पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालयबाटप्रकाशित विभिन्न प्रतिवेदन तथा रेकर्डहरु, राष्ट्रिय महिला आयोग तथा महिला तथा समाज कल्याण मन्त्रालयका विभिन्न प्रतिवेदनहरु, सरकारी तथा गैरसरकारी संघसंस्थाका अनुसन्धान प्रतिवेदनहरु, मानव विकास सुचकाङ्क प्रतिवेदन, विभिन्न संस्थाबाट प्रकाशित पुस्तक तथा पत्रपत्रिकाहरुबाट आवश्यकता अनुसार तथ्याङ्कहरु संकलन गरिएको छ ।

३.५ तथ्याङ्क संकलन विधी

सामाजिक अनुसन्धानको उद्देश्य परिपूर्ति गर्नको लागी अनुसन्धानकर्ताले आफूलाई आवश्यक परेका तथ्यहरु वा सूचनाहरु वा तथ्याङ्कहरु प्राप्त गर्न जुन किसिमको साधन, तरिका वा पद्धतिको प्रयोग गर्दछ, त्यस्ता तरिका वा साधनलाई तथ्याङ्क संकलनका तरिका वा विधी भनिन्छ । यस अनुसन्धानमा अध्ययनको उद्देश्य परिपूर्तिका लागी आवश्यक प्राथमिक तथ्याङ्कहरु संकलन गर्न प्रश्नावली, अध्ययन क्षेत्रको अवलोकन जस्ता तथ्याङ्क संकलनका विधीहरुको प्रयोग गरिएको छ ।

३.५.१ प्रश्नावली

प्रश्नावली भनेको प्रश्नहरुको सूची हो, जुन व्यक्ति वा हुलाकको माध्यमबाट उत्तरदाताहरु समक्ष पठाइन्छ र उत्तरदाताले प्रश्नावलीमा समावेश भएका प्रश्नहरुको उत्तर लेखी अनुसन्धानकर्ता समक्ष फिर्ता पठाई दिन्छन । यसरी तथ्याङ्क संकलन गर्ने विधीलाई प्रश्नावली भनिन्छ । यस अध्ययन अनुसन्धान कार्यमा संरचित प्रश्नावली अन्तर्गतको बन्द स्वरुप प्रश्नावलीको माध्यमबाट उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाका साथै उनीहरुको वर्तमान कार्य अवस्था र ट्राफिक प्रहरीमा रहेको लैङ्गिक समानता, विभेद र महिला सशक्तिकरणको अवस्थाका सम्बन्धमा प्राथमिक तथ्याङ्कहरु संकलन गरिएको छ ।

३.५.२ अवलोकन

सामाजिक अनुसन्धानको लागी अनुसन्धानकर्तालाई आवश्यक पर्ने प्राथमिक तथ्याङ्कहरु संकलन गर्नका लागी ती तथ्याङ्कहरु जुन स्थलमा पाइन्छन, त्यहि स्थलमा गएर कानको भन्दा आँखाको प्रयोग अधिक रुपमा गरेर तथ्याङ्क संकलन गर्ने विधी अवलोकन विधी हो । यस अध्ययन अनुसन्धान कार्यमा अनियन्त्रित तथा असहभागी अवलोकन विधी अनुसरण गरि तथ्याङ्कहरुको संकलन गरिएको छ । अध्ययन क्षेत्रको अवलोकनका क्रममा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको कार्यक्षेत्र (कार्यालय र सडक), आवासगृह, उनीहरुले सम्पादन गर्ने कार्य र कार्य सम्पादन गर्ने क्रममा देखिएका समस्याहरु आदिको अवलोकन गरिएको छ । यसरी गरिएको अवलोकनले मात्रात्मक तथ्याङ्क भन्दा पनि महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाका साथै उनीहरुको वर्तमान कार्य अवस्थाका सम्बन्धमा बिश्लेषण गर्नका लागी सहयोग पुर्याउने छ ।

३.६ तथ्याङ्कहरुको प्रस्तुतीकरण र विश्लेषण

सोधपत्र अनुसन्धानका क्रममा प्राथमिक तथा द्धितिय स्रोतबाट प्राप्त भएका गुणात्मक तथा मात्रात्मक तथ्याङ्कहरुबाट उपयुक्त र आवश्यक तथ्याङ्कहरुको सम्पादन गरि प्रशोधन गरिएको छ । यसरी प्राप्त हुन आएका विभिन्न तथ्याङ्कहरुलाई निश्चित गुण, विशेषता र प्रकृतिको आधारमा वर्गिकरण गरिएको छ । यसपछि मात्रात्मक तथ्याङ्कहरुलाई तथ्याङ्कीय विधीहरु जस्तैः आवृत्ति, प्रतिशत आदिको प्रयोग गरि तालिकीकरण र लेखाचित्र (वृत्तचित्र र स्तम्भचित्र जस्ता प्रविधिको प्रयोग गरि तथ्याङ्कको पस्तुतिकरण र विश्लेशणगरिएकोछ) माध्यमबाट प्रस्तुतीकरण गरि विश्लेषण गरिएको छ भने गुणात्मक तथ्याङ्कहरुलाई गुणात्मक रुपमा नै विश्लेषण गरिएको छ । यसर्थ, अनुसन्धानका क्रममा प्राप्त तथ्याङ्कहरु प्रस्तुतीकरण र विश्लेषण मार्फत अनुसन्धानको उद्देश्य परिपूर्ति तर्फ लक्षित रहेका छन ।

३.७ अध्ययनका सिमा

कुनैपनि बिषयमा अध्ययन गर्दा अध्ययनका सिमाहरु निर्धारण गर्नुपर्ने हुन्छ, जसले अध्ययन कार्यलाई सम्पन्न गर्नका लागी सजिलो हुने गर्दछ । यस अध्ययनमा पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय मातहतका मध्ये पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटबल, जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय रुपन्देही र जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय कास्कीमा कार्यरत महिला ट्राफिक प्रहरीहरुलाई मात्र समेटेर उनीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाका सम्बन्धमा अध्ययन गरिएको छ । पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय मातहतका कार्यालयहरुमा

कार्यरत महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाको सम्बन्धमा गरिएको यस अध्ययन कार्यले नेपालका समग्र महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थालाई प्रतिनिधित्व गर्न नसकेतापनि उनीहरुको अवस्थाका सम्बन्धमा मोटामोटी जानकारी अवश्य प्राप्त गर्न सकिन्छ । समाजशास्त्र विषयको स्नातकोत्तर तहको उपाधी प्राप्तीको आशिंक आवश्यकता परिपूर्तिका लागी तयार गरिएको यस अध्ययन अनुसन्धान कार्यमा स्रोत, साधन र समयको सिमितताका कारणले चाहे जति सूचना तथा तथ्याङ्कहरु संकलन गर्न नसकि विषयवस्तुलाई विस्तृत र गहन रुपमा प्रस्तुत गर्न नसकिएको पनि हुन सक्दछ । तरपनि सकेसम्म विषयवस्तुलाई पूर्णरुपमा समेटेर अध्ययन अनुसन्धान कार्यलाई सार्थक बनाउने प्रयास गरिएको छ । जसमा अध्ययनका प्रमुख सिमाहरु निम्नअनुसार रहन सक्दछन ।

- यस अध्ययनले सम्पूर्ण महिला ट्राफिक प्रहरीहरुकोसामाजिक तथा आर्थिक अवस्थालाई प्रतिनिधीत्व नगर्न सक्दछ ।
- विद्यार्थीले आफ्नो अध्ययनको विषय भित्र परेको एउटा विषयको मात्र अध्ययन गरीएको हुनाले सवै पक्षलाई नसमेट्न सक्दछ ।
- बिद्यार्थी शैक्षिक उपाधि प्राप्तको लागि मात्र यो अध्ययन गरिने भएकोले समय तथा साधन श्रोतको अभावका कारण सवै तथ्यलाई समावेश गर्न कठिन भएको ।

अध्याय – चार

अध्ययन क्षेत्रको परिचय

४.१ पशचिमाञ्चल विकास क्षेत्र परिचय

भौगोलिक दृष्टिकोणले समुन्द्र सहत बाट ९३ मिटर देखि ८१६७ मिटर सम्मको उचाईमा अवस्थित रहेको छ । पूर्वमा चितवन जिल्लाको नारायणी पुल, पश्चिममा दाग्ङ जिल्लाको धान खोला, उत्तरमा चीन, दक्षिणमा भारतको उत्तर प्रदेश तथा बिहार राज्य भित्र अवस्थित पश्चिम क्षेत्रको कुल क्षेत्रफल २९,३९८ वर्ग कि.मी रहेको छ । विश्वको सातै अग्लो हिम शिखर धौलागिरी (८१६७ मि.) हुदै हिन्दु धर्मको पवित्र आस्थाको केन्द्र मुक्ति क्षेत्र मुक्तिनाथ मन्दिर हुदै विश्व शान्तिका प्रतिक गौतम बुद्दको जन्मभुमि लुम्विनी सम्म फैलिएको यस क्षेत्रमा मौसमी जलवायुमा उष्ण मनसुनी हावापानी देखी धुर्वीय वा हिमाली हावापानी पाईने यस क्षेत्रमा पर्ने अधिकतम तापक्रम ४२ डिग्री सेन्टीग्रेड र न्यूनतम तापक्रम ० डिग्री सेन्टी ग्रेड भन्दा कम भई औसत बर्षा १९९८.४ मि.लि सम्म हुने गरेको छ (भट्टराई ज्ञानेश्वर, २०७५) ।

यस क्षेत्रलाई अनेकौ नागहरू तथा ऋषिमुनिहरूको तपोभूमी बसोबास स्थान र बिर नेपाली गोरखालीको गौरव गाथासँग पनि यस क्षेत्रलाई जोडिएको छ । यस क्षेत्रका प्रमुख धार्मिकस्थलहरू मुक्तिनाथधाम, गोरखकाली मन्दिर, मनकामना, भैरवनाथ, रिडी, रेसुङ्गा र देवघाट जस्ता पवित्र हिन्दुहरूको धार्मिक आस्थाका

धरोहर रहेको पाईन्छ । यसै गरी विश्व शान्तिका प्रतिक गौतम बुद्धको जन्मस्थल लुम्बिनी र मावली रामग्राम पनि यसै क्षेत्रमा रहेको छ । यस क्षेत्रमा कुल धार्मिकस्थल ६३८, बौद्ध गुम्बाहरू १२७, मस्जिद १८३ र चर्च १४९ रहेको पाईन्छ (भट्टराई ज्ञानेश्वर, २०७५) ।

यस पशचिम क्षेत्रका महत्वपूर्ण पर्यटकीय स्थलहरू मध्ये पोखरा, मुस्ताङ, लुम्बिनी, अन्नपूर्ण पदमार्ग, मनास्लु पदमार्ग (गोरखा), घोडेपानी म्याग्दी र श्रीनगर रहेका छन भने पर्यटकीय गाउ स्याङ्जाको सिरूबारी, लमजुङको घलेगाउ, कास्कीको घान्द्रुक, सिक्लेस र नवलपुरको अमलटारी होमस्टे रहेका छन् । यस क्षेत्रमा ८०.६ % हिन्दु, १०.४ % बौद्ध ४.२ % मुस्लिम र ४.५% अन्य धर्मका व्यक्तिहरू बसोबास गरेको पाईन्छ । यस क्षेत्रको हिमाली भु-भागमा शेर्पा, ल्होमी, लोभा, मनाङ्गे आदी भोटे हिमाली जाती बसोबास गर्दछन् यिनीहरू तिव्वतीय बौद्ध धर्म “बोन्पो” मान्दछन् । पहाडी भु-भागमा बाहुन, क्षेत्री, नेवार, मगर, गुरूङ, कामी, दमै, सार्की, जिरेल, सुरेल आदी जाती बसोबास गर्दछन भने यिनीहरू हिन्दु, बौद्ध र मुस्लिम धर्म मानेको पाइन्छ । तराई भु-भागमा बाहुन, क्षेत्री लगायत झागड, दनुवार, माझी, दराई, मिश्र, त्रिपाठी, झा, यादव, हरीजन आदी जातीहरू बसोबास गर्दछन भने यो क्षेत्रमा बहु-संख्यक हिन्दु धर्मावलम्वी पाईन्छन् भने बौद्ध, मुसलमान र इसाईहरू अल्प संख्यामा बसोबास गर्दछन् (भट्टराई ज्ञानेश्वर, २०७५) ।

पोखरा औद्योगिक क्षेत्र र बुटवल औद्योगिक क्षेत्र गरी दुई महत्वपूर्ण औद्योगिक क्षेत्र रहेको यस क्षेत्रमा प्रमुख उद्योगहरूमा टिकुलीगढी गाई फार्म (रूपन्देही), अष्ट्रिज फार्म (रूपन्देही), सुर्य नेपाल क. लि. (तनहुँ), रिलायन्स सिमेन्ट (रूपन्देही), अन्बुजा सिमेन्ट (रूपन्देही), हिमालयन नुडल्स (रूपन्देही), पञ्चकन्या प्रा.लि.

(रूपन्देही), लुम्बिनी चिनी कारखाना (नवलपरासी), गंगादेवी चौधरी उद्योग ग्राम (नवलपुर) चौधरी ग्रुप, गोरखा ब्रुअरी (नवलपुर), सि.जी. सिमेन्ट (नवलपुर), होन्सी शिवम् सिमेन्ट (नवलपुर), लुम्बिनी कपास उद्योग (कपिलबस्तु), गोरखकाली रवर उद्योग (गोरखा) जस्ता ठूला उद्योग र करीब ६५० भन्दा बढी मझौला तथा साना उद्योगहरू पनि यस क्षेत्रमा रहेका छन् (भट्टराई ज्ञानेश्वर, २०७५) ।

अन्य क्षेत्रको तुलनामा राजमार्गको दृष्ट्रिकोणले अव्वल मानिएको यस क्षेत्रमा पूर्व-पश्चिम (राष्ट्रिय लोकमार्ग) २०४ कि.मी., पृथ्मी लोकमार्ग ९० कि.मी., भुपी शेरचन लोकमार्ग ६९ कि.मी. र सिद्धार्थ लोकमार्ग १८३ कि.मी. रहेको पाईन्छ भने कुल सडक खण्ड १३२४४.८७ कि.मी. रहेको छ । जसमा पक्की सडक खण्ड २८५५.७२ कि.मी., ग्रावेल २१३५.८४ कि.मी. र कच्ची सडक खण्ड ८२५३.३१ कि.मी. रहेको छ । यसै गरी यस क्षेत्रमा हवाई मार्गको रूपमा पोखरा विमानस्थल पोखरा, गौतमबुद्ध विमानस्थल भैरहवा, जोमसोम विमानस्थल जोमसोम, हुम्दे विमानस्थल मनाङ, पालुङटार विमानस्थल गोरखा(हाल संचालनमा नरहेको), बलेवा बिमानस्थल बाग्लुङ (हाल संचालनमा नरेहको) त्यसै गरी क्षेत्रीय अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल पोखरा (निमार्णाधिन) र गौतमबुद्ध क्षेत्रीय अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल (निर्माणाधिन) रहेका छन् र जल यातायात र जल बिद्युतको प्रचुर सम्भावना रहेको यस क्षेत्रमा काली गण्डकी जल बिद्युत आयोजना १४४ मेघावाट (स्याङ्जा), मध्य मर्स्याङ्दी जल बिद्युत आयोजना ७० मेघावाट (लमजुङ), मर्स्याङ्दी जल बिद्युत आयोजना ६९ मेघावाट (तनहुँ) र मोदी र अप्पर मोदी जल बिद्युत आयोजना १४/१४ मेघावाट (पर्वत) लगायतका अन्य थुप्रै साना-ठूला जल बिद्युत परियोजना संचालनमा रहेका छन् ।

यस क्षेत्र प्रशासनिक हिसाबले १७ वटा जिल्लामा बिभाजित यस पश्चिम क्षेत्रमा प्रदेश नं. ४ को प्रदेश राजधानी पोखरा र प्रदेश नं. ५ को अस्थायी प्रदेश राजधानी बुटवल जस्ता महत्वपूर्ण प्रशासनिक क्षेत्रहरू यस क्षेत्रमा रहेको पाईन्छ । यसै गरी शैक्षिक क्षेत्रमा समेत अव्वल मानिएको यस क्षेत्रमा पोखरा विश्व बिद्यालय पोखरा (२०६४), लुम्बिनी बौद्ध बिश्व बिद्यालय (२०६५), मणिपाल कलेज अफ मेडिकल साइन्स पोखरा, लुम्बिनी मेडिकल एण्ड रिसर्च सेन्टर पाल्पा र गण्डकी मेडिकल कलेज पोखरा जस्ता शैक्षिक केन्द्रहरू पनि यस क्षेत्रमा रहेको पाईन्छ । (भट्टराई ज्ञानेश्वर, २०७५) ।

४.२ पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटबल

४.२.१ परिचय

नेपालको भौगोलिक एंव राजनैतिक अवस्थाका कारणले राणा शासन कालसम्म पनि नेपालमा सवारी साधनहरु ज्यादै कम मात्रामा रहेका थिए । बाटोघाटोको असुविधाका कारण काठमाडौं उपत्यकाका चार भन्ज्याङ्ग भित्र सवारी साधन ल्याउन परेमा भिमफेदीको बाटो हुदैं मानिसद्धारा बोकाएर ल्याउनु पर्ने अवस्था थियो । जसको उदाहरणको रुपमा वि.स. १९५८ मा तत्कालीन राणा प्रधानमन्त्री चन्द्र शमशेरको पालामा पहिलो पटक काठमाडौंमा बोकाएर इन्जिनबाट चल्ने गाडी आयात गरिएको थियो । यसरी केहि प्रभुत्व वर्गमा मात्र सिमित रहेका सवारी साधनहरु अन्य देशबाट निकासी गराउन परेमा स्वीकृर्ति लिनुपर्ने भएकाले जनसाधारणको पहुँचभन्दा परको कुरा हुन्थ्यो । तापनि नेपालको विभिन्न क्षेत्रमा केहि मात्रामा सनसाइन, साइकल, टाँगा, टमटम, रिक्सा, दमकल, मोटरसाइकल,

बस, लरी, बग्गी एंवम गाडा इत्यादी सवारी साधन थिए भन्ने कुरा तत्कालिन समयमा बनाइएका ऐन कानुनबाट पुष्ट्रि हुन्छ (ट्राफिक वेभसाइट, २०७५) ।

यसरी राणा शासनकालमा इन्जिनबाट चल्ने गाडी नेपाल भित्रिए पछि सुरु भएको ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य अन्तर्गत वि.स. १९९५ बाट सवारी चालकले अनिवार्य रुपले चालक अनुमति पत्र लिनुपर्ने नियम बन्यो । वि.स. २००१ सालमा सवारी नियम उलङ्घन गर्ने माथी कार्बाही गरिने व्यवस्था भयो । वि.स २००३ सालमा सवारी साधनमा नम्बर राख्नुपर्ने नियम बन्यो । त्यस समयमा श्री ५ महाराजधिराज सरकारको गाडी १ नम्बर, राणा प्रधानमन्त्रीको गाडी २ नम्बर र त्यसपछि अन्य जनरलहरुको गाडी नम्बर हुन्थ्यो । त्यसपछि वि.स २००७ सालमा नेपाली सेना अन्तर्गतको रामदलबाट छानिएका केहि अधिकृत तथा जवानहरुलाई प्रहरीमा काज ल्याई सवारी व्यवस्थापन र नियन्त्रणको जिम्मेवारी सुम्पिएको थियो (बराल, अधिकारी र थापा, २०५८) ।

वि.स २००९ सालमा नेपाली सेनाको पुर्नगठन भई रामदललाई खारेजी गरी स्थायी रुपमा प्रहरीमा सरुवा गरि **"ट्राफिक पुलिस डिट्याचमेन्ट"** खडा गरी टंगाल दरबारमा कार्यालय स्थापना गरियो । जसलाई वि.स २०१० सालमा नेपाली सेनाले प्रयोगमा ल्याइरहेको बग्गीखाना ट्राफिक पुलिस डिट्याचमेन्टलाई प्रदान गरेपछि बग्गीखानामा सारियो । वि.स २०१२ सालमा प्रहरी ऐन आएपछि नेपालमा प्रहरी व्यवस्थाको आधुनिक रुपमा सुत्रपात भएको पाइन्छ । त्यस क्रममा वि.स २०१२ सालमै ट्राफिक पुलिस डिट्याचमेन्टलाई **"सदर ट्राफिक कम्पनी"** नामाकरण गरियो ट्राफिक व्यबस्थापनलाई प्रभावकारी बनाउनको लागी वि.स. २०५५ सालमा यस पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालयमा प्र.ना.उ. को कमाण्डमा कुल २१५

जनाको दरबन्दी कायम गरि क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय स्थापना गरीयो । वि.स २०६३ ट्राफिक सूचना संकलन तथा प्रवाहका लागी ट्राफिक कन्ट्रोल रुमको स्थापना र १०३ नम्बरको फ्रि टेलीफोन सेवाको सुरुवात भयो । नेपाल सरकार मन्त्रीपरिषदको निर्णयले वि.स २०६९।०६।२५ गते अबका मिति देखी क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालयमा प्रहरी उपरिक्षक प्रमुख रहने गरी प्रहरी उपरिक्षक दरबन्दी थप गरी को कुल दरबन्दी संख्या ३२५ कायम गरेको पाइन्छ (ट्राफिक वेभसाइट, २०७५)।

समग्रमा यस पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालयमा ट्राफिक सम्बन्धमा भएका गतिविधीहरू निम्नानुसार रहेका छन् ।

- नेपाल तिब्बतको व्यापार बन्द भएपछि पश्चिमाञ्चल र मध्यमाञ्चलका केही जिल्लाहरुको पायक पर्ने र समथर अन्तिम भू-भाग भएकोले गाडी, घोडा, खच्चर जस्ता साधन मार्फत कलकत्ताबाट बुटवलसम्म नुन ल्याउन थालेकोले बुटवलमा समुन्द्री नुनको हाट लाग्ने गरेको ।
- सन् १९१५ तिर नौंतनहवामा रेल आए पछि रेलले ल्याएको सामान बुटवलसम्म ल्याउन ट्रक लहरी चलाउनका लागि भैरहवा देखि बुटवलसम्म ढुग्ङा छापेको बाटो तयार भएको ।
- तराई र पहाड जोड्ने प्राचिनतम व्यापारीक केन्द्र ।
- भारत संगको व्यापारीक नाका बेलहिया भन्सार ।
- पूर्व पश्चिमको राजमार्ग तथा उत्तर दक्षिणको सिद्वार्थ राजमार्ग एक आपसमा जोडिएको ।
- सडक तथा हवाई यातायातको दृष्टिकोणले अत्यन्त महत्वपूर्ण रहेको ।

- पहाडी जिल्लाहरुमा पैदल मार्गबाट बोकेर नुन र खाद्यन्न पुऱ्याईदै आएको ।
- हाल यस क्षेत्रका १७ जिल्लाका सदरमुकाममा सडक यातायात सुबिधा
- हाल यस क्षेत्रमा ४,१९,६९२ सवारी साधन दर्ता
- १ ट्राफिक प्रहरी = १,१३५ सवारी साधन
- १ ट्राफिक प्रहरी = ३५.७९ कि.मी.
- ३७२ ट्राफिक प्रहरी परीचालन ।

४.२.२ पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालयको मिशन

पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालयको मिशन **"सहज ट्राफिक व्यवस्थापन तथा सवारी दुर्घटना न्यूनिकरण "** सवारी आवागमनको सुरक्षित प्रवाह" रहेको छ । अर्थात पश्चिम क्षेत्र भित्रको सवारी आवागमनलाई सुरक्षित रुपमा संचालन, नियन्त्रण तथा व्यवस्थापन गर्नु यसको मिशन हो ।

४.२.३ पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालयको मूल्य र मान्यताहरु

- पश्चिम क्षेत्र भित्र सवारी आवागमनको सुरक्षित प्रवाह गर्ने उद्देश्य वा मिशनका साथ स्थापना भएको पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालयको निम्न लिखित मूल्य र मान्यताहरु रहेका छन ।
- पश्चिम क्षेत्रमा सवारी दुर्घटनाहरुलाई न्यूनिकरण गर्दै लैजानु ।
- सवारी नियन्त्रण तथा व्यवस्थापन उच्च अनुशासित भई सहभागी हुनु ।

- सेवाग्राहीहरुलाई सेवा प्रदान गर्दा कानुन अनुसार कुनै पनि किसिमको अनुचित लाभको पुर्वाग्रह विना तुरुन्त सेवा प्रदान गर्नु ।
- देशमा भएको परिवर्तन र नयाँ चुनौतिहरुलाई आत्मसाथ गर्दा समय अनुकूल ट्राफिक संगठन तथा ट्राफिक व्यवस्थापनमा परिवर्तन गर्नु ।
- सवारीलाई सहज रुपमा संचालन गर्नु र विशिष्ट व्यक्ति तथा विभिन्न समारोहमा हुने भिडलाई सहज रुपमा राख्ने ।
- ट्राफिक व्यवस्थापनमा जनसहभागीता बढाउने ।
- विभिन्न संघसंस्थाहरुसँग समन्वय राखी ट्राफिक व्यवस्थापनमा सहकार्य गर्ने ।

४.२.४ पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटवल मातहतका कार्यालयमा कार्यरत ट्राफिक प्रहरीहरुको संख्या

यस पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलय मातहत कार्यालयमा जम्मा ३२५ जना ट्राफिक प्रहरीहरुको दरबन्दी भएता पनि यस क्षेत्रमा दिन प्रतिदिन बढ्दै गएको जनसंख्या र सवारी चाप, सिमित साँघुरा सडकहरु, सवारी नियम तथा ट्राफिक संकेत सम्बन्धी सडक प्रयोगकर्ताहरुमा रहेको ज्ञानको कमी र ज्ञान भएकाहरुबाट समेत ट्राफिक नियमको उलङघन गर्ने प्रवृत्तिका कारण जटिल र चुनौतिपूर्ण बन्दै गएको काठमाडौं उपत्यकाको सवारी व्यवस्थापन कार्यमा हाल ३७२ जना ट्राफिक प्रहरीहरुको जनशक्ति कार्यरत रहेका छन (प.क्षे.ट्रा.प्र.का. बुटवल, २०७५) । जसलाई निम्नानुसार दर्जागत रुपमा प्रस्तुत गर्न सकिन्छ ।

तालिका ४.१ :- पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयमा कार्यरत ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरण

सि न	दर्जा	पुरुष ट्राफिक	महिला ट्राफिक	जम्मा ट्राफिक प्रहरी	कै.
१	प्रहरी उपरिक्षक	१	–	१	
२	प्रहरी नायव उपरिक्षक	१	–	१	
३	प्रहरी निरीक्षक	५	–	५	
४	प्रहरी नायव निरीक्षक	२७	१	२८	
५	प्रहरी सहायक निरीक्षक	२६	४	३०	
६	प्रहरी हवल्दार	७९	६	८५	
७	प्रहरी जवान	१८६	२६	२१२	
८	प्रहरी परिचर	१०	-	१०	
जम्मा		३३५	३७	३७२	

स्रोत :- प.क्षे.ट्रा.प्र.का. बुटवल, २०७५

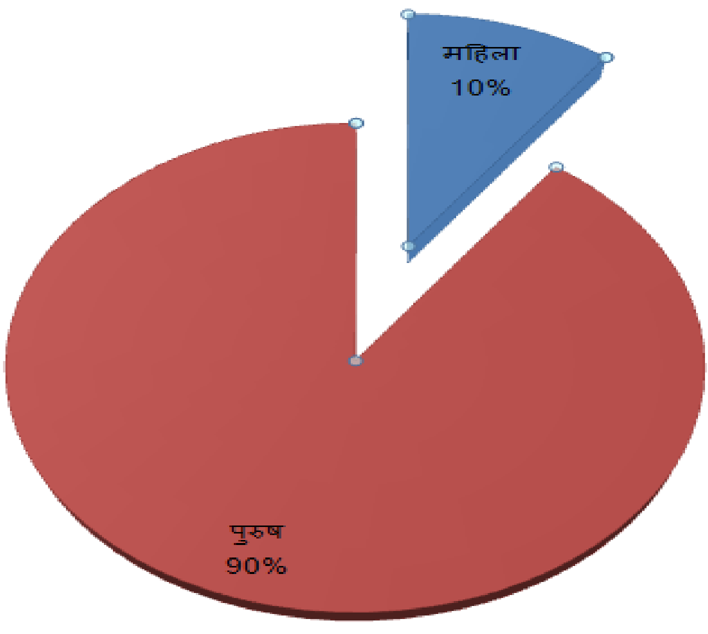
माथिको तालिका १ अनुसार पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयमा कार्यरत रहेका जम्मा ३७२ ट्राफिक प्रहरीहरु मध्ये जम्मा ३७ जना मात्र महिला ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेका छन । त्यसमा पनि महिला ट्राफिक प्रहरीहरु अधिकृत स्तरका उच्च दर्जामा भन्दा प्राय निम्नस्तरका दर्जामा कार्यरत रहेको देखिन्छ । सामाजिक रुपमा पुरुषको तुलनामा महिलाहरु अवस्था निम्न रहनुको कारणले गर्दा उनीहरुको उपस्थिती यहाँ पनि न्युन रहेको छ ।

प.क्षे.ट्रा.प्र.का. मातहत कार्यालयमा कार्यरत पुरुष तथा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको संख्यात्मक विवरण निम्नअनुसार तालिका तथा वृतचित्रमा प्रस्तुत गर्न सकिन्छ ।

दर्जागत दरबन्दी

दर्जा	कार्यरत
प्रहरी उपरीक्षक	१
प्रहरी नायव उपरीक्षक	१
प्रहरी निरीक्षक	५
प्रहरी नायव निरीक्षक	२८
प्रहरी सहायक निरीक्षक	३०
प्रहरी हवल्दार	८५
प्रहरी जवान	२१२
प्र.का.स.	१०
जम्मा	३७२

तालिका ४.२ :- पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयमा कार्यरत ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरण



तालिका ४.३ :- पश्चिम

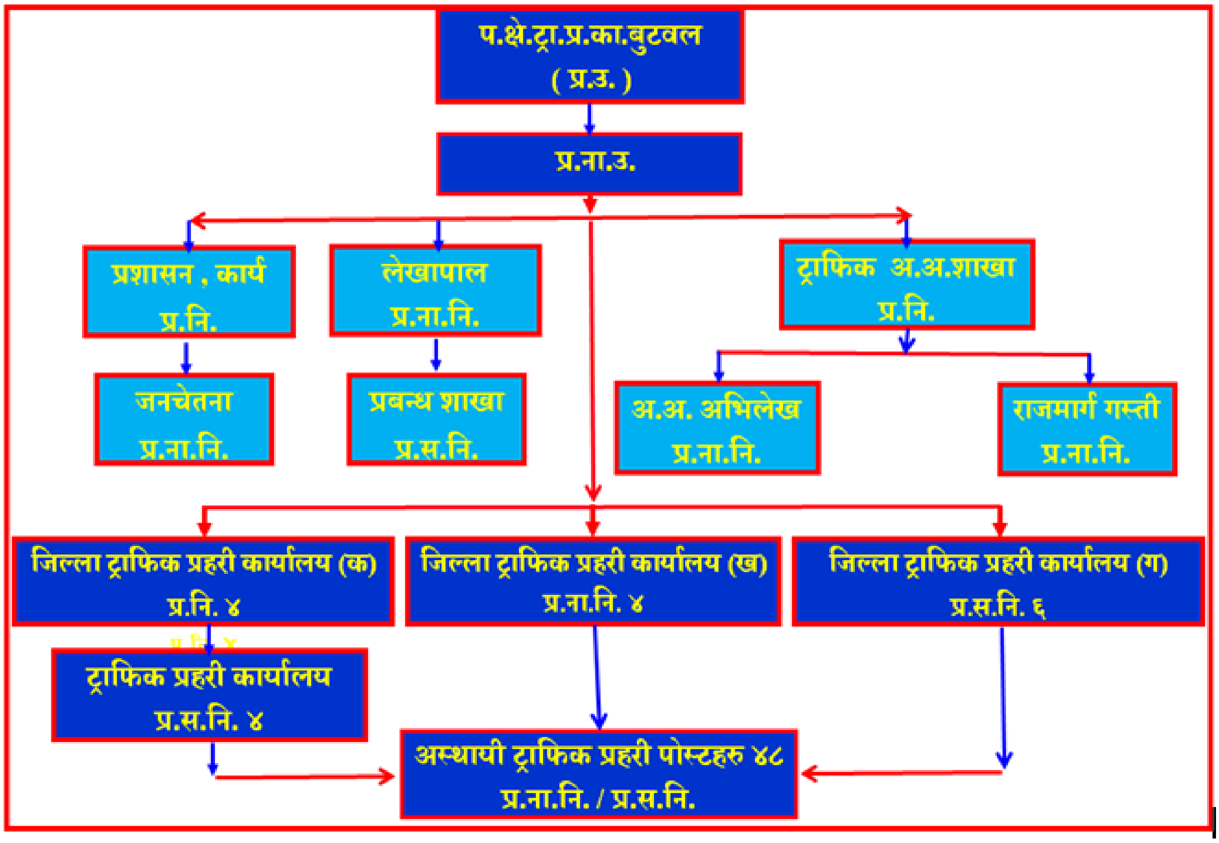
क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयमा कार्यरत ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरण

स्रोत :- प.क्षे.ट्रा.प्र.का. २०७५

माथिको वृत्तचित्र ४.२ अनुसार पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयमा कार्यरत जम्मा ट्राफिक प्रहरीहरुको मध्ये ९०.०५ प्रतिशत पुरुष ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेका छन भने केवल ९.९५ प्रतिशत मात्र महिला ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेका छन । यहाँ महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको संख्या भन्दा ९.०५ गुणा बढी पुरुष ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेको देखिन्छ ।

४.२.५ पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटबलको संरचनात्मक स्वरुप

पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयमा कार्यालय प्रमुखको रुपमा प्रहरी उपरीक्षक को दरबन्दी रहेको र सोहि कार्यालयमा १ प्रहरी नायव उपरिक्षक सहायक प्रमुखको रुपमा दरबन्दी रहेको छ । जहा 'क' वर्गका जिल्लामा प्रहरी



निरीक्षक , 'ख' वर्गको जिल्लामा प्रहरी नायव निरीक्षकको र 'ग' वर्गको जिल्लामा प्रहरी सहायक निरीक्षकको दरबन्दी कायम भएको छ।

स्रोत :- प.क्षे.ट्रा.प्र.का. २०७५

४.२.६ पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटबल मातहत कार्यालयहरुको नामावली

पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, बुटवलको कार्यक्षेत्रको रुपमा पश्चिमाञ्चल विकास क्षेत्रका १६ (हाल १७) जिल्लाहरु रहेको छ । यस मातहतका कार्यालयहरुको नामावलीलाई निम्नानुसार प्रस्तुत गर्न सकिन्छ ।

सि. नं.	कार्यालयको नाम
१	पश्चिम क्षेत्रिय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,बुटवल
२	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,नवलपरासी (वर्दघाट सुस्ता पुर्व)
३	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, नवलपरासी (वर्दघाट सुस्ता पश्चिम)
४	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,रुपन्देही
५	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,कपिलबस्तु
६	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,कास्की
७	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,तनहूँ
८	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,पाल्पा
९	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,स्याङ्ग्जा
१०	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,बाग्लुङ्ग
११	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,अर्घाखांची
१२	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,म्याग्दी
१३	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,गोरखा
१४	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,मुस्ताङ्ग
१५	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,मनाङ्ग
१६	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,लमजुङ्ग
१७	जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय,पर्वत
१८	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट रामनगर
१९	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट ट्राफिक चोक

२०	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट मंगलापुर
२१	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट खैरेनी
२२	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट मुर्गिया, धकधहि, बेलहिया, लुम्बिनी
२३	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट आबुखैरेनी, डुम्रे, बेलचौतरा, भिमाद
२४	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट दोभान, रामपुर, हार्थोक, बर्तुङ्ग, आर्यभन्ज्याङ्ग, राम्दी
२५	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट सुनवल , बर्दघाट
२६	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट दुम्किबांस, रजहर, गैडाकोट
२७	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट गल्याङ, वालिङ्ग, फेदिखोला
२८	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट खरवाङ्ग, मालढुङ्गा
२९	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट श्रृङ्गा, रिडि
३०	ट्रा.प्र.का.कृष्णनगर, चन्द्रौटा, पिपरा
३१	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट ठाडा, नरपानी
३२	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट डिमुवा, वारीबेनी
३३	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट रामबजार, बैदाम, छोरेपाटन, बगर, डाडाकोनाक, सैनिकबस्ती
३४	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट भूरुङ्ग तातोपानी
३५	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट मजुवादेउराली
३६	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट घांसा
३७	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट धारापानी
३८	अ.ट्रा.प्र.पोस्ट भोटेओडार

स्रोत :- प.क्षे.ट्रा.प्र.का. २०७५

४.३ नेपालमा ट्राफिक प्रहरीको इतिहास

वि. स. १९५८ – राणा प्रधानमन्त्री चन्द्र शमशेरको पालामा पहिलो पटक काठमाडौंमा इन्जिनबाट चल्ने गाडीको आयात गरिएको ।

वि. स. १९७८ – चालक गोपाल खोपासेलाई पहिलो पटक सवारी चालक अनुमति पत्र वितरण ।

वि. स. २००३ – सवारी दर्ता प्रणाली प्रारम्भ ।

वि. स. २००७ – रामदलबाट ट्राफिक नियन्त्रण तथा व्यवस्थापन कार्यको सुरुवात ।

वि. स. २००९ – 'ट्राफिक पुलिस डिट्याचमेन्ट' को स्थापना,तत्कालिन टंगाल दरबारमा कार्यालय संचालन

– मछरी चित्रकारलाई पहिलो महिला सवारी चालक अनुमति पत्र वितरण ।

वि. स. २०१० – नेपाली सेनाले प्रयोगमा ल्याएको बग्गीखाना ट्राफिक पुलिस डिट्याचमेन्टलाई प्रदान।

वि. स. २०१२ – 'ट्राफिक पुलिस डिट्याचमेन्ट' लाई 'सदर ट्राफिक कम्पनी' नामाकरण ।

वि. स. २०१६ – सर्वप्रथम काठमाडौं उपत्यका बाहिर भैरहवा र विरगंजमा ट्राफिक प्रहरी परिचालन।

वि. स. २०२० – सवारी ऐन तथा नियम लागु ।

– ट्राफिक तालिमको सुरुवात ।

वि. स. २०२३ – काठमाडौंमा ट्राफिक बत्तिद्धारा ट्राफिक नियन्त्रण र जेब्राक्रसिङ व्यवस्थाको सुरुवात।

– ट्राफिक प्रहरीलाई पहिलो पटक सवारी साधन निकासा ।

वि. स. २०२६ – जर्मन सरकारको सहयोगमा ट्राफिक प्रहरीलाई ७५० सीसीका ७ वटा मोटरसाइकल निकासा ।

वि. स. २०३४ – बढी भीड भएको ठाँउ व्यवस्थित गर्न घोडचढी प्रहरीको व्यवस्था ।

– ट्राफिक प्रहरीलाई संचार साधनको व्यवस्था ।

वि. स. २०३९ – ट्राफिक प्रहरीको पुरानो खाकी पोशाकमा परिवर्तन गरी हालको नयाँ पोशाकको व्यवस्था ।

– ट्राफिक सप्ताहको थालनी ।

वि. स. २०४१ – टुडिखेलको वरिपरी एकतर्फी सडकको व्यवस्था ।

वि. स. २०४३ – इटहरी, गजुरी, बुटवल र कोहलपुरमा राजमार्ग गस्ती ट्राफिक प्रहरीको व्यवस्था ।

वि. स. २०४९ – सदर ट्राफिक कम्पनीबाट उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयमा परिवर्तन ।

– सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को व्यवस्था ।

वि. स. २०५१ – अभिलेख व्यवस्थापनका लागी कम्प्युटरको व्यवस्था ।

वि. स. २०५२ – सवारी प्रदुषण परिक्षण प्रारम्भ ।

– १२५ जना महिला ट्राफिक प्रहरीको दरबन्दी रहने गरी महिला ट्राफिक प्रहरी गुल्मको स्थापना ।

– जापान सरकारको सहयोगमा थापाथलीमा आधुनिक ट्राफिक बत्तिको व्यवस्था ।

वि. स. २०५४ – सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली लागु ।

वि. स. २०५५ – क्षेत्रिय तथा जिल्ला ट्राफिक कार्यालयहरुको स्थापना ।

– ट्राफिक जनचेतना अभिवृद्धि गर्ने उद्देश्यले कान्तिपुर एफ. एम. सँग ट्राफिक अपडेट प्रसारण गर्ने सम्झौता ।

वि. स. २०५८ – प्रहरी प्रधान कार्यालयमा ट्राफिक निर्देशनालयको स्थापना ।

वि. स. २०५९ – काठमाडौं उपत्यकाका प्रमुख १० स्थानमा अत्याधुनिक ट्राफिक बत्तिको व्यवस्था ।

– भाडाका ट्याक्सी र टेम्पुहरुमा ड्राइभर आइडेन्टिटी कार्ड राख्ने व्यवस्था ।

वि. स. २०६२ – लेन अनुशासन पालना गराउने उद्देश्यले पुतलीसडक, नयाँ बानेश्वर, थापाथली लगायतका ठाँउहरुमा कङ्क्रीट रोड डिभाइडरको प्रयोग ।

वि. स. २०६३ – थापाथलीमा पहिलो महिला ट्राफिक प्रहरी प्रभागको स्थापना ।

– ट्राफिक सूचना संकलन एवम् प्रवाहका लागी ट्राफिक कन्ट्रोल रुमको स्थापना र १०३ नं. को फ्रि टेलीफोन सेवाको सुरुवात ।

– महानगरीय प्रहरीको अवधारणा लागू भएपश्चात उपत्यका ट्राफिक प्रहरी कार्यालयलाई महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखामा परिणत ।

– महाशाखा प्रमुख प्रहरी वरिष्ठ उपरिक्षकलाई सह–आयुक्त नामाकरण ।

वि. स. २०६६ – नेपाल सरकार मन्त्रीपरिषदको निर्णयले महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखामा प्रहरी नायव महानिरीक्षकको दरबन्दी थप गरी कुल दरबन्दी संख्या ८८८ कायम गरेको ।

वि. स. २०६७ – महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाको साविक दरबन्दीमा ७७ जना थप गरी ९६५ जनाको नयाँ दरबन्दी कायम गरिएको ।

वि. स. २०६८ – ट्राफिक प्रहरीलाई १५ प्रतिशत प्रोत्साहन भत्ताको व्यवस्था ।

– ट्राफिक प्रहरीलाई एक हजार रुपैयाँसम्मको जरिवाना गर्न सक्ने अधिकार प्रत्यायोजन गरिएको ।

वि. स. २०६९ – मेट्रो ट्राफिक एफ. एम. ९५.६ मेगाहर्जको श्रावण ८ गते देखी प्रशारण सुरु ।

– राजश्व बैंक मार्फत संकलन गर्ने कार्यको सुरुवात ।

वि.स. २०७०	– ट्राफिक ब्यवस्थापनमा CCTV Control room को स्थापना ।

वि.स. २०७३	– ट्राफिक प्रहरी मोबाइल एप्लिकेसन सुरुवात

वि. स. २०७४	– ट्राफिक प्रहरीलाई १५ प्रतिशत प्रोत्साहन भत्ताको कटौति ।

(स्रोत : https://traffic.nepalpolice.gov.np/) ।

अध्याय - पाँच

महिला ट्राफिक प्रहरीको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था

यस अध्यायमा अध्ययनका उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थाका साथै उनीहरुको वर्तमान कार्य अवस्था र ट्राफिक प्रहरीमा रहेको लैङ्गिक समानता, विभेद र महिला सशक्तिकरणको अवस्थाका सम्बन्धमा प्राथमिक तथा द्धितिय स्रोतबाट संकलित तथ्याङ्कहरुलाई प्रस्तुतीकरण र विश्लेषण गरिएको छ ।

५.१ उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक अवस्था

यस शिर्षकमा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक अवस्थाको सम्बन्धमा चर्चा गरिएको छ । जस अन्तगर्त पशचिम क्षेत्रीय प्रहरी कार्यालयमातहत सम्पूर्ण कार्यालयमा कार्यरत महिला ट्राफिक प्रहरीहरु र अध्ययन क्षेत्रका रुपमा छनौट गरिएका कार्यालयहरुमा कार्यरत महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरणलाई प्रस्तुत गरिएको छ । त्यस्तैगरि उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको उमेर समूह, वैवाहिक स्थिती, बालबालिकाको संख्या, परिवारको प्रकार, जात तथा जातियता, धर्म, भौगोलिक क्षेत्र र प्रदेश, शैक्षिक योग्यता, उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले प्रहरी सेवा प्रवेश गरेपछि अध्ययनलाई निरन्तरता दिए नदिएको र उनीहरुले ट्राफिक प्रहरीमा काम गरिरहदाँ अध्ययनलाई निरन्तरता दिनका लागी उपलब्ध वातावरणका सम्बन्धमा व्यक्त मतका आधारमा तथ्याङ्कहरुलाई प्रस्तुतीकरण गरि बिश्लेषण गरिएको छ ।

५.१.१ प.क्षे.ट्रा.प्र.का. तथा मातहत समेतमा कार्यरत महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जा

सवारी आवागमनलाई सहज र व्यवस्थित रुपमा संचालन, नियन्त्रण र व्यवस्थापन गर्नका लागी नेपालमा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सुरुवात सन १९९५ देखी भएको पाइन्छ (प.क्षे.ट्रा.प्र.का. बुटवल, २०७५) । यस क्रममा महिला ट्राफिक

प्रहरीहरुले आफ्नो उत्कृष्ट व्यवसायीक कार्यदक्षता प्रस्तुत गरी सहज र व्यवस्थित रुपमा सवारी संचालन, नियन्त्रण र व्यवस्थापन कार्य गर्दै आईरहेका छन । हाल पश्चिम क्षेत्रीय प्रहरी कार्यालयमातहत सम्पूर्ण कार्यालयमा कार्यरत र अध्ययन क्षेत्रका रुपमा छनौट गरिएका कार्यालयहरुमा कार्यरत जम्मा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरणलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.१ :- प.क्षे.ट्रा.प्र.का. तथा मातहतमा कार्यरत महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरण

सि.नं.	दर्जा	महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको जम्मा संख्या				
			अध्ययन क्षेत्रमा कार्यरत			
		प.क्षे.ट्रा.प्र.का. तथा मातहतमा कार्यरत	प.क्षे.ट्रा.प्र.का. बुटवलमा कार्यरत	जि.ट्रा.प्र.का. कास्कीमा कार्यरत	जि.ट्रा.प्र.का. रूपन्देहीमा कार्यरत	जम्मा
१.	प्र.ना.नि.	१	१	-	-	१
२.	प्र.स.नि.	४	३	१	-	४
३.	प्र.ह.	६	३	२	१	६
४.	प्र.ज.	२६	५	५	५	१५
जम्मा		३७ (१००%)	१२	८	६	२६ (७०.२७%)

स्रोत :- प.क्षे.ट्रा.प्र.का., २०७५

माथिको तालिका ५.१ मा पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय तथा मातहत सम्पूर्ण कार्यालयमा कार्यरत जम्मा ३७ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरु र अध्ययनको रुपमा छनौट गरिएका पशचिम क्षेत्रीय प्रहरी कार्यालय मातहतका कार्यालयहरु पशचिम क्षेत्रीय प्रहरी कार्यालय बुटवलमा कार्यरत १२ जना र जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय कास्की मा ८ जना तथा रूपन्देहीमा ६ गरी जम्मा २६ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरणलाई प्रस्तुत गरिएको छ । नमूना छनौट गरिएका उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरणलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२ :- दर्जागत आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि. नं.	दर्जा	प.क्षे.ट्रा.प्र. का. बुटवलमा कार्यरत	जि.ट्रा.प्र. का. कास्कीमा कार्यरत	जि.ट्रा.प्र.का. रूपन्देहीमा कार्यरत	जम्मा	प्रतिशत
१.	प्र.ना. नि.	१	-	-	१	३.८५
२.	प्र.स. नि.	३	१	-	४	१५.३८
३.	प्र.ह.	३	२	१	६	२३.०७
४.	प्र.ज.	५	५	५	१५	५७.७
जम्मा		१२ (४६.१५%)	८ (३०.७८%)	६(२३.०७%)	२६ (१००%)	१००

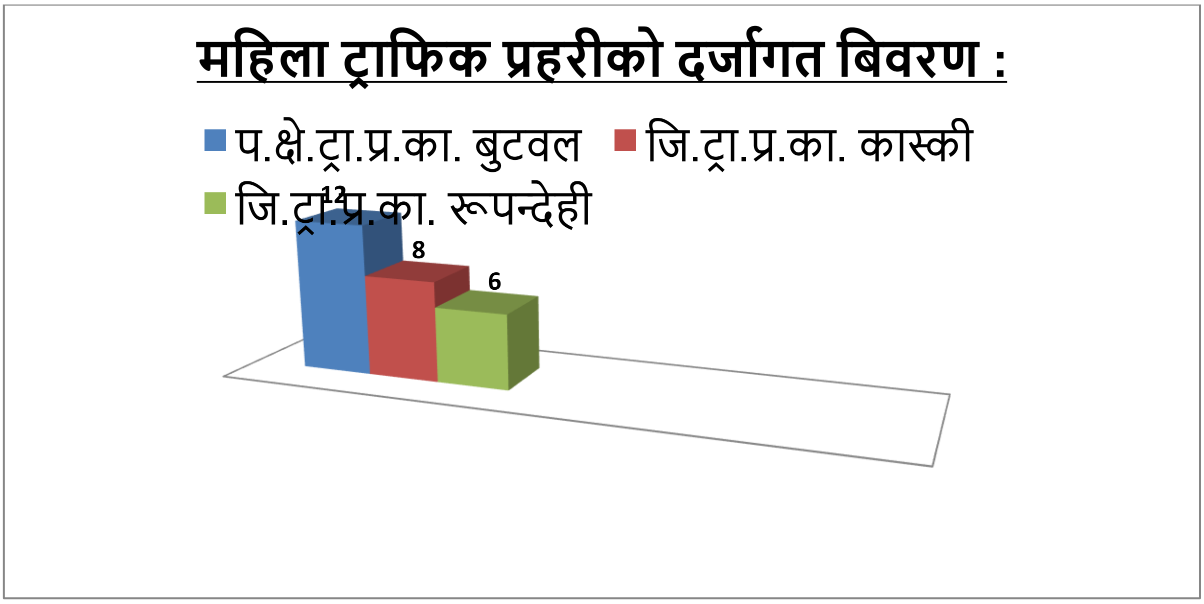
स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.२ अनुसार ४६.१५ प्रतिशत उत्तरदाता पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटवल, ३०.७८ प्रतिशत उत्तरदाता जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय कास्की र २३.०७ प्रतिशत जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय रूपन्देहीबाट छनौट गरिएको छ । छनौट गरिएका जम्मा उत्तरदाता मध्ये ५७.०७ प्रतिशत

उत्तरदाता प्रहरी जवान, २३.०७ प्रतिशत प्रहरी हवल्दार, १५.३८ प्रतिशत प्रहरी सहायक निरीक्षक र केवल ३.८५ प्रतिशत उत्तरदाता प्रहरी नायव निरिक्षक पदमा कार्यरत रहेको देखिन्छ । यस तथ्याङ्कले ट्राफिक प्रहरीमा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले उच्च पद र हैसियत केही सिमीत व्यक्तिले मात्र प्राप्त गर्न सकेको र अधिकांश महिला ट्राफिक प्रहरीहरु निम्न दर्जामा कार्यरत रहेको स्पष्ट रुपमा देखाउँदछ । समाजमा महिलाहरुले पुरुष सरह समान रुपमा अवसरहरु प्राप्त गर्न नसक्नु नै ट्राफिक प्रहरीमा महिलाहरुको न्युन उपस्थितीको कारणका रुपमा लिन सकिन्छ ।

पशचिम क्षेत्रीय प्रहरी कार्यालयमातहत कार्यालयहरु मध्ये अध्ययन क्षेत्रको रुपमा छनौट गरिएका पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटवल, जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय कास्की र रूपन्देहीमा कार्यरत रहेका समग्र महिला ट्राफिक प्रहरीहरु र नमूना छनौट गरिएका महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरणलाई निम्नानुसार स्तम्भचित्रमा देखाउन सकिन्छ ।

स्तम्भचित्र ५.१ :- समग्र र नमूना छनौट गरिएका महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरण



स्रोत :- प.क्षे.ट्रा.प्र.का. तथा स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको स्तम्भचित्र ५.१ मा पश्चिम क्षेत्रीय प्रहरी कार्यालयमातहत कार्यालयहरु मध्ये अध्ययन क्षेत्रका रुपमा छनौट गरिएका कार्यालयहरुमा विभिन्न दर्जामा कार्यरत जम्मा ३७ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरु मध्ये नमूना छनौट गरिएका जम्मा २६ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दर्जागत विवरणलाई प्रस्तुत गरिएको छ ।

५.१.२ उमेर समूह

व्यक्तिको उमेरले समाजमा उसको भूमिका, जिम्मेवारी, क्रियाकलाप साथै सामाजिक अपेक्षाहरु पनि निर्धारण गरिएका हुन्छन । त्यसैले उमेरलाई एउटा महत्वपूर्ण सामाजिक परिसुचकाङ्कको रुपमा लिने गरिन्छ । समाजशास्त्रीय अध्ययनका क्रममा अध्ययनमा समावेश गरिएका उत्तरदाताहरुको उमेर अनुसारको वर्गिकरणको अध्ययनमा महत्वपूर्ण स्थान हुने गर्दछ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको उमेरका आधारमा गरिएको वर्गिकरणलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.३ :- उमेर समूहका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.नं.	उमेर समूह	प्र.ना.नि.	प्र.स.नि.	प्र.ह.	प्र.ज.	जम्मा	प्रतिशत
१.	२०-२४ बर्ष	-	१	-	१४	१५	५७.०७
२.	२५-२९ बर्ष	-	३	-	१	४	१५.३८
३.	३०-३४ बर्ष	१	-	३	-	४	१५.३८
४.	३५-३९	-	-	३	-	३	११.५२

	बर्ष						
जम्मा		१ (३.८५%)	४ (१५.३८%)	६ (२३.०७%)	१५ (५७.०७%)	२६ (१००%)	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.३ मा उत्तरदाताको उमेर समूहलाई विभिन्न चार तहमा विभाजन गरिएको छ । जसमा २०-२४ बर्ष उमेर समूहका उत्तरदाता सबैभन्दा बढी ५७.०७ प्रतिशत र ३५ बर्ष वा सो भन्दा माथी उमेरका सबैभन्दा कम ११.५२ प्रतिशत उत्तरदाता रहेका छन । यहाँ सबैभन्दा बढी उमेर भएकी उत्तरदाताको उमेर ३७ बर्ष रहेको छ । यस तथ्याङ्कका आधारमा बहुसंख्यक महिला ट्राफिक प्रहरीहरु भर्खर मात्र किशोरावस्था पार गरि युवावस्थामा प्रवेश गरेको देखिन्छ । त्यसमा पनि प्रहरी जवान पदमा कार्यरत अधिकांश महिला ट्राफिक प्रहरीहरुहरु भर्खर मात्र युवा अवस्थामा प्रवेश गरेका छन । युवावस्थामा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले प्रभावकारी रुपमा ट्राफिक व्यवस्थापन तथा नियन्त्रण कार्य सम्पादन गर्न सक्ने भएकाले नै उनीहरुलाई प्राथमिकता दिइएको हो ।

५.१.३ वैवाहिक स्थिती

विवाहले पनि समाजमा महिलाको सामाजिक अवस्था निर्धारणमा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्ने गर्दछ । हिन्दु धर्ममा आधारित नेपाली समाजमा महिलाको विवाह पूर्वको सामाजिक अवस्था उच्च रहेको हुन्छ भने विवाह पश्चात उनीहरुको हैसियत पुरुषको भन्दा निम्न हुन पुग्दछ (वेनेट, १९८३) । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको वैवाहिक स्थितीको आधारमा गरिएको वर्गिकरणलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.४ :- वैवाहिक स्थितीका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	वैवाहिक स्थिती	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	अविवाहित	-	२	-	९	११	४२.३१
२	विवाहित	१	२	६	६	१५	५७.६९

जम्मा	१	४	३	१७	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.४ अनुसार ५७.६९ प्रतिशत उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरु विवाहित छन भने ४२.३१ प्रतिशत उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरु अविवाहित छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा अधिकांश महिला ट्राफिक प्रहरीमा विवाहित भएता पनि अविवाहित महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको संख्या पनि उल्लेख्य रहेको देख्न सकिन्छ । अध्ययनका क्रमका उत्तरदाताहरु मध्ये धेरै जसो उत्तरदाताहरु भर्खर मात्र विवाहको लागी उपयुक्त उमेरमा प्रवेश गरेको र आत्मनिर्भर नभए सम्म विवाह नगर्नुले नेपाली समाजमा महिलाको सामाजिक स्थितीमा सकारात्मक परिवर्तन आउन थालेको देखिन्छ ।

५.१.४ बालबालिकाको संख्या

बालबालिकाको संख्याका आधारमा पनि समाजमा महिलाको सामाजिक अवस्था निर्धारण भएको हुन्छ । बालबालिकाको जन्मसँगै उनीहरुको लागी महिलाले निर्वाह गर्नुपर्ने भूमिका, जिम्मेवारी र बालबालिकाहरुले आमाबाट गरेका अपेक्षा आदिले समाजमा महिलालाई नियन्त्रित गरेको हुन्छ । यस अध्ययनका क्रममा जम्मा २६ जना उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरु मध्ये जम्मा १५ जना उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको मात्र विवाह भएको हुदाँ ति विवाहित उत्तरदाताहरुको बालबालिकाको संख्याको आधारमा गरिएको वर्गिकरणलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.५ :- बालबालिकाको संख्याका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	बालबालिकाको संख्या	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	छैन	-	-	-	३	३	२०
२	१	१	१	१	२	५	३३.३३
३	२	-	१	३	१	५	३३.३३
४	३ वा सो भन्दा	-	-	२	-	२	१३.३४

	बढी						
	जम्मा	१	२	६	६	१५	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.५ अनुसार ५७.६९ प्रतिशत उत्तरदाताको विवाह भएपनि अझसम्म २० प्रतिशत उत्तरदाताहरूले बालबालिकाको जन्म दिएका छैनन । त्यस्तैगरि ३३.३३ प्रतिशत उत्तरदाताका १ मात्र बच्चा, ३३.३३ प्रतिशत उत्तरदाताका २ जना बच्चा र १३.३४ प्रतिशत उत्तरदाताका ३ वा सो भन्दा बढी बालबालिका रहेको देखिन्छ । यहाँ सबैभन्दा बढी बालबालिका भएकी उत्तरदाताका ४ जना बालबालिका रहेका छन ।

५.१.५ परिवारको प्रकार

परिवारको प्रकारका आधारमा पनि समाजमा महिलाका क्रियाकलाप, जिम्मेवारी तथा सामाजिक अपेक्षाहरु निर्धारण गरिएका हुन्छन । यसर्थ परिवारको आकारलाई पनि महिलाको सामाजिक अवस्था पहिचान गर्ने एउटा महत्वपूर्ण सामाजिक परिसुचकाङ्कका रुपमा लिन सकिन्छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको परिवारको प्रकारका आधारमा गरिएको वर्गिकरणलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.६ :- परिवारको प्रकारका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	परिवारको प्रकार	उत्तरदाताको संख्या					
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	प्रतिशत
१	एकल परिवार	-	३	५	११	१९	७३.०८
२	संयुक्त परिवार	१	१	१	४	७	२६.९२
जम्मा		१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.६ अनुसार ७३.०८ प्रतिशत उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको परिवार संयुक्त परिवार र २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाता महिला ट्राफिक

प्रहरीहरुको परिवार एकल परिवार रहेको छ । यस तथ्याङ्कका आधारमा एकल परिवार र संयुक्त परिवार भएका महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको संख्या लगभग बराबर नै देखिन्छ ।

५.१.६ जात तथा जातियता

हाम्रो समाज जातका आधारमा विभाजित भएको छ । जातको आधारमा व्यक्तिको कामको विभाजन गरिएको पाइन्छ भने व्यक्तिको सामाजिक हैसियत पनि जातकै आधारमा निर्धारिण गरिएको छ । यसर्थ जात तथा जातियताको आधारमा पनि व्यक्तिको सामाजिक अवस्था बुझ्न सकिन्छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको जात तथा जातियताका आधारमा गरिएको वर्गिकरणलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.७ :- जात तथा जातियताका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	जात तथा जातियता	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	ब्राह्मण/क्षेत्री	१	३	१	७	१२	४६.१५
२	आदिवासी/जनजाती	-	१	४	२	७	२६.९२
३	दलित	-	-	१	५	६	२३.०८
४	मधेशी	-	-	-	१	१	३.८५
जम्मा		१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.७ अनुसार ४६.१५ प्रतिशत उत्तरदाता ब्राह्मण/क्षेत्री समुदायका छन भने सबभन्दा कम केवल ३.८५ प्रतिशत उत्तरदाता मधेशी समुदायका छन यसरी ब्राह्म/क्षेत्री को तुलनामा मधेशी महिला ट्राफिक प्रहरीको सख्या निकै कम हुनुमा उक्त समाजमा रहेको महिला प्रतिको संकोचित सोचाइ देख्न सकिन्छ । त्यस्तैगरि आदिवासी/जनजाती समुदाय २६.९२ प्रतिशत र २३.०८ प्रतिशत उत्तरदाता दलित समुदायका रहेका छन । यहाँ ब्राह्मण र क्षेत्री जातिका उत्तरदाताहरु क्रमश ३ र ८ जना रहेका छन । त्यसैगरी आदिवासी/जनजाती समुदाय अन्तगर्त नेवार, शेर्पा, राना मगर, तामाङ्ग १/१ जना र र वाइबा २ जना

रहेका छन । तथ्याङ्कका आधारमा ट्राफिक प्रहरीमा विभिन्न जात जातिको समानुपातिक प्रतिनिधित्व नभई केवल समाजमा उच्च जाति त्यसमा पनि क्षेत्री जातिको बढी मात्रामा प्रतिनिधित्व भएको देखिन्छ ।

५.१.७ धर्म

धर्म आध्यात्मिक शक्ति माथीको विश्वास हो । यसले मानिसका क्रियाकलापहरुलाई निर्देशित र नियन्त्रित गरेको हुन्छ । विभिन्न धर्म अनुसार समाजमा मानिसको सामाजिक अवस्था पनि फरक फरक हुने गर्दछ । यसर्थ धर्मलाई व्यक्तिको सामाजिक अवस्था निर्धारण गर्ने एउटा महत्वपूर्ण सामाजिक परिसुचकाङ्कका रुपमा लिने गरिन्छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको धर्मका आधारमा गरिएको वर्गिकरणलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.८ :- धर्मका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	धर्म	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	हिन्दु	१	३	६	१३	२३	८८.४६
२	बौद्ध	-	१		१	२	७.७०
३	क्रिश्चियन	-	-	-	१	१	३.८४
४	अन्य	-	-	-	-	-	०
जम्मा		१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.८ अनुसार ८८.४६ प्रतिशत उत्तरदाता हिन्दु धर्माबलम्बी रहेका छन भने ७.७० प्रतिशत उत्तरदाता बौद्ध धर्माबलम्बी र ३.८४ प्रतिशत उत्तरदाता क्रिश्चियन धर्माबलम्बी रहेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा नेपाली समाजमा झै महिला ट्राफिक प्रहरीमा पनि हिन्दु धर्माबलम्बीको बाहुल्यता रहेको छ । त्यसैगरी देशलाई धर्म निरपेक्ष राज्यको घोषणा पश्चात परम्परागत हिन्दु र बौद्ध धर्म सङ्गसङ्गै पश्चिमी धर्मले पनि नेपाली समाजमा स्थान लिन थालेको कुरा तालिकाले पुष्टि गर्दछ ।

५.१.८ भौगोलिक क्षेत्र र प्रादेशिक आधारमा बिभाजन

नेपाललाई भौगोलिक क्षेत्रका आधारमा ३ र प्रदेशको आधारमा ७ प्रदेशमा विभाजन गरिएको छ । नेपालको राष्ट्रिय जनगणना २०६८ अनुसार हिमाल, पाहाड र तराई क्षेत्रमा क्रमश :- ६.७३ प्रतिशत, ४३.०० प्रतिशत र ५०.२७ प्रतिशत जनसंख्या बसोबास गर्दछन (के.त.वि, २०६८) । त्यस्तैगरि प्रदेशको १ देखी ७ सम्म क्रमश: ४५३४९४३, ५४०४१४५, ५५२९४५२, ३११२५८७, ४०८३९८५, १२७६८७५ र २५५२५१७ जनसंख्या बसोबास गर्दछन (भट्टराई ज्ञानेश्वर, २०७५ बृहत ज्ञानकोष, आशिष बुक हाउस प्रा.लि. बागबजार काठमाण्डौं) । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको घर भएको भौगोलिक र प्रदेशको आधारमा गरिएको वर्गिकरणलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

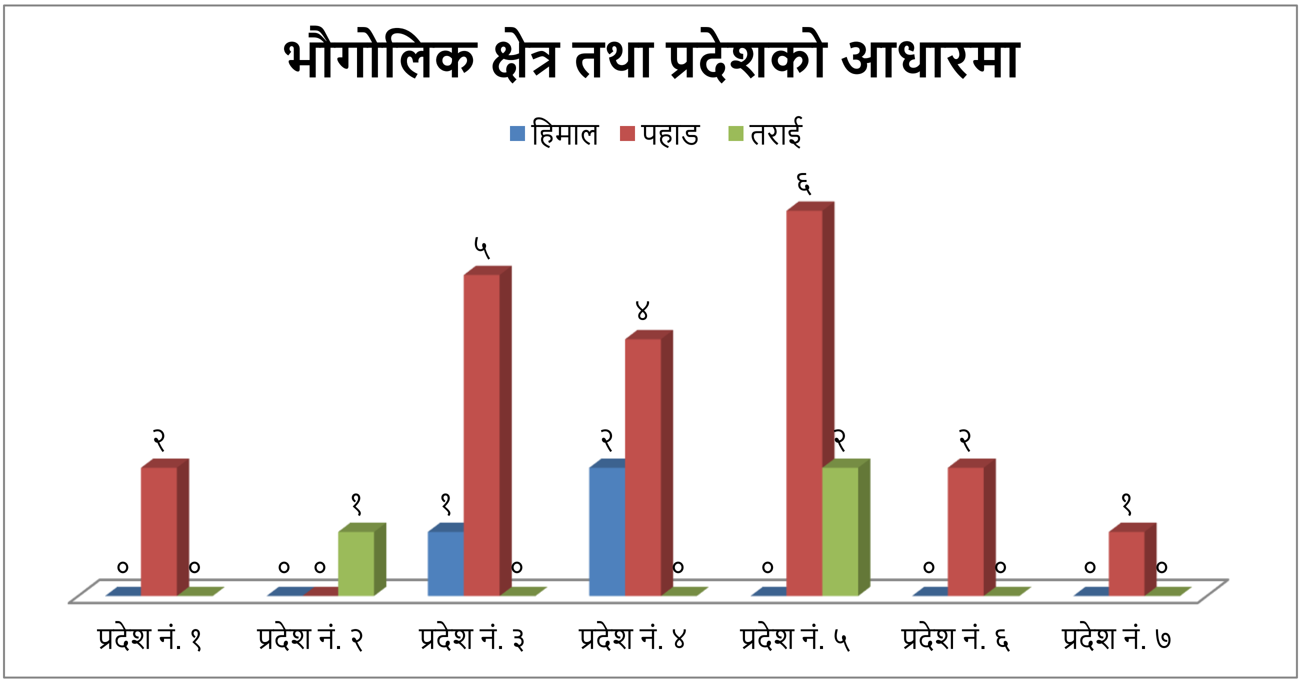
तालिका ५.९ :- भौगोलिक क्षेत्र र प्रदेशको आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	प्रदेश	भौगोलिक क्षेत्र			जम्मा
		हिमाल	पहाड	तराई	
१	१	-	२	-	२ (७.७० %)
२	२	-	-	१	१ (३.८० %)
३	३	१	५	-	६ (२३.१०%)
४	४	२	४	-	६ (२३.१०%)
५	५	-	६	२	८ (३०.८०%)
६	६	-	२	-	२ (७.७० %)
७	७	-	१	-	१ (३.८० %)
जम्मा		३ (११.५४ %)	२० (७६.९२ %)	३ (११.५४ %)	२६ (१०० %)

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.९ अनुसार ७६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताको घर पाहाडमा, ११.५४ प्रतिशत उत्तरदाताको घर तराईमा र ११.५४ प्रतिशत उत्तरदाताको मात्र घर हिमालमा पर्दछ । त्यस्तैगरि प्रदेश अनुसासर क्रमश: ७.७०, ३.८०, २३.१०, २३.१०, ३०.८०, ७.७० र ३.८० प्रदेशमा घर रहेको छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको भौगोलिक क्षेत्र र प्रदेशका आधारमा गरिएको वर्गिकरणलाई निम्नानुसार स्तम्भचित्रमा प्रस्तुत गर्न सकिन्छ ।

स्तम्भचित्र ५.२ :- भौगोलिक क्षेत्र र प्रदेशका आधारमा उत्तरदाताको विवरण



स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको स्तम्भचित्र ५.२ मा उत्तरदाताहरुको घर भएको भौगोलिक क्षेत्र र प्रदेशका आधारमा उनीहरुले देशका विभिन्न भागहरुको गरेको प्रतिनिधित्वलाई देखाइएको छ । यहाँ प्रदेश नं. ५ को पहाडी प्रदेशबाट प्रतिनीधित्व उच्च छ भने प्रदेश नं. ७ को पहाडी जिल्लाबाट १ जना महिला ट्राफिक प्रहरीको प्रतिनीधित्व भएको देखिन्छ

५.१.९ शैक्षिक योग्यता

मानिसको शैक्षिक अवस्थाले समाजमा उसको सामाजिक हैसियत निर्धारित भएको हुन्छ । शिक्षित व्यक्तिले समाजका सामाजिक प्रक्रियामा महत्वपूर्ण भूमिका खेल्नुका साथै राम्रा राम्रा अवसरहरु प्राप्त गरि सम्मानित जिवन बाँचेको हुन्छ भने अशिक्षित व्यक्तिले समाजमा निम्न स्तरको जिवन निर्वाह गर्नुपर्ने बाध्यता हुन्छ र ऊ सबै प्रकारका राम्रा अवसरबाट बञ्चित हुन्छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको शैक्षिक योग्यताका आधारमा गरिएको वर्गिकरणलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.१० :- शैक्षिक योग्यताका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	शैक्षिक योग्यता	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	एस. एल. सी भन्दा मुनी	-	-	४	१	५	१९.२३
२	एस. एल. सी	-	-	२	८	१०	३८.४६
३	१० + २ तह	१	२	-	५	८	३०.७७
४	स्नातक वा सो भन्दा माथी	-	२	-	१	३	११.५४
	जम्मा	१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.१० अनुसार एस. एल. सी भन्दा कम १९.२३ प्रतिशत जसमा तल्लो दर्जाका महिला प्रहरी कर्मचारी, एस.एल.सि. वा सो सरह ३८.४६ प्रतिशत, १०+२ तह उत्तीर्ण ३०.७७ र स्नातक वा सो भन्दा माथी शैक्षिक योग्यता हासिल गरेका उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरु ११.५४ प्रतिशत रहेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले उच्च शैक्षिक योग्यता हासिल गरेको देखिन्छ भने उच्च शैक्षिक योग्यताका बाबजुत धेरैले निम्न दर्जामा कार्यरत रहेको देखिन्छ र तल्लो दर्जामा रहेका महिला प्रहरीहरुको आर्थिक तथा अन्य पारिवारीक कारणले न्युन शिक्षामा सिमित रहेका छन ।

५.१.१० अध्ययनलाई निरन्तरता

कुनैपनि व्यक्तिलाई आफ्नो व्यक्तिगत वृत्ति विकासका लागी पेशागत कामका अतिरिक्त औपचारिक शिक्षाको पनि आवश्यकता पर्दछ । यसको लागी व्यक्तिले आफ्नो पेशागत काम सँगसँगै अध्ययनलाई पनि निरन्तरता दिनु आवश्यक हुन्छ । यसबाट व्यक्तिमा पेशागत दक्षतामा समेत निखारता आउनुका साथै उसले संगठनमा राम्रा अवसर पनि प्राप्त गर्ने गर्दछ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता

महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले प्रहरी सेवामा प्रवेश गरेपश्चात अध्ययनलाई निरन्तरता दिए नदिएको सम्बन्धमा व्यक्त मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.११ :- अध्ययनलाई निरन्तरताका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	अध्ययनलाई निरन्तरता	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	दिएको छु	१	४	-	१०	१५	५७.७०
२	दिएको छैन	-	-	६	५	११	४२.३०
जम्मा		१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.११ अनुसार ५७.७० प्रतिशत उत्तरदाताले प्रहरी सेवामा प्रवेश गरेपश्चात पनि आफ्नो व्यक्तिगत अध्ययनलाई निरन्तरता दिइरहेका छनभने ४२.३० प्रतिशत उत्तरदाताले अध्ययनलाई निरन्तरता दिन सकेका छैनन । यस तथ्याङ्कका आधारमा धेरैजसो महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले आफ्नो पेशागत जिम्मेवारीका साथसाथै अध्ययनलाई निरन्तरता दिन सफल भईरहेता पनि अनियमित ड्युटी तालिका, अधिक ड्युटी समयका कारण हुने शारीरिक र मानसिक थकान, उचित वातावरणको अभावका कारण सबैले अध्ययनलाई निरन्तरता दिन नसकेको देखिन्छ ।

५.१.११ अध्ययनलाई निरन्तरताको लागी वातावरण

कुनैपनि व्यक्ति कुनै पेशासँग आबद्ध भएको अवस्थामा आफ्नो व्यक्तिगत अध्ययन कार्यलाई निरन्तरता दिन निश्चय नै अप्ठ्यारो हुने गर्दछ । पेशागत जिम्मेवारी निर्वाह गर्नका लागी अधिकतम समय खर्च गर्नुपर्ने बाध्यताका कारण समयको अभावमा यस्तो परिस्थितीको सिर्जना हुन्छ । यसर्थ पेशागत जिम्मेवारी निर्वाह पश्चात बचेको सिमीत समयलाई उचित व्यवस्थापन गर्न सक्नुपर्दछ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले ट्राफिक प्रहरीमा काम गरिरहदाँ व्यक्तिगत अध्ययन कार्यलाई निरन्तरताका लागी उपलब्ध वातावरणका सम्बन्धमा व्यक्त मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.१२ :- अध्ययनलाई निरन्तरताको लागी वातावरणका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	अध्ययनलाई निरन्तरताको लागी वातावरण	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	सजिलो छ	१	-	-	-	१	३.८५
२	सजिलो छैन	-	२	४	१२	१८	६९.२३
३	आफुमा भर पर्ने कुरा	-	२	२	३	७	२६.९२
जम्मा		१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.१२ अनुसार ६९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताको विचारमा ट्राफिक प्रहरीमा काम गरिरहदाँ व्यक्तिगत अध्ययन कार्यलाई निरन्तरता दिन सजिलो छैन । त्यस्तैगरि २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताले व्यक्तिगत अध्ययन कार्यलाई निरन्तरता दिने काम आफूमा भर पर्ने र ३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताले मात्र अध्ययन कार्यलाई निरन्तरता दिन सजिलो भएको विचार व्यक्त गरेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा बहुसंख्यक महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले पेशागत जिम्मेवारी सँगै व्यक्तिगत अध्ययन कार्यलाई निरन्तरता दिन असजिलो महसुस गर्नुका पछाडी अनियमित ड्युटी तालिका, अधिक ड्युटी समयका कारण हुने शारीरिक र मानसिक थकान, उचित वातावरणको अभाव भएको उल्लेख गरेका छन ।

५.२ उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको आर्थिक अवस्था

यस शिर्षकमा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको आर्थिक अवस्थाको सम्बन्धमा चर्चा गरिएको छ । जस अन्तगर्त महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको औसत मासिक आम्दानीस्तर र औसत मासिक खर्चस्तरलाई प्रस्तुत गरिएको छ । त्यस्तैगरि उत्तरदाताहरुको नाममा घरजग्गाको स्वामित्व छ कि छैन र उनीहरुको परिवारका अन्य सदस्यको आम्दानी भए नभएको आधारमा तथ्याङ्कहरुलाई प्रस्तुतीकरण गरि बिश्लेषण गरिएको छ ।

५.२.१ औसत मासिक आम्दानीस्तर

नेपाल प्रहरी मातहतको ट्राफिक प्रहरीमा महिला ट्राफिक प्रहरीको आम्दानीस्तर पुरुष ट्राफिक प्रहरी सरह समान हुने गर्दछ । यसको निर्धारण नेपाल सरकारद्धारा गरिएको हुन्छ । अधिकृत स्तरका महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको आम्दानीस्तर उच्च हुन्छ भने प्रहरी जवानको आम्दानीस्तर तुलनात्मक रुपमा कम हुन्छ । तर महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको औसत आम्दानीस्तर नेपालका आम महिलाको तुलनामा राम्रो रहेको छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको औसत मासिक आम्दानी स्तरलाई दर्जागत रुपमा तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.१३ :- औसत मासिक आम्दानीस्तरका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि. न	औसत मासिक आम्दानीस्तर	उत्तरदाताको संख्या	प्रतिशत
१	२३००१ देखि ३१००० सम्म	२	७.७०
२	२०००१ देखि २३,००० सम्म	७	२६.९१
३	१७००१ देखि २०००० सम्म	२	७.७०
४	१५००० देखि १७००० सम्म	१५	५७.६९
जम्मा		२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.१३ अनुसार अधिकृत स्तर (प्रहरी नायव निरीक्षक देखी प्रहरी सहायक निरिक्षक सम्म) का पदमा कार्यरत महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको आम्दानीस्तर प्रहरी जवानको तुलनामा बढी छ । यहाँ महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको आम्दानीस्तरको विशेषता भन्नुपर्दा, निम्न आम्दानीस्तर भएका महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको संख्या उच्च छ भने उच्च आम्दानीस्तर भएका महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको संख्या कम छ । ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको आम्दानीस्तरमा भने कुनै पनि प्रकारको विभेद छैन । तर अधिकाम्श महिला ट्राफिक प्रहरीहरु तल्लो दर्जामा सिमित रहेको सो मुताविक उनिहरुको आम्दानिको स्तरपनि कम रहेको हुदाँ उनिहरुको आम्दानि बाट बचतको अवस्था सिर्जनाको लागी कठिनाई भएको देखिन्छ ।

५.२.२ औसत मासिक खर्चस्तर

पितृसत्तात्मक नेपाली समाजमा परिवारको खर्चको निर्धारण पुरुषको नेतृत्वमा हुने गर्दछ । तर महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सम्बन्धमा भने उनीहरुको आम्दानीको खर्चमा आफ्नै स्वामित्व रहेको पाइन्छ । यसबाट केहि मात्रामा भएपनि समाजमा महिलाको निर्णय प्रक्रियामा सहभागीता बढ्न गई महिलाहरुको समग्र पक्षमा सुधारको अपेक्षा गर्न सकिन्छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीको औसत मासिक खर्चस्तरलाई दर्जागत रुपमा तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

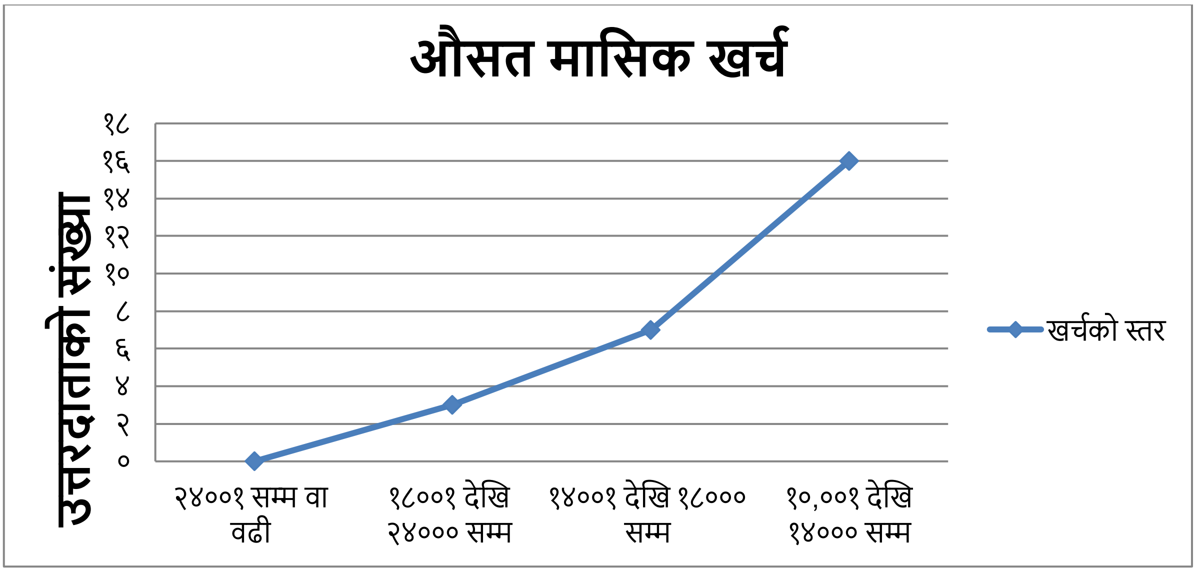
तालिका ५.१४ :- औसत मासिक खर्चस्तरका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि. न	औसत मासिक आम्दानीस्तर	उत्तरदाताको संख्या	प्रतिशत
१	२४००१ सम्म वा वढी	-	०
२	१८००१ देखि २४००० सम्म	३	११.५४
३	१४००१ देखि १८००० सम्म	७	२६.९२
४	१०,००१ देखि १४००० सम्म	१६	६१.५४
जम्मा		२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.१४ अनुसार महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले आफ्नो दर्जागत हैसियत र आम्दानीको स्तर अनुसार खर्चको व्यवस्थापन गरेको देखिन्छ । यहाँ बढी आम्दानीस्तर भएका अधिकृत महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले आफ्नो दर्जा अनुसारको सामाजिक प्रतिष्ठा कायम गर्नको लागी कम आम्दानी भएका प्रहरी जवानको तुलनामा धेरै खर्च गर्ने गरेको पाइन्छ । यस अध्ययनका उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको औसत मासिक आम्दानीस्तर र औसत मासिक खर्चस्तरलाई दर्जागत रुपमा निम्नानुसार स्तम्भचित्रमा देखाउन सकिन्छ ।

रेखाचित्र ५.३ :- औसत खर्चस्तरका आधारमा उत्तरदाताहरुको विवरण



स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको स्तम्भचित्र ५.३ मा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको औसत मासिक खर्चस्तरलाई दर्जागत रुपमा देखाइएको छ । जसमा दर्जागत रुपमा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको खर्चस्तर फरक फरक रहेको छ र उनीहरुले आफ्नो आम्दानीस्तरका आधारमा खर्चस्तरको व्यवस्थापन गरेका छन । जसवाट उनिहरु आशिक शन्तुष्ट रहेको देखिन्छ ।

५.२.३ घरजग्गाको स्वामित्व

नेपालको राष्ट्रिय जनगणना २०६८ अनुसार देशभरका जम्मा ५४,२३,२९७ परिवार संख्या मध्ये कुल परिवार संख्याको १०.७१ प्रतिशत परिवारका महिलाहरुको नाममा घरजग्गा दुवै भएका, ९ प्रतिशत परिवारका महिलाहरुको नाममा जग्गा मात्र भएका, ७९.४८ प्रतिशत परिवारका महिलाहरुको नाममा घरजग्गा नभएका र ०.८१ प्रतिशत परिवारका महिलाको सम्बन्धमा उल्लेख भएको पाइदैन (के.त.वि, २०६८) । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको घरजग्गाको स्वामित्व छ कि छैन भन्ने सम्बन्धमा व्यक्त मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.१५ :- घरजग्गाको स्वामित्वका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	घरजग्गाको स्वामित्व	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	छ	१	-	२	१	४	१५.३८
२	छैन	-	४	४	१४	२२	८४.६२
	जम्मा	१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.१५ अनुसार ८४.६२ प्रतिशत उत्तरदाताको नाममा घरजग्गाको स्वामित्व नभएको देखिन्छ भने १५.३८ प्रतिशत उत्तरदाताको नाममा मात्र घरजग्गाको स्वामित्व रहेको छ । यस तथ्याङ्कका आधारमा आम नेपाली महिलाहरुको तुलनामा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको आर्थिक अवस्था केही राम्रो देखिएता पनि पितृसत्तात्मक सामाजिक संरचनाको प्रभावका कारण केही सिमीत महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको नाममा मात्र घरजग्गाको स्वामित्व रहेको देख्न सकिन्छ । यहा जग्गाको स्वामित्वो नहुनुमा पितृसत्तामक समाजको सोचाइ तथा अधिकाम्स अविवाहित भएको कारणले उनिहरुको जग्गा माथिको स्वामित्वो कम देखिन्छ ।

५.२.४ परिवारका अन्य सदस्यको आम्दानी

आजको आधुनिक समाजमा मानिसका असंख्य आवश्यकता र चाहनाहरु छन । परिवारका सबै सदस्यहरुका त्यस्ता आवश्यकता र चाहनाहरु कुनै एक सदस्यको आम्दानीबाट मात्र परिपूर्ति गर्न सकिदैन । त्यसका लागी परिवारका सबै सदस्यहरु कुनै न कुनै प्रकारको आर्थिक क्रियाकलापमा संलग्न भई आत्मनिर्भर बन्नु जरुरी छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको परिवारका अन्य सदस्यको आम्दानी छ कि छैन भन्ने सम्बन्धमा व्यक्त मतलाई तलको तालिकामा व्यक्त गरिएको छ ।

तालिका ५.१६ :- परिवारका अन्य सदस्यको आम्दानीका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	परिवारका अन्य सदस्यको आम्दानी	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	छ	१	३	६	९	१७	६५.३८
२	छैन	-	१	-	६	७	२६.९२
जम्मा		१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.१६ अनुसार ६५.३८ प्रतिशत उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको परिवारका अन्य सदस्यहरुको पनि आम्दानी रहेको छ भने २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताहरुको परिवारका अन्य सदस्यको आम्दानी रहेको छैन । यस तथ्याङ्कका आधारमा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुका अधिकांश परिवारमा परिवारका अन्य सदस्यहरुको पनि आम्दानी रहेको देखिन्छ । यसले महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको परिवारको सक्षम आर्थिक अवस्थालाई देखाउँछ ।

५.३ उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको वर्तमान कार्य अवस्था

यस शिर्षकमा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको वर्तमान कार्य अवस्थाको सम्बन्धमा चर्चा गरिएको छ । जस अन्तगर्त महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दैनिक कार्य समय, कामबाटको सन्तुष्टी, सम्मानका दृष्टिले उनीहरुको काम, परिवारको नजरमा काम सम्बन्धी विवरणलाई प्रस्तुत गरिएको छ । त्यस्तैगरि नेपाल प्रहरीमा रहेको प्रमोशन प्रक्रिया र बिदा तथा अन्य सुविधाका सम्बन्धमा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले व्यक्त गरेको मतलाई प्रस्तुतीकरण गरि बिश्लेषण गरिएको छ ।

५.३.१ दैनिक ड्युटी समय

प्रहरी ऐन २०१२ मा हरएक प्रहरी कर्मचारी हरहमेशा ड्युटीमा रहेको मानिनेछ, भनी उल्लेख गरिएको छ । तर एक व्यक्तिले दैनिक ८ घण्टा ड्युटी, ८ घण्टा आराम र ८ घण्टा मनोरञ्जन गर्नुपर्दछ भन्ने अन्तराष्ट्रिय मान्यता रहेको पाइन्छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले एक दिनमा गर्नुपर्ने ड्युटी समयका सम्बन्धमा व्यक्त गरेको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.१७ :- दैनिक ड्युटी समयका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	दैनिक ड्युटी समय	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	६ - ८ घण्टा	-	-	-	-	-	-
२	८ - १० घण्टा	१	३	-	१	५	१९.२३
३	१० - १२ घण्टा	-	१	४	२	७	२६.९२
४	१२ घण्टा वा सो भन्दा माथी	-	-	२	१२	१४	५३.८५
जम्मा		१	४	३	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.१७ अनुसार ५३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताले एकदिनमा १२ घण्टा वा सोभन्दा बढी समयसम्म ड्युटी गर्नुपर्ने अवस्था रहेको देखिन्छ । त्यस्तैगरि २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताले दैनिक १० - १२ घण्टा, १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले दैनिक ८ - १० घण्टा र शुन्य प्रतिशत उत्तरदाताले दैनिक ६ - ८ घण्टा ड्युटी गर्ने गरेको देखिन्छ । यस तथ्याङ्कका आधारमा करीब दुई तिहाई महिला ट्राफिक प्रहरीले दैनिक १२ घण्टा वा सो भन्दा बढी समयसम्म ड्युटी गर्नुपर्ने बाध्यता रहेको देखिन्छ । यसरी धुवाँ - धुलो, घाम - पानीमा लामो समयसम्म ड्युटी गर्नुपर्दा उनीहरुमा शारिरीक र मानसिक थकानका साथै विभिन्न प्रकारका रोगहरुको समेत संक्रमण देखिन सक्दछ ।

५.३.२ कामबाट सन्तुष्ट

सन्तुष्ट शव्दले विभिन्न व्यक्तिका लागी सापेक्ष अर्थ दिन्छ, जसको स्तर अथवा तह व्यक्ति व्यक्तिमा विविधता हुन्छ । कुनै एक व्यक्तिले उच्चतम सन्तुष्ट मानेको काम अर्का व्यक्तिको लागी निम्न स्तरको पनि हुन सक्दछ । यस अध्ययनमा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको वर्तमान काम प्रतिको अनुभूति वा अनुभव पत्ता लगाउने प्रयास गरिएको छ । यस क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले उनीहरुको वर्तमान कामबाटको सन्तुष्टका आधारमा व्यक्त गरेको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.१८ :- कामबाट सन्तुष्टका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	कामबाट सन्तुष्ट	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	छु	-	३	२	४	९	३४.६२
२	छैन	-	-	१	६	७	२६.९२
३	पूर्ण सन्तुष्ट छैन	१	१	३	५	१०	३८.४६
जम्मा		१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.१८ अनुसार ३४.६२ प्रतिशत उत्तरदाता उनीहरुको वर्तमान काम प्रति सन्तुष्ट देखिन्छन । त्यस्तैगरि ३८.४६ प्रतिशत उत्तरदाता आफ्नो वर्तमान काम प्रति पूर्ण सन्तुष्ट छैनन भने २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाता वर्तमान काम प्रति सन्तुष्ट छैनन । यस तथ्याङ्कका आधारमा ५१.५४ प्रतिशत उत्तरदाता मात्र आफ्नो वर्तमान काम प्रति पूर्ण वा आशिंक रुपमा सन्तुष्ट देखिन्छन भने बाँकी उत्तरदाताहरु आफ्नो वर्तमान कामबाट सन्तुष्ट देखिदैनन् किनभने धुलो धुवाँमा गरीने लगातारको १२ घण्टाको डिउटी र त्यसमा प्रोशाहन सम्बन्धमा केहि सुविधा नहुनुमा कार्य असन्तुष्टिको दर उच्च देखिन्छ ।

५.३.३ सम्मानका दृष्टिले काम

कुनैपनि व्यक्तिको सम्मान उसले समाजका लागी पु¥याएको व्यक्तिगत योगदान र समाजमा उसले हासिल गरेको हैसियतका आधारमा निर्धारण भएको हुन्छ । त्यस्तैगरि व्यक्तिलाई समाजद्धारा हस्तान्तरित वा जिम्मेवारी दिइएको कामसँग पनि

यो सम्बन्धित हुन्छ । यस अध्ययनका क्रममा ट्राफिक नियन्त्रण र व्यवस्थाको जिम्मेवारी पाएर विभिन्न दर्जामा कार्यरत उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले आफ्नो काम उनीहरुकै विचारमा कत्तिको सम्मानित छ भन्ने सम्बन्धमा व्यक्त गरेको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.१९ :- सम्मानका दृष्टिले कामका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	सम्मानका दृष्टिले काम	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	धेरै नै सम्मानित	१	१	१	२	५	१९.२३
२	ठिक्कको सम्मानित	-	३	३	३	९	३४.६२
३	अरुजस्तै समान्य	-	-	२	१०	१२	४६.१५
	जम्मा	१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.१९ अनुसार ३४.६२ प्रतिशत उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले आफ्नो कामलाई ठिक्कको सम्मानित छ भन्ने विचार राखेको देखिन्छ । त्यस्तैगरि १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले आफ्नो काम धेरै नै सम्मानित र ४६.१५ प्रतिशत उत्तरदाताले अरुजस्तै समान्य भएको मत व्यक्त गरेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले आफ्नो कामलाई उत्कृष्टताको रुपमा लिन सकेका छैनन । आफूले निर्वाह गरेको भूमिका र बहन गर्ने जिम्मेवारीको तुलनामा आवश्यक सेवा सुविधाको अभावलाई नै यसको प्रमुख कारणका रुपमा लिन सकिन्छ ।

५.३.४ परिवारको नजरमा काम

हाम्रो समाजमा कामलाई राम्रो-नराम्रो, ठुलो-सानो आदि विभिन्न श्रेणीमा वर्गिकरण गर्ने गरिन्छ । त्यसैले समाजका सबै व्यक्तिहरु समाज र परिवारको नजरमा राम्रो र ठुलो काम गरि सम्मानित जिवन जीउन चाहन्छन । तर सबै काम समाज र परिवारको नजरमा सम्मानित हुदैनन । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला

ट्राफिक प्रहरीहरुको कामलाई उनीहरुको परिवारले कसरी लिनुहुन्छ भन्ने सम्बन्धमा उनीहरुले व्यक्त मतलाई तलको तालिकामा व्यक्त गरिएको छ ।

तालिका ५.२० :- परिवारको नजरमा कामका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	परिवारको नजरमा काम	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	गर्वका रुपमा	१	३	२	३	९	३४.६२
२	अन्य पेशा जस्तै ठिकै	-	१	३	१०	१४	५३.८५
३	नराम्रो रुपमा	-	-	१	२	३	११.५३
जम्मा		१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथीको तालिका ५.२० अनुसार ३४.६२ प्रतिशत उत्तरदाताका परिवारले उनीहरुको कामलाई गर्वका रुपमा लिने गरेको देखिन्छ । त्यस्तैगरि ५३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताका परिवारले अन्य पेशा जस्तै ठिकै रुपमा र ११.५३ प्रतिशत उत्तरदाताका परिवारले भने नराम्रो रुपमा लिने मत व्यक्त गरेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको कामलाई केहि सिमीत परिवारले नराम्रो रुपमा लिएपनि अधिकाश परिवारले गर्वका रुपमा लिएको देखिन्छ । महिलाहरु घरायसी काममा मात्र सिमित भई परनिर्भरताको जिवन बाँचीरहनु परेको अवस्थामा उनीहरु घरबाट बाहिर निस्कि आत्मनिर्भर भई बाँच्नु परिवारको गर्वको विषय हो भने परम्परागत सोचले ग्रसित परिवारमा अझसम्म पनि यसलाई नराम्रो रुपमा लिने गरेको देखिन्छ ।

५.३.५ प्रमोशन प्रक्रिया

कुनैपनि संगठनको नितिनियम, त्यस संगठनको दिगो र प्रभावकारी संचालनको महत्वपूर्ण पक्ष हो । हरेक समाजमा व्यक्तिका क्रियाकलाप अनुसार पुरस्कार र दण्डको प्रावधानको व्यवस्था गरिए झैं प्रमोशन पनि संगठनमा सदस्यहरुको उत्कृष्टता प्रदर्शनका लागी प्रोत्साहन गर्ने र त्यसमा निखारता ल्याउने एउटा

महत्वपूर्ण पुरस्कार प्रणाली हो । स्पष्ट नितिनियमका साथ प्रमोशन प्रक्रिया कार्यान्वयन भएमा यसले कर्मचारीहरुलाई काममा उत्कृष्टता ल्याउने उर्जा प्रदान गर्दछ तर प्रमोशन प्रक्रिया पारदर्शी बन्न सकेन भने त्यहाँ विवाद र नैराश्यताको जन्म हुन्छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले नेपाल प्रहरीमा रहेको प्रमोशन प्रक्रिया पारदर्शी छ कि छैन भन्ने सम्बन्धमा राखेको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२१ :- प्रमोशन प्रक्रियाका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	प्रमोशन प्रक्रिया	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	पारदर्शी छ	-	३	२	९	१४	५३.८५
२	पारदर्शी छैन	-	-	१	२	३	११.५४
३	समान्य भेदभाव	१	१	३	४	९	३४.६१
	जम्मा	१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथीको तालिका ५.२१ अनुसार ५३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताले प्रमोशन प्रक्रिया पारदर्शी भएको विचार राखेका छन । त्यस्तै ११.५४ प्रतिशत उत्तरदाताले प्रमोशन प्रक्रिया पारदर्शी नभएको र ३४.६१ प्रतिशत उत्तरदाताले प्रमोशन प्रक्रियामा समान्य भेदभाव रहेको विचार राखेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा नेपाल प्रहरीमा प्रमोशन प्रक्रिया तुलनात्मक रुपमा पारदर्शी देखिएता पनि त्यसमा अझ सुधारको आवश्कता देखिन्छ । जसले गर्दा संगठनका सदस्यलाई संगठनप्रति अपनत्वको भावना विकास भई नेपाल प्रहरीले अपराध रोक्ने, पत्ता लगाउने र शान्ति व्यवस्था कायम राख्ने आफ्नो उद्देश्यमा सफलता प्राप्त गर्न सक्दछ ।

५.३.६ बिदा तथा अन्य सुविधा

प्रत्येक संगठनमा संगठन संचालनका लागी आ-आफ्नै प्रकारका नितिनियम रहेका हुन्छन । जसमा संगठनका सदस्यहरुलाई विभिन्न बिदा लगायतका अन्य सेवा सुविधाहरुको पनि व्यवस्था गरिएको हुन्छ । संगठनमा कर्मचारीहरुलाई बिदा लगायतका अन्य सेवा सुविधाहरुको आवश्यकता हुन्छ, किनकी यसले

कर्मचारीहरुमा पुर्नताजगी र काम गर्ने उर्जा प्रदान गर्दछ । त्यस्तै यसको अभावमा डिप्रेसन, पारिवारीक कलह, असन्तोषका कारण कार्यदक्षतामा समेत कमी आउन सक्दछ । त्यसैले सबै कर्मचारीहरुको लागी बिदा लगायतका सेवा सुविधाको व्यवस्था गर्नु संगठनको एक महत्वपूर्ण जिम्मेवारी हुन आउँछ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुलाई तपाईले भनेको समयमा बिदा तथा अन्य सेवा सुविधा पाउनुभएको छ कि छैन भन्ने सम्बन्धमा उनीहरुले दिएको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२२ :- बिदा तथा अन्य सुविधाका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	बिदा तथा अन्य सुविधा	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	छ	१	२	१	१	५	१९.२३
२	छैन	-	१	४	८	१३	५०.००
३	कहिलेकाँही छैन	-	१	१	६	८	३०.७७
	जम्मा	१	४	६	१७	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.२२ अनुसार ५०.०० प्रतिशत उत्तरदाताले भनेको समयमा बिदा लगायतका सेवा सुविधा नपाएको देखिन्छ । त्यस्तैगरि १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले मात्र भनेको समयमा बिदा लगायतका सेवा सुविधा पाउने गरेको र ३०.७७ प्रतिशत उत्तरदाताले कहिलकाँही भनेको समयमा बिदा लगायतका सेवा सुविधा नपाएको विचार व्यक्त गरेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा ट्राफिक प्रहरीमा बिदा लगायतका सेवा सुविधाहरुको अभाव रहेको देखिन्छ । यस क्षेत्रमा बढ्दो सवारी चापको तुलनामा न्युन संख्यामा रहेका ट्राफिक प्रहरीहरुले कार्य सम्पादन गर्नुपर्ने बाध्यताका कारण यस किसिमको समस्या देखिएको पाइन्छ ।

५.४ लैङ्गिक समानता, विभेद र महिला सशक्तिकरण

यस शिर्षकमा ट्राफिक प्रहरीमा रहेको लैङ्गिक समानता, विभेद र महिला सशक्तिकरणको अवस्थाका सम्बन्धमा चर्चा गरिएको छ । जस अन्तगर्त पश्चिम क्षेत्रीय प्रहरी कार्यालयमातहतका कार्यालयमा कार्यरत पुरुष र महिला ट्राफिक

प्रहरी बिचको समान अवसर र कार्य विभाजनको स्थितीलाई प्रस्तुत गरिएको छ । त्यस्तैगरि ट्राफिक प्रहरीमा रहेको महिला सशक्तिकरणको अवस्था, लैङ्गिक मैत्री वातावरण र महिला मैत्री भौतिक संरचनाको स्थितीका आधारमा वर्गिकरण गरिएको छ ।

५.४.१ समान अवसर

नेपाली महिलाले सामना गर्नु परेको मुख्य समस्या भनेको अवसरको असमानता नै हो । लिङ्गका आधारमा हुने सामाजिकीकरण प्रक्रिया र पितृसत्तात्मक सामाजिक सोचका कारण यस्तो असमानता देखिन्छ । तर आजभोली भने नेपाली महिलाहरुको घरायसी काम बाहेक समाजका अन्य पेशाहरुमा पनि सहभागीता बढ्दै गएको देखिन्छ । यस अध्ययनका क्रममा ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरीहरुबीच अवसरको समान वितरण भएको अनुभव गर्नु हुन्छ कि हुदैन भन्ने सम्बन्धमा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले दिएको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२३ :- समान अवसरका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	समान अवसर	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	गर्दछु	१	२	२	८	१३	५०.००
२	गर्दिन	-	१	३	६	१०	३८.४६
३	समान्य भेदभाव	-	१	१	१	३	११.५४
जम्मा		१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.२३ अनुसार ५०.०० प्रतिशत उत्तरदाताहरुले ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरी बीच समान अवसर वितरण गरिएको विचार राखेका छन । त्यस्तैगरि ३८.४६ प्रतिशत उत्तरदाताहरुले अवसरको समान वितरण नभएको विचार र ११.५४ प्रतिशत उत्तरदाताले अवसरको समान वितरणमा समान्य भेदभाव हुने विचार राखेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा तुलनात्मक रुपमा

ट्राफिक प्रहरीमा महिला र पुरुष कर्मचारीका बीच अवसरको समान वितरण भएता पनि यसमा अझ सुधारको आवश्यकता देखिन्छ ।

५.४.२ समान कार्य विभाजन

नेपाली समाजमा महिला र पुरुष बीचमा समान रुपले कामको विभाजन भएको देखिदैन । पुरुषहरु घर बाहिरका आय आर्जनका क्रियाकलाप गर्दछन भने महिलाहरु घरायसी काममा मात्र सिमीत भई आर्थिक क्रियाकलापबाट बिमुख भएका छन । यसबाट महिलाहरु पुरुषमाथी परनिर्भर हुन गई समाजमा लैङ्गिक असमानता बढेको देखिन्छ । यस अध्ययनका क्रममा ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरीहरुबीच समान रुपमा कार्य विभाजन हुन्छ कि हुदैन भन्ने सम्बन्धमा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले दिएको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२४ :- समान कार्य विभाजनका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न.	समान कार्य विभाजन	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	हुन्छ	-	३	३	६	१२	४६.१५
२	हुदैन	१	१	३	९	१४	५३.८५
जम्मा		१	२	३	१७	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.२४ अनुसार ४६.१५ प्रतिशत उत्तरदाताले मात्र ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरी बीच समान कार्य विभाजन हुने विचार राखेका छन भने ५३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताले कार्य विभाजनमा असमानता रहेको विचार राखेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा समान सेवा र सुविधा प्राप्त गर्ने भएता पनि ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरी बीच कामको समान विभाजन हुन नसकेको देखिन्छ । परम्परागत सामाजिक सोच र पुरुष प्रधान सामाजिकीकरण प्रक्रियाका कारण यस किसिमको समस्या देखिएको पाइन्छ ।

५.४.३ महिला सशक्तिकरणको अवस्था

वर्तमान समयमा नेपाल प्रहरीमा कार्यरत कुल जनशक्तिको करिब ८.५४ प्रतिशत महिलाहरु कार्यरत रहेका छन । नेपाल प्रहरीमा लिइने नयाँ भर्नाको प्रक्रियामा समावेशी समूहको २० प्रतिशत सिट महिलाका लागी आरक्षण गरिएको छ । त्यस्तैगरि विभिन्न लैङ्गिक मैत्री नितीहरु र सकारात्मक विभेदका कारणले विभिन्न पदका वर्तमान भर्ना प्रर्क्रियामा महिलाहरुको सहभागीता बढेको देखिन्छ । यसैगरि पशचिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, ९.९४ प्रतिशत बुटवलमा कार्यरत प्रतिशत महिला ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेका छन (प.क्षे.ट्रा.प्र.का.२०७५) । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले ट्राफिक प्रहरीमा महिला सशक्तिकरणको अवस्था कस्तो छ भन्ने सम्बन्धमा व्यक्त गरेको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२५ :- महिला सशक्तिकरणको अवस्थाका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	महिला सशक्तिकरणको अवस्था	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	राम्रो छ	१	१	१	३	६	२३.०८
२	राम्रो छैन	-	२	२	९	१३	५०.००
३	सुधार हुन थालेको छ	-	१	३	३	७	२६.९२
	जम्मा	१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.२५ अनुसार ५०.०० प्रतिशत उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीले ट्राफिक प्रहरीमा महिला सशक्तिकरणको अवस्था राम्रो नभएको विचार व्यक्त गरेका छन । त्यस्तैगरि २३.०८ प्रतिशत उत्तरदाताले महिला सशक्तिकरणको अवस्था राम्रो भएको र २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताले महिला सशक्तिकरणको अवस्थामा सुधार हुन थालेको विचार व्यक्त गरेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा ट्राफिक प्रहरीमा महिला सशक्तिकरणको अवस्था सन्तोषजनक देखिदैन । किनभने केन्द्रीय तहमा महिला प्रहरीको सशक्तिकरणको लागि निति-निर्देशिका बनेका भएपनि श्रोत-साधनको अपर्यापतता र अधिक कार्य

बोझले गर्दा हिला ट्राफिक प्रहरीले ट्राफिक प्रहरीमा महिला सशक्तिकरणको अवस्था राम्रो नभएको देखिन्छ ।

५.४.४ लैङ्गिक मैत्री वातावरण

नेपाल प्रहरीले वि.स २०६९ देखी लैङ्गिक निती अनुसरण गर्दै आएको छ । यस नितीमा लैङ्गिक मैत्री काम गर्ने वातावरणको निर्माण गर्ने र कार्यक्षेत्रमा महिला विरुद्ध हुने हिंसाको रोकथाम गर्ने लगायतका उद्देश्यहरु राखिएको छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाताहरुले कार्यक्षेत्र तथा कार्यालयमा लैङ्गिक मैत्री वातावरण पाए नपाएको सम्बन्धमा व्यक्त मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२६ :- लैङ्गिक मैत्री वातावरणका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	लैङ्गिक मैत्री वातावरण	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	पाएको छु	१	३	२	६	१२	४६.१५
२	पाएको छैन	-	१	४	९	१४	५३.८५
	जम्मा	१	४	३	१७	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.२६ अनुसार ५३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताले कार्यक्षेत्र तथा कार्यालयमा लैङ्गिक मैत्री वातावरण नपाएको र ४६.१५ प्रतिशत उत्तरदाताले मात्र लैङ्गिक मैत्री वातावरण पाएको विचार व्यक्त गरेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा ट्राफिक प्रहरीमा पूर्ण रुपमा लैङ्गिक मैत्री काम गर्ने वातावरण नदेखिएता पनि पछिल्नो समयमा अनुसरण गरिएको नेपाल प्रहरीको लैङ्गिक निती २०६९ ले भविष्यमा यसमा सुधारको अपेक्षा गर्न सकिन्छ ।

५.४.५ महिला मैत्री भौतिक संरचना

नेपाल प्रहरीले अनुसरण गरेको लैङ्गिक नितीमा महिला मैत्री भौतिक संरचनाहरुको निर्माण र सुधारको उद्देश्यलाई पनि समावेश गरिएको छ । यस अन्तगर्त नेपाल प्रहरीद्धारा निर्माण गरिने भौतिक संरचनाहरु महिला मैत्री स्वरुपमा निर्माण गर्ने र भएका पुराना संरचनालाई पनि महिला मैत्री स्वरुपमा सुधार गर्ने उद्देश्य राखिएको छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले आफ्नो कार्यालय तथा आवासगृहको निर्माण महिला मैत्री स्वरुपमा निर्माण भएको वा त्यस अनुरुप सुधार भएको छ कि छैन भन्ने सम्बन्धमा व्यक्त गरेको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२७ :- महिला मैत्री भौतिक संरचनाका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	महिला मैत्री भौतिक संरचना	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	छ	-	१	१	९	११	४२.३१
२	छैन	-	१	४	३	८	३०.७७
३	सुरुवात भएको छ	१	२	१	३	७	२६.९२
	जम्मा	१	२	३	१७	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.२७ अनुसार ४२.३१ प्रतिशत उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीले कार्यालय तथा आवासगृहको निर्माण महिला मैत्री स्वरुपमा निर्माण गरिएको विचार व्यक्त गरेका छन । त्यस्तैगरि ३०.७७ प्रतिशत उत्तरदाताले भौतिक संरचनाको निर्माण महिला मैत्री स्वरुपमा नभएको र २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताले महिला मैत्री भौतिक संरचना निर्माणको सुरुवात भएको मत व्यक्त गरेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा ट्राफिक प्रहरीमा महिला मैत्री भौतिक संरचनाको निर्माणको स्थिती सन्तोषजनक भएको र त्यसमा अझ क्रमिक सुधार हुदै गएको देखिन्छ ।

५.५ अन्य

यस शिर्षकमा महिला ट्राफिक प्रहरीसँग सम्बन्धित अन्य विविध विषयमा चर्चा गरिएको छ । जस अन्तगर्त महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले प्रहरी सेवामा प्रवेशका लागी विज्ञापन खुलेको कसरी थाहा पाए, उनीहरुले प्रहरी सेवा छनौट गर्नुको कारण र ट्राफिक प्रहरी छनौट गर्नुको कारण सम्बन्धमा विवरण प्रस्तुत गरिएको छ । त्यस्तैगरि ट्राफिक व्यवस्थापन हुन नसक्नुको कारण र ट्राफिक व्यवस्थापन चुस्त दुरुस्त पार्ने उपायका सम्बन्धमा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीले व्यक्त गरेको विचारलाई प्रस्तुतीकरण गरी बिश्लेषण गरिएको छ ।

५.५.१ जानकारीको माध्यम

व्यक्तिले विभिन्न माध्यमबाट सूचनाहरु प्राप्त गर्दछ । समाजमा सूचना प्रविधीमा भएको विकासले गर्दा यसका साधन र शैलीहरु पनि परिवर्तन भएका र थपिएका छन । तसर्थ व्यक्तिले विभिन्न तरिकाबाट सूचनाहरु प्राप्त गर्दछ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले प्रहरी सेवामा प्रवेशको लागी विज्ञापन खुलेको कसरी थाहा पाए भन्ने सम्बन्धमा व्यक्त मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२८ :- जानकारीको माध्यमका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	जानकारीको माध्यम	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	पत्रपत्रिका	१	२	-	२	५	१९.२३
२	साथीभाई	-	१	४	१०	१५	५७.६९
३	इन्टरनेट	-	१	-	१	२	७.७
४	प्रहरीमा काम गरिरहेका व्यक्ति	-	-	२	२	४	१५.३८
	जम्मा	१	४	६	१७	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.२८ अनुसार ५७.६९ प्रतिशत उत्तरदाताले साथीभाई मार्फत जानकारी पाएको देखिन्छ । त्यस्तै १५.३८ प्रतिशत उत्तरदाताले प्रहरीमा काम गरिरहेका व्यक्तिबाट, १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले पत्रपत्रिकाबाट र केवल ७.७

प्रतिशत उत्तरदाताले इन्टरनेट मार्फत जानकारी पाएको देखिन्छ । यस तथ्याङ्कका आधारमा सूचना प्रविधीमा उल्लेख्य विकास भएता पनि महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले औपचारिक भन्दा अनौपचारिक सूचनाका माध्यमबाट जानकारी प्राप्त गरेको देखिन्छ ।

५.५.२ प्रहरी सेवा छनौट गर्नुको कारण

नेपालको कुल जनसंख्यको आधा भन्दा बढी हिस्सा महिलाले ओगट्का छन । तरपनि महिलाको जीवनस्तर अत्यन्त न्युनस्तरको छ । आजभोली महिलाहरु बिस्तारै घरबाट बाहिर निस्किएर विभिन्न क्रियाकलापमा संलग्न हुन थालेको पाइन्छ । यसले उनीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्थामा सकारात्मक सुधार आउन थालेको छ । नेपाल प्रहरीमा महिलाहरुको प्रवेशको सुरुवात वि.स २००७/०८ देखी भएको पाइन्छ । वर्तमान समयमा नेपाल प्रहरीमा कुल जनशक्तिको करिब ८.५४ प्रतिशत महिलाहरु कार्यरत रहेका छन (प्र.प्र.का, २०७५) । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले नेपाल प्रहरी छनौट गर्नुको कारण सम्बन्धमा दिएको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.२९ :- प्रहरी सेवा छनौट गर्नुको कारणका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	प्रहरी सेवा छनौट गर्नुको कारण	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	आत्मनिर्भरताका लागी	१	१	१	७	१०	४१.६७
२	उचित सेवा सुविधा	-	-	-	६	७	२९.१७
३	काम गर्ने उचित वातावरण	-	-	१	४	५	२०.८३
४	अन्य कारण	-	१	१	-	२	८.३३
जम्मा		१	२	३	१७	२४	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.२९ अनुसार ४१.६७ प्रतिशत उत्तरदाताले आत्मनिर्भरताका लागी प्रहरी सेवा छनौट गरेको विचार राखेका छन । त्यस्तैगरि २९.१७ प्रतिशत उत्तरदाताले उचित सेवा सुविधा, २०.८३ प्रतिशत उत्तरदाताले काम गर्ने उचित वातावरण र ८.३३ प्रतिशत उत्तरदाताले अन्य कारणले प्रहरी सेवामा प्रवेश गरेको विचार व्यक्त गरेका छन ।

५.५.३ ट्राफिक प्रहरी छनौट गर्नुको कारण

सवारी आवागमनलाई सहज रुपमा संचालन तथा व्यवस्थापन गर्नु ट्राफिक प्रहरीको प्रमुख दायित्व हो । ट्राफिक नियन्त्रण तथा व्यवस्थापनका लागी विश्वमा सर्वप्रथम सन १९६४ मा पेरिस शहरमा महिला ट्राफिक प्रहरीको प्रयोग गरिएको थियो भने नेपालमा यसको सुरुवात सन १९९५ मा भएको पाइन्छ (म.ट्रा.प्र.महाशाखा, २०७५) । यस अध्ययनका क्रममा महिला ट्राफिक प्रहरीलाई नेपाल प्रहरी अन्तगर्तका विभिन्न सेवाहरु मध्ये ट्राफिक प्रहरी नै छनौट गर्नुको कारण सम्बन्धमा उनीहरुले दिएको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.३० :- ट्राफिक प्रहरी छनौट गर्नुको कारणका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	ट्राफिक प्रहरी छनौट गर्नुको कारण	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	व्यक्तिगत सौख	१	३	१	६	११	४२.३१
२	बाध्यतावंश	-	-	१	४	५	१९.२३
३	समाजको नजरमा राम्रो	-	१	१	३	५	१९.२३
४	अन्य कारण	-	-	३	२	५	१९.२३
जम्मा		१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.३० अनुसार १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले बाध्यतावंश ट्राफिक प्रहरीको रुपमा कार्य गर्नु परेको विचार व्यक्त गरेका छन । त्यस्तैगरि समाजको नजरमा राम्रो भन्ने सम्बन्धमा १९.२३ प्रतिशत, व्यक्तिगत सौखमा ४२.३१ प्रतिशत र १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले अन्य कारण ट्राफिक प्रहरी छनौट गरेको उल्लेख गरेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा ट्राफिक नियन्त्रण र व्यवस्थापन कार्यमा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको कार्य प्रभावकारी देखिने गरेता पनि उनीहरु ट्राफिक प्रहरीका रुपमा काम गर्न आकर्षित देखिन्छन ।

५.५.४ ट्राफिक व्यवस्थापन हुन नसक्नुको कारण

ट्राफिक अस्तव्यस्तता, काठमाडौं उपत्यकाको एक प्रमुख समस्याको रुपमा देखा परेको छ । यसका विभिन्न कारणहरु हुन सक्दछन, जसले ट्राफिक व्यवस्थापन कार्यमा बाधा पु¥याईरहेका छन । यस अध्ययनका क्रममा ट्राफिक व्यवस्थापन कार्यमा प्रत्यक्ष रुपमा खटिने उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य व्यवस्थित हुन नसक्नुको कारण के हो भन्ने सम्बन्धमा दिएको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.३१ :- ट्राफिक व्यवस्थापन हुन नसक्नुको कारणका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	ट्राफिक व्यवस्थापन हुन नसक्नुको कारण	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	सवारी चालक	१	-	-	२	३	११.५४
२	पैदल यात्रु	-	१	२	१	४	१५.३८
३	सडकको स्थिती	-	३	४	१२	१९	७३.०८
जम्मा		१	४	३	१७	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.३१ अनुसार ७३.०८ प्रतिशत उत्तरदाताले सडकको स्थितीका कारण ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य व्यवस्थित हुन नसकेको धारणा राखेका छन ।

त्यस्तैगरि ११.५४ प्रतिशत उत्तरदाताले सवारी चालकका कारण र १५.३८ प्रतिशत उत्तरदाताले पैदल यात्रुका कारण ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य व्यवस्थित नभएको विचार राखेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य व्यवस्थित गर्नका लागी सडकको स्थितीमा सुधार गर्नु पहिलो आवश्यकता देखिन्छ ।

५.५.५ ट्राफिक व्यवस्थापन चुस्त दुरुस्त पार्ने उपाय

सवारी साधनको प्रभावकारी र व्यवस्थित संचालनका लागी आवश्यक पूर्वाधारको निर्माण, ट्राफिक नियमको पालना र सडक प्रयोगकर्ताको सुरक्षामा सुधार ल्याउनु नै ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य हो । यसर्थ सडक प्रयोगकर्ता, तोकिएको समयमा आफ्नो गन्तव्यमा सुरक्षित रुपमा पुग्न पाउनु उसको अधिकार हो । तर ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य प्रभावकारी रुपमा सम्पादन हुन नसक्दा समस्या सिर्जना भएको छ । तसर्थ ट्राफिक व्यवस्थापन कार्यलाई चुस्त दुरुस्त पार्नु आवश्यक छ । यस अध्ययनका क्रममा उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीलाई ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य चुस्त दुरुस्त पार्न के गर्नुपर्ला भन्ने सम्बन्धमा उनीहरुले दिएको मतलाई तलको तालिकामा प्रस्तुत गरिएको छ ।

तालिका ५.३२ :- ट्राफिक व्यवस्थापन चुस्त दुरुस्त पार्ने उपायका आधारमा उत्तरदाताको विवरण

सि.न	ट्राफिक व्यवस्थापन चुस्त दुरुस्त पार्ने उपाय	उत्तरदाताको संख्या					प्रतिशत
		प्र.ना.नि	प्र.स.नि	प्र.ह	प्र.ज	जम्मा	
१	सवारी चालक र पैदलयात्रुमा जनचेतना	-	२	४	७	१३	५०
२	सडकको स्थितीमा सुधार	-	१	-	२	३	११.५४
३	कडा कानुनको व्यवस्था	-	१	१	३	५	१९.२३
४	ट्राफिक प्रहरीलाई थप अधिकार	१	-	१	३	५	१९.२३
	जम्मा	१	४	६	१५	२६	१००

स्रोत :- स्थलगत अध्ययन, २०७५

माथिको तालिका ५.३२ अनुसार ५०.०० प्रतिशत उत्तरदाताले ट्राफिक व्यवस्थापन चुस्त दुरुस्त पार्न सवारी चालक र पैदल यात्रुमा जनचेतना जगाउनु पर्ने धारणा राखेका छन । त्यसैगरि ११.५४ प्रतिशत उत्तरदाताले सडकको स्थितीमा सुधार, १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले कडा कानुनको व्यवस्था र १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले ट्राफिक प्रहरीलाई थप अधिकारको आवश्यकता महसुस गरेका छन । यस तथ्याङ्कका आधारमा ट्राफिक व्यवस्थापन कार्यमा सुधार ल्याउन कुनै एक कार्यमा मात्र बिशेष जोड नदिई सबै कार्यलाई समान रुपले अगाडी बढाएमा कार्यले उत्कृष्ठता पाउने देखिन्छ ।

अध्याय – छ

सारांश र निष्कर्ष

६.१ सारांश

अपराध रोक्ने र पत्ता लगाउने सुयोग्य साधन बनाई शान्ति र व्यवस्था कायम राख्न आवश्यक देखिएकाले नेपालमा प्रहरी फोर्सको गठन भएको हो । त्यसक्रममा प्रहरीमा महिलाहरुको प्रवेश वि.स २००८ असार ०१ गते चैतमाया डंगोल देखी सुरु भएको पाइन्छ । हाल नेपाल प्रहरीको कुल जनशक्तिको करिब ८.५४ प्रतिशत महिला प्रहरीहरु कार्यरत रहेका छन । ट्राफिक नियन्त्रण तथा व्यवस्थापन कार्यमा

भने महिला प्रहरीहरुको प्रवेशको सुरुवात सन १९९५ देखी मात्र भएको पाइन्छ । अहिले पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यलयमा हाल कुल ३७२ जना ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेको पाईन्छ । जसमा कुल महिला ट्राफिक प्रहरी भने ३७ जना मात्र रहेको पाईन्छ । जुन कुल संख्याको ९.९४ प्रतिशत हुन आउछ । यस अध्ययनका क्रममा अध्ययन क्षेत्रको रुपमा छनौट गरिएका कार्यालयहरु पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय बुटबल, जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय रुपन्देही र जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय कास्कीमा जम्मा ३७ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरु कार्यरत रहेका छन । वर्णात्मक अनुसन्धान ढाँचामा अध्ययन गरिएको यस अध्ययनमा अध्ययनको समग्रताका रुपमा लिइएका ३७ जना महिला ट्राफिक प्रहरीहरु मध्ये २६ जनालाई उद्देश्यपूर्ण नमूना छनौट विधी मार्फत नमूना छनौट गरिएको छ ।

यस अध्ययनका क्रममा नमूना छनौट गरिएका २६ जना उत्तरदाता मध्ये ५७.७० प्रतिशत प्रहरी जवान, २३.०७ प्रतिशत प्रहरी हवल्दार, १५.३८ प्रतिशत प्रहरी सहायक निरिक्षक र ३.८५ प्रतिशत उत्तरदाता प्रहरी नायव दर्जामा कार्यरत रहेका छन । ५७.०७ प्रतिशत उत्तरदाता २० – २४ बर्ष उमेर समूहका छन भने १५.३८ प्रतिशत २५ – २९ बर्ष उमेर समूहका, १५.३८ प्रतिशत ३० – ३४ बर्ष उमेर समूहका र ११.५२ प्रतिशत उत्तरदाता ३५ बर्ष वा सो भन्दा बढी उमेरका रहेका छन ।

वैवाहिक स्थितीका आधारमा ४२.३१ प्रतिशत उत्तरदाता विवाहित छन भने ५७.६९ प्रतिशत उत्तरदाता अविवाहित छन । जम्मा १५ जना विवाहित उत्तरदाताहरु मध्ये २० प्रतिशत उत्तरदाताले विवाह भएपनि अझसम्म बालबालिकाको जन्म दिएका

छैनन भने ३३.३३ प्रतिशत उत्तरदाताका १ वटा बच्चा, ३३.३३ प्रतिशत उत्तरदाताका २ वटा बच्चा र १३.३४ प्रतिशत उत्तरदाताका ३ वा सो भन्दा बढी बालबालिका रहेका छन । त्यसैगरि २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताहरुको परिवार संयुक्त परिवार र ७३.०८ प्रतिशत उत्तरदाताहरुको परिवार एकल परिवार रहेको छ ।

जात तथा जातियताका हिसाबले ४६.१५ प्रतिशत उत्तरदाताहरु ब्राह्मण/क्षेत्री समुदायका छन भने २६.९२ प्रतिशत आदिवासी/जनजाती, २३.०८ प्रतिशत दलित र ३.८५ प्रतिशत उत्तरदाता मधेशी समुदायका छन । त्यस्तै ८८.४६ प्रतिशत उत्तरदाता हिन्दु धर्माबलम्बी, ७.७० प्रतिशत उत्तरदाता बौद्ध र केवल ३.८४ प्रतिशत उत्तरदाता क्रिश्चियन धर्माबलम्बी रहेका छन । भौगोलिक क्षेत्रका आधारमा ५०.२७ प्रतिशत उत्तरदाताको घर तराईमा,४३ प्रतिशतको घर पाहाडमा र ६.७३ प्रतिशतको उत्तरदाताको घर हिमालमा पर्दछ । त्यसैगरि ७.७० प्रतिशत उत्तरदाताको घर प्रदेश नं. १ मा पर्दछ भने ३.८० प्रतिशतको प्रदेश नं. २, २३.१० प्रतिशतको प्रदेश नं. ३, २३.१० प्रतिशतको प्रदेश नं. ४, ३०.८० प्रतिशतको प्रदेश नं. ५, ७.७० प्रतिशतको प्रदेश नं. ६ र ३.८० प्रतिशत उत्तरदाताको घर प्रदेश नं. ७ मा पर्दछ ।

शैक्षिक योग्यताका आधारमा ३८.४६ प्रतिशत उत्तरदाताहरुले एस.एल.सी ,३०.७७ प्रतिशत उत्तरदाताको १०+२ तहको शैक्षिक योग्यता, १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाता मात्र एस.एल.सी भन्दा मुनीको शैक्षिक योग्यता र ११.५४ प्रतिशत उत्तरदाता स्नातक वा सो भन्दा माथी शैक्षिक योग्यता भएका छन । त्यसैगरि ५७.७० प्रतिशत उत्तरदाताले प्रहरी सेवामा प्रवेश गरेपश्चात पनि अध्ययनलाई निरन्तरता दिइरहेका छन भने ४२.३० प्रतिशतले अध्ययनलाई निरन्तरता दिन सकेका छैनन । ट्राफिक

प्रहरीमा काम गरिरहदाँ अध्ययनलाई निरन्तरता दिनको लागी वातावरण सम्बन्धमा ६९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताको विचारमा अध्ययनलाई निरन्तरता दिन सजिलो छैन भने २६.९२ प्रतिशतले अध्ययनलाई निरन्तरता दिने काम आफूमा भर पर्ने र ३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताले अध्ययनलाई निरन्तरता दिन सजिलो भएको विचार व्यक्त गरेका छन ।

महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको औसत आम्दानीस्तर दर्जागत रुपमा फरक फरक रहेको छ । अधिकृत स्तरका महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको आम्दानीस्तर तल्लो दर्जाका महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको तुलनामा बढी छ । उनीहरुले आफ्नो आम्दानीस्तर अनुसार खर्चको व्यवस्थापन गरेका छन । त्यसैगरि ८४.६२ प्रतिशत उत्तरदाताहरुको नाममा घरजग्गाको स्वामित्व नभएको देखिन्छ भने १५.३८ प्रतिशत उत्तरदाताको नाममा मात्र घरजग्गाको स्वामित्व रहेको छ । परिवारका अन्य सदस्यको आम्दानीको स्थिती हेर्दा ६५.३८ प्रतिशत उत्तरदाताहरुको परिवारका अन्य सदस्यहरुको पनि आम्दानी रहेको छ भने २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताहरुको परिवारका अन्य सदस्यको आम्दानी रहेको छैन ।

महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको दैनिक कार्य समयको स्थिती हेर्दा ५६.८५ प्रतिशत उत्तरदाताले एकदिनमा १२ घण्टा वा सोभन्दा बढी समयसम्म ड्युटी गर्नुपर्ने अवस्था रहेको छ भने २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताले दैनिक १० – १२ घण्टा, १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले दैनिक ८ – १० घण्टा र दैनिक ६ – ८ घण्टा ड्युटी गर्ने भने शुन्य रहेको देखिन्छ । यसरी अधिक समयसम्म ड्युटी गर्नुपर्ने बाध्यता भएपनि ३४.६२ प्रतिशत उत्तरदाता महिला ट्राफिक प्रहरीहरु आफ्नो वर्तमान काम प्रति सन्तुष्ट देखिन्छन भने २९.९२ प्रतिशत उत्तरदाता पूर्ण सन्तुष्ट छैनन र ३८.४६

प्रतिशत उत्तरदाता वर्तमान काम प्रति सन्तुष्ट छैनन । त्यसैगरि ३४.६२ प्रतिशत उत्तरदाताको विचारमा उनीहरुको काम ठिक्कको सम्मानित छ भने १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले आफ्नो काम धेरै नै सम्मानित र ४६.१५ प्रतिशत उत्तरदाताले अरुजस्तै समान्य भएको मत व्यक्त गरेका छन ।

परिवारको नजरमा उनीहरुको कामलाई हेर्दा ३४.६२ प्रतिशत उत्तरदाताका परिवारले उनीहरुको कामलाई गर्वका रुपमा लिने गरेको देखिन्छ भने ५३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताका परिवारले अन्य जस्तै ठिकै रुपमा र ११.५३ प्रतिशत उत्तरदाताका परिवारले भने नराम्रो रुपमा लिने गरेका छन । त्यसैगरि ५३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताको विचारमा प्रमोशन प्रक्रिया पारदर्शी रहेको छ भने ११.५४ प्रतिशत उत्तरदाताले प्रमोशन प्रक्रिया पारदर्शी नभएको र ३४.६१ प्रतिशत उत्तरदाताले प्रमोशन प्रक्रियामा समान्य भेदभाव रहेको विचार राखेका छन । बिदा तथा अन्य सुविधाका सम्बन्धमा ५०.०० प्रतिशत उत्तरदाताले भनेको समयमा बिदा लगायतका सेवा सुविधा नपाएको देखिन्छ भने १९.२३ प्रतिशत उत्तरदाताले पाउने गरेको र ३०.७७ प्रतिशत उत्तरदाताले कहिलकाँही नपाएको देखिन्छ ।

ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरी बीच अवसरको समान वितरणको स्थिती हेर्दा ५०.०० प्रतिशत उत्तरदाताको विचारमा अवसरको समान वितरण हुने गरेको छ भने ३८.४६ प्रतिशत उत्तरदाताहरुले अवसरको समान वितरण नभएको र ११.५४ प्रतिशत उत्तरदाताले अवसरको समान वितरणमा समान्य भेदभाव हुने विचार राखेका छन । त्यसैगरि ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरी बीच कामको समान विभाजनका सम्बन्धमा भने ४६.१५ प्रतिशत उत्तरदाताले पुरुष र

महिला ट्राफिक प्रहरी बीच कामको समान विभाजन हुने र ५३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताले कार्य विभाजनमा असमानता रहेको विचार राखेका छन ।

ट्राफिक प्रहरीमा महिला सशक्तिकरणको अवस्थाको सम्बन्धमा ५०.०० प्रतिशत उत्तरदाताको विचारमा ट्राफिक प्रहरीमा महिला सशक्तिकरणको अवस्था राम्रो छैन भने २३.०८ प्रतिशत उत्तरदाताले महिला सशक्तिकरणको अवस्था राम्रो भएको र २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताले महिला सशक्तिकरणको अवस्थामा सुधार हुन थालेको विचार व्यक्त गरेका छन । त्यसैगरि लैङ्गिक मैत्री वातावरणका आधारमा ५३.८५ प्रतिशत उत्तरदाताले कार्यक्षेत्र तथा कार्यालयमा लैङ्गिक मैत्री वातावरण नपाएको र ४६.१३ प्रतिशत उत्तरदाताले मात्र लैङ्गिक मैत्री वातावरण पाएको विचार व्यक्त गरेका छन । ट्राफिक प्रहरीमा महिला मैत्री भौतिक संरचनाको स्थिती हेर्दा ४२.३१ प्रतिशत उत्तरदाताको विचारमा कार्यालय तथा आवासगृहको निर्माण महिला मैत्री स्वरुपमा निर्माण गरिएको छ भने ३०.७७ प्रतिशत उत्तरदाताले भौतिक संरचनाको निर्माण महिला मैत्री स्वरुपमा नभएको र २६.९२ प्रतिशत उत्तरदाताले महिला मैत्री भौतिक संरचना निर्माणको सुरुवात भएको मत व्यक्त गरेका छन ।

महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले प्रहरी सेवामा प्रवेशका लागी विज्ञापन आव्हान गरिएको कसरी थाहा पाए भन्ने सम्बन्धमा ५७.६९ प्रतिशत उत्तरदाताले साथीभाई मार्फत, १५.३८ प्रतिशतले प्रहरीमा काम गरिरहेका व्यक्तिबाट, १९.२३ प्रतिशतले पत्रपत्रिकाबाट र ७.७ प्रतिशत उत्तरदाताले इन्टरनेट मार्फत जानकारी पाएको देखिन्छ । त्यसैगरि उत्तरदाताहरुले प्रहरी सेवा छनौट गर्नुको कारण सम्बन्धमा ४१.६७ प्रतिशत उत्तरदाताले आत्मनिर्भरताका लागी, २९.१७ प्रतिशतले उचित सेवा

सुविधा, २०.८३ प्रतिशतले काम गर्ने उचित वातावरण र ८.३३ प्रतिशत उत्तरदाताले अन्य कारणले छनौट गरेको विचार व्यक्त गरेका छन । त्यसैगरि उत्तरदाताहरुले ट्राफिक प्रहरी नै छनौट गर्नुको सम्बन्धमा ४२.३१ प्रतिशत उत्तरदाताले व्यक्तिगत सौख, १९.२३ प्रतिशतले समाजको नजरमा राम्रो, बाध्यतावंश र उत्तरदाताले अन्य कारणले छनौट गरेको मत व्यक्त गरेका छन ।

बुटवल नगरीमा ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य व्यवस्थित हुन नसक्नुको सम्बन्धमा ७३.०८ प्रतिशत उत्तरदाताले सडकको स्थितीका कारण, ११.५४ प्रतिशतले सवारी चालकका कारण र १५.३८ प्रतिशत उत्तरदाताले पैदल यात्रुका कारण ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य व्यवस्थित नभएको विचार राखेका छन । त्यसैगरि ट्राफिक व्यवस्थापन कार्यलाई चुस्त दुरुस्त पार्ने उपायका सम्बन्धमा ५०.०० प्रतिशत उत्तरदाताले सवारी चालक र पैदल यात्रुमा जनचेतना, ११.५४ प्रतिशतले सडकको स्थितीमा सुधार, १९.२३ प्रतिशतले कडा कानुनको व्यवस्था र उत्तरदाताले ट्राफिक प्रहरीलाई थप अधिकारको आवश्यकता महसुस गरेका छन ।

६.२ निष्कर्ष

महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था सम्बन्धमा गरिएको अध्ययनको निष्कर्षको भन्नुपर्दा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था आम नेपाली महिलाहरुको तुलनामा केही उच्च स्तरको भएतापनि उनीहरु ट्राफिक प्रहरीमा प्राय तल्नो दर्जामा कार्यरत रहेका छन भने उनीहरुको न्युन उपस्थिती रहेको छ । महिला ट्राफिक प्रहरीहरुमा हिन्दु धर्म मान्ने ब्राह्मण/क्षेत्री समुदायको बाहुल्यता देखिन्छ भने अधिकांश महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले उच्च शिक्षा हासिल गरेका छन । प्रहरी सेवामा प्रवेश गरेपछि आफ्नो अध्ययनलाई

निरन्तरता दिनको लागी उपयुक्त वातावरणको अभावमा पनि बहुसंख्यक महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले अध्ययनलाई निरन्तरता दिइरहेको पाइन्छ ।

ट्राफिक प्रहरीमा कार्यरत पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरीबीच भने आम्दानीस्तर समान हुन्छ । महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको आम्दानीस्तर अन्य आम नेपाली महिलाको तुलनामा राम्रो रहेको छ र उनीहरुले आफ्नो आम्दानीको स्तर अनुसार खर्चको व्यवस्थापन गरेका छन । महिला ट्राफिक प्रहरीहरुले दैनिक १२ घण्टा भन्दा बढी समयसम्म ड्युटी गर्नुपर्ने बाध्यता रहेको छ । तरपनि अधिकांश महिला ट्राफिक प्रहरीहरु आफ्नो कामबाट सन्तुष्ट देखिन्छन । महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको कामलाई उनीहरुको परिवारले गर्वका रुपमा लिएता पनि उनीहरुले भनेको समयमा बिदा लगायतका अन्य सेवा सुविधाहरु पाउन नसक्दा महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको वर्तमान कार्य अवस्था तुलनात्मक रुपमा राम्रो देखिदैन ।

ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरीबीच सेवा सुविधा र अवसरको समान वितरण, कामको समान विभाजन, महिला सशक्तिकरणको अवस्था, लैङ्गिक मैत्री काम गर्ने वातावरण र महिला मैत्री भौतिक संरचनाको अवस्था सन्तोषजनक नपाइएता पनि नेपाल प्रहरीले वि.स २०६९ देखी अनुसरण गरेको लैङ्गिक निती पश्चात भने पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरीबीचका सबै प्रकारका असमानता र विभेदहरुको अन्त्य भई समानताको स्थिती देखा पर्न थालेको छ ।

यसरी महिला ट्राफिक प्रहरीहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था राम्रो देखिन्छ । त्यस्तैगरि अधिकांश महिला ट्राफिक प्रहरीहरु आफ्नो कामबाट सन्तुष्ट देखिएता पनि त्यसमा शतप्रतिशत ल्याउनका लागी उनीहरुको वर्तमान कार्य अवस्थामा सुधारको आवश्यकता रहेको छ । त्यस्तै ट्राफिक प्रहरीमा लैङ्गिक समानता, विभेद

र महिला सशक्तिकरणको अवस्था सन्तोषजनक नभएता पनि नेपाल प्रहरीले अनुशरण गरेको लैङ्गिक निती पश्चात भने त्यसमा क्रमिक रुपमा सुधार हुदैं आइरहेको देखिन्छ ।

सन्दर्भ – सामाग्री

Acharya, Meena (1997), Gender Equality and Empowerment of Women. A Status report Submitted to UNFPA, Kathmandu.

Acharya, Meena & Lene Benett (1981), The Status of Women in Nepal. Kathmandu, Centre for Economic Development and Administration (CEDA).

Acharya, Meena (1994), The Statistical Profile on Nepalese Women: An Update in the Policy Context. Kathmandu, Institute for Integrated Development Studies (IIDS).

Aziz, Barbara Nimn (2001), Heir to a Silent Song: Two Rebel Women of Nepal. Centre for Nepal and Asian Studies (CNAS).

Basu, Amrita (1995), “Introduction”, In Basu, A. (ed.) The Challenge of Local Feminism: Women’s Movement in Global Perspective.

Bennett, Lynn (1983), Dangerous Wives and Scared Sisters. New York, Columbia University Press.

CEDAW 1979, United Nations, New York, USA.

Devkota, Mira (2007), Educated Women in Government Employment, A Case Study of Pokhara Sub-Metropolis and Kaski District Development Committee Office, MA Thesis Submitted to the Central Department of Sociology/Anthropology, TU, Kathmandu, Nepal.

D’ Souza, Alfred (1980), Women in Contemporary India and South Asia. New Delhi, Manohar Publications.

INSEC (2013), Nepal Human Rights Year Book, Kathmandu, Nepal.

Maslak, Mary Ann (2003), Daughters of Tharu: Gender, Ethnicity, Religion and the Education of Nepali Girls. London, Routledge Taylar & Francis Group.

Metropolitan Traffic Police Division (2075), History of Traffic Police.

Nepali, Gopal Singh (1965), The Newars: An Ethno-Sociological Study of a Himalayan Community. Bombay, United Asian Press.

Oxford Advance Learner’s Dictionary new 8th Edition, Oxford University Press, New Work

Parajuli, Resham Bahadur (2011), Socio-Economic Status of Women in Nepal Police: A Case Study of Metropolitan Police

Range Kathmandu, An Unpublished Thesis Submitted to the Department of Sociology/Anthropology, Patan Multiple Campus, Patandhoka, Lalitpur.

Patan Multiple Campus (2008), Guidelines for Thesis and Proposal Writing, Patandhoka, Lalitpur, Department of Sociology/Anthropology.

Singh, N. N. (1986), Literacy in Nepal: Problems and Prospects. Kathmandu, Research Centre for Educational Innovation and Development (CERID).

Slusser, Mary (1982), Nepal Mandala: A Cultural Study of the Kathmandu Valley. New Jersey, USA, Princeton University, ISBN 978-0-691-03128-6.

UNDP (2017), Human Development Report.

United Nations (1979), Convention of the Elimination of all forms Discrimination Against Women, New York, United Nations Treaty Collection.

United Nations (1948), Universal Declaration of Human Right, Ratified on 10 December 1948.

Website: www.nepalpolice.gov.np

Website: http://hdr.undp.org.

Website: traffic.nepalpolice.gov.np/about-us/history-of-traffic-police-html.

Website:en.m.wikipedia.org/wiki/convention_of_the_elimination_of_all_forms_ of_discrimination_against_women.

अधिकारी, माधव (२०६४), सार्की जातिका महिलाहरुको सामाजिक तथा आर्थिक अवस्था, ललितपुर जिल्ला लामाटार गा.वि.स वार्ड न. १ र ५ को एक समाजशास्त्रीय अध्ययन, पाटन संयुक्त क्याम्पस, समाजशास्त्र÷मानवशास्त्र विभाग, पाटनढोका, ललितपुर ।

अर्याल, भोजेन्द्र (२०६८), लैङ्गिक तथा महिलावादी अध्ययन, किर्तिपुर, काठमाडौं, ज्ञानकुञ्ज प्रकाशन ।

के. सी, टंक, वासुदेव पौडेल, दीपक लुइटेल र नीराजन पौडेल (२०७५), नेपाल प्रहरी निरीक्षक परीक्षा सारथि, काठमाडौं, गुडविल प्रकाशक तथा वितरक ।

थापा कोमल ,२०७३ प्रहरी ज्ञान माला, काठमाडौं, प्रहरी प्रधान कार्यालय ।

'जिज्ञासु', भीम राना (२०७४), बृहत सामान्य ज्ञान डाईजेष्ट, पुतलीसडक, काठमाडौं, पैरवी बुक्स एण्ड स्टेशनरी सेन्टर ।

टीकाराम गौतम, टीकाराम (२०६७), सामाजिक अनुसन्धान पद्धती, भोटाहिटी, काठमाडौं, विद्यार्थी पुस्तक भण्डार ।

प्र.प्र.का (२०६९), नेपाल प्रहरीको े लैङ्गिक नीति २०६९, प्रहरी प्रधान कार्यालय, नक्साल, काठमाडौं ।

प्रसाई श्रीप्रसाद९अ।प्रा।प्र।ना।उ०, २०७५ प्रहरी व्यवहारिक दिग्दर्शन १३ औँ संस्करण, काठमाडौँ, त्रियुगा अफसेट प्रिन्टिङ प्रेस ।

प्रहरी नियमावली २०७१, नेपाल सरकार, कानुन तथा न्याय मन्त्रालय, कानुन व्यवस्था समिती, काठमाडौं ।

बराल, लालमणि, पितामबर अधिकारी र तारादेवी थापा (२०७५), प्रहरी ज्ञान माला, काठमाडौं, प्रहरी प्रधान कार्यालय ।

भट्टराई, ज्ञानेश्वर (२०७५), बृहत ज्ञानकोश, बागबजार, काठमाडौं, आशिष बुक्स हाउस प्रा.लि ।

केन्द्रिय तथ्याङ्क विभाग (२०६९), राष्ट्रिय जनगणना २०६८ संक्षिप्त नतिजा, नेपाल सरकार, राष्ट्रिय योजना आयोगको सचिवालय, केन्द्रिय तथ्याङ्क विभाग, थापाथली, काठमाडौं ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९, नेपाल सरकार, कानुन तथा न्याय मन्त्रालय, कानुन किताब व्यवस्था समिती, काठमाडौं ।

शर्मा बालकृष्ण २०४०, नेपाल बृहत शव्दकोश कमलादी काठमाण्डौं, नेपाल प्रज्ञा प्रतिष्ठान ।

प्रश्नावली

यि नितान्त स्नातकोत्तर तहको उपादि प्राप्तिकोलागि मात्रा हुनाले गोपनियताको कुरा राख्नेमा विश्वास दिलाउने ।

१. व्यक्तिगत विवरण :-

नाम :- ....

स्थायी ठेगाना :- ....

कार्यालयको नाम, विभाग :- ....

२. तपाई अहिले कार्यरत दर्जा :-

क) प्र. नि

ख) प्र. ना. नि

ग) प्र. स. नि

घ) प्र. ह

ङ) प्र. ज

३. तपाईको उमेर समूह :-

क) २० – २४ बर्ष

ख) २५ – २९ बर्ष

ग) ३० – ३४ बर्ष

घ) ३५ बर्ष वा सो भन्दा माथी

४. तपाईको वैवाहिक स्थिती :-

क) अविवाहित

ख) विवाहित

५. तपाईको बालबालिकाको संख्या :-

क) छैन

ख) एक

ग) दुई

घ) तिन वा सो भन्दा बढी

६. तपाईको परिवारको प्रकार :-

क) एकल परिवार

ख) संयुक्त परिवार

७. तपाईको जात तथा जातियता :-

क) व्राह्मणक्षेत्री

ख) आदिवासी तथा जनजाति

ग) दलित

घ) मधेसी

ङ) अन्य

८. तपाईको धर्म :-

क) हिन्दु

ख) बौद्ध

ग) क्रिश्चियन

घ) अन्य

९. तपाईको घर भएको भौगोलिक क्षेत्र :-

क) हिमाल

ख) पाहाड

ग) तराई

१०. तपाईको घर भएको कुन प्रदेशमा प्रदेशमा पर्दछ :-

क) प्रदेश नं. १

ख) प्रदेश नं. २

ग) प्रदेश नं. ३

घ) प्रदेश नं. ४

ङ) प्रदेश नं. ५

च) प्रदेश नं. ६

छ) प्रदेश नं. ७

११. तपाईको शैक्षिक अवस्था :-

क) एस.एल.सी भन्दा मुनी

ख) एस. एल. सी

ग) १० + २ तह

घ) स्नातक वा सो भन्दा माथी

१२. तपाई प्रहरी सेवामा प्रवेश गरेपछि आफ्नो व्यक्तिगत अध्ययन कार्यलाई निरन्तरता दिइरहनु भएको छ, छैन ?

क) दिएको छु

ख) दिएको छैन

१३. तपाई प्रहरी सेवा अन्तगर्त ट्राफिक प्रहरीमा काम गरिरहदाँ आफ्नो व्यक्तिगत अध्ययन कार्यलाई निरन्तरता दिनको लागी कत्तिको सजिलो छ ?

क) सजिलो छ

ख) सजिलो छैन

ग) आफुमा भर पर्ने कुरा

१४. तपाईको औसत मासिक अम्दानीस्तर :-

क) ३१००१ वा सो भन्दा सम्म

ख) २३००१ देखि ३१००० सम्म

ग) २०००१ देखि २३,००० सम्म

घ) १७००१ देखि २०००० सम्म

ङ) १५००० देखि १७००० सम्म

१५. तपाईको औसत मासिक खर्चस्तर :-

क) २४००१ सम्म वा वढी

ख)१८००१ देखि २४००० सम्म

ग) १४००१ देखि १८००० सम्म

घ) १०,००१ देखि १४००० सम्म

ङ) १०,००० भन्दा कम

१६. तपाईको नाममा घर जग्गा छ कि छैन ?

क) छ

ख) छैन

१७. तपाईको परिवारका अन्य कुनै सदस्यको आम्दानी छ कि छैन ?

क) छ

ख) छैन

१८. तपाई एक दिनमा कति घण्टा ड्युटी गर्नु पर्दछ ?

क) ६ – ८ घण्टा

ख) ८ – १० घण्टा

ग) १० – १२ घण्टा

घ) १२ घण्टा वा सो भन्दा बढी

१९. तपाई तपाईको वर्तमान कामबाट सन्तुष्ट हुनुहुन्छ ?

क) सन्तुष्ट छु

ख) सन्तुष्ट छैन

ग) पूर्ण सन्तुष्ट छैन

२०. तपाईको विचारमा तपाईको जागीर कत्तिको सम्मानित छ ?

क) धेरै नै सम्मानित

ख) ठिक्कको सम्मानित

ग) अरु जस्तै समान्य

२१. तपाईको परिवारले तपाईको कामलाई कसरी लिनुहुन्छ ?

क) गर्वका रुपमा

ख) अन्य पेशा जस्तै ठिकै

ग) नराम्रो रुपमा

२२. तपाईको विचारमा प्रमोशन प्रक्रिया पारदर्शी छ ?

क) छ

ख) छैन

ग) समान्य भेदभाव

२३. तपाईले भनेको समयमा बिदा तथा अन्य सेवा सुविधा पाउनु भएको छ कि छैन ?

क) छ

ख) छैन

ग) कहिलेकाँही छैन

२४. तपाईको विचारमा ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरीहरुबीच अवसरको समान वितरण भएको अनुभव गर्नुहुन्छ ?

क) गर्दछु

ख) गर्दिन

ग) समान्य भेदभाव

२५. तपाईको विचारमा ट्राफिक प्रहरीमा पुरुष र महिला ट्राफिक प्रहरीहरुबीच समान रुपमा कार्य विभाजन हुन्छ ?

क) हुन्छ

ख) हुदैन

२६. ट्राफिक प्रहरीमा महिला सशक्तिकरणको अवस्था कस्तो छ ?

क) राम्रो छ

ख) राम्रो छैन

ग) सुधार हुन थालेको छ

२७. तपाईको कार्यक्षेत्र तथा कार्यालयमा लैङ्गिक मैत्री वातावरण पाउनु भएको छ कि छैन ?

क) पाएको छु

ख) पाएको छैन

२८. तपाईको कार्यालय तथा आवासगृहको निर्माण महिला मैत्री रुपमा निर्माण भएको छ कि छैन ?

क) छ

ख) छैन

ग) सुरुवात भएको छ

२९. तपाईले प्रहरीमा जागीर खानको लागी विज्ञापन खुलेको कसरी थाहा पाउनु भयो ?

क) पत्रपत्रिका

ख) साथीभाई

ग) इन्टरनेट

घ) प्रहरीमा काम गरिरहेका व्यक्ति

३०. तपाईले प्रहरी सेवा नै छनौट गर्नको कारण :-

क) आत्मनिर्भरताका लागी

ख) उचित सेवा सुविधा

ग) काम गर्ने उचित वातावरण

घ) अन्य कारण

३१. नेपाल प्रहरीको ट्राफिक प्रहरी नै छनौट गर्नुको कारण :-

क) व्यक्तिगत सौख

ख) बाध्यतावश

ग) समाजको नजरमा राम्रो

घ) अन्य कारण

३२. ट्राफिक व्यवस्थापन कार्य के कारण गर्दा व्यवस्थित हुन सकिरहेको छैन ?

क) सवारी चालकका कारण

ख) पैदल यात्रुका कारण

ग) सडकको स्थितीका कारण

३३. ट्राफिक व्यवस्थापनलाई चुस्त दुरुस्त गर्न के गर्नुपर्ला ?

क) कडा कानुनको व्यवस्था

ख) सवारी चालक र पैदल यात्रुमा जनचेतना

ग) सडकको स्थितीमा सुधार

घ) ट्राफिक प्रहरीलाई थप अधिकार

३४. आम्दानि वाट सन्तुष्ट हुनुहुन्छ वा हुनुहुंदैन किन ?

....

....

....

....

..

....

....

३५. तपाईलाई पारिवारीक सहयोग छ, छैन किन ?

....

....

....

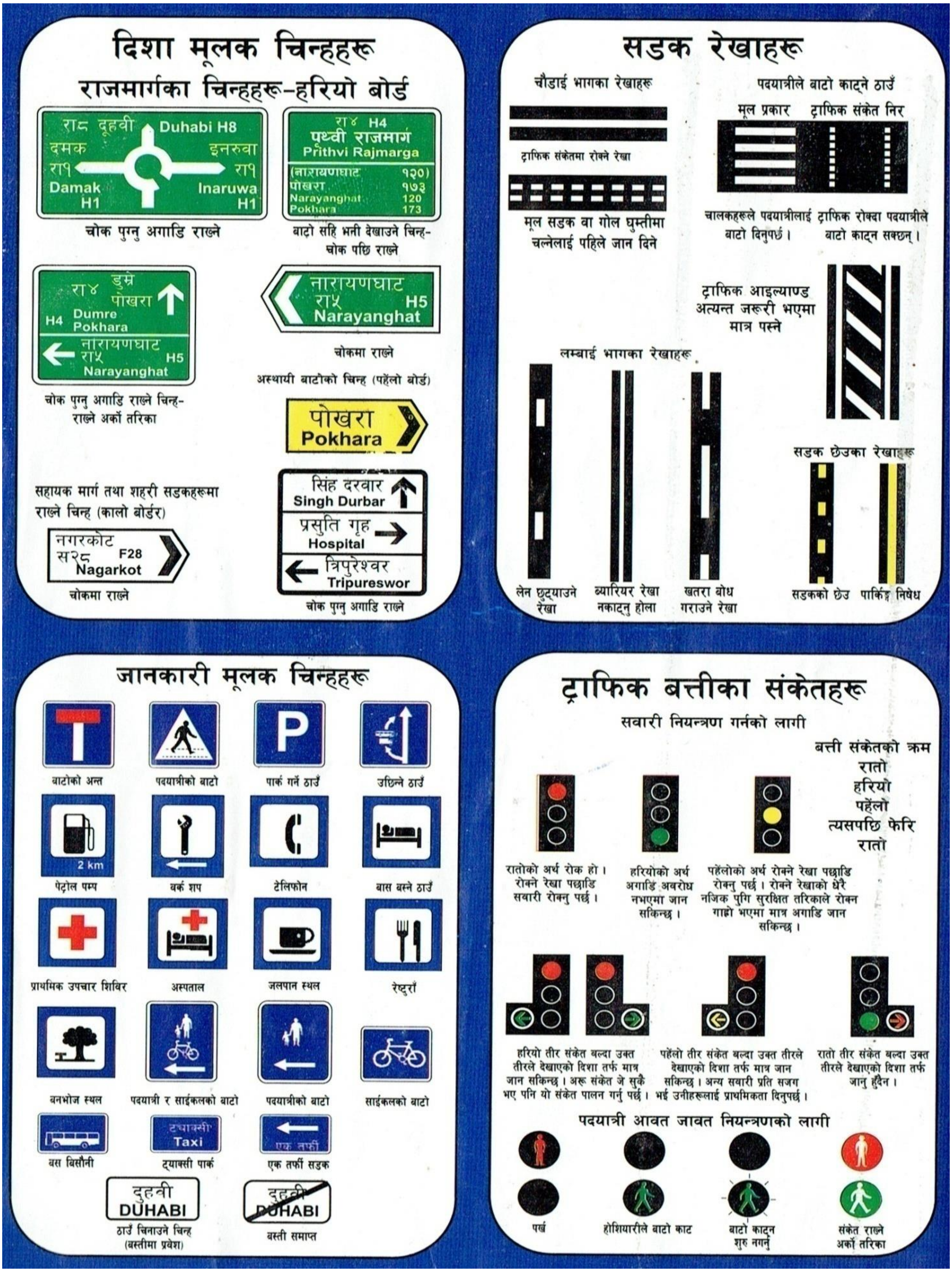
....

....

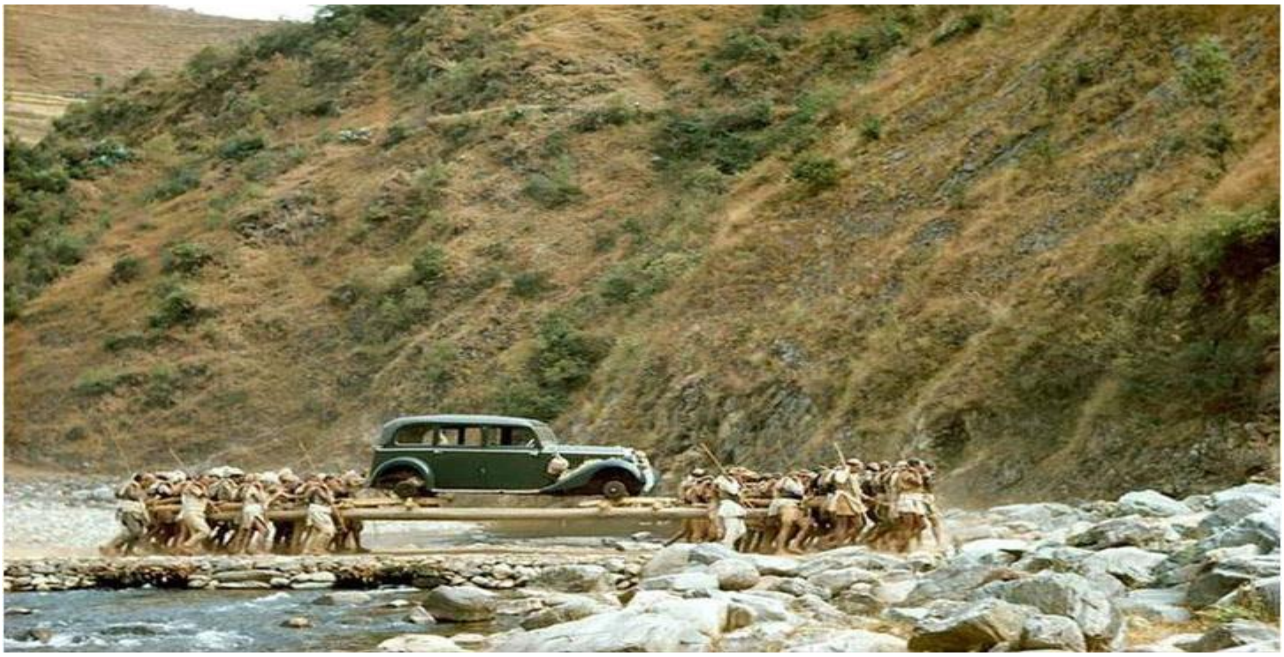
....

ट्राफिक चिन्हहरु

आदेश मूलक चिन्हहरू
रोक र जान देऊ
मूल सडक या गोल घुम्तीमा चल्नेलाई पहिले जान देऊ
प्रवेश निषेध
मोटर सवारी निषेध
ट्रक निषेध
ठेलागाडा निषेध
पद यात्री निषेध
बैल गाडा निषेध
4.4m
सवारी उचाई सीमा
1.8 m
सवारी चौडाई सीमा
10 m
सवारी लम्बाई सीमा
17 T
सवारी भार सीमा
4 T
एक्सल भार सीमा
पार्किङ निषेध
रोक्न निषेध
उछिन्न निषेध
दाहिने मोड्न निषेध
बायाँ मोड्न निषेध
यू टर्न गर्न निषेध
हर्न निषेध
40
अधिकतम गति
40
गति सीमा समाप्त
STOP
रोक (अस्थायी चिन्ह)
GO
जाऊ (अस्थायी चिन्ह)
STOP
रोक, हेर र जाऊ
सीमा समाप्त
बायाँ मोड (दाहिने, यदि चिन्ह अर्को तर्फ भएमा)
बायाँ च्याप (दाहिने, यदि चिन्ह अर्को तर्फ भएमा)
सिधा मात्र जाऊ
अगाडि गएर बायाँ मोड (दाहिने, यदि चिन्ह अर्को तर्फ भएमा)
सानो गोल घुम्ती (दाहिनेबाट आउने सवारीलाई जान देऊ)
दुबैतिरबाट जाऊ
एक तर्फी सवारी
सहायक प्लेटहरू
उदाहरण
२ कि.मी. को लागि
For 2 km
२०० मी.
200 m
खतरा पुग्ने दूरी
२ कि.मी. को लागि
For 2 km
खतराको लम्बाई
विद्यालय
School
बसहरु बाहेक
Except buses
बाढीग्रस्त
Flooding
एकपक्ति सवारी
Single track road
चेतावनी मूलक चिन्हहरू
चौबाटो (अगाडि शाखा सडक)
चौबाटो अगाडि (मूल सडक)
दाहिने शाखा सडक (बायाँ, यदि चिन्ह अर्को तर्फ भएमा)
एक पछि अर्को दोबाटोहरू, (चिन्ह अर्को तर्फ हुन सक्ने)
टी-जंक्शन
वाई-जंक्शन
बायाँबाट सवारी आउन सक्छ
दाहिनेबाट सवारी आउन सक्छ
गोल घुम्ती
दाहिने मोड (बायाँ, यदि चिन्ह अर्को तर्फ भएमा)
दाहिने पुरा मोड (बायाँ, यदि चिन्ह अर्को तर्फ भएमा)
दोहोरो मोड, पहिले बायाँ (दाहिने, यदि चिन्ह अर्को तर्फ भएमा)
बायाँतिर तीखो मोड (दाहिने, यदि चिन्ह अर्को तर्फ भएमा)
दुबैतिरबाट सांगुरिएको सडक
दाहिनेतिरबाट सांगुरिएको सडक (बायाँ, यदि चिन्ह अर्को तर्फ भएमा)
दोहोरो सडक समाप्त
ट्राफिक संकेत
बढी ओरालो
बढी उकालो
4.4m
अगाडि उचाई सीमा
अगाडि दुई तर्फी बाटो (सिधा)
अगाडि दुई तर्फी बाटो (दाहिने-बायाँ)
पदयात्रीले बाटो काट्ने ठाउँ
अगाडि बाटोमा पदयात्रीहरू
केटाकेटीहरू
पाल्तु जनावर
जंगली जनावर
नदीको किनार
अग्लो होचो बाटो
चिप्लो बाटो
उठेको बाटो
कम उचाईमा विमानहरू
पैरो झर्ने ठाउँ
खतरनाक दबेको बाटो
साँगुरो पुल
खतरा
जाँच चौकी
बाटोमा काम हुँदैछ
गिट्टी उछिट्टिन सक्ने
रेल गाडी (गेट नभएको)
रेल गाडी (गेट भएको)
अगाडि डाइभर्सन
DIVERSION AHEAD
अगाडि अस्थायी सडक
डाइभर्सन
DIVERSION
अस्थायी सडकको दिशा
खतरनाक बाधा
टी-जंक्शन (दाहिने या बायाँ मोड)
तीखो मोड (अस्थायी बाटो)
खतरनाक बाधा


दिशा मूलक चिन्हहरू
राजमार्गका चिन्हहरू-हरियो बोर्ड
रा८ दूहवी Duhabi H8
दमक रा१ Damak H1
इनरुवा रा१ Inaruwa H1
चोक पुग्नु अगाडि राख्ने
रा४ H4 पृथ्वी राजमार्ग Prithvi Rajmarga
(नारायणघाट १२०) पोखरा १७३ Narayanghat 120 Pokhara 173
बाटो सहि भनी देखाउने चिन्ह-चोक पछि राख्ने
रा४ डुम्रे पोखरा H4 Dumre Pokhara
नारायणघाट रा५ H5 Narayanghat
चोक पुग्नु अगाडि राख्ने चिन्ह-राख्ने अर्को तरिका
नारायणघाट रा५ H5 Narayanghat
चोकमा राख्ने
अस्थायी बाटोको चिन्ह (पहेंलो बोर्ड)
पोखरा Pokhara
सहायक मार्ग तथा शहरी सडकहरूमा राख्ने चिन्ह (कालो बोर्डर)
नगरकोट स२८ F28 Nagarkot
चोकमा राख्ने
सिंह दरबार Singh Durbar
प्रसुति गृह Hospital
त्रिपुरेश्वर Tripureswor
चोक पुग्नु अगाडि राख्ने
सडक रेखाहरू
चौडाई भागका रेखाहरू
ट्राफिक संकेतमा रोक्ने रेखा
मूल सडक वा गोल घुम्तीमा चल्नेलाई पहिले जान दिने
पदयात्रीले बाटो काट्ने ठाउँ
मूल प्रकार
ट्राफिक संकेत निर
चालकहरूले पदयात्रीलाई बाटो दिनुपर्छ।
ट्राफिक रोक्दा पदयात्रीले बाटो काट्न सक्छन्।
ट्राफिक आइल्याण्ड अत्यन्त जरूरी भएमा मात्र पस्ने
लम्बाई भागका रेखाहरू
लेन छुट्याउने रेखा
ब्यारियर रेखा नकाट्नु होला
खतरा बोध गराउने रेखा
सडक छेउका रेखाहरू
सडकको छेउ
पार्किङ निषेध
जानकारी मूलक चिन्हहरू
बाटोको अन्त
पदयात्रीको बाटो
P
पार्क गर्ने ठाउँ
उछिन्ने ठाउँ
2 km
पेट्रोल पम्प
वर्क शप
टेलिफोन
बास बस्ने ठाउँ
प्राथमिक उपचार शिविर
अस्पताल
जलपान स्थल
रेष्टुराँ
वनभोज स्थल
पदयात्री र साईकलको बाटो
पदयात्रीको बाटो
साईकलको बाटो
बस बिसौनी
ट्याक्सी Taxi
ट्याक्सी पार्क
एक तर्फी
एक तर्फी सडक
दुहवी DUHABI
ठाउँ चिनाउने चिन्ह (बस्तीमा प्रवेश)
दुहवी DUHABI
बस्ती समाप्त
ट्राफिक बत्तीका संकेतहरू
सवारी नियन्त्रण गर्नको लागी
बत्ती संकेतको क्रम रातो हरियो पहेंलो त्यसपछि फेरि रातो
रातोको अर्थ रोक हो। रोक्ने रेखा पछाडि सवारी रोक्नु पर्छ।
हरियोको अर्थ अगाडि अवरोध नभएमा जान सकिन्छ।
पहेंलोको अर्थ रोक्ने रेखा पछाडि रोक्नु पर्छ। रोक्ने रेखाको धेरै नजिक पुगि सुरक्षित तरिकाले रोक्न गाह्रो भएमा मात्र अगाडि जान सकिन्छ।
हरियो तीर संकेत बल्दा उक्त तीरले देखाएको दिशा तर्फ मात्र जान सकिन्छ। अरू संकेत जे सुकै भए पनि यो संकेत पालन गर्नु पर्छ।
पहेंलो तीर संकेत बल्दा उक्त तीरले देखाएको दिशा तर्फ मात्र जान सकिन्छ। अन्य सवारी प्रति सजग भई उनीहरूलाई प्राथमिकता दिनुपर्छ।
रातो तीर संकेत बल्दा उक्त तीरले देखाएको दिशा तर्फ जानु हुँदैन।
पदयात्री आवत जावत नियन्त्रणको लागी
पर्ख
होशियारीले बाटो काट
बाटो काट्न शुरु नगर्नु
संकेत राख्ने अर्को तरिका

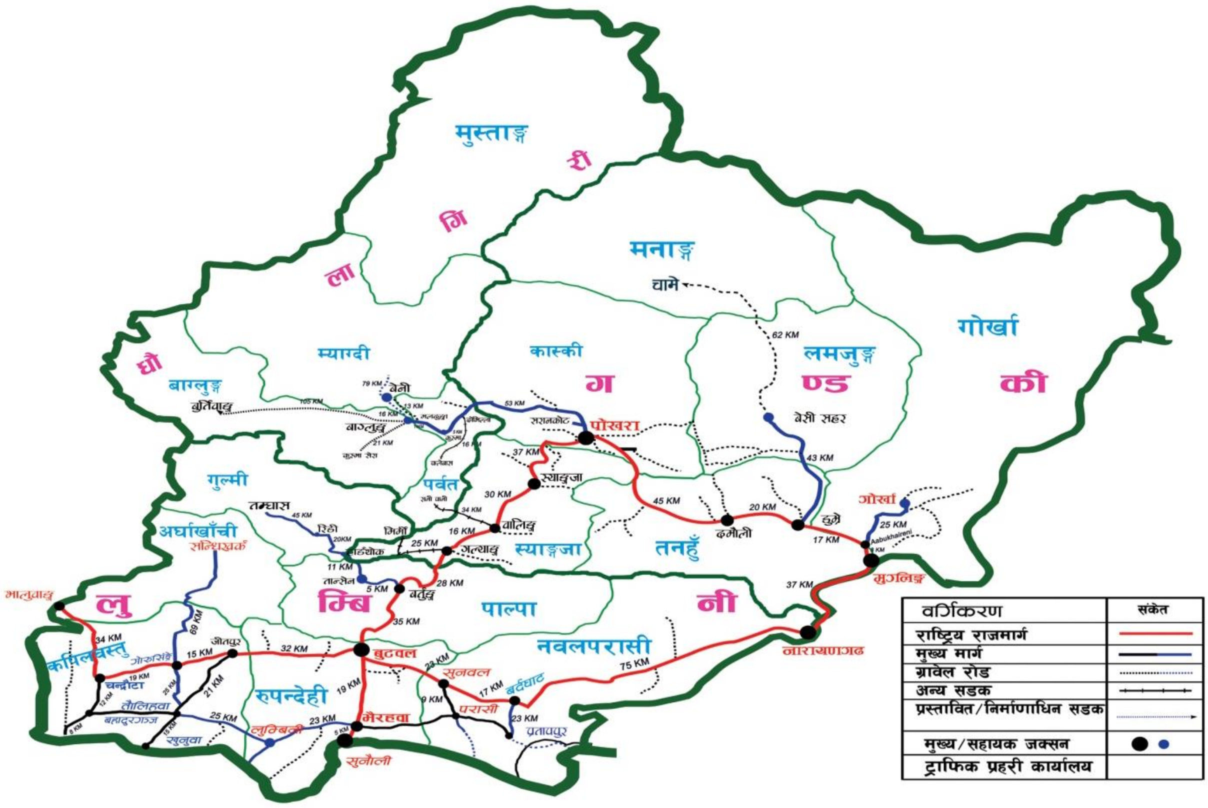
केही तस्विरहरु



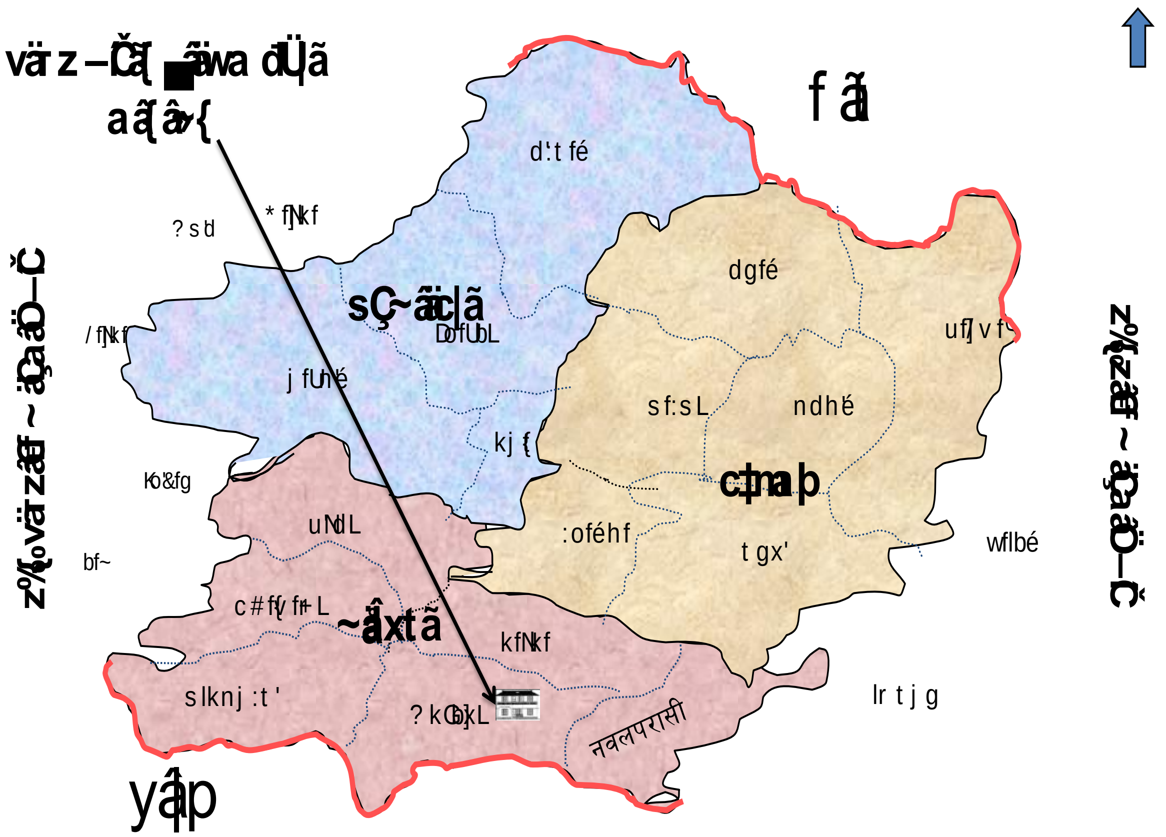
राणा प्रधानमन्त्री चन्द्र शमशेरको पालामा वि.स १९५८ मा पहिलो पटक काठमाडौंमा इन्जिनबाट चल्ने गाडीको बोकाएर आयात गरिदै

८० बर्ष पुरानो वुटवल वजार

सार्वजनिक सवारी साधनको शुरुवाती तस्वीर



vä z –Čä[ãwa dÜ ãa ä[â{



पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, बुटवल मातहत कार्यालय

पश्चिम क्षेत्रीय ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, बुटवलको प्रमुख प्रशासनिक भवन

पुरुष सङ्गै समान रुपमा ट्राफिक तालिममा सहभागी हुदैं महिला ट्राफिक प्रहरीहरु

आवश्यक कागजपत्र चेकजाँच गर्दै महिला ट्राफिक प्रहरी

मेट्रो ट्राफिक एफ. एम. मा कार्यक्रम संचालन गर्दै महिला ट्राफिक प्रहरी

सिट बेल्ट बाध्ने सम्बन्धी पर्चा वितरण गर्दै पुरुष तथा महिला ट्राफिक प्रहरीहरु

स्रोत: स्थलगत भ्रमण २०७५

अति व्यस्त सडकमा ट्राफिक नियन्त्रण गर्दै महिला ट्राफिक प्रहरी

स्रोत: ट्राफिक वेब साइट २०७५