**वीरेन्द्रनगर नगरपालिका**

# यातायात नीति, २०८२

*(छलफलका लागि तयार मस्यौदा)*

**वीरेन्द्रनगर नगरपालिका**

**वीरेन्द्रनगर, सुर्खेत**

**कर्णाली प्रदेश**

**नेपाल**

# वीरेन्द्रनगर नगरपालिका यातायात नीति, २०८२

## परिच्छेद १: परिचय

### १.१ पृष्ठभूमिः

कर्णाली प्रदेशको राजधानी वीरेन्द्रनगरले तीव्र गतिमा यातायातका साधनहरूको वढोत्तरीसँगै शहरीकरणको अनुभव गरिरहेको छ। अवस्थित यातायात व्यवस्थापन र कमजोर यातायात पूर्वाधारले बढ्दो रुपमा सिर्जना भएका अवरोधहरूको सामना गरिरहेको छ । यस अन्तर्गत यातायतका क्षेत्रमा खडा हुने अव्यवस्थित भीडभाड, कमजोर तथा अव्यवस्थित सार्वजनिक यातायात, यातायातका साधन वाहेक पैदल यात्रुहरूले भोग्नु परेका समस्या र वातावरणीय ह्रास एवं क्षति मुख्य रुपमा पर्दछन् । वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाका लागि तयार गरिएको यो यातायात नीतिले नेपालको संविधान, नेपाल सरकारको राष्ट्रिय यातायात नीति २०५८/८१ र कर्णाली प्रदेशका सम्वद्ध कानून र नीतिहरूसँग आवश्यक तालमेल मिलाउदै दिगो, समावेशी र व्यवस्थित एवं विधिसंगत कानुनवाट नियमित यातायात सम्वद्ध समस्याहरूको समाधान र आगामी बाटो सुनिश्चित गर्ने खाका प्रदान गर्दछ ।

### १.१.१ यातायात सम्बन्धमा संवैधानिक नीति

नेपालको संविधान - धारा ५१ ज (१४) मा राज्यका नीति निर्देशक सिद्धान्तका रुपमा यातायातका वारेमा उल्लेख गरिएको छ । जसमा यातायात सुविधामा नागरिकहरूको सरल, सहज र समान पहुँच सुनिश्चित गर्दै यातायात क्षेत्रमा लगानी अभिवृद्धि गर्ने र वातावरण अनुकूल प्रविधिलाई प्राथमिकता दिंदै सार्वजनिक यातायातलाई प्रोत्साहन र निजी यातायातलाई नियमन गरी, यातायात क्षेत्रलाई सुरक्षित, व्यवस्थित र अपांगता भएका व्यक्तिअनुकूल बनाउने भनिएको छ । संविधानको राज्यका नीतिमा उल्लेख भएको यो व्यवस्थालाई नै यातायात सम्वन्धी नीतिको मूल नीतिका रुपमा लिन सकिन्छ ।

संविधानको अनुसूचीहरूमा विभिन्न तहमा यातायात सम्बन्धमा विविध व्यवस्था रहेका छन् । संघ सरकारको एकल अधिकार अनुसूची ५ को १९ नम्वरमा हवाइ उड्डयन, अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल तथा २० नम्वरमा राष्ट्रिय यातायात नीति, रेल तथा राष्ट्रिय लोकमार्गको व्यवस्थापन विषय रहेका छन् । प्रदेशको एकल अधिकार अनुसूची ६ अन्तर्गत ७ नम्वरमा परिवहन, १२ मा प्रदेश लोकमार्ग र २० मा यातायात उल्लेख भएका छन् । संघ र प्रदेशको साझा अधिकार अनुसूची ७ को १३ नम्वरमा जलमार्ग रहेको छ । यसैगरी स्थानीय तहको एकल अधिकार अनुसूची ८ को ११ मा स्थानीय सडक, ग्रामीण सडक, कृषि सडक छ भने संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको साझा अधिकार अनुसूची ९ को १५ नम्वरमा सवारी साधन अनुमति रहेको छ ।

संविधानमा रहेका अधिकार एवं जिम्मेवारीहरूको विस्तृतीकरण स्वीकृत कार्यविस्तृतीकरण प्रतिवेदन (२०७३) अनुसार भएको छ । स्थानीय तहको यातायातसँग सम्बन्धित एकल र साझा अधिकार तथा संविधानका अन्य व्यवस्था अन्तर्गतका अधिकार एवं जिम्मेवारीको कार्यविस्तृतीकरण देहाय बमोजिम रहेको छः

**(क) स्थानीय तहको एकल अधिकार (अनुसूची ८): स्थानीय सडक, ग्रामीण सडक, कृषि सडक**

- स्थानीय सडक, ग्रामीण सडक, कृषि सडक सम्बन्धी नीति, कानून, मापदण्ड, योजना, कार्यान्वयन र नियमन

- स्थानीय सडक, ग्रामीण सडक, कृषि सडक, झोलुङ्गे पुल, पुलेसासम्वन्धी स्थानीय तहको गुरुयोजना तर्जुमा, निर्माण र स्तरोन्नतिका आयोजना पहिचान, अध्ययन, कार्यान्वयन, मर्मत, संभार, नियमन
- स्थानीय क्षेत्रमा ट्रली बस, ट्रामजस्ता मध्यम क्षमताका मास ट्रान्जिट प्रणालीको नीति, मापदण्ड, योजना, कार्यान्वयन र नियमन
- राष्ट्रिय रेल पूर्वाधारको उपयोग गरी महानगरीय (मेट्रोसिटी) क्षेत्रभित्र शहरी रेलसेवा सञ्चालन, व्यवस्थापन, मर्मत सम्भार, समन्वय र सहकार्य
- स्थानीय तहमा यातायात सुरक्षा व्यवस्थापन र नियमन

**(ख) तीन तहको साझा अधिकार (अनुसूची ९): सवारी साधन अनुमति**

- यातायात व्यवस्थापन सम्बन्धी स्थानीय नीति, कानून, मापदण्ड, योजना, कार्यान्वयन र नियमन
- स्थानीय सार्वजनिक यातायातको रुट निर्धारण, अनुमति, नवीकरण, सेवाको गुणस्तर, भाडा दर निर्धारण र नियमन
- ट्याक्सी सेवा अनुमति, व्यवस्थापन र नियमन
- वातावरणमैत्री, जलवायु परिवर्तन अनुकूलन, विपद जोखिम संवेदी, अपाङ्गता र लैङ्गिकमैत्री यातायात प्रणालीको स्थानीय तहमा प्रवर्द्धन

**(ग) संविधानका मौलिक हक र राज्यका निर्देशक सिद्धान्त, राज्यका नीति सम्बन्धी धारा र अन्य धाराः राज्यका नीति (नागरिकका आधारभूत आवश्यकता सम्बन्धी नीति)**

- आधारभूत यातायात (प्रदेशस्तर) मा समन्वय
- यातायात क्षेत्रमा लगानी अभिवृद्धि
- यातायात सुविधामा नागरिकको सरल, सहज र समान पहुँच
- वातावरण अनुकूल र मैत्री प्रविधिलाई प्राथमिकता
- नीजि यातायात नियमन र  नियन्त्रण
- सुरक्षित, व्यवस्थित, भरपर्दो र अपाङ्गतामैत्री यातायात प्रणाली

**(स्थानीय सरकारको यातायात नीति तयार गर्ने प्रयोजनका लागि संविधानको अनुसूची ८, अनुसुची ५, ६, ७, ८ र ९ को कार्यविस्तृतीकरण र स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४ र अन्य सम्वद्ध कानुनी प्रावधानहरू महत्वपुर्ण आधार हुन् ।)**

### १.१.२ स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४

स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४ को दफा ११ मा गाउँपालिका तथा नगरपालिकाको अधिकार तथा दफा १२ मा वडा समितिको काम, कर्तव्य र अधिकारको विवरण दिइएको छ । स्थानीय यातायातसँग सम्बन्धित विषयहरूमा दफा ११ गाउँ तथा नगरपालिकाको काम, कर्तव्य र अधिकार अन्तर्गत, एकल अधिकार क्षेत्रभित्रको कार्य बारे उल्लेख भएको उपदफा (२) को खण्ड (ट) स्थानीय सडक, ग्रामीण सडक, कृषि सडक, .... अन्तर्गत उपखण्डहरूमा क्रमशः (१) स्थानीय, ग्रामीण तथा कृषि सडक .... सम्बन्धी नीति, कानून, मापदण्ड तथा सो सम्बन्धी योजना तर्जुमा, कार्यान्वयन, अनुगमन र नियमन, (२) स्थानीय, ग्रामीण र कृषि सडक, झोलुंगे पुल, पुलेसा, ....... सम्बन्धी गुरुयोजनाको तर्जुमा, कार्यान्वयन, मर्मत, सम्भार र नियमन, (३) ......, (४) यातायात सुरक्षाको व्यवस्थापन, (५) स्थानीय सडक, ग्रामीण सडक र कृषि सडक सम्बन्धी अन्य कार्य, रहेका छन् ।

यसैगरी दफा ११ को संघ र प्रदेशसँग समन्वयमा गर्ने साझा अधिकारको सर्वमान्यतामा प्रतिकूल असर नपर्ने गरी गर्ने कार्यका रुपमा रहेको उपदफा (४) को खण्ड (ट) सवारी साधन अनुमति अन्तर्गत (१) यातायात व्यवस्थापन सम्बन्धी स्थानीय नीति, कानून, मापदण्ड, योजना, कार्यान्वयन

र नियमन, (२) स्थानीय सार्वजनिक यातायातको रुट निर्धारण, अनुमति, नवीकरण, खारेजी, सेवाको गुणस्तर, भाडा दर निर्धारण र नियमन, (३) वातावरणमैत्री, जलवायु अनुकूलन, विपद् जोखिम संवेद्य, अपांगता र लैंगिकमैत्री यातायात प्रणालीको स्थानीय तहमा प्रवर्द्धन रहेको छ ।

सोही दफाको उपदफा (५) स्थानीय तहको अतिरिक्त कार्य अन्तर्गत खण्ड (ग) यातायात सेवाको उपखण्ड (१) स्थानीय बस, ट्रली बस, ट्राम जस्ता मध्यम क्षमताका मास ट्राञ्जिट प्रणालीको नीति, मापदण्ड, योजना, कार्यान्वयन, अनुगमन र नियमन, (२) राष्ट्रिय रेल पूर्वाधारको उपयोग तथा महानगरीय क्षेत्रभित्र शहरी रेल सेवाको सञ्चालन, व्यवस्थापन, मर्मत सम्भार, समन्वय, साझेदारी र सहकार्य उल्लेख छ ।

यसरी स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐनले स्थानीय तहलाई यातायातसँग सम्बन्धित एकल तथा साझा अधिकार र अतिरिक्त कार्यका रुपमा काम, कर्तव्य र अधिकारमा समेटेको पाइन्छ ।

### १.१.३ यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९

यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ मुलतः सवारी साधनहरूको व्यवस्थापन गर्ने विषयमा केन्द्रित छ । जसमा मुख्य रुपमा दफा १०७, १२१ र १२३ मा यातायात व्यवस्थापन र संचालनका वारेमा उल्लेख छ । दफा १०७ सीट सुरक्षित राख्नु पर्ने विषयसँग सम्बन्धित छ । यसको उपदफा (१) स्थानीय बाटोमा चल्ने यात्रीबाहक सार्वजनिक ठूलो सवारीमा चारवटा सीट अशक्त व्यक्तिका लागि र दुईवटा सीट महिलाहरूका लागि सुरक्षित राख्नुपर्ने कर्तव्य सो यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने व्यवस्थापक वा सवारी धनीको हुनेछ । यसैगरी दफा १२१ मा, पार्किङ्ग स्थान तथा बस बिसौनी निर्धारण गर्ने वारेमा उल्लेख गरिएको छ । अधिकार प्राप्त अधिकारीले गाउँ, नगर तथा जिल्लाका स्थानीय निकायका पदाधिकारीहरूसँग परामर्श गरी मूल सडकको आवागमनमा प्रतिकूल असर नपर्ने गरी पार्किङ्गस्थल तथा बस बिसौनीहरू निर्धारण गर्नुपर्छ भन्ने व्यवस्था गरिएको छ । ऐनको दफा १२३ मा सवारीको अन्य भागमा मानिस राख्न नहुने भन्ने वारेमा व्यवस्था गरिएको छ । जसमा कुनै सवारी चालक वा सवारी धनी वा व्यवस्थापकले लामो एवं मध्यम बाटोमा चल्ने सवारीमा मानिस बस्न बनेको सीट बाहेक सवारीको अन्य भागमा र स्थानीय बाटोमा चल्ने सवारीमा मानिस बस्न बनेको सीट एवं भित्री भाग बाहेक अन्य भागमा मानिस राखी सवारी चलाउन वा चलाउन लगाउन हुँदैन भनिएको छ ।

### १.१.४ शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात (व्यवस्थापन) प्राधिकरण ऐन २०७९

संविधान जारी भएपछि यातायात क्षेत्रमा व्यवस्थापन गर्ने उद्देश्यले शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात (व्यवस्थापन) प्राधिकरण ऐन २०७९ जारी भएको छ । यद्यपि, संविधानले यातायात क्षेत्रका वारेमा संविधानमा अधिकारको वाँडफाँड गरेको छ । सो अधिकारको वाँडफाँडका हिसावले स्थानीय यातायात र प्रदेश स्तरको यातायात भनी छुटटाएको अवस्था पनि छ । त्यसका वावजुद पनि ऐन जारी भएको ऐनका मुख्य व्यवस्था यस प्रकार छन् ।

यस ऐनमा प्रदेश र स्थानीय तहसँग आवश्यक समन्वय गरी एकीकृत यातायात सेवा संचालन गर्ने राखेको छ । यसैगरी यातायात व्यवस्थापनका लागि परिषदको परिकल्पना गरिएको छ । यसमा पनि प्रदेश र स्थानीय तहको प्रतिनिधित्वलाई सुनिश्चित गरिएको छ । परिषदको छुटटै कोषको व्यवस्था गरी उक्त कोषमा संघ प्रदेश र स्थानीय सरकारवाट प्राप्त रकम समेत रहने व्यवस्था गरिएको छ । सार्वजनिक यातायात प्रभावकारी ढंगले संचालन गर्ने सम्वन्धमा सो परिषदको वैठकमा प्रदेश वा संघीय सांसद, विषय विज्ञहरूलाई समेत आवश्यकतानुसार आमन्त्रण गर्न सक्ने व्यवस्था समेत गरिएको छ ।

### १.१.५ राष्ट्रिय यातायात नीति, २०८१ (मस्यौदाका रुपमा रहेको)

राष्ट्रिय यातायात नीतिमा विद्यमान यातायात अवस्था यसप्रकार चित्रण गरेको । राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ लगायतका विगतका नीति, सडक गुरुयोजना, आवधिक योजना तथा रणनीतिक योजनाहरूले दिगो, भरपर्दो, मितव्ययी, सुरक्षित र सुविधायुक्त यातायात प्रणालीको विकास गरी नेपालको आर्थिक-समाजिक, सांस्कृतिक एवं पर्यटन क्षेत्रको विकासमा योगदान पुऱ्याउन आवश्यक रणनीति र कार्यनीतिहरूको तर्जुमा गरेको पाइन्छ । देशको भौगोलिक अवस्थिति, विगतको सशस्त्र द्वन्द्व, राजनीतिक संक्रमण र वित्तीय स्रोत तथा संस्थागत क्षमताको अपर्याप्तता जस्ता कारणले कतिपय कार्यनीतिहरू अपेक्षित रूपमा कार्यान्वयन हुन नसके तापनि यातायात पूर्वाधार विस्तार तथा पहुँचमा निरन्तर विकास एवं विस्तार भएको छ । राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ ले परिकल्पना गरेबमोजिम सबै जिल्ला सदरमुकाममा सडक सञ्जाल विस्तार भएको छ । तथापि कर्णाली प्रदेशका डोल्पा, हुम्ला र मुगु एवं गण्डकी प्रदेशको मनाङ जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सडकहरू बाह्रैमास यातायात सञ्चालन गर्न योग्य नभएको हुँदा त्यसतर्फ प्रयास भइरहेको छ । मध्य-पहाडी राजमार्ग, हुलाकी राजमार्ग, तराई/मधेस द्रुतमार्ग, उत्तर-दक्षिण करिडोरका प्रमुख राजमार्गहरू, राष्ट्रिय रेल मार्ग र जलमार्ग जस्ता रणनीतिक महत्वका यातायात पूर्वाधारको अध्ययन, सर्वेक्षण, निर्माण तथा मर्मत सम्भार र स्तरोन्नति कार्यहरू योजनाबद्ध तवरले अगाडि बढाउने प्रयत्न भइरहेको छ । जनकपुर-कुर्था-विजलपुरा रेल सेवा स्तरोन्नति गरी हालै पुनःसञ्चालन गरिएको छ । बिशेषतः गणतन्त्रको स्थापना पश्चात ग्रामीण सडक सञ्जालमा उल्लेख्य विस्तार भएको छ । गौतम बुद्ध अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा अन्तराष्ट्रिय विमानस्थको निर्माण सम्पन्न भइ आंशिक रुपमा सञ्चालनमा आएको छ । विमानस्थलहरूको सुधार तथा निजी हवाई सेवा कम्पनीहरूको सेवा विस्तारले हवाई यातायातको क्षेत्रमा उल्लेख्य प्रगति भएको छ । हिमाली तथा पहाडी भूभागमा उपयोगी हुने केबलकारको विकासमा निजीक्षेत्रको आकर्षण बढेको छ भने केही आयोजना सम्पन्न समेत भएका छन् । आन्तरिक जल यातायातको विकासलाई प्राथमिकतामा राखिएको छ ।

आ.ब. २०८०/८१ को तथ्याङ्क अनुसार हाल देशमा रणनीतिक सडक सञ्जालको कुल लम्बाइ ३४२६७ कि.मि पुगेको छ । जसमध्ये १८२४१ कि.मि. कालोपत्रे, ७६९७ कि.मि. ग्राभेल तथा ८३२९ कि.मि. माटे सडक रहेको छ । समग्रमा स्थानीय सडक सञ्जाल समेत गरी करिब १ लाख किलोमिटर सडक निर्माण भएको छ । राष्ट्रिय यातायात नीति २०५८ मा तत्कालीन सडक घनत्व १०.८ कि.मि प्रति १०० वर्ग किलोमिटर उल्लेख गरिएकोमा हाल रणनीतिक सडक संजाल मात्र गणना गर्दा सडक घनत्व २३ कि.मि. प्रति १०० वर्ग किलोमिटर तथा स्थानीय सडक सञ्जाल समेत गणना गर्दा कम्तिमा ६३ कि.मि. प्रति १०० वर्ग किलोमिटर रहेको छ । रणनीतिक सडक र स्थानीय सडक सञ्जालमा गरी हालसम्म ३३५० पुलको निर्माण कार्य सम्पन्न भएको छ ।

वीरेन्द्रनगर नगरपालिका जोखिम संवेदनशील भूउपयोग योजना २०७९ अनुसार यस नगरपालिकामा कुल ६५६.२ कि.मि. सडक निर्माण भएको छ । जसमध्ये १४२.५६ कि.मि. कालोपत्रे, ११३.४ कि.मि. ग्राभेल र ४००.६ कि.मि. कच्ची रहेको पाइन्छ । यी सडकहरू राजमार्ग, फिडर सडक, जिल्ला सडक, नगर, वडा तथा टोलस्तरका सडकहरू हुन् ।

पछिल्ला दुई दशकमा सडक सञ्जाल विस्तारमा उल्लेख्य प्रगति भए तापनि निर्धारित इन्जिनियरिङ डिजाइन पद्धतिबाट मात्र सडक आयोजना विकास गर्नुपर्ने विषयलाई व्यवहारमा स्थापित गर्न आवश्यक छ । विगतमा निर्माण भएका ग्रामिण सडकहरूमा न्यूनतम इन्जिनियरिङ मापदण्डहरू पूरा नगरेका कारणले सडक सुरक्षामा चुनौतीहरू थपिएका छन् । यस्तो अवस्थालाई सुधार गर्दै सुरक्षित र गुणस्तरीय यातायात प्रणालीको रूपमा ती सडकहरूको स्तरोन्नति गर्नुपर्ने चुनौती हाम्रो सामु छ । यस परिस्थितिमा दिगो आर्थिक वृद्धिका लागि योजना तर्जुमादेखि यातायात प्रणालीको

विकासलाई राष्ट्रिय भू-उपयोग, बस्ती विकास र अन्य क्षेत्रगत विकासका योजनासँग आबद्ध गर्न अनिवार्य देखिएको छ ।

लामो दूरीको सार्वजनिक यातायात र सहरी तथा ग्रामीण सार्वजनिक यातायात सेवामा निजीक्षेत्रको उल्लेख्य लगानी रहेको वर्तमान सन्दर्भमा बजारको माग अनुसार लामो दुरीका सार्वजनिक यातायातमा आधुनिक सेवाको विस्तार गर्न आवश्यक देखिएको छ । ठुला सहरी क्षेत्रमा खासगरी देखिएको ट्राफिक अस्तव्यस्ततालाई सहरी सडक सञ्जालको विस्तार र सुधारका साथै प्रभावकारी ट्राफिक व्यवस्थापन एवं वैज्ञानिक नियमन पद्धतिको कार्यान्वयन मार्फत समाधान गर्न अनिवार्य भएको छ । हालको सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनमा पर्याप्त नियमनको कमीले गर्दा सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालनमा अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा तथा केही अन्य विसङ्गतिहरू पनि देखिएका छन । सार्वजनिक यातायात सेवाको गुणस्तर अपेक्षित रूपमा सन्तोषजनक हुन नसकेको वर्तमान सन्दर्भमा सहरी क्षेत्रको यातायात व्यवस्थापन र संघीय राजधानी सहरको सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन गर्न छुट्टै कानुनी संरचनाको व्यवस्था गरिएको छ ।

नेपालले दिगो विकासका अन्तराष्ट्रिय मान्यताहरू प्रति प्रतिबद्धता जनाउँदै सोही अनुरुप आफ्ना नीति र योजनाहरू तर्जुमा एवं कार्यान्वयन गर्दै आइरहेको छ । जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी अन्तराष्ट्रिय मान्यता अनुरूपको पेरिस घोषणाप्रति प्रतिबद्ध हुँदै सोही अनुरुप राष्ट्रिय स्तरमा निर्धारण गरिएका योगदान (Nationally Determined Contributors) जारी गरिएको छ ।

नेपालले सडक सुरक्षामा संयुक्त राष्ट्रसंघले घोषणा गरेको Road Safety Action Plan २०११-२०२० सँग तादात्म्य हुनेगरी आफ्ना योजनाहरू तयार गरी कार्यान्वयन गरेको छ। पछिल्लो समयमा संयुक्त राष्ट्रसंघले घोषणा गरेको Road Safety Action Plan २०२१-२०३० सँग तादात्म्य कायम हुनेगरी योजनाहरू अद्यावधिक र कार्यान्वयन हुँदैछन् । यसैक्रममा नेपालले आफ्ना आवधिक योजनाहरू मार्फत उपयुक्त प्रविधिको “मास-ट्रान्जिट“ प्रणाली अवलम्बन गर्नेगरी क्रियाकलाप अगाडि बढाएको छ ।

### १.१.६ विद्युतीय सवारी साधन प्रवर्द्धन नीति, २०७७

विद्युतीय सवारी साधन प्रवर्द्धन नीति, २०७७ ले नेपाललाई हरित, दिगो र ऊर्जा-कुशल यातायात प्रणालीतर्फ अग्रसर गराउने दीर्घकालीन दृष्टिकोण प्रदान गरेको छ, जसले स्थानीय सरकारलाई समेत स्पष्ट दिशानिर्देश दिन्छ । यस नीतिमा विद्युतीय सवारी साधन (ईभी) को उत्पादन, प्रयोग, पूर्वाधार विकास (जस्तैः चार्जिङ स्टेशन), कर छुट, सहुलियत ऋण र सार्वजनिक यातायातमा विद्युतीय विकल्पको प्राथमिकता जस्ता विषय समेटिएका छन् । स्थानीय सरकारहरूले यस नीतिको आधारमा आफ्नो क्षेत्रभित्र ईभी अनुकूल नीति बनाउने, चार्जिङ पूर्वाधारको स्थान छनोट गर्ने, वातावरणमैत्री सार्वजनिक सवारी सञ्चालनको प्राथमिकता दिने, कर र दस्तुरमा सहुलियत दिने र नागरिकलाई विद्युतीय सवारी प्रयोगतर्फ प्रोत्साहित गर्ने कार्यक्रम तय गर्न सक्छन् । साथै, यसले स्थानीय स्तरमा प्रदूषण न्यूनीकरण, ऊर्जा सुरक्षा र दिगो शहरी विकासमा योगदान पुऱ्याउने अवसरसमेत खोल्दछ । अतः गाउँ तथा नगरपालिकाको यातायात नीति निर्माणमा यो नीति दिशानिर्देशक दस्तावेजको रूपमा महत्वपूर्ण हुन्छ ।

### १.१.७ सवारी साधन उत्सर्जन मापदण्ड, २०७२

सवारी साधन उत्सर्जन मापदण्ड, २०७२ का प्रावधानहरू स्थानीय यातायात नीतिमा समावेश हुनुपर्ने प्रकृतिका नीति छन् । किनभने यसले वातावरण संरक्षण, जनस्वास्थ्य र दिगो विकाससँग प्रत्यक्ष सम्बन्ध राख्दछ । यो मापदण्डले सवारी साधनबाट निष्कासित हुने प्रदूषक तत्वहरूको अधिकतम सीमा तोकेको छ, जुन सबै प्रकारका सवारी साधनहरूमा अनिवार्य रूपमा लागू हुन्छ स्थानीय सरकारको नीति निर्माणमा यस मापदण्डको पालना सुनिश्चित गर्ने व्यवस्था राख्नु आवश्यक

हुन्छ, जस्तै – सवारी दर्ता वा अनुमति दिने क्रममा उत्सर्जन परीक्षण अनिवार्य बनाउने, उत्सर्जन न्यून राख्ने प्रविधि भएका सवारीलाई प्राथमिकता दिने, प्रदूषणकारी सवारीको निगरानी तथा नियन्त्रण गर्ने, र सचेतनामूलक कार्यक्रम सञ्चालन गर्ने ।

त्यसैगरी, सार्वजनिक सवारी साधनलाई मापदण्डभित्र ल्याउन, नियमित परीक्षण तथा नवीकरण प्रक्रियामा वातावरणीय पक्षलाई समेट्ने र विद्युतीय वा न्यून-उत्सर्जन सवारी प्रयोगमा स्थानीय प्रोत्साहन कार्यक्रम समावेश गर्न सकिन्छ । यसले गाउँ तथा नगरपालिकाको यातायात नीति वातावरणमैत्री र दिगो विकासमा केन्द्रीत बनाउँछ, र संविधानको धारा ३० (स्वस्थ वातावरणको हक) को कार्यान्वयनमा पनि टेवा पुऱ्याउँछ ।

### १.१.८ ट्याक्सीको रुपमा प्रयोग हुने सवारी सम्बन्धी राष्ट्रिय मापदण्ड, २०८१

यो मापदण्ड मिति २०८१।१२।१४ मा स्वीकृत भएको छ । जसको प्रस्तावनामा आकार, यान्त्रिक क्षमता, सुरक्षा विशेषता तथा उपलब्ध सुविधाको स्तर लगायतका आधारमा ट्याक्सी (यात्रुवाहक साना सवारी) को व्यवस्थापन गर्न वाञ्छनीय भएकोले, सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन, २०४९ को दफा २३ को उपदफा (१) ले दिएको अधिकार प्रयोग गरी नेपाल सरकारले मापदण्ड बनाएको कुरा उल्लेख छ ।

### १.१.९ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात नीति, २०७१

यो नीति वातावरण संरक्षण, हरित विकास, प्रदूषण नियन्त्रण र वातावरणमैत्री प्रविधिको उपयोगमा केन्द्रित छ । स्थानीय सरकारको यातायात नीतिले शहरी क्षेत्रभित्र सवारी प्रदूषण न्यूनीकरण, विद्युतीय सवारी प्रवर्द्धन, कम-उत्सर्जन सवारी साधनलाई प्रोत्साहन, हरित पार्किङ, हरित सडक (Green corridors) निर्माण, र सडक छेउका हरियाली संरचना (Green belts) लाई नीतिगत प्राथमिकता दिनुपर्छ । यसले सार्वजनिक सवारीलाई सुलभ र कम प्रदूषणयुक्त बनाउने तथा वातावरणीय न्यायलाई सुनिश्चित गर्ने दिशामा स्थानीय नीति उन्मुख बनाउँछ ।

### १.१.१० राष्ट्रिय सडक सुरक्षा रणनीति, २०८१ प्रस्तावित

सडक सुरक्षालाई समग्र विकासको अभिन्न अङ्गका रूपमा लिएको यो रणनीतिले दुघर्टना न्यूनीकरण, ट्राफिक शिक्षाको विस्तार, संरचनागत सुधार र संस्थागत संयन्त्रको सुदृढीकरणमा जोड दिन्छ । स्थानीय सरकारको यातायात नीतिमा ट्राफिक संकेत, गति सीमा व्यवस्थापन, विद्यालय क्षेत्र र अस्पताल क्षेत्र जस्ता संवेदनशील क्षेत्रमा विशेष सुरक्षात्मक उपाय, दुर्घटना विवरण संकलन र विश्लेषण प्रणाली, सडक सुरक्षासम्बन्धी जनचेतना कार्यक्रम, चालक प्रशिक्षण र सवारी चेकजाँच संयन्त्र समावेश गर्नुपर्छ । यसले सवारी सुरक्षामा आधारित उत्तरदायी र जनमैत्री नीति निर्माणमा सहयोग पुऱ्याउँछ ।

### १.१.११ कर्णाली प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०८१:

कर्णाली प्रदेश सरकारले सर्वसाधारण नागरिकलाई सरल एवं सुलभ ढंगबाट यातायात सुविधा उपलब्ध गराउन, यातायात सेवालाई सुदृढ, सक्षम र प्रभावकारी बनाउन, सवारी दुर्घटना रोकथाम गर्न, दुर्घटनाबाट पीडित पक्षलाई क्षतिपूर्ति दिलाउन, वीमा व्यवस्था गर्न र सवारी साधन कर प्रणाली सम्बन्धमा व्यवस्था गर्न यस ऐनको तर्जुमा गरेको पाइन्छ । यस ऐनले सवारी साधनको वर्गीकरण, दर्ता तथा नवीकरण र सवारी चालक तथा परिचालक अनुमति पत्र सम्बन्धी व्यवस्था गरेको छ । त्यसैगरी यस ऐनले सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनको व्यवस्था गरी रुट इजाजत, प्रदुषण जाँच, व्यवसायीले गर्नुपर्ने आचरण लगायतका विषय समेटिएको छ । दुर्घटना सुरक्षा, वीमा, कर दस्तुर, प्रशिक्षण केन्द्र, वर्कशप लगायतका विषय सम्बन्धी व्यवस्था ऐनले गरेको छ ।

### १.१.१२ कर्णाली प्रदेश शहरी विकास नीति, २०७७

यस नीतिले प्रदेशभित्र शहरीकरणको दिगोपन, पहुँचयुक्त पूर्वाधार र वातावरणमैत्री विकासलाई प्राथमिकता दिएको छ। स्थानीय यातायात नीतिमा पनि समावेश गरिनुपर्ने महत्वपूर्ण विषयहरूमा यातायात पूर्वाधारको बहुरुपी उपयोग मोडेल (Multi–modal integration), जनघनत्वको आधारमा सार्वजनिक सवारीको पहुँच सुनिश्चित गर्ने योजना, भौगोलिक अवस्थाअनुसार अनुकुल शहरी सडक डिजाइन, साइकल र पैदलमार्ग प्रवर्द्धन, र यातायात विकासलाई समावेशी शहरी योजना (Inclusive urban planning) अन्तर्गत ल्याउने व्यवस्था गर्नुपर्छ। यस नीतिले साना शहरी केन्द्रहरूलाई जोड्ने यातायात जाल (Network) विकासमा स्थानीय सरकारको भूमिकालाई समेत प्रष्ट पार्छ।

यी सबै संघीय तथा प्रदेशस्तरीय नीतिहरू र ऐनहरू स्थानीय सरकारको यातायात नीति तयार गर्दा संघीयता-अनुकूल, समन्वययुक्त र प्रभावकारी नीति निर्माणका आधारस्तम्भका रूपमा उपयोग गर्न सकिन्छ।

### १.१.१३ वीरेन्द्रनगर नगरपालिका अटो तथा इ-रिक्सा व्यवस्थापन निर्देशिका २०७५ (पहिलो संशोधन २०८१)

वीरेन्द्रनगर नगरपालिका क्षेत्रभित्र सञ्चालन हुँदै आएका अटो तथा इ-रिक्सालाई व्यवस्थित गर्ने उद्देश्यले स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन २०७५ को दफा ११ उपदफा (४) (ट) (१) ले दिएको अधिकार प्रयोग गरी निर्देशिका तर्जुमा भएको छ। यस निर्देशिकाले अटो तथा इ-रिक्सा व्यवस्थापनका लागि नगर प्रमुखको संयोजकत्वमा नगरपालिका पदाधिकारी बाहेक जिल्ला प्रशासन कार्यालय, जिल्ला प्रहरी कार्यालय, ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, यातायात कार्यालय र अटो व्यवसायीहरूको प्रतिनिधित्व रहने गरी अटो तथा इ-रिक्सा व्यवस्थापन समिति रहने व्यवस्था गरेको छ। यस समितिलाई नगरपालिकाभित्र अटो तथा इ-रिक्सा सञ्चालनलाई व्यवस्थित गर्न आवश्यक मार्गदर्शन गर्ने, अटो तथा इ-रिक्साको पार्किङ्ग स्थल तोक्ने, अटो तथा इ-रिक्साको स्थान अनुसार भाडा दर निर्धारण गर्ने, सेवा क्षेत्र निर्धारण तथा कलस्टर अनुसार अटो तथा इ-रिक्सा संख्या तोक्ने, नगरपालिकाको आवश्यक्ता अनुसारको अटो तथा इ-रिक्सा संख्या निर्धारण गर्ने र अटो तथा इ-रिक्साको व्यवस्थापन एवं यात्रुहरूबीच भएको विवादको समाधान गर्न आवश्यक सहजीकरण गर्ने जिम्मेवारी निर्देशिकाले प्रदान गरेको छ। साथै उक्त निर्देशिकाले सवारी दर्ता, नवीकरण तथा खारेजी सम्बन्धी व्यवस्था उल्लेख गरेको छ। त्यसैगरी निर्देशिकामा चारवटा सेक्टरमा विभाजन गरी रुट निर्धारण तथा १५०० वटा अटोलाई मध्यनजर गरी २९ वटा पार्किङ्ग स्थल निर्धारण, पक्की र कच्ची सडकका लागि अलग अलग भाडा दर, सवारी जाँचपास, यात्री सुरक्षा, वीमा, चालकले पालना गर्नुपर्ने नियम, सामाजिक सुरक्षा कोषमा आवद्धता र अन्य स्थानीय तहमा दर्ता भएका अटो तथा इ-रिक्सालाई रुट इजाजत लगायतका व्यवस्था रहेको छ।

**१.१.१४ फुटपाथ व्यवसाय व्यवस्थापन मापदण्ड २०८२:** वीरेन्द्रनगर क्षेत्रका फुटपाथलाई तीनवटा वर्गमा वर्गीकरण गरी फुटपाथ व्यवसाय गर्ने क्षेत्र, व्यवसाय गर्ने समय अवधि, अनुमति, दस्तुर तथा सेवा शुल्क, अनुगमन, नियमन लगायतका व्यवस्था मापदण्डमा समेटिएको छ।

### १.१.१५ अटो ड्राइभिङ तालिममा सहभागीहरूका लागि बस्तुगत टेवा प्रदान निर्देशिका २०७६

वीरेन्द्रनगर क्षेत्रका अटो ड्राइभिङ तालिम प्राप्त गरी लाइसेन्स बाहकहरूका लागि अटो व्यवसाय गर्न चाहने व्यक्तिका लागि अनुदान तथा सापटी प्रदान गरी स्वरोजगारको अवसर प्रवर्द्धन सम्बन्धी तथा बैंक तथा वित्तीय संस्थासँग समन्वय सहकार्यका विषयलाई यस निर्देशिकाले समेटेको छ। यहाँ यातायात क्षेत्रमा संलग्न हुन इच्छुक नगरवासीलाई टेवा प्रदान गर्ने व्यवस्था नगरपालिकाबाट भएको छ।

यी संघ, कर्णाली प्रदेश तथा वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाका नीतिगत व्यवस्थाले सवारी साधनको दर्ता, अनुमतिपत्र, सञ्चालन, मर्मत, नियमन र अनुगमनसम्बन्धी व्यवस्था प्रदान गर्दछ । जसले स्थानीय तहको यातायात नीतिलाई कानुनी आधार दिन्छ । स्थानीय सरकारहरूले यस ऐनअनुसार क्षेत्रिय अनुगमन, ट्राफिक व्यवस्थापन, सार्वजनिक सवारीको समयतालिका र गन्तव्य व्यवस्थापन, पार्किङ स्थलको व्यवस्था, मालवाहक र यात्रुवाहक सवारीका लागि ट्र्याक निर्धारणजस्ता विषयमा आफ्नो नीति स्पष्ट गर्न मद्दत गर्छ । साथै, संविधान तथा संघीय र प्रादेशिक ऐनमा भएको प्रदेश र स्थानीय सरकारबीचको कार्यविभाजनलाई आधार मानी, आफ्नो अधिकारभित्र पर्ने क्षेत्रको व्याख्या गरी नीतिगत कार्यदिशा तय गर्न सहयोगी हुन्छ ।

### १.२ समस्या, चुनौती र नीतिको आवश्यकता

#### क. समस्या तथा चुनौती

राष्ट्रिय यातायात नीतिले औंल्याएका मुख्य समस्या तथा चुनौतीहरूसँग वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाको अधिकांश समस्या र चुनौतीहरू समेत मिल्दाजुल्दो रहेको पाइन्छ। यसका अलावा स्थानीय विशिष्टता अनुसारका समस्या र चुनौतीहरू पनि रहेका छन् ।

समग्र यातायातका माध्यमलाई समेट्ने गरी राष्ट्रिय एकीकृत यातायात गुरूयोजना निर्माण हुन नसक्नु, यातायात पूर्वाधारको अपेक्षित एकीकृत विकास तथा विस्तार नहुनु, मापदण्ड विना आयोजना छनौट, आवश्यक पूर्वतयारी विना आयोजना कार्यान्वयनमा लैजानु, आयोजना सञ्चालन कुशलताको अभाव, जग्गा प्राप्ति र वनक्षेत्रको जग्गाको भोगाधिकार लिन कठिनाइ, अन्तर्सम्बन्धित निकायहरू बीच समन्वयको अभाव, निर्माण क्षेत्रमा वित्तीय प्रवाहको अभाव, खरिद सम्बन्धी कानुनको कार्यान्वयनमा समस्या, स्थानीय निर्माण सामग्रीको उत्खनन् उपयोगमा समस्या, उपलब्ध निर्माण सामग्रीमा गुणस्तरको अपर्याप्तता, वातावरणीय प्रभावन्यूनीकरण योजनाको प्रभावकारी कार्यान्वयन नहुनु, सडक निर्माण गर्ने सबै निकायहरूमा योजनाबद्ध मर्मत सम्भार प्रणाली अवलम्बन नगरिनु, निजी क्षेत्रको लगानी आकर्षित हुन नसक्नु, वित्तीय व्यवस्थापनका वैकल्पिक संयन्त्र तयार हुन नसक्नु, प्राविधिक र व्यवस्थापकीय क्षमतामा अपेक्षाकृत सुधार नहुनु, माग अनुरूप यातायात सम्पत्ति संरक्षणमा स्रोत व्यवस्थापन गर्न नसक्नु, सडक सीमाको अतिक्रमण तथा विशेष प्रकारका पुल, भायाडक्ट र सुरुङमार्ग जस्ता आधुनिक पूर्वाधार निर्माणमा स्रोत, प्रविधि एवं जनशक्तिको अभाव यातायात पूर्वाधार क्षेत्रका प्रमुख समस्याका रूपमा रहेका छन् ।

कर्णाली प्रदेशको राजधानी घोषणापश्चात वीरेन्द्रनगर क्षेत्रमा तीब्ररुपमा बढ्दो जनसंख्या र शहरीकरणसँगै यातायातजन्य प्रदुषण, यातायात असुरक्षा र अस्तव्यस्तता क्रमशः बढ्दै जानु, अटोरिक्सा, इरिक्सा जस्ता साना सवारी साधनको प्रभावकारी नियमन कार्य नहुनु, यातायात सेवा व्यवस्थित नहुँदा मुख्य शहरी क्षेत्रभन्दा बाहिरका बासिन्दासम्म यातायात सेवा सहज, सुलभ र भरपर्दो नहुनु, वीरेन्द्रनगरको यातायात क्षेत्रको विकासका लागि तहगत सरकारबीच समन्वयात्मक रुपमा सहकार्य गर्न नसक्नु, आदि स्थानीयस्तका मुख्य समस्या हुन् ।

संघीयता कार्यान्वयनको चरणमा विभिन्न तहका सरकारका योजनाहरूमा दोहोरोपना, कार्यक्षेत्रको द्विविधा, अवैज्ञानिक योजना छनौट विधि, यातायात पूर्वाधारको नयाँ निर्माण र मर्मत सम्भारमा पर्याप्त लगानीको अभाव, यातायात पूर्वाधार क्षेत्रमा निजीक्षेत्रलाई आकर्षित गर्न नसक्नु, मुलुकको भौगोलिक धरातलीय स्थिति, जलवायु परिवर्तनबाट सिर्जित समस्याहरू र निरन्तर सवारी दुर्घटना यातायात क्षेत्रका प्रमुख चुनौतीका रूपमा देखा परेका छन् । यी चुनौतीहरूको सामनाका लागि विकसित मुलुकमा जस्तै सडक संरचना, सवारी साधन, सवारी चालकको मानवीय व्यवहार र समग्र यातायात प्रणाली व्यवस्थापनका विविध पक्षहरूमा सुधार गर्न आवश्यक देखिएको छ । साबिकका यातायात पूर्वाधारमा Intelligent Transportation Systems (ITS) प्रणाली लागू गर्न प्राविधिक र आर्थिक

समस्या छन् । यसका साथै बहुमाध्यम यातायात प्रणाली विकासका लागि ठोस योजना आवश्यक छ । जलमार्ग तथा रेलमार्ग सञ्चालनका लागि आवश्यक संस्थागत क्षमताको अभाव पनि महत्वपूर्ण चुनौतीको रूपमा देखा परेको छ ।

यातायात सेवा सञ्चालन तथा व्यबस्थापन गर्ने सम्बन्धमा सवारी चालक अनुमतिपत्र तथा सवारी साधन दर्ता, सञ्चालन र नियमन सम्बन्धी कार्यहरू साबिकमा ढङ्गा प्रणाली मार्फत हुँदै आएकोमा हालै सुरु गरिएको आधुनिक सूचना प्रणालीको प्रयोग गरी विद्युतीय प्रणालीमा समेत आबद्ध गर्दै चुस्त दुरुस्त बनाउने कार्य पनि चुनौतीको रूपमा रहेको छ ।

कर्णाली प्रदेशको राजधानी घोषणापश्चात वीरेन्द्रनगर क्षेत्रमा तीब्ररुपमा बढ्दो जनसंख्या र शहरीकरण अनुरुप यातायात क्षेत्रको प्रभावकारी व्यवस्थापन गर्नु, हाल स्थानीयरुपमा सञ्चालनमा रहेका साना सवारी साधन मार्फत सिर्जना भएको स्थानीय रोजगारीलाई संरक्षण गर्दै वृहत्त यातायातका साधनको विकास गर्नु, बढ्दो शहरीकरण अनुरुपको दिगो पूर्वाधारमा लगानी गर्नु आदि चुनौती रहेका छन् ।

**ख. स्थानीय नीतिको आवश्यकता**

माथि उल्लिखित संवैधानिक, संघीय, प्रादेशिक तथा स्थानीय नीतिगत पक्षहरू र समस्या तथा चुनौतीलाई मध्यनजर गर्दा वीरेन्द्रनगर नगरपालिकामा समय क्रमसँगै यातायात क्षेत्रमा देखिएका समस्या र चुनौतीलाई सम्बोधन गर्न स्थानीय यातायात नीतिमार्फत मार्गदर्शन गर्न आवश्यक भएको छ । संविधानले परिकल्पना गरेको सुशासन, विकास र समृद्धिको आकांक्षा पूरा गर्न र मौलिक हकको प्रत्याभूतिका लागि समेत दिगो यातायात प्रणालीको विकास मार्फत मुलुकको सामाजिक आर्थिक रूपान्तरण गर्न उक्त नीतिको महत्वपूर्ण भूमिका रहन्छ । संघीयता कार्यान्वयनमा संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको अधिकार बमोजिम कार्यक्षेत्र विभाजन, संस्थागत क्षमताको विकास, मानव संसाधन विकास, वित्तीय व्यवस्थापन, मापदण्ड निर्धारण, प्रविधि हस्तान्तरण, योजना तर्जुमा लगायत विषयमा नीतिगत स्पष्टता गर्न जरुरी छ । नेपाल सरकारको दीर्घकालीन सोचले परिकल्पना गरेको लक्ष्य तथा सन् २०३० सम्म दिगो विकास लक्ष्य हासिल गर्न तथा यातायातसँग अन्तरसम्बन्धित राष्ट्रिय, प्रादेशिक तथा स्थानीय नीतिका उपलब्धीहरूलाई संस्थागत गर्दै यातायात क्षेत्रका विद्यमान समस्या र चुनौतीहरूको समाधान गर्न तथा सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी रुपमा सम्बोधन गर्न स्थानीय यातायात नीति तर्जुमा गर्न आवश्यक छ ।

नेपालको संविधानले व्यवस्था गरेको संघीय संरचना अन्तर्गत समग्र यातायात क्षेत्रको संस्थागत व्यवस्था पुनर्संरचनाको चरणमा रहेको छ । राष्ट्रिय यातायात नीतिले संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको यातायात विकास र व्यवस्थापनलाई गरेको मार्गदर्शन अनुसार पनि स्थानीय तहले विस्तृत रणनीति तथा कार्यनीति र सोको कार्यान्वयनका लागि आवश्यक संस्थागत संरचना र कार्ययोजनाको तर्जुमा जरुरी भएको हो ।

नेपालको समग्र यातायात प्रणालीमा हरित उर्जा प्रयोग गर्न सकिने सम्भावनाले संसारमै अद्वितीय शून्य कार्बन-उत्सर्जन प्रणाली हुन सक्ने सम्भावना रहेको छ । यसका अतिरिक्त अबको यातायात प्रणाली अपांगता भएका लगायत सबै वर्ग र समूहका सेवाग्राहीका लागि सहज र सुलभ पहुँच हुने गरी समावेशी हुन जरुरी छ । यसका लागि यातायात पूर्वाधारको योजना तर्जुमादेखि नै उपयुक्त प्रविधिको चयन गर्नु आवश्यक हुन्छ । त्यसैगरी नगरक्षेत्रको विकासमा भौगोलिक सन्तुलन तथा समावेशी र समतामुलक विकासका लागि आधारभूत सार्वजनिक यातायात सेवा राज्यको दायित्व भएको सैद्धान्तिक अवधारणालाई आत्मसात गर्नुपर्ने दायित्व नगरपालिकासँग पनि रहन्छ । यातायात सञ्जालको अभिवृद्धिसँगै यातायात सुरक्षामा सुनिश्चितता कायम गर्न यातायात सुरक्षा प्रणाली अवधारणा (Safe System Approach) लाई अवलम्बन गर्न नगरपालिकाको पूर्वतयारी आवश्यक हुन्छ ।

जलवायु परिवर्तनको असर, सडक सुरक्षाको डरलाग्दो अवस्था, बढ्दो सहरीकरण र सवारीको चाप, सहरी क्षेत्रमा सार्वजनिक जमिनको अत्यधिक मूल्य जस्ता कुरालाई ध्यानमा राख्दै हालसम्म निर्माण भएका पूर्वाधारहरूको समुचित उपयोग गर्दै दिगो विकासका अवधारणा अनुरूप यातायात प्रणालीको विकास गर्न नीतिगत हस्तक्षेपको आवश्यकता छ । यससँगै यातायात पूर्वाधार र प्रणाली बिकासका पछिल्ला अबधारणाहरू (जस्तै Compact City, Compact Street, ITS) मार्फत मानव केन्द्रित विकास, उत्थानशील, वातावरण मैत्री, जलवायु अनुकुल, समावेशी यातायात प्रणालीको नीतिगत स्पष्टता जरुरी छ ।

स्थानीय सरकारको यातायात नीतिमा स्थानीय सडकको मर्मत, स्तरोन्नति, विस्तार, सार्वजनिक यातायातको सञ्चालन अनुमति, पार्किङ व्यवस्थापन, ट्राफिक नियमको प्रभावकारी पालना, वातावरणमैत्री सवारी साधनको प्रवर्द्धन, वातावरण प्रदुषण नियन्त्रण, सडक सुरक्षाको सुनिश्चितता, अपांगता भएका व्यक्तिहरूलाई पहुँचयोग्य सेवा, सार्वजनिक सेवालाई भरपर्दो, सुविधायुक्त र सुलभ बनाउने, डिजिटल प्रविधिको उपयोग गरी यातायात प्रणालीलाई प्रभावकारी बनाउने, निजीक्षेत्र परिचालन तथा नियमन सम्बन्धी विषयहरूलाई यस नीतिमा समावेश गरिएको छ । साथै, यस नीतिमा समग्र यातायात प्रणाली संघीय संरचनाभित्र अन्तरनिर्भर र समन्वित बनाउनका लागि प्रदेश र संघीय सरकारको नीति तथा योजना (जस्तैः राष्ट्रिय यातायात नीति, पूर्वाधार नीति) सँग समन्वयको प्रयास गरिएको छ ।

प्रस्तुत वीरेन्द्रनगरको स्थानीय यातायात नीति, २०८२ ले स्थानीय सरकारका अधिकार क्षेत्रलाई प्रभाव पार्ने यातायातका प्रायः सबै उप-क्षेत्रहरूलाई समेटेको छ । वीरेन्द्रनगर राष्ट्रिय यातायात सञ्जाल तथा प्रादेशिक यातायात सञ्जालको महत्वपूर्ण हिस्सा भएकाले यस नीतिले नसमेटेका विषयलाई तत् तत् तहका नीतिहरूले गर्ने व्यवस्थालाई नगरपालिकाले अवलम्बन गर्दै अगाडी बढ्नेछ ।

## परिच्छेद २: नीति संरचना

### २.१ दूरदृष्टि (Vision):

दिगो, सुरक्षित, समावेशी, पहुँचयोग्य, वातावरणमैत्री एकीकृत यातायात सुविधायुक्त, सामाजिक न्याय र आर्थिक रुपमा समृद्ध सुन्दर वीरेन्द्रनगर ।

### २.२ ध्येय (Mission):

विरेन्द्रनगर क्षेत्रको दिगो सामाजिक, आर्थिक विकासका लागि यातायात क्षेत्रमा वातावरणमैत्री, नवीन प्रविधिमा आधारित तथा शहरी सौन्दर्य बढाउने र सुविधायुक्त तथा वृहत्त परिवहन (Mass Transit) सहितको एकीकृत सार्वजनिक यातायातको व्यवस्था र दिगो पूर्वाधारको तीव्र विकास, विस्तार, उपयोग, नियमन र व्यवस्थापन सुनिश्चित गर्ने ।

### २.३ लक्ष्य (Goal):

वीरेन्द्रनगर नगरपालिकामा सुरक्षित, समावेशी, पहुँचयोग्य, वातावरणमैत्री र एकीकृत यातायात प्रणालीका माध्यमबाट स्थानीय आर्थिक सामाजिक विकास गर्ने ।

### २.४ उद्देश्य (Objective):

१. नगरक्षेत्रमा दिगोरुपमा यातायात पूर्वाधार विकास र नियमित मर्मत सम्भार गर्नु ।

२. नगरक्षेत्रको यातायात सेवालाई नागरिक मैत्री, मर्यादित, सुरक्षित, सहज तथा सुलभ बनाउनु ।

## २.५ नीति (Policy):

१. वीरेन्द्रनगर क्षेत्र भित्र र सिमा जोडिएका नगर आसपासका क्षेत्रमा समेत आपसी समन्वयमा सुरक्षित तथा भरपर्दो पूर्वाधार विकास तथा सेवा संचालन गरी स्थानीय उत्पादनलाई बजारसँग आवद्ध गर्न प्राथमिकता दिइनेछ ।

२. विकास भएका नगर यातायात पूर्वाधारको नियमित मर्मत, संभार गरी नगर यातायात सेवालाई सुलभ तथा सहज बनाइनेछ ।

३. नगरक्षेत्रभित्र विद्युतीय सवारी साधन प्रवर्द्धन गर्दै यातायात क्षेत्रबाट हुनसक्ने वातावरणीय विनासलाई न्यूनीकरण गरी वातावरण संरक्षण र सवै प्रकारका वातावरणीय प्रदुषण नियन्त्रण गरिनेछ ।

४. नगरक्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात सेवालाई व्यवस्थित गर्न संस्थागत संयन्त्रको विकास गरी नियमित अनुगमन, नियमन र सहजीकरण गरिनेछ ।

५. स्थानीय यातायात योजना प्रकृयामा स्थानीय समुदाय तथा निजी क्षेत्रको संलग्नता बढाइनेछ ।

६. नगरको यातायात सेवालाई सुदृढ गर्न तहगत सरकार तथा सरोकारवाला निकायसँग समन्वय तथा सहकार्य गरिनेछ ।

## २.६ रणनीतिः

१. शहरी यातायात पूर्वाधार विकासका लागि नगर यातायात गुरुयोजना कार्यान्वयनका लागि स्रोत साधन, मानव स्रोतको दक्षता अभिवृद्धि तथा नयाँ बसोबास क्षेत्रसँगको सडक आवद्धताका लागि योजनालाई नियमित अद्यावधिक गर्ने ।

२. शहरी विकास योजना र भूउपयोगसँग सामञ्जस्यता कायम राख्दै बृहत्त परिवहन (Mass Transit) सहितको शहरी एकीकृत सार्वजनिक यातायात प्रणालीको सम्भाव्यताका आधारमा विकास गर्ने ।

३. नगर तथा वडास्तरबाट यातायात पूर्वाधारमा हुने लगानीलाई छिमेकी स्थानीय तह, संघ तथा प्रदेशस्तरीय पूर्वाधारसँग अन्तरआवद्धता कायम हुने गरी आयोजना छनौट तथा विकास गर्न प्राथमिकता दिने ।

४. शहरी यातायात पूर्वाधारलाई दिगो, प्रभावकारी तथा सेवा प्रवाहलाई सुदृढ गर्न स्तरोन्नति, नियमित मर्मत संभार तथा संरक्षण गर्ने ।

५. यातायात क्षेत्रलाई नागरिक मैत्री, समावेशी, मर्यादित, सुरक्षित र व्यवस्थित बनाउन आधुनिक प्रविधि तथा सहायक पूर्वाधार विकास गर्ने ।

६. स्थानीय यातायात क्षेत्रमा स्थानीय समुदाय निजी क्षेत्र र सार्वजनिक क्षेत्रको सहभागिता एवं लागत साझेदारी प्रवर्द्धन गर्न आवश्यक कानूनी तथा संस्थागत प्रबन्ध गर्ने ।

७. नगरक्षेत्रको सार्वजनिक यातायात सेवालाई चुस्त व्यवस्थापन गरी आवागमनलाई समयबद्ध, सुरक्षित र यात्रुमैत्री बनाउने ।

८. वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको प्रवर्द्धन मार्फत खनिज इन्धनको प्रयोग एवं सवारी उत्सर्जन (Vehicle Emission) बाट हुने विश्व उष्णीकरण, हरितगृह ग्याँसहरू तथा हानीकारक कणजन्य तत्व उत्सर्जनमा कमी ल्याई वायु प्रदुषणमा न्यूनीकरणमा योगदान गर्ने ।

९. संघीय र प्रदेशसँग सम्वद्ध कानुनी र नीतिगत तादात्म्यताका साथै प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्ने ।

१०. नगरक्षेत्रका यातायात पूर्वाधारलाई विपद उत्थानशील बनाउने ।

११. कानूनी व्यवस्था, संस्थागत संरचना निर्माण, उपयुक्त प्रविधिको प्रयोग र प्रभावकारी नियमन गर्दै सुरक्षित यातायात प्रणालीको विकास गर्ने ।

१२. सेवाग्राही नागरिकसँग नियमित सम्पर्कमा रही सेवाको सन्तुष्टि लेखाजोखा तथा पृष्ठपोषणको उचित सम्बोधन गर्ने ।

**२.७ कार्यनीति**

माथि उल्लिखित रणनीति कार्यान्वयन गर्न देहाय अनुसारका कार्यनीतिहरू अवलम्बन गरिनेछ ।

**<u>रणनीति १</u>: शहरी यातायात पूर्वाधार विकासका लागि नगर यातायात गुरुयोजना कार्यान्वयनका लागि स्रोत साधन, मानव स्रोतको दक्षता अभिवृद्धि तथा नयाँ बसोबास क्षेत्रसँगको सडक आवद्धताका लागि योजनालाई नियमित अद्यावधिक गर्ने ।**

**कार्यनीतिहरूः**

- नगर यातायात पूर्वाधारको वर्गीकरण सहितको नगर मापदण्ड निर्धारण गरी नगरभित्रका सडक तथा अन्य यातायात पूर्वाधारको नक्सांकन गरिनेछ ।
- नगरको केन्द्र, मुख्य शहरी क्षेत्र तथा सार्वजनिक सेवा क्षेत्रलाई वडाको केन्द्र तथा बजार एवं सघन बस्ती क्षेत्रसँग सहज अन्तरआवद्धताका लागि पूर्वाधार विकासको मापदण्ड बमोजिम विकास गर्ने सुनिश्चितता प्रदान गरिनेछ ।
- नगरको केन्द्र, वडाको केन्द्र, सार्वजनिक सेवा क्षेत्र तथा मुख्य शहरी क्षेत्रलाई कृषि उत्पादन क्षेत्र, औद्योगिक क्षेत्र, पर्यटकीय क्षेत्र र दुर्गम तथा पीछडिएको क्षेत्रसँग अन्तरआवद्धता बृद्धिका लागि पूर्वाधार विकास गर्न प्राथमिकता दिइनेछ ।
- नगर सडक गुरुयोजनालाई सडकका नवीन प्रविधियुक्त यातायात सेवा विस्तारयोग्य हुनेगरी अद्यावधिक गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- नगर यातायात सम्बन्धी सूचना व्यवस्थापन प्रणाली विकास गरी नियमित अद्यावधिक गरिनेछ ।

**रणनीति २: शहरी विकास योजना र भूउपयोगसँग सामञ्जस्यता कायम राख्दै बृहत्त परिवहन (Mass Transit) सहितको शहरी एकीकृत सार्वजनिक यातायात प्रणालीको सम्भाव्यताका आधारमा विकास गर्ने ।**

**कार्यनीतिहरूः**

- दीर्घकालमा बढ्दो जनसंख्या तथा बस्ती विकासका सम्भावित क्षेत्रलाई मध्यनजर गरी मेट्रो रेल, पोडवे तथा ठूला आकारका बस र ढुवानीका साधन सञ्चालनको सम्भाव्यता अध्ययन गरी नगर यातायात विकास गुरुयोजनामा समावेश गरिनेछ ।
- वस्ती विकास हुन बाँकी रहेको क्षेत्रमा शहरी विकास योजना तथा भूउपयोग योजना तयार गरी भविष्यमा आवश्यक हुनसक्ने वृहत्त परिवहनको सम्भावनालाई मध्यनजर गरी वस्ती विकास मापदण्ड लागू गरिनेछ ।
- नगरका सडकलाई पैदल यात्रु मैत्री, अपांगता मैत्री तथा यात्रा सुरक्षालाई मध्यनजर गरी स्तरोन्नति गरिनेछ ।

**रणनीति ३: नगर तथा वडास्तरबाट यातायात पूर्वाधारमा हुने लगानीलाई छिमेकी स्थानीय तह, संघ तथा प्रदेशस्तरीय पूर्वाधारसँग अन्तरआवद्धता कायम हुनेगरी आयोजना छनौट तथा विकास गर्न प्राथमिकता दिने ।**

**कार्यनीतिहरू:**

- वीरेन्द्रनगर नगरपालिका स्तरीय तथा वडास्तरीय सडक पूर्वाधारमा हुने लगानीलाई छिमेकी वडा, छिमेकी स्थानीय तह, प्रदेश तथा संघीय सडक सञ्जालसँग जोड्न प्राथमिकता दिइ अधिकतम लाभ प्राप्त हुने अवस्था निर्माणमा जोड दिइनेछ ।
- नगरपालिकाबाट सडक पूर्वाधारमा लगानी गर्दा छिमेकी स्थानीय तह, प्रदेश तथा संघीय सडक सञ्जालसँग आवद्धताका लागि आवश्यक समन्वय तथा सहकार्य गरिनेछ ।

**रणनीति ४: शहरी यातायात पूर्वाधारलाई दिगो, प्रभावकारी तथा सेवा प्रवाहलाई सुदृढ गर्न स्तरोन्नति, नियमित मर्मत संभार तथा संरक्षण गर्ने ।**

**कार्यनीतिहरू:**

- निर्मित यातायात पूर्वाधारको दिगोपनाका लागि तथा लक्षित सेवा प्राप्त गर्नका लागि उचित मर्मत संभारको व्यवस्था गरिनेछ ।
- नगरका यातायात पूर्वाधारको सम्भाव्यता र आवश्यकता आधारमा स्तरोन्नति गरी सेवा सुधार गरिनेछ ।
- निर्मित पूर्वाधारको उचित संरक्षण तथा सम्बर्द्धनका लागि स्थानीय सेवाग्राही, टोल विकास संस्था लगायतका सामुदायिक संस्थालाई परिचालन गरिनेछ ।

**रणनीति ५: यातायात क्षेत्रलाई नागरिक मैत्री, समावेशी, मर्यादित, सुरक्षित र व्यवस्थित बनाउन आधुनिक प्रविधि तथा सहायक पूर्वाधार विकास गर्ने ।**

**कार्यनीतिहरू:**

- नगर क्षेत्रको यातायात सेवालाई नागरिक मैत्री बनाउन यात्रु प्रतिक्षालय, सार्वजनिक यातायात निगरानी उपकरण व्यवस्थापन, फुटपाथ, जेव्राक्रसिङ्ग वा क्रसिङ्ग लाइट, ध्वनि नियन्त्रण जस्ता सहायक पूर्वाधारको विकास गरिनेछ ।
- नगर क्षेत्रको यातायात सेवालाई समावेशी बनाउन अपांगता मैत्री, महिला, बालबालिका तथा जेष्ठनागरिक मैत्री प्रविधिको व्यवस्था, यात्रु प्रतिक्षालय, फुटपाथ, जेव्राक्रसिङ्ग वा क्रसिङ्ग लाइट जस्ता सहायक पूर्वाधारको विकास गरिनेछ ।
- सडक सुरक्षालाई मध्यनजर गरी ट्राफिक संकेत, मोडमा प्रतिविम्ब ऐना, ट्राफिक बत्ती, सिसिटिभि, गति सीमा संकेत लगायतका सहायक पूर्वाधारको उचित व्यवस्थापन, उपयोग र निगरानी गरिनेछ ।
- सवारी साधनको घनत्व र उच्च गतिमा आवागमन हुने सडकमा बाटो काट्ने ओभरहेड ब्रिज तथा अण्डरपासको निर्माण गरिनेछ ।
- अपांगता भएका व्यक्ति तथा जेष्ठ नागरिकमैत्री कम उचाइयुक्त यातायातका साधन सञ्चालनयोग्य सडक पूर्वाधार विकास गरिनेछ ।

**रणनीति ६: स्थानीय यातायात क्षेत्रमा स्थानीय समुदाय, निजी क्षेत्र र सार्वजनिक क्षेत्रको सहभागिता एवं लागत साझेदारी प्रवर्द्धन गर्न आवश्यक कानूनी तथा संस्थागत प्रबन्ध गर्ने ।**

**कार्यनीतिहरू:**

- निजी, सामुदायिक तथा बैंक तथा वित्तीय संस्थाबाट पूर्वाधार विकासमा लगानीयोग्य आयोजना विकास तथा कार्यान्वयन पूर्वतयारी गरी आह्वान गरिनेछ ।

- निजी क्षेत्रबाट हाल भइरहेको लगानीलाई आधुनिक सुविधा तथा सुरक्षा उपकरण जडान तथा स्तरोन्नतिका साथै सम्भाव्यताका आधारमा बृहत्त परिवहन, नवीन प्रविधिका यातायात पूर्वाधार विकासमा सार्वजनिक निजी साझेदारी प्रवर्द्धन गरिनेछ ।
- यातायात क्षेत्रमा बैंक वित्तीय क्षेत्रका साथै नागरिक एवं सामुदायिक क्षेत्रको लगानी परिचालनका लागि आवश्यक पहल गरिनेछ ।
- यातायात पूर्वाधारमा सामुदायिक तथा निजी लगानीलाई आकर्षित गर्न लगानीको प्रतिफल सुनिश्चितताका लागि आवश्यक नीतिगत तथा कानूनी प्रबन्ध गरिनेछ ।

**रणनीति ७: नगरक्षेत्रको सार्वजनिक यातायात सेवालाई चुस्त व्यवस्थापन गरी आवागमनलाई समयबद्ध, सुरक्षित र यात्रुमैत्री बनाइनेछ ।**

**कार्यनीतिहरू:**

- सार्वजनिक यातायातमा मापदण्ड बमोजिमका आरक्षित सिटको व्यवस्था र प्रभावकारी कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- सार्वजनिक सवारीका साधनका सिट, ढोका, झ्याल, सरसफाई आदि बारे व्यवसायीसँगको सहकार्यमा यात्रुको सहजतालाई मध्यनजर गरिनेछ ।
- सार्वजनिक यातायातका साधनलाई समयबद्ध नियमित तालिकामा सञ्चालन हुने व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- सार्वजनिक यातायातका चालक, परिचालक, सहचालक, टिकट काउण्टरका कर्मचारी लगायतको बोली, व्यवहारलाई यात्रुमैत्री बनाउन आवश्यक अभिमुखीकरण तथा उत्प्रेरणा गरिनेछ ।
- स्थानीय यातायातको भाडा अग्रीम भुक्तानी कार्ड वा अन्य स्मार्ट प्रविधिको प्रवर्द्धन गरिनेछ ।
- स्थानीय सार्वजनिक यातायातबाट यात्रा गर्दा मितव्ययी, छिटो छरितो र सुविधालाई मध्यनजर गरी रुट निर्धारण तथा कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- सवारी चापका आधारमा सडकलाई एकतर्फी वा दुईतर्फी आवागमन तथा ट्राफिक व्यवस्थापनका माध्यमबाट सडकमा सवारी जाम नहुने अवस्था सिर्जना गरिनेछ ।
- स्थानीय सार्वजनिक यातायातको सेवामा सुधार गरी निजी सवारी प्रयोगलाई निरुत्साहन गरिनेछ ।

**रणनीति ८: वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको प्रवर्द्धन मार्फत खनिज इन्धनको प्रयोग एवं सवारी उत्सर्जन (Vehicle Emission) बाट हुने विश्व उष्णीकरण, हरितगृह ग्याँसहरू तथा हानीकारक कणजन्य तत्व उत्सर्जनमा कमी ल्याई वायु प्रदुषणमा न्यूनीकरणमा योगदान गर्ने ।**

**कार्यनीतिहरू:**

- नगरको आवश्यकता र अर्थतन्त्रको गतिशिलताको लागि उपयुक्त हुने खालका वातावरणमैत्री, विद्युतीय, कम इन्धन खपत हुने हाइब्रिड, कम प्रदुषण हुने ग्याँस लगायत, वैकल्पिक वा नवीकरणीय उर्जालाई उपयोग तथा देशको भौगोलिक अवस्थितिको आधारमा उपयूक्त हुने यातायातका साधनको उपयोगलाई प्राथमिकता दिइनेछ ।
- खनिजजन्य इन्धनको प्रयोग हुने यातायातका साधनमा कमि ल्याई वातावरणमैत्री यातायातका साधनहरूको उपयोग बढाई वायु प्रदुषणलाई न्यूनीकरण गर्दै दिगो वातावरण संरक्षरणमा योगदान पुर्‍याइनेछ ।
- वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातसँग सम्बन्धित स्वदेशी सीप तथा प्रविधिमा विकास भएका साधनलाई प्रवर्द्धन गर्ने नीति लिइनेछ ।
- सडक पूर्वाधार निर्माण गर्दा साइकल लेनको व्यवस्था गरी साइकल यात्रालाई प्रवर्द्धन गरिनेछ ।

**रणनीति ९: संघ र प्रदेशसँग सम्वद्ध कानुनी र नीतिगत तादात्म्यताका साथै प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्ने ।**

**कार्यनीतिहरूः**

- नगरको यातायात पूर्वाधार तथा सेवालाई व्यवस्थित, सुरक्षित, भरपर्दो बनाउन संघ तथा प्रदेश सरकारले तर्जुमा गरेका कानून तथा नीतिसँग नगरपालिकाको कानून तथा नीतिलाई तादात्म्यता कायम गरिनेछ ।
- संघीय तथा प्रादेशिक कानूनको मार्गदर्शन र मापदण्डलाई प्रभावकारी पालना गरिनेछ ।
- यातायात व्यवस्थापन सम्बन्धी संघीय तथा प्रादेशिक निकायसँग समन्वय र सहकार्य गरी परिपुरक तथा परिपोषक सम्बन्ध कायम गरिनेछ ।
- यातायात व्यवसायी, नागरिक समाज, शैक्षिक संस्था लगायतलाई सुरक्षित तथा यात्रुमैत्री सार्वजनिक सेवाका लागि जनचेतना अभियान सञ्चालन गरिनेछ ।

**रणनीति १०: नगरक्षेत्रका यातायात पूर्वाधारलाई विपद जोखिम सामना गर्न सक्षम बनाउने ।**

**कार्यनीतिहरूः**

- नगर क्षेत्रको सडकलाई सम्भावित विपद जोखिमको आँकलन गरी न्युन विपद जोखिम पूर्वाधार निर्माणमा उचित ध्यान दिइनेछ ।
- सार्वजनिक यातायातका साधनमा प्राथमिक उपचार किट, अग्नी नियन्त्रक जस्ता विपद न्यूनीकरणका उपकरणको व्यवस्था गरिनेछ ।
- विपद पूर्वतयारीका विषयमा सार्वजनिक यातायातका चालक, परिचालक, सहचालकलाई आवश्यक अभिमुखीकरण गरिनेछ ।
- विपदको समयमा पनि आवागमनको बैकल्पिक व्यवस्था वारे पूर्वतयारी तथा जनचेतना अभिवृद्धि गरिनेछ ।

**रणनीति ११: कानूनी व्यवस्था, संस्थागत संरचना निर्माण, उपयुक्त प्रविधिको प्रयोग र प्रभावकारी नियमन गर्दै सुरक्षित यातायात प्रणालीको विकास गर्ने ।**

**कार्यनीतिहरूः**

- नगरको यातायात क्षेत्रको विकास र प्रभावकारी सेवा प्रवाहका लागि नगर यातायात कानूनको तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- स्थानीय क्षेत्रको यातायातलाई प्रभावकारी व्यवस्थापन, नियमन तथा अनुगमनका लागि वीरेन्द्रनगर यातायात व्यवस्था समितिलाई सकृय बनाइनेछ ।
- नगरपालिकामा यातायात क्षेत्रको प्रभावकारी व्यवस्थापन, नियमन तथा अनुगमनका लागि आवश्यक जिम्मेवार दक्ष जनशक्ति सहितको उपयुक्त संरचना व्यवस्था गरिनेछ ।
- नगरको यातायातलाई सुरक्षित, भरपर्दो, सहज तथा सुलभ बनाउन अनलाइन अनुगमन, विद्युतीय टिकट बुकिङ तथा भुक्तानी लगायतमा सूचना प्रविधिको प्रयोगलाई बढावा दिइनेछ ।
- सार्वजनिक यातायतका यात्रुलाई हुने सम्भावित दुर्व्यवहार नियन्त्रणका लागि ठूला सवारी साधनमा सिसिटिभि निगरानीको व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- विरेन्द्रनगर क्षेत्रभित्र संचालित अटो तथा इ-रिक्सा जस्ता साना सार्वजनिक सवारी साधनलाई व्यवस्थित गरिनेछ ।

- नगरक्षेत्रमा यातायातका साधनको विद्युतीय माध्यम, आधुनिक उपकरण तथा सूचना प्रविधिको उपयोग गरी चुस्त, दुरुस्त अनुगमन तथा नियमनको व्यवस्थाका लागि स्थानीय सुरक्षा संयन्त्र तथा ट्राफिक प्रहरीसँग समन्वय तथा सहकार्य गरिनेछ ।
- नगरपालिकालाई यातायात क्षेत्रबाट प्राप्त हुने राजस्व संकलनलाई सरल र करदातामैत्री बनाइनेछ ।

**रणनीति १२: सेवाग्राही नागरिकसँग नियमित सम्पर्कमा रही सेवाको सन्तुष्टि लेखाजोखा तथा पृष्ठपोषणको उचित सम्बोधन गर्ने ।**

**कार्यनीतिहरू:**

- सार्वजनिक यातायातमा नागरिकको अधिकार र कर्तव्य बारे जनचेतना अभिवृद्धिका लागि सचेतनामूलक कार्यक्रम सञ्चालन गरिनेछ ।
- नगरक्षेत्रको यातायात सेवा सम्बन्धमा नागरिकको गुनासो सुनुवाईको उचित प्रबन्ध गरिनेछ ।
- नगरमा यातायात क्षेत्रको सुधारका लागि सार्वजनिक सुनुवाईको नियमित व्यवस्था गरिनेछ ।
- नगरक्षेत्रमा यातायातलाई नागरिक मैत्री, भरपर्दो, समावेशी र सहज बनाउन नागरिकका विचार तथा सुझाव संकलनको व्यवस्था गरी यथोचित सम्बोधन गरिनेछ ।

## परिच्छेद ३: नीति कार्यान्वयन

### ३.१ संस्थागत व्यवस्था

यस वीरेन्द्रनगरको यातायात नीति कार्यान्वयनका लागि वीरेन्द्रनगर नगरपालिका अन्तर्गत रहेको अटो तथा इ-रिक्सा व्यवस्थापन समितिलाई कानूनी प्रवन्धमार्फत विस्तार गरी नगर यातायात व्यवस्थापन समितिका रुपमा विकास गरिनेछ । साथै नगरपालिकाको संगठन संरचनालाई परिमार्जन गरी नगर यातायात व्यवस्थापन इकाईको व्यवस्था गरिनेछ । यस नीतिले मार्गदर्शन गरेका यातायात व्यवस्थापन सम्बन्धी थप कार्यजिम्मेवारी सम्पादन गर्न आवश्यक ट्राफिक प्रहरीको व्यवस्थापनका लागि संघ तथा प्रदेश सरकारसँग समन्वय गरिनेछ । साथै आवश्यकता अनुसार ट्राफिक प्रहरीसँगको समन्वयमा नगर प्रहरीलाई समेत आवश्यक तालिम प्रदान गरी परिचालन गर्ने नीति लिइनेछ ।

### ३.२ कानूनी व्यवस्था

वीरेन्द्रनगर नगरपालिकामा संविधान र कानूनले प्रदान गरेको अधिकार अन्तर्गत भविष्यको नगर यातायातको सम्भावित आवश्यकतालाई सम्बोधन हुनेगरी हाल कार्यान्वयनमा रहेका यातायात सम्बन्धी कानूनलाई समेत एकीकृत गर्दै नगर यातायात व्यस्थापन ऐन तर्जुमा तथा कार्यान्वयन गरिनेछ । उक्त ऐनले प्रत्यायोजन गरेका आधारमा आवश्यक नियमावली, कार्यविधि, निर्देशिका, मापदण्ड तर्जुमा गरेर नगर यातायातलाई चुस्त दुरुस्त र नागरिकमैत्री बनाइनेछ ।

### ३.३ वित्तीय व्यवस्था

यस नीतिको कार्यान्वयनका लागि हालको तुलनामा अतिरिक्त वित्तीय स्रोत लगानीको आवश्यकता पर्न सक्दछ । तर यसमा हुने लगानीबाट पूँजी निर्माण भई नगरको समग्र आर्थिक विकास र आन्तरिक राजस्वको दायरा विकास भई दिगो स्रोतको सम्भावना हुने हुनाले यसमा निजीक्षेत्र, बैंक तथा वित्तीय क्षेत्रसँग पनि लगानी जुटाउनका लागि पहल गरिनेछ । साथै संघ र प्रदेशबाट सशर्त तथा समपुरक रुपमा प्राप्त हुने बजेटलाई यस क्षेत्रमा केन्द्रित गर्ने सम्भावना रहन्छ । यस क्षेत्रमा आवश्यक हुने महत्वपूर्ण हिस्सा निजीक्षेत्रको हुने भएकाले सम्बन्धित उद्यमी, व्यवसायीसँग समन्वय र सहकार्यबाट पनि यस क्षेत्रलाई व्यवस्थित बनाउन सकिने सम्भावना छ ।

### ३.४ नीति समन्वय र सामञ्जस्यता

स्थानीय यातायातले व्यापक क्षेत्र ओगटेको हुनाले संविधानले तीनवटै तहलाई यसको व्यवस्थापनको अलग अलग जिम्मेवारी प्रदान गरेको छ । स्थानीय तहलाई स्थानीय सडक, ग्रामीण सडक, कृषि सडकको निर्माण तथा व्यवस्थापनको जिम्मेवारी रहेको छ । साथै स्थानीय स्तरमा ट्रली बस, ट्राम जस्ता मास ट्रान्जिट प्रणालीको स्थापना तथा व्यवस्थापन, स्थानीय यातायातको रुट निर्धारण, अनुगमन, नियमन लगायतका कार्यमात्र एकल अधिकार अन्तर्गत भएको सन्दर्भमा साझा अधिकार र अन्य सवारी दर्ता, अनुमति पत्र लगायतमा संघ र प्रदेश सरकारसँग नीतिगत समन्वय र सामञ्जस्यता अपरिहार्य रहन्छ । तसर्थ संघ र प्रदेश सरकारका यातायात सम्बन्धी नीति, कानून, मापदण्डसँग समन्वय र सामञ्जस्यता कायम गर्दै स्थानीय कानूनको तर्जुमा र कार्यान्वयन गरिनेछ । साथै संघ प्रदेश र स्थानीय तहका बीचको समन्वयलाई प्रभावकारी वनाउन संघ प्रदेश र स्थानीय तह (समन्वय तथा अन्तरसम्वन्ध) ऐन २०७७ वमोजिमका विषयगत समिति, विशेष समिति लगायत राष्ट्रिय समन्वय परिषद र प्रदेश समन्वय परिषद समेतको प्रभावकारी कार्यान्वयनमा जोड दिइनेछ ।

### ३.५ जोखिम पहिचान र व्यवस्थापन

संघ, प्रदेश र स्थानीय तहबीच कार्यजिम्मेवारीको अस्पष्टता, एकले अर्को तहसँगको कमजोर समन्वय जस्ता कुराहरूले यस क्षेत्रलाई असर पार्न सक्छ । यसमा पूर्वाधार विकासको महत्वपूर्ण हिस्सा हुने भएकाले आवश्यक स्रोत जुटाउन लामो समय लाग्न सक्ने हुँदा समयमा आयोजना निर्माण सम्पन्न नहुन सक्छ । नगरपालिकाको विद्यमान क्षमता यसको व्यवस्थापनका लागि पर्याप्त नहुने भएकाले क्षमता विकासका लागि समय र स्रोत साधनको व्यवस्थाका लागि समय लाग्न सक्छ । निजी क्षेत्रलाई आकर्षण गर्न र विश्वासको वातावरण निर्माण नहुँदा लगानी जुटाउन कठीन हुन सक्छ । पूर्वाधार विकासका सम्बन्धित सरोकारवाला पक्षबाट हुनसक्ने असहयोग र ढिला सुस्तीले आयोजना कार्यान्वयनमा असर गर्न सक्छ ।

यी जोखिमहरूको व्यवस्थापनका उपाय पहिचान गरी नीति कार्यान्वयनलाई प्रभावकारी बनाउनमा नगरपालिकाको अहम् भूमिका रहन्छ । यसका लागि भएका नीति, कानून, संरचनाहरूको उपयोगका लागि पहल गर्न सकिन्छ । तहगत सरकारबीच समन्वयकारी संयन्त्रमार्फत कार्यविस्तृतीकरण गरी कार्यजिम्मेवारीमा स्पष्टता ल्याउने सम्भावना रहन्छ । स्रोत साधनलाई ससाना आयोजनामा छर्नेभन्दा प्राथमिकताका आधारमा ठोस लगानीमा जोड दिन आवश्यक हुन्छ । यसबाट अन्य तहको लगानी समेत एकीकृत गर्न सकिन्छ । तत्कालका लागि विकास साझेदार तथा संघ तथा प्रदेश सरकारसँगको सहकार्यमा दक्ष जनशक्ति परिचालन गरी नगरपालिकाको संस्थागत क्षमता विकास गर्दै क्रमशः आवश्यक दक्षता अभिबृद्धि गर्न सकिने सम्भावना छ । योजनाको प्रारम्भिक चरणदेखि नै नागरिक समाज तथा निजीक्षेत्रको सहभागितामा गरिने निर्णय प्रकृयाले पारदर्शिता बृद्धि भई निजीक्षेत्रको लगानी जुटाउन विश्वासको वातावरण निर्माण हुने सम्भावना हुन्छ । नगरपालिकाले दिने प्राथमिकता, प्रभावकारी अनुगमन संयन्त्र र समन्वय तथा सहकार्यले समयमै आयोजना सम्पन्न गर्न सघाउ पुग्न सक्छ ।

### ३.६ अनुगमन, मूल्याङ्कन तथा नीति पुनरावलोकन

यस नीति कार्यान्वयनको अनुगमनका लागि नगर उपप्रमुखको संयोजकत्वमा रहने अनुगमन समितिले वार्षिक रुपमा प्रगति समीक्षा गरी आवश्यक सुझाव दिनेछ । यसको कार्यान्वयनबाट नगरको समग्र विकासमा परेको प्रभावको मूल्यांकनका लागि नगरपालिकाले आवश्यक अध्ययनको व्यवस्था मिलाउने छ । नीति कार्यान्वयनबाट प्राप्त उपलब्धि र पृष्ठपोषणका आधारमा आवधिक रुपमा यसको पुनरावलोकन गरी आवश्यक परिमार्जन गरिनेछ ।

### ३.७ नीति कार्यान्वयन कार्ययोजना

यस नीति कार्यान्वयनका लागि कार्ययोजना बनाई कार्यान्वयन गर्न जरुरी हुन्छ । नीति कार्यान्वयन कार्ययोजना अनुसूचीमा रहेको छ ।

### ३.८ नीति संशोधन

यस नीतिलाई आवश्यकता अनुसार संशोधन वा परिमार्जन नगर कार्यपालिकाबाट गर्न सकिनेछ ।

### ३. ९ खारेजी र बचाउ

यस नीति कार्यान्वयनमा आइपर्ने बाधा अड्काउ वीरेन्द्रनगर कार्यपालिकाले फुकाउनेछ ।

## अनुसूचीः नीति कार्यान्वयन कार्ययोजना

| क्र.सं. | कार्यनीति बमोजिमका क्रियाकलापहरू | जिम्मेवार निकाय | सहयोगी निकाय | समय सीमा | अपेक्षित उपलब्धि |
|---|---|---|---|---|---|
| १ | नगरका मुख्य, सहायक र गल्ली सडकहरूको स्तरोन्नति तथा नियमित अद्यावधिक हुनेगरी मर्मत संभारको व्यवस्था गर्ने | नगरपालिका | प्रदेश र संघ अन्तर्गतका सडक सम्वद्ध निकाय | यथासम्भव छिटो | सडक पूर्वाधार व्यवस्थित भएको हुने |
| २ | पैदलयात्रीका लागि फुटपाथ, जेब्रा क्रसिङ र साइकल लेनको प्रवर्द्धन गर्ने | नगरपालिका | संघ र प्रादेशिक कार्यालयको समन्वय | यथासम्भव छिटो | पूर्वाधार नागरिकमैत्री भएको हुने |
| ३ | अपांगतामैत्री पहुँचयुक्त यातायात पूर्वाधार निर्माण गर्ने | नगरपालिका | संघ र प्रादेशिक कार्यालयको समन्वय | क्रमश, | समावेशी पहुँच भएको हुने |
| ४ | नगरभित्र छोटो तथा मध्यम दुरीका सार्वजनिक सवारी साधन सञ्चालनको अनुमति प्रदान गर्ने | नगरपालिका | प्रदेश प्रहरी ट्राफिक कार्यालयको सहयोग | तुरुन्तै | नगर यातायात सेवा सन्तुलित भएको हुने |
| ५ | बस स्टप, सूचना पाटी र प्रविधिमा आधारित टिकटिङ प्रणाली विकास गर्ने | नगरपालिका | अन्य सरोकारवाला निकायको सहयोग | तुरुन्तै | यात्रुलाई सेवा सहज भएको हुने |
| ६ | सार्वजनिक यातायातमा महिला, ज्येष्ठ नागरिक तथा अपांगता भएका व्यक्तिलाई प्राथमिकता दिने | नगरपालिका | यातायात व्यवसायीको सहयोग | यथासम्भव छिटो | यात्रुमैत्री तथा समावेशी पहुँच सुनिश्चित भएको हुने |
| ७ | नगरको मुख्य शहरक्षेत्रमा पार्किङ (बहु-तल पार्किङ, पार्किङ शुल्क आदि समेत) व्यवस्थापन गर्ने । | नगरपालिका र साझेदार निकाय वा संस्था | सरोकारवालाको सहयोग | क्रमश | नगर व्यवस्थित भएको हुने |
| ८ | बसपार्क तथा सडकछेउ पार्किङ व्यवस्थापन र समयसीमा निर्धारण गर्ने | नगरपालिका | उपभोक्ताको सहयोग | यथासम्भव छिटो | नगरमा पार्किङ व्यवस्थित भएको हुने |
| ९ | भारी सवारीहरूलाई शहरी क्षेत्रमा समय अनुसार प्रवेश अनुमति मापदण्ड बनाइ लागू गर्ने | नगरपालिका संघ प्रदेश सम्वद्ध निकाय | संघ र प्रादेशिक कार्यालयको समन्वय | यथासम्भव छिटो | नगर यातायात व्यवस्थित भएको हुने |
| १० | चार्जिङ स्टेशन निर्माणका लागि सार्वजनिक स्थलको व्यवस्था र निजीक्षेत्रलाई समेत सहजीकरण गर्ने | नगरपालिका र नीजि क्षेत्र | संघ र प्रादेशिक कार्यालयको समन्वय | क्रमश | वातावरणमैत्री सवारी साधन प्रवर्द्धन भएको हुने |

| क्र.सं. | कार्यनीति बमोजिमका क्रियाकलापहरू | जिम्मेवार निकाय | सहयोगी निकाय | समय सीमा | अपेक्षित उपलब्धि |
|---|---|---|---|---|---|
| ११ | विद्युतीय सवारी प्रयोगमा स्थानीय कर, दस्तुर तथा सेवा शुल्कमा सहुलियतको व्यवस्था गर्ने | नगरपालिका | सरोकारवालाको समन्वय | क्रमश | वातावरणमैत्री सवारी साधन प्रवर्द्धन भएको हुने |
| १२ | नगरपालिका आफैँले वा सार्वजनिक निजी साझेदारीमा विद्युतीय सार्वजनिक सवारी सञ्चालनको पहल गर्ने | नगरपालिका र नीजि क्षेत्र | सरोकारवालाको सहयोग | क्रमश | नगर यातायात व्यवस्थित भएको हुने |
| १३ | सवारी साधनबाट हुने हरित गृह ग्याँस उत्सर्जन मापन गरी नगर क्षेत्रलाई वायु प्रदुषण न्यूनीकरणको पहल गर्ने | नगरपालिका र सम्वद्ध निकाय | सरोकारवालाको सहयोग | यथासम्भव छिटो | जलवायु परिवर्तन न्यूनीकरणमा योगदान भएको हुने |
| १४ | नगर सौन्दर्य बढाउन तथा वातावरण संरक्षणका लागि वृक्षारोपण गरी हरित सडक (Green Street) तयार गर्ने | नगरपालिका | सरोकारवालाको सहयोग | यथासम्भव छिटो | नगरको सुन्दरता बृद्धि भएको हुने |
| १५ | ट्राफिक संकेत, ट्राफिक बत्ती जडान, गति सीमा निर्धारण, सीसीटीभी अनुगमन गर्ने तथा एकतर्फी सडकको व्यवस्था लागू गर्ने | नगरपालिका र ट्राफिक कार्यालय | संघ र प्रादेशिक कार्यालयको समन्वय | यथासम्भव छिटो | आवागमन सहज र सुरक्षित भएको हुने |
| १६ | विद्यालय तथा अस्पताल वरपर सुरक्षित जोन घोषणा गर्ने | नगरपालिका र सरोकारवाला | संघ र प्रादेशिक कार्यालयको समन्वय | यथासम्भव छिटो | ध्वनि प्रदुषणको असर नियन्त्रण भएको हुने |
| १७ | नगर ट्राफिक सचेतना कार्यक्रमका लागि ट्राफिक तथा सामुदायिक प्रहरी र नागरिक सहकार्य गर्ने | नगरपालिका र ट्राफिक कार्यालय | संघ र प्रादेशिक ट्राफिक कार्यालयको समन्वय | यथासम्भव छिटो | आवागमन सहज र सुरक्षित भएको हुने |
| १८ | नगर यातायात व्यवस्थापन समितिलाई प्रभावकारी बनाउने | नगरपालिका | सरोकारवालाको सहयोग | | यातायात सेवा प्रभावकारी भएको हुने |
| १९ | यातायात सम्बन्धी डेटा संकलन र MIS प्रणाली निर्माण गरी नियमित सञ्चालन गर्ने | नगरपालिका | संघ र प्रादेशिक कार्यालयको समन्वय | क्रमश | यातायात सम्बन्धी सूचना व्यवस्थापन भएको हुने |
| २० | वार्षिक कार्ययोजना र बजेट विनियोजन गर्ने । | नगरपालिका | सरकोकारवालाको सहयोग | यथासम्भव छिटो | स्रोत साधनको उचित |

| क्र.सं. | कार्यनीति बमोजिमका क्रियाकलापहरू | जिम्मेवार निकाय | सहयोगी निकाय | समय सीमा | अपेक्षित उपलब्धि |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | व्यवस्थापन भएको हुने |
| २१ | संघ र प्रदेश सरकार तथा निजी क्षेत्रसँग समन्वय संयन्त्र विकास र भैरहेका संयन्त्रको परिचालन गर्ने | नगरपालिका र संघ तथा प्रदेश सम्वद्ध निकाय | संघ र प्रादेशिक सरकारको समन्वय | यथासम्भव छिटो | तहगत सरकार बीच सुमधुर समन्वय, सहकार्य भएको हुने |
| २२ | सूचकमा आधारित अनुगमन र प्रभावकारी संयन्त्रको विकास गर्ने | नगरपालिका | सरोकारवालाको सहयोग | यथासम्भव छिटो | निर्धारित समयमै आयोजना कार्यान्वयन भएको हुने |
| २३ | सेवाग्राहीको गुनासो तथा सोको उचित व्यवस्थापन गर्ने | नगरपालिका | सरोकारवालाको सहयोग | यथासम्भव छिटो | नागरिक गुनासो सम्बोधन भएको हुने |
| २४ | सार्वजनिक सुनुवाई, नागरिक सहभागिता र सुझावमार्फत नीति पुनरावलोकन गर्ने । | नगरपालिका | सरोकारवालाको सहयोग | यथासम्भव छिटो | नागरिक सन्तुष्टि भएको हुने |

## सन्दर्भ सामाग्री


i. अटो ड्राइभिङ तालिममा सहभागीहरूका लागि बस्तुगत टेवा प्रदान निर्देशिका २०७६
ii. अटो तथा इ-रिक्सा व्यवस्थापन निर्देशिका २०७५ (पहिलो संशोधन २०८१)
iii. कर्णाली प्रदेश यातायात ऐन २०७६
iv. कर्णाली प्रदेश शहरी विकास नीति, २०७७
v. कर्णाली प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०८१
vi. ट्याक्सीको रुपमा प्रयोग हुने सवारी सम्बन्धी राष्ट्रिय मापदण्ड, २०८१
vii. नेपालको संविधान, २०७२
viii. फुटपाथ व्यवसाय व्यवस्थापन मापदण्ड २०८२
ix. यातायात व्यवस्थापन ऐन २०४९
x. राष्ट्रिय यातायात नीति २०७८
xi. राष्ट्रिय यातायात नीति, २०८१ (मस्यौदाका रुपमा रहेको)
xii. राष्ट्रिय सडक सुरक्षा रणनीति, २०८१ प्रस्तावित
xiii. वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात नीति, २०७१
xiv. विद्युतीय सवारी साधन प्रवर्द्धन नीति, २०७७
xv. शहरी विकास निर्देशिका २०७७
xvi. शहरी क्षेत्र सार्वजनिक यातायात (व्यवस्थापन) प्राधिकरण ऐन २०७९
xvii. स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४
xviii. सवारी साधन उत्सर्जन मापदण्ड, २०७२
xix. GD Labs. (2023). *Sustainable Urban Mobility Plan – Birendranagar*.
xx. International Nepal Fellowship. (2023). *Enhancing Accessibility in Karnali Province*.
xxi. MakaluKhabar. (2023). *City bus service launched in Birendranagar*.
xxii. ResearchGate. (2023). *Urban Parking Assessment in Birendranagar*.
xxiii. The Guardian. (2025). *Electric vehicle revolution in Nepal*.
xxiv. The Kathmandu Post. (2019). *Birendranagar aims to be Nepal's first cycle city*.