राष्ट्रिय यातायात नीति, २०८३

(नेपाल सरकार, मन्त्रिपरिषद् बाट मिति २०८३/०३/२४ मा स्वीकृत)

नेपाल सरकार

पूर्वाधार विकास मन्त्रालय

सिंहदरबार, काठमाडौं

विषय सूची

परिच्छेद १ : परिचय १

१.१ पृष्ठभूमीः १

१.१.१ विगतका प्रयास र वर्तमान अवस्था १

क) विगतका प्रयासः १

ख) वर्तमान अवस्थाः ३

१.२ समस्या, चुनौती र नीतिको आवश्यकता ४

१.२.१ समस्या ४

१.२.२ चुनौती ५

१.२.३ नीतिको आवश्यकता र औचित्य ६

परिच्छेद २ : नीति संरचना ८

२.१ दूरदृष्टि ८

२.२ ध्येय ८

२.३ लक्ष्य ८

२.४ उद्देश्यहरू ८

२.५ नीति ८

२.६. रणनीति ९

२.७. कार्यनीति ११

परिच्छेद ३ : नीति कार्यान्वयन २२

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

३.१ संस्थागत व्यवस्था २२

३.१.१ सङ्घीय तह २२

३.१.२ प्रदेश तह २२

३.१.३ स्थानीय तह २३

३.१.४ संस्थागत क्षमता सुदृढीकरण २३

३.१.५ अध्ययन, अनुसन्धान तथा ज्ञान व्यवस्थापन २३

३.१.६ सार्वजनिक—निजी सहकार्य २३

३.२ कानूनी व्यवस्था २३

३.३ वित्तीय व्यवस्था २३

३.४ नीति समन्वय र सामञ्जस्यता २४

३.५ जोखिम पहिचान र व्यवस्थापन २५

३.५.१ सम्भावित जोखिम २५

३.५.२ जोखिम व्यवस्थापन २५

३.६ अनुगमन, मूल्याङ्कन तथा नीति पुनरावलोकन २६

३.७ नीति कार्यान्वयन कार्ययोजना २६

३.८ खारेजी र बचाउ २६

अनुसूची-१ .... २७

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

परिच्छेद १ : परिचय

१.१ पृष्ठभूमीः

मुलुकको आर्थिक तथा सामाजिक विकासलाई गतिशील बनाउने, आन्तरिक तथा बाह्य व्यापार-व्यवसाय प्रवर्धन गर्ने तथा नागरिकलाई गुणस्तरीय सार्वजनिक सेवामा पहुँच सुनिश्चित गर्ने कार्यमा यातायात क्षेत्रको भूमिका अत्यन्तै महत्त्वपूर्ण रहँदै आएको छ। भौगोलिक विविधता, छरिएको बसोबास तथा विकासका असमान अवस्थाहरू भएको मुलुकमा यातायात पूर्वाधार तथा सेवाको विकासले उत्पादन, उपभोग, रोजगारी सिर्जना, बजार पहुँच विस्तार तथा सामाजिक एकीकरणमा प्रत्यक्ष योगदान पुऱ्याउँदै आएको छ।

भौगोलिक जटिलता, प्राकृतिक जोखिम तथा राजनीतिक एवं प्रशासनिक सङ्क्रमणका बाबजुद नेपालमा पछिल्ला दशकहरूमा यातायात पूर्वाधार तथा सेवाको निरन्तर विस्तार भएको छ। यस विस्तारले उद्योग, कृषि, पर्यटन, शिक्षा, स्वास्थ्य तथा आपतकालीन सेवामा पहुँच सुधार गर्दै समग्र आर्थिक—सामाजिक रूपान्तरणमा महत्त्वपूर्ण योगदान पुऱ्याएको छ। देशको कूल गार्हस्थ्य उत्पादनमा सेवा क्षेत्रको योगदान क्रमशः वृद्धि हुँदै गएको सन्दर्भमा यातायात तथा भण्डारणसमेत समेटिएको यस क्षेत्रको योगदान करिब १२ प्रतिशत पुगेको छ, जसले राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा यातायात क्षेत्रको महत्त्व स्पष्ट रूपमा देखाउँछ।

नेपालको संविधान, २०७२ ले संस्थागत गरेको सङ्घीय लोकतान्त्रिक गणतन्त्रात्मक शासन प्रणालीअनुसार सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहबिच अधिकार, दायित्व र जिम्मेवारीको पुनःविन्यास भएको छ। यस सङ्घीय संरचनाअनुसार तीनै तहका सरकारहरूबाट गरिएका लगानी, पहल तथा कार्यक्रमहरूको परिणामस्वरूप यातायात पूर्वाधारको विस्तार र सेवा प्रवाह निरन्तर अघि बढ्दै आएको छ।

नेपाल सरकारको सोह्रौं आवधिक योजना (२०८१/८२—२०८५/८६) ले "समृद्ध नेपाल, सुखी नेपाली (Vision २०४३)" को दीर्घकालीन राष्ट्रिय आकांक्षा अनुरूप उच्च, दिगो तथा समावेशी आर्थिक वृद्धि हासिल गर्ने लक्ष्य लिएको छ। यस योजनाले यातायात क्षेत्रलाई उत्पादन, बजार, सेवा प्रवाह तथा क्षेत्रीय एवं अन्तर्राष्ट्रिय सम्पर्कलाई जोड्ने सक्षम आधारभूत प्रणालीका रूपमा परिकल्पना गरेको छ।

यस पृष्ठभूमिमा, हालसम्म हासिल गरिएका भौतिक तथा संस्थागत उपलब्धि र हाल नीति तर्जुमा भइरहेको समयको वस्तुगत अवस्थालाई पृथक रूपमा प्रस्तुत गरी राष्ट्रिय यातायात नीतिको सन्दर्भ स्पष्ट गरिएको छ। यसका आधारमा सङ्घीय शासन प्रणालीअन्तर्गत तीनै तहका सरकारहरूबिच प्रभावकारी सहकार्य र समन्वयमार्फत दिगो, सुरक्षित, समावेशी, हरित, प्रविधिमैत्री तथा क्षेत्रीय रूपमा आबद्ध यातायात प्रणाली विकासका लागि स्पष्ट, अद्यावधिक र एकीकृत राष्ट्रिय यातायात नीतिको सान्दर्भिकता अनुभूत भएको छ।

१.१.१ विगतका प्रयास र वर्तमान अवस्था

क) विगतका प्रयासः

नेपाल सरकारले विभिन्न समयमा राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८; क्षेत्रगत रणनीतिहरू; सडक यातायात विकासका गुरुयोजनाहरू तथा आवधिक योजनाहरू कार्यान्वयन गर्दै आएको छ। सङ्घ, प्रदेश तथा स्थानीय तहबाट गरिएका पहलहरूको परिणामस्वरूप सडक, रेल, हवाई, रज्जु (रोपवे, केबलकार) तथा

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

जल यातायात क्षेत्रमा उल्लेखनीय पहुँच विस्तार भएको छ। राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ ले परिकल्पना गरेअनुसार हाल सबै ७७ जिल्ला सदरमुकाम सडक सञ्जालमा जोडिएका छन्।
२०८२ फागुनसम्म सङ्घीय सरकारबाट २०,४५६ कि.मि. कालोपत्रे, ७,६०२ कि.मि. ग्राभेल र ८,७४८ कि.मि. कच्ची सडक गरी कूल ३६,८०६ कि.मि. सडक निर्माण सम्पन्न भएको छ। प्रदेश तथा स्थानीय तहबाट करिब ६८,१०० कि.मि. सडक सञ्जाल विकास भएको छ। जसमध्ये कालोपत्रे, ग्राभेल र कच्ची सडकको अंश क्रमश ७.४८ प्रतिशत, २१.०६ प्रतिशत र ७१.४६ प्रतिशत रहेको छ। यसका परिणामस्वरूप रणनीतिक सडक सञ्जालको सडक घनत्व करिब २५ कि.मि./१०० वर्ग कि.मि. पुगेको छ भने स्थानीय सडक समेत समेट्दा करिब ७१ कि.मि./१०० वर्ग कि.मि. पुगेको छ। रणनीतिक तथा स्थानीय सडक सञ्जालमा हालसम्म करिब ३,६५२ वटा पुल निर्माण सम्पन्न भएका छन्। राष्ट्रिय गौरव तथा रूपान्तरणकारी आयोजनाअन्तर्गत निर्माण गर्नुपर्ने करिब ९४२ वटा पुलमध्ये ५३४ वटा पुल सम्पन्न भइसकेका छन्।

पूर्व—पश्चिम राजमार्ग, मध्यपहाडी लोकमार्ग, मदन भण्डारी लोकमार्ग, हुलाकी राजमार्ग, उत्तर—दक्षिण करिडोर, औद्योगिक करिडोर तथा काठमाडौं—तराई/मधेस द्रुतमार्गजस्ता आयोजनाहरू विभिन्न चरणमा निर्माण, स्तरोन्नति तथा सञ्चालनमा छन्। करिब ८० वटा सडक राष्ट्रिय राजमार्गका रूपमा सूचीकरण गरी सङ्घीय सरकारको कार्यक्षेत्रभित्र राखिएको छ।

योजनाबद्ध मर्मतसम्भार रणनीति अन्तर्गत सडक बोर्ड नेपालमार्फत राष्ट्रिय राजमार्गहरूको मर्मतसम्भार हुँदै आएको छ। कोर रोड नेटवर्क (CRN) लाई प्राथमिकताका आधारमा स्रोत परिचालन गरी आवधिक मर्मत कार्य गरिएको छ। साथै, Performance Based Maintenance Contract तथा Road Asset Management System (RAMS) को प्रयोगमार्फत विद्यमान सडक सम्पत्तिको दीर्घकालीन उपयोगिता सुनिश्चित गर्ने प्रयासहरू प्रारम्भ गरिएका छन्।

सुरुङ्गमार्ग विकासतर्फ २.६८८ कि.मि. नागढुङ्गा सुरुङ्गमार्ग निर्माण कार्य सम्पन्न भई सञ्चालनपूर्वको चरणमा पुगेको छ। १.१२६ कि.मि. सिद्धबाबा सुरुङ्गमार्ग को ब्रेकथ्रु सम्पन्न भइसकेको छ। टोखा—छहरे सुरुङ्गमार्ग अध्ययन चरणमा रहेको छ।

रेल यातायाततर्फ पूर्व-पश्चिम विद्युतीय रेलमार्ग अन्तर्गत २०८२ फागुनसम्म बर्दिबास-निजगढ रेलमार्ग (८२ कि.मी.) मध्ये बर्दिबास-चोचा खण्डमा कुल ६८.६ कि.मी. ट्र्याक बेड (Track Bed) र १६ वटा रेल पुल निर्माण सम्पन्न भएको छ। नेपाल-भारत अन्तरदेशीय रेलमार्ग अन्तर्गत निर्माणाधीन जयनगर-जनकपुर-बर्दिबास (६९ किलोमिटर) रेलमार्ग मध्ये जयनगर-जनकपुर-भङ्गाहा रेलमार्गको ५२ किलोमिटरमा यात्रुवाहक रेल सेवा सञ्चालनमा रहेको छ। बथनाहा-विराटनगर (१८ किलोमिटर) रेलमार्गमध्ये बथनाहा-विराटनगर (१० कि.मी.) रेलमार्ग निर्माण भई भारतको बथनाहादेखि नेपाल कस्टम यार्ड (८ किलोमिटर) सम्म कार्गो रेल सेवा सञ्चालन हुने चरणमा रहेको छ। वीरगञ्ज—काठमाडौं रेलमार्ग को Final Location Survey सम्पन्न भएको छ भने केरुङ—काठमाडौं रेलमार्ग पूर्व—सम्भाव्यता अध्ययन चरणमा छ।

जल यातायाततर्फ कर्णाली, कालीगण्डकी, कोशी तथा नारायणी नदीमा सम्भाव्यता अध्ययन सम्पन्न भई कोशी र नारायणी नदीमा यात्रु टर्मिनल निर्माणका लागि DPR तयार गरिएको छ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

हवाई यातायाततर्फ ५४ आन्तरिक विमानस्थलमध्ये ३५ सञ्चालनमा रहेका छन्। गौतमबुद्ध तथा पोखरा अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सञ्चालनमा आइसकेका छन्। निजगढ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणसम्बन्धी अध्ययन कार्य अघि बढिरहेको छ।

धार्मिक पर्यटन, शहरी गतिशीलता तथा दुर्गम क्षेत्रमा पहुँच विस्तारका लागि निजी क्षेत्रको लगानीमा केवलकार यातायात विकास भएको छ। मनकामना, चन्द्रागिरी, कालिन्चोक, अन्नपूर्णा, सिद्दार्थ, लुम्बिनी, मौलाकालिका लगायतका केवलकार सञ्चालनमा छन् भने पाथिभरा, जालपादेवी, सिकलेस, चम्पादेवी, लगायतका केवलकार निर्माणाधीन छन्।

बहुमाध्यम यातायात अवधारणाअनुरूप सडक, रेल, हवाई तथा जल यातायातबिच अन्तरसमन्वय बढाउन Dry Port, Integrated Check Post (ICP) तथा Logistic Hub विकासका पहलहरू अघि बढाइएका छन्।

यातायात क्षेत्रको वातावरणीय दिगोपन प्रवर्धन गर्ने उद्देश्यले नेपाल सरकारले विगतमा विभिन्न नीतिगत तथा कार्यक्रमगत पहलहरू अघि बढाउँदै आएको छ। यसै सन्दर्भमा वि.सं. २०७१ मा "वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात नीति" तर्जुमा गरी वातावरणमैत्री, ऊर्जा-दक्ष तथा प्रदूषण न्यूनीकरण उन्मुख सवारी तथा यातायात प्रणालीतर्फको नीतिगत प्रयास प्रारम्भ गरिएको थियो। यस नीतिले सार्वजनिक तथा निजी यातायातमा वैकल्पिक प्रविधि, स्वच्छ ऊर्जा तथा वातावरणमैत्री अभ्यासतर्फ क्रमिक रूपान्तरणको आधार तयार गरेको छ।

ख) वर्तमान अवस्थाः

विगतका भौतिक तथा संस्थागत उपलब्धिहरूका बावजुद, नीति तर्जुमा भइरहेको वर्तमान अवस्थामा तीव्र शहरीकरण, आर्थिक गतिविधिको विस्तार तथा सवारी साधनको तीव्र वृद्धिसँगै यातायात प्रणाली सङ्क्रमणको चरणमा प्रवेश गरेको देखिन्छ। आर्थिक वर्ष २०८२/८३ को फाल्गुनसम्म देशभर ६२ लाख ४९ हजार ७ सय ३२ सवारी साधन दर्ता भइसकेका छन्। दर्ता भएका सवारी/यातायातका साधनमध्ये ५० लाखभन्दा बढि मोटरसाइकल रहेका छन्। यसरी हेर्दा मोटरसाइकलको हिस्सा ८०% भन्दा बढि पुगेको छ ।
स्मार्ट ड्राइभिङ लाइसेन्स, डिजिटल ट्राफिक प्रवर्तन, सवारी फिटनेस परीक्षण केन्द्र, इम्बोस्ड नम्बर प्लेट तथा Euro-6 उत्सर्जन मापदण्ड कार्यान्वयनमा आएपछि दुर्घटनाबाट हुने मृत्यु दरमा केही सुधार देखिए तापनि दुर्घटनाको समग्र सङ्ख्या अझै उच्च अवस्थामा रहेको छ।

विश्वव्यापी रूपमा वार्षिक करिब १२ लाख मानिस सडक दुर्घटनामा ज्यान गुमाउने सन्दर्भमा नेपालमा दैनिक सरदर करिब ७ जनाको मृत्यु हुने अवस्था छ। यसबाट देशको अर्थतन्त्रले बर्सेनि ठूलो आर्थिक क्षति व्यहोर्नु परेको छ। नेपालले संयुक्त राष्ट्रसङ्घको Road Safety Action Plan तथा Safe System Approach अनुरूप प्रतिबद्धता जनाएको छ।

नेपालले BBIN, SASEC तथा BIMSTEC जस्ता क्षेत्रीय मञ्चहरू मार्फत क्षेत्रीय सम्पर्क, आर्थिक करिडोर विकास तथा सीमापार यातायात प्रवर्धन गर्ने उद्देश्यका साथ विभिन्न पहलहरू अघि बढाउँदै आएको छ। बढ्दो जलवायु परिवर्तनजन्य जोखिम र असरहरूको सन्दर्भमा नेपालले Paris Agreement

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

on Climate Change प्रति प्रतिबद्धता जनाउँदै Nationally Determined Contributions (NDCs) अनुरूप जलवायु—सहनीय, हरित तथा दिगो यातायात प्रणालीको विकासलाई प्राथमिकतामा राख्दै आएको छ।

पेट्रोलियम पदार्थको आयात घटाउने उद्देश्यले विद्युतीय सवारी साधन प्रोत्साहन गर्ने नीति अवलम्बन गरिएको छ। कर तथा वित्तीय प्रोत्साहनका उपाय र सहज फाइनान्सिङका कारण विद्युतीय सवारी साधनको आयात तीव्र रूपमा बढेको छ। नेपालमा हाल नयाँ आयात हुने निजी कारहरू मध्ये विद्युतीय सवारी साधन (EVs) को हिस्सा ७० प्रतिशतभन्दा बढि रहेको छ। नयाँ सवारी साधन बिक्रीको क्षेत्रमा EV को बजार हिस्साका आधारमा नेपाल विश्वमै दोस्रो स्थानमा पर्न सफल भएको छ, जुन नर्वेभन्दा मात्र पछाडि हो। आ.व. २०८२/८३ सम्म नेपालमा दर्ता भएका कुल विद्युतीय सवारी साधनहरूको सङ्ख्या ६३,२८० पुगेको छ ।

विद्युतीय सवारी साधनको बढ्दो प्रयोगले जीवाश्म इन्धनको आयातमा कमी ल्याई देशभित्र उत्पादित विद्युत ऊर्जाको उपयोग विस्तार भएको देखिन्छ। यसले सवारी संरचनामा क्रमिक रूपान्तरणको संकेत गर्दछ। तथापि, चार्जिङ पूर्वाधार, ब्याट्री व्यवस्थापन, सुरक्षा मापदण्ड, रिसाइकल प्रणाली तथा सञ्चालनसम्बन्धी व्यवस्था विभिन्न नीतिगत, संस्थागत तथा कार्यान्वयन तहमा अझै विकासकै चरणमा रहेका छन्।

यस वस्तुगत अवस्थाले Mass Transit, E-Mobility, Intelligent Transport Systems (ITS), Digitalization तथा Public-Private Partnership (PPP) जस्ता अवधारणाहरूलाई राष्ट्रिय यातायात नीतिको केन्द्रमा राख्नुपर्ने आवश्यकतालाई स्पष्ट रूपमा उजागर गरेको छ।

१.२ समस्या, चुनौती र नीतिको आवश्यकता

१.२.१ समस्या

नेपालको यातायात प्रणालीमा संरचनागत, संस्थागत, प्राविधिक तथा व्यवस्थापकीय प्रकृतिका बहुआयामिक समस्याहरू विद्यमान छन्। सडक दुर्घटनाबाट दैनिक ठूलो सङ्ख्यामा जनधनको क्षति हुनु, शहरी क्षेत्र विशेषतः काठमाडौं उपत्यकामा नियमित ट्राफिक जाम देखिनु तथा सवारी साधन संरचनामा असन्तुलन रहनु प्रमुख समस्या हुन्। कुल सवारी फ्लीटको ८० प्रतिशतभन्दा बढी हिस्सा मोटरसाइकलले ओगटेकाले सडक क्षमतामा अत्यधिक दबाब पर्नुका साथै दुर्घटना जोखिम, ट्राफिक जाम र वायु प्रदूषण बढेको छ।

सवारी साधनको तीव्र वृद्धिसँगै सार्वजनिक यातायातमा प्रयोग भइरहेका बस, माइक्रोबस तथा अन्य सवारी साधनहरूको ठूलो हिस्सा पुरानो, प्रदूषणकारी र उच्च मर्मत लागतयुक्त रहेको छ। उमेर, उत्सर्जन र सुरक्षा मापदण्डमा आधारमा पुराना सवारी साधनको चरणबद्ध व्यवस्थापन तथा विस्थापनका लागि प्रभावकारी राष्ट्रिय प्रणाली अभाव रहनु अर्को महत्त्वपूर्ण समस्या हो।

यातायात क्षेत्रबाट कुल कार्बन उत्सर्जनको करिब ३४ प्रतिशत हिस्सा हुनु, जीवाश्म इन्धनमा आधारित सवारी साधनको अत्यधिक प्रयोग हुनु तथा सोही इन्धन र सवारी साधनहरू सरकारका प्रमुख राजस्व स्रोतसमेत रहनु वातावरणीय तथा वित्तीय दृष्टिले जटिल संरचनागत समस्या बनेको छ। नयाँ सडक

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

निर्माणमा प्राथमिकता दिइए तापनि विद्यमान सडकको योजनाबद्ध मर्मतसम्भार, स्तरोन्नति र सम्पत्ति संरक्षणमा अपेक्षित ध्यान नपुग्नु पनि महत्त्वपूर्ण समस्या हो।

सार्वजनिक यातायात प्रणालीमा मार्ग दोहोरोपन (route duplication), अव्यवस्थित रूट परमिट व्यवस्था, यात्रु मागअनुसार सेवा योजना नहुनु तथा नेटवर्क—आधारित सञ्चालनको अभावका कारण सञ्चालन लागत बढ्नुका साथै सेवा गुणस्तर कमजोर भएको छ। साना—साना स्वामित्वमा आधारित सार्वजनिक सवारी सञ्चालकहरूको ठूलो हिस्सा न्यून नाफामा सञ्चालन गर्न बाध्य रहेको अवस्था पनि विद्यमान छ।

समग्र यातायातका सबै माध्यम (सडक, रेल, जलमार्ग, केवलकार आदि) समेट्ने गरी राष्ट्रिय एकीकृत यातायात गुरुयोजना तर्जुमा हुन नसक्नु, यातायात पूर्वाधारको एकीकृत विकास तथा विस्तार नहुनु, आयोजना छनौटमा स्पष्ट मापदण्डको अभाव, आवश्यक पूर्वतयारी बिना आयोजना कार्यान्वयन गर्ने अभ्यास तथा आयोजना सञ्चालनमा कुशलताको कमी पनि विद्यमान छन्।

जग्गा प्राप्ति तथा वन क्षेत्रको जग्गाको भोगाधिकार लिन कठिनाइ, सडक सीमाको अतिक्रमण र अन्तर्सम्बन्धित निकायहरूबिच प्रभावकारी समन्वयको अभावले आयोजना कार्यान्वयनमा ढिलाइ र लागत वृद्धि भइरहेको छ। निर्माण क्षेत्रमा वित्तीय प्रवाहको अपर्याप्तता, सार्वजनिक खरिदसम्बन्धी कानून कार्यान्वयनका समस्या, निजी क्षेत्रको लगानी आकर्षित हुन नसक्नु तथा वैकल्पिक वित्तीय संयन्त्रको अभाव पनि प्रमुख समस्या हुन्।

स्थानीय निर्माण सामग्रीको उत्खनन् र उपयोगमा कठिनाइ, उपलब्ध सामग्रीको गुणस्तर कमजोर हुनु, वातावरणीय प्रभाव न्यूनीकरण योजनाको प्रभावकारी कार्यान्वयन नहुनु तथा सबै निकायहरूले योजनाबद्ध मर्मतसम्भार प्रणाली अवलम्बन नगर्नुले यातायात सम्पत्तिको दीर्घकालीन संरक्षण कमजोर बनेको छ। माग अनुरूप स्रोत व्यवस्थापन गर्न नसक्नु, विशेष प्रकारका पुल, भायाडक्ट र सुरुङमार्ग जस्ता आधुनिक पूर्वाधारका लागि आवश्यक प्रविधि, स्रोत र दक्ष जनशक्तिको अभाव पनि गम्भीर समस्या हुन्।

Infrastructure bottlenecks, सीमा क्षेत्रमा पूर्वाधारको कमी, प्राविधिक क्षमताको अभाव र बहु—माध्यम आबद्धता कमजोर हुनुका कारण नेपालको Logistic Cost कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको करिब २० प्रतिशतसम्म पुग्नुले राष्ट्रिय प्रतिस्पर्धात्मकता कमजोर बनाएको छ। साथै, सवारी चालक अनुमतिपत्र, सवारी साधन दर्ता, सञ्चालन र नियमनसम्बन्धी सेवा लामो समयसम्म ढड्डा प्रणालीमा आधारित रहनु पनि संरचनागत समस्या रहँदै आएको छ।

१.२.२ चुनौती

उपरोक्त समस्याहरू समाधान गर्दै दीर्घकालीन रूपमा दिगो, सुरक्षित र समावेशी यातायात प्रणाली निर्माण गर्नु नेपालका लागि बहुआयामिक चुनौती बनेको छ। सङ्घीयता कार्यान्वयनको सन्दर्भमा सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहका योजनाबिच दोहोरोपना, कार्यक्षेत्रको द्विविधा र अवैज्ञानिक आयोजना छनौट अभ्यास सुधार गर्दै प्रभावकारी समन्वय स्थापित गर्नु प्रमुख चुनौती हो।

Safe System Approach लाई व्यवहारमा पूर्ण रूपमा अवलम्बन गर्न सडक संरचना, सवारी साधन, चालकको व्यवहार र आपतकालीन प्रतिक्रिया प्रणालीबिच एकीकृत सुधार गर्नु व्यवहारगत, संस्थागत र

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

स्रोतगत रूपमा चुनौतीपूर्ण रहेको छ। सीमित सडक क्षमताभित्र शहरी ट्राफिक जामको दीर्घकालीन समाधानका लागि ITS, स्मार्ट सिग्नल, डिजिटल प्रवर्तन, सार्वजनिक यातायात प्राथमिकता तथा Mass Transit प्रणाली लागु गर्नु प्राविधिक, वित्तीय र संस्थागत दृष्टिले चुनौतीपूर्ण छ।

पुराना र मोटरसाइकल केन्द्रित सवारी साधनलाई गुणस्तरीय सार्वजनिक यातायात र साझा गतिशीलता (Shared Mobility) मा रूपान्तरण गर्नु चुनौतीपूर्ण छ। यसका लागि कार्बन उत्सर्जन घटाउँदै सरकारी राजस्वको सन्तुलन मिलाउनु, आवश्यक हरित पूर्वाधार र प्रविधिको विकास गर्नु, तथा दिगो यातायात अपनाउन उपभोक्ताको व्यवहारमा परिवर्तन ल्याउनु प्रमुख चुनौती हुन्।

जटिल भौगोलिक अवस्था र जलवायु परिवर्तनजन्य जोखिम (बाढी, पहिरो, भू—क्षय, चरम मौसम) का बिच यातायात पूर्वाधारलाई जलवायु—सहनीय र उत्थानशील बनाउनु दीर्घकालीन चुनौती हो। साबिकका पूर्वाधारमा ITS जस्ता प्रविधि लागु गर्ने सीमितता, बहु—माध्यम यातायात प्रणाली विकासका लागि ठोस योजना र लगानी सुनिश्चित गर्नु तथा जलमार्ग र रेलमार्ग सञ्चालनका लागि आवश्यक संस्थागत क्षमता विकास गर्नु पनि चुनौतीका रूपमा देखिन्छ।

यसका अतिरिक्त, सवारी चालक अनुमतिपत्र, सवारी साधन दर्ता, सञ्चालन र नियमनका सेवाहरूलाई पूर्ण रूपमा डिजिटल, चुस्त र विश्वसनीय बनाउनु परिवर्तन व्यवस्थापनको दृष्टिले चुनौतीपूर्ण छ। BBIN, BIMSTEC र SASEC अन्तर्गत Regional Connectivity, Economic Corridor Development तथा Seamless Cross-Border Connectivity कार्यान्वयन गर्नु प्राविधिक, संस्थागत र कूटनीतिक रूपमा थप चुनौतीपूर्ण रहेको छ।

१.२.३ नीतिको आवश्यकता र औचित्य

राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ ले आफ्नो समयसन्दर्भमा मार्गदर्शन प्रदान गरे तापनि पछिल्ला दुई दशकमा राजनीतिक संरचना, आर्थिक परिदृश्य, सामाजिक अपेक्षा, प्रविधि, शहरीकरण, जलवायु जोखिम तथा क्षेत्रीय—अन्तर्राष्ट्रिय परिवेशमा आमूल परिवर्तन आएको छ। यस परिवर्तित सन्दर्भमा राष्ट्रिय यातायात नीति, २०८३ अपरिहार्य भइसकेको छ। नेपालको संविधान अन्तर्गत सङ्घीय शासन प्रणालीमा अधिकार, दायित्व र कार्यक्षेत्र पुनःविन्यास भएको छ। अनुसूची—५ अनुसार राष्ट्रिय यातायात नीति सङ्घीय कार्यक्षेत्रमा रहेकाले यस नीतिले सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहका प्रयासहरूलाई स्पष्ट दिशानिर्देश, समन्वय संयन्त्र र कार्यविभाजन सहित मार्गदर्शन गर्नुपर्ने आवश्यकता देखिएको छ।

आगामी दशकमा दिगो र समावेशी आर्थिक वृद्धि, स्मार्ट सिटी, क्षेत्रीय विकास, आर्थिक करिडोर तथा नगर—गाउँ सञ्जाल सुदृढीकरणमा केन्द्रित विकास यात्रालाई समर्थन गर्न आधुनिक यातायात प्रणालीका लागि स्पष्ट नीतिगत ढाँचा आवश्यक छ। तीव्र शहरीकरण र सवारी वृद्धिका कारण देखिएका ट्राफिक जाम, पार्किङ, सार्वजनिक यातायात कमजोरी र प्रदूषण समाधानका लागि Mass Transit, शहरी ट्राफिक व्यवस्थापन, ITS, स्मार्ट टिकटिङ र सार्वजनिक यातायात प्राथमिकतालाई नीतिगत रूपमा संस्थागत गर्नुपर्ने अवस्था आएको छ।

दुर्गम भूगोलमा सुलभ र वर्षभरि सञ्चालनयोग्य यातायात सेवा सुनिश्चित गर्नु, महिला, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक र अपाङ्गता भएका व्यक्तिका लागि सुरक्षित र समावेशी यातायात व्यवस्था गर्नु राज्यको दायित्व हो। SDGs, Paris Agreement र NDCs अन्तर्गतका प्रतिबद्धता पूरा गर्न Electric Mobility, Non-

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

Motorized Transport र Low-Carbon Transport System लाई राष्ट्रिय प्राथमिकताका रूपमा स्थापित गर्न आवश्यक भएको छ।

क्षेत्रीय सहकार्य ढाँचाहरू अन्तर्गत Regional Connectivity र Cross-Border Connectivity का अवसर उपयोग गर्न, उदाउँदा प्रविधि (Ride-Sharing, ITS, Digital Enforcement, Smart Licensing/Ticketing, Autonomous Systems) का लागि नीतिगत तयारी गर्न तथा दीर्घकालीन लगानी आकर्षित गर्न PPP, BOT/BOOT, Performance Based Contracts, Green/Climate Bonds, Carbon Trading, Blended Finance, Infrastructure Bonds, Land Value Capture र VGF जस्ता संयन्त्रहरूका लागि स्पष्ट नीति एवं प्रक्रिया आवश्यक छ।

विद्युतीय सवारी साधनको बढ्दो आयात र प्रयोगले जीवाश्म इन्धनको आयात घटाई देशभित्र उत्पादित विद्युतको उपयोग बढाएको भए तापनि, वर्तमान प्रोत्साहन व्यवस्था मुख्यतः आयात केन्द्रित देखिन्छ। चार्जिङ पूर्वाधार, ब्याट्री व्यवस्थापन, सुरक्षा मापदण्ड, रिसाइकल प्रणाली तथा सञ्चालनसम्बन्धी स्पष्ट नीतिगत मार्गदर्शनको अभाव रहेको छ। कर छुट तथा सहुलियतका कारण राजस्व सङ्कलनमा सङ्कुचन देखिएको अवस्था तथा बि.सं. २०७१ को “वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात नीति” ले विद्युतीय सवारी साधनलाई समग्र रूपमा सम्बोधन गर्न नसकेको अवस्थाले नयाँ राष्ट्रिय यातायात नीतिबाट स्पष्ट, सन्तुलित र दिगो मार्गदर्शनको आवश्यकता देखाएको छ।

सडक दुर्घटनाबाट दैनिक औसत ७ जनाको ज्यान जाने वर्तमान अवस्थालाई सम्बोधन गर्न Safe System Approach को पूर्ण अवलम्बन अनिवार्य भइसकेको छ। यी सबै आर्थिक, सामाजिक, पर्यावरणीय, प्राविधिक र क्षेत्रीय सन्दर्भलाई दृष्टिगत गर्दा नेपालका लागि एकीकृत, दिगो, समावेशी, हरित र प्रविधिमैत्री यातायात नीति अब अपरिहार्य भएको छ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

परिच्छेद २ : नीति संरचना

२.१ दूरदृष्टि
दिगो, सुरक्षित, सर्वसुलभ, समावेशी, हरित र प्रविधिमैत्री यातायात प्रणाली।

२.२ ध्येय
सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहबिचको सहकार्यमा प्रविधि र वातावरणमैत्री, ऊर्जा-दक्ष, सुरक्षित तथा सहज एकीकृत यातायात प्रणालीको विकास र व्यवस्थापन गर्ने।

२.३ लक्ष्य
"नेपालको एकीकृत यातायात प्रणालीलाई सुरक्षित, सुलभ, दिगो र प्रतिस्पर्धी बनाउँदै आर्थिक समृद्धि, सामाजिक समावेशीता र क्षेत्रीय एकीकरणमा प्रभावकारी योगदान पुऱ्याउने।

२.४ उद्देश्यहरू
२.४.१ यातायात पूर्वाधार योजना, आयोजना छनौट, निर्माण, सञ्चालन र व्यवस्थापनमा एकीकृत योजना, प्रमाणमा आधारित निर्णय र दक्ष लगानी व्यवस्थापन अवलम्बन गरी अधिकतम आर्थिक—सामाजिक प्रतिफल प्राप्त हुने नागरिकमैत्री, मर्यादित र सुरक्षित यातायात प्रणालीको विकास गर्ने।

२.४.२ आर्थिक समृद्धि, क्षेत्रीय सन्तुलन तथा सामाजिक समावेशीता प्रवर्धन गर्न गुणस्तरीय, मितव्ययी, भरपर्दो, सर्वसुलभ तथा प्रविधिमैत्री यातायात सेवाको पहुँच विस्तार गर्दै प्रतिस्पर्धी तथा दिगो अर्थतन्त्रको आधार तयार गर्ने।

२.४.३ सडक दुर्घटनाबाट हुने मृत्यु तथा गम्भीर घाइतेको सङ्ख्या न्यूनीकरण गर्न Safe System Approach पूर्ण रूपमा अवलम्बन गर्दै सडक संरचना, सवारी साधन, चालक व्यवहारमा सुधार र आपतकालीन प्रतिक्रिया प्रणालीबिच एकीकृत सुधार गर्ने।

२.४.४ यातायात क्षेत्रबाट हुने कार्बन उत्सर्जन तथा वातावरणीय जोखिम न्यूनीकरण गर्न हरित, ऊर्जा—दक्ष र विद्युतीय गतिशीलता, जलवायु परिवर्तन अनुकूलन तथा उत्थानशील यातायात पूर्वाधारको विकास गर्दै दीर्घकालीन दिगोपन सुनिश्चित गर्ने।

२.४.५ सङ्घीय शासन प्रणालीअनुरूप सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहबिचको स्पष्ट कार्यविभाजन, प्रभावकारी समन्वय र संस्थागत क्षमता सुदृढीकरण गर्दै योजनाबद्ध मर्मतसम्भार, सम्पत्ति व्यवस्थापन, सार्वजनिक—निजी साझेदारी (PPP), नवीन वित्तीय संयन्त्र, सार्वजनिक यातायात, Mass Transit, ITS, साझा गतिशीलता (Shared Mobility) तथा सीमापार यातायात र आर्थिक करिडोर विकासमार्फत क्षेत्रीय तथा अन्तरदेशीय कनेक्टिभिटी प्रवर्धन गर्ने।

२.५ नीति
२.५.१ नागरिकका लागि सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोणमा (Safe System Approach) मा आधारित सवारी तथा यातायात सेवा सुनिश्चित गरिनेछ। (उद्देश्य १ र ३ सँग सम्बन्धित)

२.५.२ विद्युतीय तथा वैकल्पिक ऊर्जामा आधारित सवारी साधन, हरित र जलवायु अनुकूल इन्जिनियरिङ पूर्वाधारलाई प्राथमिकता दिई दिगो यातायात प्रणाली विकास गरिनेछ। (उद्देश्य २ र ४ सँग सम्बन्धित)

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

२.५.३ सडक, रेल, हवाई, जल, रज्जु (केबल, पोडवे, रोपवे) लगायतका सबै यातायात माध्यमहरूलाई बहु—माध्यम (Multimodal) अवधारणाअनुसार सहकार्यपूर्ण, दक्ष र समन्वित रूपमा एकीकृत सञ्जालमा विकास गरिनेछ। **(उद्देश्य १ र ५ सँग सम्बन्धित)**

२.५.४ सहर तथा महानगरीय क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायातलाई प्राथमिकता दिँदै सामुहिक यातायात (Mass Transit), पैदल, साइकलमैत्री पूर्वाधार, साझा गतिशीलता (Shared Mobility) र स्मार्ट शहरी यातायात व्यवस्थापन प्रणाली सुदृढ गरिनेछ। **(उद्देश्य २ र ५ सँग सम्बन्धित)**

२.५.५ यातायात क्षेत्रलाई दीर्घकालीन, पूर्वानुमानयोग्य र दिगो लगानीका लागि आकर्षक बनाउन उपयुक्त नियमन, संस्थागत व्यवस्था र विविध वित्तीय संयन्त्र ((जस्तै सार्वजनिक—निजी साझेदारी, पूर्वाधार बन्ड र हरित वित्त) को विकासको लागि नीतिगत मार्गदर्शन गरिनेछ। **(उद्देश्य ५ सँग सम्बन्धित)**

२.५.६ बुद्धिमता यातायात प्रणाली (Intelligent Transport System), डिजिटल डेटा प्लेटफर्म, अनुसन्धान, नवप्रवर्तन, स्मार्ट भुक्तानी प्रणाली र सीपमूलक मानव स्रोत विकासलाई संस्थागत गरी प्रविधिमैत्री र तथ्यमा आधारित यातायात व्यवस्थापन प्रणाली विकास गरिनेछ। **(उद्देश्य १, २ र ५ सँग सम्बन्धित)**

२.५.७ समुदायगत, आर्थिक तथा व्यापारिक आवागमनलाई सहज बनाउने उद्देश्यले क्षेत्रीय तथा अन्तरदेशीय बहुमाध्यम आबद्धता (Connectivity) लाई दिगो, व्यवस्थित र समन्वित रूपमा सुदृढ गरिनेछ। **(उद्देश्य ५ सँग सम्बन्धित)**

२.५.८ यातायात पूर्वाधार तथा सेवाको गुणस्तर, मापदण्ड र नियमन सुनिश्चित गर्दै दीर्घकालीन सम्पत्ति संरक्षण र सदुपयोग प्रवर्धन गरिनेछ। (उद्देश्य १ र ३ सँग सम्बन्धित)

२.६. रणनीति

नीति नं २.५.१ (नागरिकका लागि सुरक्षित प्रणाली दृष्टिकोणमा (Safe System Approach) आधारित सवारी तथा यातायात सेवा सुनिश्चित गरिनेछ।) सँग सम्बन्धित:

२.६.१. राष्ट्रियस्तरमा Safe System Approach संस्थागत गरी सडक दुर्घटना, मृत्यु तथा गम्भीर घाइतेको सङ्ख्या क्रमशः न्यूनीकरण गर्ने।

२.६.२. चालक, यात्रु तथा समुदायको सुरक्षा व्यवहार (Road User Behavior) सुधार गर्न शिक्षा, तालिम र जनचेतनालाई प्रणालीगत रूपमा सुदृढ गर्ने।

२.६.३. दुर्घटना पश्चात् उद्धार, उपचार र आपतकालीन प्रतिक्रिया प्रणालीलाई बहु—निकायसमन्वयमार्फत एकीकृत, समयबद्ध र प्रभावकारी बनाउने।

नीति नं २.५.२ (विद्युतीय तथा वैकल्पिक ऊर्जामा आधारित सवारी साधन, हरित र जलवायु अनुकूल इन्जिनियरिङ डिजाइन, पद्धति र प्रविधिलाई प्राथमिकता दिई दिगो यातायात प्रणाली विकास गरिनेछ।) सँग सम्बन्धित:

२.६.४. विद्युतीय तथा वैकल्पिक ऊर्जामा आधारित सवारी साधनको प्रयोग विस्तार गर्दै E-Mobility Transition लाई चरणबद्ध रूपमा अघि बढाउने।

२.६.५. यातायात पूर्वाधार तथा सेवाहरूलाई जलवायु परिवर्तनका जोखिमप्रति अनुकूल (Adaptive) र उत्थानशील (Resilient) बनाउने।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

२.६.६. हरित तथा दिगो यातायात प्रवर्धनका लागि Green / Climate Finance, Carbon Finance तथा अन्य जलवायु—वित्तीय साधनहरूको परिचालन गर्ने।

नीति नं २.५.३ (सडक, रेल, हवाई, जल, रज्जु (केबल, पोडवे, रोपवे) लगायतका सबै यातायात माध्यमहरूलाई बहु—माध्यम (Multimodal) अवधारणाअनुसार सहकार्यपूर्ण, दक्ष र समन्वित रूपमा एकीकृत सञ्जालमा विकास गरिनेछ।) सँग सम्बन्धितः

२.६.७. राष्ट्रिय तथा प्रादेशिकस्तरमा सडक, रेल, जल, केवलकार र हवाई यातायातलाई समेट्ने, प्रयोगकर्तामैत्री तथा निर्बाध (Seamless) Holistic Multimodal Transport Masterplan तर्जुमा तथा क्रमशः कार्यान्वयन गरी प्रमुख टर्मिनल तथा स्टेसनहरूमा अन्तर्माध्यम (Intermodal) जडान र सेवा पहुँच सुनिश्चित गर्ने।

२.६.८. मालवाहन (Freight) तथा Logistics प्रणालीको दक्षता, विश्वसनीयता र नियमन क्षमता सुधार गर्दै Logistics Cost न्यूनीकरण गर्ने।

नीति नं २.५.४ (सहर तथा महानगरीय क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायातलाई प्राथमिकता दिँदै सामुहिक यातायात (Mass Transit), पैदल, साइकलमैत्री पूर्वाधार, साझा गतिशीलता (Shared Mobility) र स्मार्ट शहरी यातायात व्यवस्थापन प्रणाली सुदृढ गरिनेछ।) सँग सम्बन्धितः

२.६.९. भू-उपयोग र शहरी यातायात गुरुयोजनाबिच समन्वय कायम गरी मास ट्रान्जिट (MRT, BRT, ट्राम तथा विभिन्न विद्युतीय बसहरू) को विस्तार गर्ने र सहरहरूमा समावेशी, सुरक्षित एवं दिगो सार्वजनिक यातायात सेवा सुनिश्चित गर्ने ।

२.६.१०. पैदलयात्री, साइकल तथा अन्य गैरयान्त्रिक (Non-Motorized) यातायातलाई प्राथमिकता दिँदै, महिला, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक तथा अपाङ्गता भएका व्यक्तिमैत्री डिजाइन सिद्धान्त अनुरूप प्रविधिमैत्री शहरी यातायात (Smart Urban Mobility) व्यवस्थापन र माग व्यवस्थापन (Demand Management) मार्फत सुरक्षित, पहुँचयोग्य र दिगो शहरी आवागमन प्रणाली विकास गर्ने।

नीति नं २.५.५ (यातायात क्षेत्रलाई दीर्घकालीन, पूर्वानुमानयोग्य र दिगो लगानीका लागि आकर्षक बनाउन उपयुक्त नियमन, संस्थागत व्यवस्था, बहुतह समन्वय र वित्तीय ढाँचालाई नीतिगत रूपमा मार्गदर्शन गरिनेछ।) सँग सम्बन्धितः

२.६.११. सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहबिच यातायात योजना, लगानी, तथ्याङ्क साझेदारी र कार्यान्वयनमा स्पष्ट भूमिका निर्धारण गरी समन्वय संयन्त्रलाई सुदृढ गर्ने।

२.६.१२. यातायात क्षेत्रमा दीर्घकालीन, पूर्वानुमानयोग्य र दिगो लगानी आकर्षित गर्न परियोजना तयारी, वित्तीय संरचना, जोखिम व्यवस्थापन तथा लगानी सुरक्षा प्रणालीलाई सुदृढ गर्ने।

नीति नं २.५.६ (बुद्धिमता यातायात प्रणाली (Intelligent Transport System), डिजिटल डेटा प्लेटफर्म, अनुसन्धान, नवप्रवर्तन, स्मार्ट भुक्तानी प्रणाली र सीपमूलक मानव स्रोत विकासलाई संस्थागत गरी प्रविधिमैत्री र तथ्यमा आधारित यातायात व्यवस्थापन प्रणाली विकास गरिनेछ।) सँग सम्बन्धितः

२.६.१३. यातायात प्रणालीको योजना, सञ्चालन र नियमनमा डिजिटल प्रविधि, स्मार्ट समाधान तथा डेटामा आधारित निर्णय प्रणाली विकास र संस्थागत गर्ने।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

२.६.१४. प्रविधिमैत्री यातायात प्रणालीको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि अनुसन्धान, तालिम र सीप विकासमार्फत मानव स्रोत र संस्थागत क्षमता सुदृढ गर्ने।

नीति नं २.५.७ (समुदायगत, आर्थिक तथा व्यापारिक आवागमनलाई सहज बनाउने उद्देश्यले क्षेत्रीय तथा अन्तरदेशीय बहुमाध्यम आबद्धता (Connectivity) लाई दिगो, व्यवस्थित र समन्वित रूपमा सुदृढ गरिनेछश।) सँग सम्बन्धित:

२.६.१५. क्षेत्रीय तथा अन्तरदेशीय बहुमाध्यम Connectivity सुदृढ गरी व्यापार, पर्यटन, आवागनन सहजता तथा आर्थिक सहकार्य प्रवर्धन गर्ने।

नीति नं २.५.८ (यातायात पूर्वाधार तथा सेवाको गुणस्तर, मापदण्ड र नियमन सुनिश्चित गर्दै दीर्घकालीन सम्पत्ति संरक्षण र सदुपयोग प्रवर्धन गरिनेछ।) सँग सम्बन्धित:

२.६.१६. यातायात पूर्वाधार तथा सेवाको योजना, डिजाइन, निर्माण, सञ्चालन, मर्मतसम्भार र सम्पत्ति संरक्षणका सम्पूर्ण चरणमा जीवनचक्र व्यवस्थापन (Life Cycle Management) अवलम्बन गर्दै गुणस्तर, मापदण्ड, सुरक्षा र नियमन प्रणालीलाई संस्थागत गर्ने।

२.७. कार्यनीति

रणनीति २.६.१ (राष्ट्रियस्तरमा Safe System Approach संस्थागत गरी सडक दुर्घटना, मृत्यु तथा गम्भीर घाइतेको सङ्ख्या क्रमशः न्यूनीकरण गर्ने।) सँग सम्बन्धित:

२.७.१. सडक पूर्वाधार, आयोजना डिजाइन र सञ्चालन चरणमा Road Safety Audit (RSA) तथा Crash Investigation प्रणालीलाई कानूनी रूपमा अनिवार्य गरिनेछ।

२.७.२. दुर्घटना बढी हुने सडक खण्ड तथा चोकहरू (Black Spots) को पहिचान गरी प्राथमिकताका आधारमा सुधार कार्यक्रम नियमित रूपमा कार्यान्वयन गरिनेछ।

२.७.३. सवारीको गति नियन्त्रण (Speed Management), हेल्मेट, सिट—बेल्ट र मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाउने कार्यको नियन्त्रणका लागि Intelligent Transport System (ITS) आधारित प्रवर्तन प्रणाली विस्तार गरिनेछ।

२.७.४. ज्येष्ठ नागरिक, बालबालिका, अपाङ्गता भएका व्यक्ति, महिला तथा अन्य जोखिमयुक्त सडक प्रयोगकर्ता (Vulnerable Road Users) का लागि सुरक्षित सडक डिजाइन, पैदलमार्ग, क्रसिङ र लक्षित सुरक्षा कार्यक्रम कार्यान्वयन गरिनेछ।

२.७.५. सडक संरचना, सवारी साधनको प्राविधिक अवस्था, चालक व्यवहार र यातायात व्यवस्थापन प्रणालीबिच एकीकृत सुधार सुनिश्चित गर्न Safe System आधारित मापदण्ड र मार्गदर्शन लागु गरिनेछ।

२.७.६. सडक दुर्घटनापछि शीघ्र उद्धार, उपचार र आपतकालीन सेवाको प्रभावकारिता बढाउन Golden Hour Response अवधारणाअनुसार Trauma Care, Emergency Response Centre र Communication Network सुदृढ गरिनेछ।

२.७.७. सडक दुर्घटना सम्बन्धी तथ्याङ्क सङ्कलन, विश्लेषण र निर्णय प्रक्रियामा प्रयोग गर्न राष्ट्रियस्तरको Road Safety Data Management System विकास गरी Evidence-Based Road Safety Management अवलम्बन गरिनेछ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

२.७.८. सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहबिचको समन्वयमा सडक सुरक्षा परिषद् (Road Safety Council) तथा सम्बद्ध संस्थागत संरचनाहरूलाई सुदृढ गर्दै सडक सुरक्षालाई प्राथमिकतामा दिइनेछ।

रणनीति २.६.२ (चालक, यात्रु तथा समुदायको सुरक्षा व्यवहार (Road User Behavior) सुधार गर्न शिक्षा, तालिम र जनचेतनालाई प्रणालीगत रूपमा सुदृढ गर्ने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.९. विद्यालय तहदेखि उच्च शिक्षासम्म सडक सुरक्षा शिक्षालाई औपचारिक पाठ्यक्रममा क्रमशः समावेश गरिनेछ।

२.७.१०. सवारी चालक तालिम, परीक्षा र अनुमतिपत्र प्रणालीलाई दक्षता र व्यवहारमा आधारित तथा डिजिटल बनाइनेछ।

२.७.११. व्यावसायिक सवारी चालकका लागि निरन्तर तालिम तथा अनुमतिपत्र नवीकरणसँग आबद्ध क्षमता विकास व्यवस्था लागु गरिनेछ।

२.७.१२. सडक प्रयोगकर्ताको व्यवहार सुधारका लागि लक्षित जनचेतना तथा सञ्चार अभियान नियमित रूपमा सञ्चालन गरिनेछ।

२.७.१३. स्मार्ट ड्राइभिङ लाइसेन्स प्रणालीमार्फत चालकको ट्राफिक उल्लङ्घन तथा सुरक्षित ड्राइभिङ अभिलेखलाई एकीकृत गरी जोखिममा आधारित चालक व्यवस्थापन प्रणाली लागु गरिनेछ।

२.७.१४. प्रदेश सरकार, स्थानीय तह, समुदाय, शैक्षिक संस्था र निजी क्षेत्रसँगको सहकार्यमा समुदायमा आधारित सडक सुरक्षा कार्यक्रम प्रवर्धन गरिनेछ।

२.७.१५. सडक सुरक्षा प्रवर्धनमा योगदान गर्ने व्यक्ति, संस्था र समुदायलाई प्रोत्साहन गर्ने प्रणाली विकास गरिनेछ।

२.७.१६. सडक सुरक्षा व्यवस्थापनमा संलग्न निकायका जनशक्तिको नियमित क्षमता अभिवृद्धि गरिनेछ।

रणनीति २.६.३ (दुर्घटना पश्चात् उद्धार, उपचार र आपतकालीन प्रतिक्रिया प्रणालीलाई बहु—निकाय समन्वयमार्फत एकीकृत, समयबद्ध र प्रभावकारी बनाउने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.१७. सडक दुर्घटनापछि तत्काल उद्धार र उपचार सुनिश्चित गर्न राष्ट्रियस्तरमा एकीकृत Post-Crash Response Framework लागु गरिनेछ।

२.७.१८. केन्द्रीयस्तरमा उन्नत (Sophisticated) Trauma Care Centre तथा जोखिमयुक्त करिडोरहरूमा सहयोगी (Support) Trauma Care Unit र Emergency Medical Response System विकास गरिने एवं प्रत्येक प्रदेशहरूमा तत्काल उद्दारका लागि कम्तिमा एक वटा हेलिकप्टर सहितको उद्दार संरचना राखिनेछ।

२.७.१९. दुर्घटनास्थलदेखि अस्पतालसम्मको प्रतिक्रिया समय न्यूनीकरण गर्न Golden Hour Response System संस्थागत गरिनेछ।

२.७.२०. एम्बुलेन्स, उद्धार सवारी, प्रहरी, स्वास्थ्य सेवा र स्थानीय निकायबिच Integrated Emergency Communication and Coordination System विकास गरिनेछ।

२.७.२१. प्राथमिक उपचार (First Responder Care) क्षमताको अभिवृद्धिका लागि ट्राफिक प्रहरी, चालक, स्वयंसेवक र समुदायस्तरमा तालिम कार्यक्रम विस्तार गरिनेछ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

२.७.२२. दुर्घटनापछिको उपचार, मृत्यु र गम्भीर घाइतेसम्बन्धी तथ्याङ्क सङ्कलन, विश्लेषण र नीति सुधारका लागि Crash Injury Surveillance and Data System सुदृढ गरिनेछ।

२.७.२३. दुर्घटनामा परेकाहरूलाई बचाउने नागरिक वा कर्मचारीलाई प्रोत्साहन र कानुनी सुरक्षा दिन 'असल उद्धारकर्ता' (Good Samaritan) को व्यवस्था लागु गरिनेछ।

२.७.२४. सार्वजनिक सवारीमा आपतकालीन सूचना, प्राथमिक उपचार सामग्री र सुरक्षा सन्देश प्रवाहसम्बन्धी न्यूनतम व्यवस्था चरणबद्ध लागु गरिनेछ।

रणनीति २.६.४ (विद्युतीय तथा वैकल्पिक ऊर्जामा आधारित सवारी साधनको प्रयोग विस्तार गर्दै E-Mobility Transition लाई चरणबद्ध रूपमा अघि बढाउने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.२५. सार्वजनिक यातायातमा विद्युतीय सवारी साधन (E-vehicles) को प्रयोगलाई प्राथमिकता दिइनेछ।

२.७.२६. विद्युतीय सवारीका लागि चार्जिङ पूर्वाधार, ब्याट्री स्वापिङ र Green Corridor विकासका लागि एकीकृत ढाँचा लागु गरिनेछ।

२.७.२७. सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहका सरकारी सवारी तथा नगर यातायात प्रणालीमा विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोग विस्तार गरिनेछ।

२.७.२८. विद्युतीय सार्वजनिक सवारी प्रवर्धनका लागि उपयुक्त वित्तीय सहयोग तथा जोखिम न्यूनीकरण संयन्त्र (जस्तै VGF) अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.२९. विद्युत् आपूर्ति, ग्रिड क्षमता र चार्जिङ पूर्वाधारबिच समन्वय सुनिश्चित गर्न सम्बन्धित निकायसँग सहकार्य गरिनेछ।

२.७.३०. विद्युतीय सवारी साधनको ब्याट्री सुरक्षा, पुनःप्रयोग तथा व्यवस्थापनसम्बन्धी मापदण्ड र निर्देशिका लागु गरिनेछ।

२.७.३१. उमेर, उत्सर्जन र सुरक्षा मापदण्डमा आधारित पुराना सार्वजनिक तथा निजी सवारी साधनको चरणबद्ध विस्थापनका लागि National Vehicle Scrappage and Fleet Renewal System विकास तथा कार्यान्वयन गरिनेछ।

रणनीति २.६.५ (यातायात पूर्वाधार तथा सेवाहरूलाई जलवायु परिवर्तनका जोखिमप्रति अनुकूल (Adaptive) र उत्थानशील (Resilient) बनाउने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.३२. यातायात पूर्वाधारसम्बन्धी सबै नयाँ आयोजना तथा प्रमुख स्तरोन्नति आयोजनामा जलवायु जोखिम मूल्याङ्कन (Climate Risk Assessment) अनिवार्य गरिनेछ।

२.७.३३. बाढी, पहिरो, भू—क्षय र प्रतिकुल मौसमबाट हुने जोखिम न्यूनीकरण गर्न जलवायु—अनुकूल र उत्थानशील (Climate-Resilient) डिजाइन मापदण्डहरू लागु गरिनेछ।

२.७.३४. सडक तथा यातायात पूर्वाधारमा जैव—इन्जिनियरिङ (Bio-engineering), प्रकृतिमा आधारित समाधान (Nature-based Solutions) र स्थानीय सामग्रीको उपयोग प्रवर्धन गरिनेछ।

२.७.३५. विपद्—संवेदनशील करिडोर र संरचनाहरूको पहिचान गरी प्राथमिकताका आधारमा जोखिम न्यूनीकरण तथा अनुकूलन उपायहरू कार्यान्वयन गरिनेछ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

२.७.३६. जलवायु परिवर्तन अनुकूलन तथा न्यूनीकरणसँग सम्बन्धित राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय प्रतिबद्धता (NDCs, Paris Agreement) अनुरूप यातायात क्षेत्रका कार्यक्रमहरू समन्वय गरी अघि बढाइनेछ।

२.७.३७. नदी करिडोरमा सडक/पूर्वाधार विकास गर्दा नदीको प्राकृतिक बहाव र floodplain नबिग्रिने "river-sensitive design" अवलम्वन गरिनेछ।

रणनीति २.६.६ (हरित तथा दिगो यातायात प्रवर्धनका लागि Green/Climate Finance, Carbon Finance तथा अन्य जलवायु—वित्तीय साधनहरूको परिचालन गर्ने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.३८. हरित तथा न्यून-कार्बन यातायातका क्षेत्रमा जलवायु लगानी परिचालन गर्न स्पष्ट नीतिगत ढाँचा अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.३९. Green/Climate Bonds, Infrastructure Bonds, Blended Financing र Viability Gap Funding (VGF) जस्ता वित्तीय साधनहरूको प्रयोगलाई नीतिगत रूपमा मार्गदर्शन गरिनेछ।

२.७.४०. कार्बन उत्सर्जन न्यूनीकरणमा योगदान गर्ने यातायात परियोजनाका लागि Carbon Trading/Carbon Crediting जस्ता संयन्त्रको उपयोग प्रवर्धन गरिनेछ।

२.७.४१. अन्तर्राष्ट्रिय जलवायु कोष, बहुपक्षीय विकास साझेदार र निजी क्षेत्रसँग सहकार्य गरी हरित यातायात परियोजनामा दीर्घकालीन वित्तीय स्रोत सुनिश्चित गरिनेछ।

२.७.४२. जलवायु वित्त उपयोग गर्ने आयोजनाहरूको पहिचान, प्राथमिकीकरण र परियोजना पूर्वतयारी (Project Readiness) लाई थप मजबुत बनाइनेछ।

२.७.४३. कार्बन उत्सर्जन न्यूनीकरणबाट प्राप्त हुने कार्बन क्रेडिट, कार्बन ट्रेडिङ तथा अन्य हरित वित्तीय साधनबाट प्राप्त स्रोतलाई विद्युतीय सवारी साधनको पूर्वाधार विकास, सार्वजनिक यातायातको विद्युतीकरण तथा दिगो सार्वजनिक यातायात प्रणालीको विस्तारमा प्राथमिकताका साथ परिचालन गरिनेछ।

२.७.४४. कार्बन क्रेडिटिङ तथा हरित वित्तीय स्रोतको उपयोगका लागि स्पष्ट मापदण्ड, प्राथमिकता क्षेत्र र प्रयोग ढाँचा निर्धारण गरी पारदर्शी तथा उत्तरदायी वित्तीय व्यवस्थापन प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.४५. हरित तथा जलवायु—वित्तीय स्रोतको उपयोग गरी चार्जिङ स्टेशन, ब्याट्री स्वापिङ पूर्वाधार, विद्युतीय बस सेवा तथा सहायक पूर्वाधारमा लगानी प्रवर्धन गरिनेछ।

२.७.४६. कार्बन उत्सर्जन न्यूनीकरणमा योगदान गर्ने यातायात परियोजनाहरूको पहिचान, दर्ता तथा प्रमाणीकरण (Registration and Certification) प्रक्रिया सुदृढ गरी अन्तर्राष्ट्रिय कार्बन बजार तथा जलवायु वित्तीय संयन्त्रसँग आवद्ध गरिनेछ।

२.७.४७. जीवाश्म इन्धन तथा परम्परागत सवारी साधनमा आधारित राजस्व क्रमिक रूपमा घट्दै जाने सन्दर्भमा वैकल्पिक राजस्वका स्रोत (Road pricing, Congestion Charge, Carbon Levy, Vehicle Usage Charge and others) विकास गरी लागु गरिनेछ।

रणनीति २.६.७ (राष्ट्रिय तथा प्रादेशिकस्तरमा सडक, रेल, जल, केवलकार र हवाई यातायातलाई समेट्ने, प्रयोगकर्तामैत्री तथा निर्बाध (Seamless) Holistic Multimodal Transport Masterplan तर्जुमा

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

तथा क्रमशः कार्यान्वयन गरी प्रमुख टर्मिनल तथा स्टेसनहरूमा अन्तर्माध्यम (Intermodal) जडान र सेवा पहुँच सुनिश्चित गर्ने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.४८. सडक, रेल, जलमार्ग, हवाई, रज्जुमार्ग तथा शहरी यातायात समेट्ने राष्ट्रियस्तरको एकीकृत बहु—माध्यम यातायात गुरुयोजना (National Multimodal Transport Masterplan) तर्जुमा गरिनेछ।

२.७.४९. प्रदेश तथा प्रमुख शहरी क्षेत्रका लागि क्षेत्रीय बहुमाध्यम— यातायात गुरुयोजना (Provincial / Urban Multimodal Transport Masterplan) तयार गरिनेछ।

२.७.५०. बहुमाध्यम— यातायात गुरुयोजनालाई आवधिक योजना, क्षेत्रगत नीति तथा वार्षिक विकास कार्यक्रमसँग सुसँगत बनाइनेछ।

२.७.५१. बहु—माध्यम यातायात गुरुयोजनाको कार्यान्वयन, अनुगमन र अद्यावधिकका लागि संस्थागत संयन्त्र सुदृढ गरिनेछ।

२.७.५२. बहुमाध्यम— यातायात गुरुयोजना तर्जुमा तथा कार्यान्वयनमा तथ्यमा आधारित योजना (evidence-based planning) र डिजिटल डेटा प्रयोग गरिनेछ।

२.७.५३.रेलस्टेसन/एयरपोर्ट/ड्राइपोर्ट/एकीकृत जाँच चौकी/पोर्ट/केबलकारस्टेसनलाई राष्ट्रिय/प्रादेशिक सडक सञ्जालसँग जोड्ने feeder/connector योजनाहरू चरणबद्ध रूपमा कार्यान्वयन गरिनेछ।

२.७.५४ घना शहरी विकास भएका राजमार्ग खण्डमा ट्राफिक प्रवाह र सुरक्षा सुधारका लागि सम्भाव्यताका आधारमा बाइपास/रिङ—लिंक विकल्पको पहिचान र प्राथमिकता निर्धारण गरिनेछ।

२.७.५५. हाल कायम रहेका ग्रामीण सडकहरूलाई न्यूनतम इन्जिनियरिङ मापदण्ड कायम गर्ने गरी सुधार गरिनेछ।

२.७.५६. रज्जुमार्ग (cable/pod/ropeway) निर्माण, सञ्चालन र सुरक्षाका प्राविधिक मापदण्ड/कार्यविधि विकास गरी लागु गरिनेछ।

२.७.५७. जलमार्ग सञ्चालनका लागि पानीजहाज दर्ता, सुरक्षा र नियमनसम्बन्धी कानूनी/प्राविधिक मापदण्ड तर्जुमा गरिनेछ।

२.७.५८. यातायातलाई व्यवस्थित बनाउन नदी किनारका क्षेत्रहरूमा एलिभेटेड मास ट्रान्जिट (Skyrail/Cable/Viaduct) को उपयोगिता र दीगोपनबारे विस्तृत अध्ययन गरी पहिचान गरिएका प्राथमिक करिडोरहरूलाई एकीकृत सहरी यातायात गुरुयोजनामा समावेश गरी विकास गरिनेछ।

रणनीति २.६.८ (मालवाहन (Freight) तथा Logistics प्रणालीको दक्षता, विश्वसनीयता र नियमन क्षमता सुधार गर्दै Logistics Cost न्यूनीकरण गर्ने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.५९. राष्ट्रिय तथा क्षेत्रीयस्तरमा Freight Movement र Logistics Flow को दक्षता सुधार गर्न प्रमुख मालवाहन करिडोर (Freight Corridor) को पहिचान, विकास र प्राथमिकता निर्धारण गरिनेछ।

२.७.६०. मालवाहन सवारी साधनको एक्सल लोड, तौल र सञ्चालन मापदण्डको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि डिजिटल प्रविधिमा आधारित अनुगमन, स्वचालित तौल प्रणाली तथा जोखिममा आधारित नियमन प्रणाली लागु गरिनेछ।

२.७.६१. Dry Port, Container Yard, Logistics Hub तथा Intermodal Freight Terminal को सुदृढीकरण र प्रभावकारी सञ्चालनका लागि कानूनी तथा संस्थागत सुधार गरिनेछ।

नेपाल सरकार
शहरी विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

२.७.६२. मालवाहन तथा Logistics क्षेत्रमा बहु—माध्यम (road–rail–inland waterway) प्रयोग प्रवर्धन गरी ढुवानी समय, लागत र कार्बन उत्सर्जन न्यूनीकरण गरिनेछ।

२.७.६३. मालवाहन तथा Logistics व्यवस्थापनमा डिजिटल प्रणाली, ट्र्याकिङ, सूचना आदानप्रदान र प्रक्रियागत सरलीकरणलाई प्रवर्धन गरिनेछ।

२.७.६४. शहरी तथा संवेदनशील क्षेत्रमा मालवाहन सञ्चालन समय, रुट, लोडिङ/अनलोडिङ, पार्किङ तथा last-mile freight व्यवस्थापनका लागि Urban Freight Management उपायहरू अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.६५. मालवाहन बजारमा कार्टेलिङ/मिलेमतो निरुत्साहित गर्दै प्रतिस्पर्धा, पारदर्शिता र सेवा गुणस्तर प्रवर्धन गर्न आवश्यक नियमन तथा अनुगमन संयन्त्र सुदृढ गरिनेछ।

रणनीति २.६.९ (भू-उपयोग र शहरी यातायात गुरुयोजनाबिच समन्वय कायम गरी मास ट्रान्जिट (MRT, BRT, ट्राम तथा विभिन्न विद्युतीय बसहरू) को विस्तार गर्ने र सहरहरूमा समावेशी, सुरक्षित एवं दिगो सार्वजनिक यातायात सेवा सुनिश्चित गर्ने) सँग सम्बन्धित:

२.७.६६. प्रमुख शहरी तथा महानगरीय क्षेत्रमा Mass Transit प्रणाली (MRT, BRT, Tram, Articulated Bus, Double Decker Bus, E-Bus) को योजनाबद्ध विस्तारका लागि प्राथमिक करिडोर पहिचान गरी चरणबद्ध कार्यान्वयन गरिनेछ।

२.७.६७. भू-उपयोग योजना र शहरी यातायात गुरुयोजनाबिच नीतिगत एवं कार्यान्वयनको तहमा सामञ्जस्यता कायम गरी व्यवस्थित शहरी विकास सुनिश्चित गरिनेछ।

२.७.६८. Transit-Oriented Development (TOD) अवधारणा अवलम्बन गर्दै Mass Transit करिडोरसँग सम्बन्धित क्षेत्रमा Land Value Capture (LVC) लगायतका साधनमार्फत दिगो वित्तीय स्रोत परिचालन गरिनेछ।

२.७.६९. शहरी सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालनमा Operator Formalization प्रवर्धन गर्दै Net-Cost Contract, Gross-Cost Contract जस्ता सेवा खरिद मोडेलहरू क्रमशः लागु गरिनेछ।

२.७.७०. शहरी सार्वजनिक यातायात सेवामा एकीकृत टिकटिङ, समयतालिका र सेवा व्यवस्थापन प्रणाली लागु गरिनेछ।

२.७.७१. सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालनमा सेवास्तर मापदण्ड (Service Level Benchmark) आधारित नियमन, अनुगमन र कार्यसम्पादन मूल्याङ्कन प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.७२. शहरी यातायात पूर्वाधार विकास, सञ्चालन र नियमनका लागि सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहबिच समन्वय संयन्त्र सुदृढ गरिनेछ।

२.७.७३. ठूला शहरी विकास आयोजना, व्यावसायिक भवन, सेवा केन्द्र तथा नयाँ विस्तार हुने क्षेत्रहरूमा (Growth Areas) यातायातको प्रभाव मूल्याङ्कन (Traffic Impact Assessment) सम्बन्धी मार्गदर्शन अनिवार्य रूपमा लागु गरी भू—उपयोग र यातायात पूर्वाधारको लगानीबिच सामन्जस्यता सुनिश्चित गरिनेछ।

२.७.७४. शहरी तथा अन्तर—शहरी सार्वजनिक यातायातलाई सुदृढ तुल्याउन सेवाको दोहोरोपन (Route Duplication) न्यूनीकरण गरी कोरिडोर र यात्रुको मागमा आधारित सेवा सुनिश्चित गर्न 'मार्ग तर्कसँगतीकरण तथा सञ्जाल योजना ढाँचा' (Route Rationalization and Network Planning Framework) लागु गरिनेछ।

नेपाल सरकार पूर्वाधार विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

रणनीति २.६.१० (पैदलयात्री, साइकल तथा अन्य गैर—यान्त्रिक (Non-Motorized) यातायातलाई प्राथमिकता दिँदै, महिला, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक तथा अपाङ्गता भएका व्यक्तिमैत्री डिजाइन सिद्धान्त अनुरूप प्रविधिमैत्री शहरी यातायात (Smart Urban Mobility) व्यवस्थापन र माग व्यवस्थापन (Demand Management) मार्फत सुरक्षित, पहुँचयोग्य र दिगो शहरी आवागमन प्रणाली विकास गर्ने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.७५. शहरी तथा अर्ध—शहरी क्षेत्रमा पैदल यात्री र साइकल प्रयोगकर्ताका लागि सुरक्षित, निरन्तर र पहुँचयोग्य Non-Motorized Transport (NMT) पूर्वाधारको विकास गरिनेछ।

२.७.७६. शहरी सडक डिजाइनमा Complete Street अवधारणा अवलम्बन गरी पैदल, साइकल, सार्वजनिक यातायात र सवारी साधनबिच सुरक्षित तथा समावेशी पूर्वाधार विकास गरिनेछ।

२.७.७७. अपाङ्गता भएका तथा ज्येष्ठ नागरिकको विशेष आवश्यकतालाई मध्यनजरर गर्दै अवरोध रहित डिजाइन (Universal Design)को आधारभूत मान्यता अनुरुप यातायात पूर्वाधार तथा सेवा सञ्चालनको डिजाइन गरिनेछ ।

२.७.७८. Smart Urban Mobility प्रवर्धनका लागि स्मार्ट ट्राफिक सिग्नल, ट्राफिक व्यवस्थापन प्रणाली, निगरानी र सूचना प्रवाहमा प्रविधिको प्रयोग विस्तार गरिनेछ।

२.७.७९. पार्किङ व्यवस्थापन, माग व्यवस्थापन (Travel Demand Management) र सार्वजनिक यातायात प्राथमिकतामार्फत निजी सवारी प्रयोग घटाउने उपायहरू अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.८०. Non-Motorized Mobility, सार्वजनिक यातायात र Mass Transit प्रणालीबिच Last-mile Connectivity सुनिश्चित गरिनेछ।

२.७.८१. ट्राफिक जाम न्यूनीकरणका लागि Travel Demand Management अन्तर्गत parking pricing/management, congestion management तथा आवश्यक परे road pricing/congestion charge जस्ता उपायहरू चरणबद्ध रूपमा अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.८२. Mass Transit करिडोर तथा प्रमुख टर्मिनल वरिपरि Park-and-Ride/Last-mile integration व्यवस्था प्रवर्धन गरिनेछ।

२.७.८३. शहरी सडकमा खानेपानी/ढल/विद्युत/टेलिकम लगायत युटिलिटी पूर्वाधारको समन्वयात्मक व्यवस्थापनका लागि utility corridor/duct तथा साझा कार्ययोजना अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.८४. पुरातात्त्विक, विश्व सम्पदा तथा विशेष पर्यटकीय क्षेत्रहरूमा गैर-मोटराइज्ड (NMT) र न्यून-उत्सर्जन सवारी साधनको प्रयोगलाई प्राथमिकता दिँदै ट्राफिक तथा सवारी पहुँचलाई व्यवस्थित गरिनेछ।

२.७.८५. शहरी तथा अर्ध—शहरी क्षेत्रमा अनौपचारिक रूपमा सञ्चालन भइरहेका टेम्पो, ई—रिक्सा, जीप तथा साझा सवारीलाई सुरक्षा, सेवा गुणस्तर र नियमन मापदण्डमा आवद्ध गर्दै औपचारिकीकरण (formalization) गरिनेछ।

२.७.८६. शहरी क्षेत्रमा सडक किनारको पार्किङ चापलाई न्यूनीकरण गर्न निजी सवारी साधनको दर्ता, नवीकरण तथा नामसारी गर्दा अफ-स्ट्रिट पार्किङ (Off-street Parking) उपलब्धताको प्रमाण पेश गर्नुपर्ने व्यवस्थालाई चरणबद्ध रूपमा अनिवार्य गरिनेछ।

२.७.८७. ट्राफिक जाम न्यूनीकरणका लागि staggered office hours तथा Peak/off-Peak Fare (Time-Based Pricing) परीक्षण/कार्यान्वयन गरिनेछ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

२.७.८८. ऐतिहासिक तथा सघन बजार क्षेत्रहरूको मौलिकता संरक्षण र पैदलयात्रीमैत्री वातावरणका लागि सवारी-मुक्त क्षेत्र (Vehicle-Free Zone/Pedestrian Zone) विस्तार गरिनुका साथै त्यस्ता क्षेत्रमा सार्वजनिक शौचालय, विश्रामस्थल र खुला चोक (Public Square) को विकास गरिनेछ; साथै सो क्षेत्रको मिश्रित भू-उपयोग (Mixed Land Use) लाई दृष्टिगत गरी आपतकालीन सेवा, पारवहन (Logistics) र सहज गतिशीलताका लागि विशेष पहुँच संयन्त्र (Access Regime) सुनिश्चित गरिनेछ।

रणनीति २.६.११ (सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहबिच यातायात योजना, लगानी, तथ्याङ्क साझेदारी र कार्यान्वयनमा स्पष्ट भूमिका निर्धारण गरी समन्वय संयन्त्रलाई सुदृढ गर्ने।) सँग सम्बन्धित:

२.७.८९. सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहबिच यातायात योजना, आयोजना छनौट, लगानी र कार्यान्वयनका विषयमा स्पष्ट भूमिका, दायित्व र कार्यक्षेत्र निर्धारण गरिनेछ।

२.७.९०. बहुतह सरकारबिच नीति, योजना र कार्यक्रम समन्वयका लागि औपचारिक अन्तरसरकारी समन्वय संयन्त्र (Inter-Governmental Coordination Mechanism) सुदृढ गरिनेछ।

२.७.९१. यातायात क्षेत्रका तथ्याङ्क, योजना, आयोजना र कार्यसम्पादनसम्बन्धी सूचना साझा गर्न एकीकृत Transport Data Sharing Framework अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.९२. सङ्घीय, प्रादेशिक र स्थानीय तहका यातायात आयोजनाहरूबिच दोहोरोपना न्यूनीकरण र पूरकता सुनिश्चित गर्न योजना स्वीकृति तथा समीक्षा प्रणाली सुदृढ गरिनेछ।

२.७.९३. यातायात क्षेत्रसम्बन्धी नीति, मापदण्ड र प्राविधिक मार्गदर्शन सङ्घीय तहबाट एकरूप रूपमा विकास गरी सबै तहमा लागु गरिनेछ।

२.७.९४. साना तथा व्यक्तिगत स्वामित्वमा आधारित सार्वजनिक सवारी सञ्चालकहरूको दीर्घकालीन सङ्क्रमण व्यवस्थापनका लागि merger, cooperative model, retraining, Compensation तथा Alternative Livelihood Support सहितको Social Transition Framework विकास गरिनेछ।

रणनीति २.६.१२ (यातायात क्षेत्रमा दीर्घकालीन, पूर्वानुमानयोग्य र दिगो लगानी आकर्षित गर्न परियोजना तयारी, वित्तीय संरचना, जोखिम व्यवस्थापन तथा लगानी सुरक्षा प्रणालीलाई सुदृढ गर्ने ।) सँग सम्बन्धित:

२.७.९५. यातायात पूर्वाधार तथा यातायात सञ्चालन व्यवस्थापनसम्बन्धी परियोजनाहरूको गुणस्तरीय तयारी सुनिश्चित गर्न Pre-feasibility, Feasibility, Detailed Design लगायतका चरणबद्ध परियोजना तयारी प्रक्रियालाई संस्थागत गरिनेछ।

२.७.९६. लगानीयोग्य (bankable) परियोजनाहरूको पहिचान, प्राथमिकता निर्धारण र विकासका लागि एकीकृत Project Preparation तथा Project Bank प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.९७. यातायात पूर्वाधार परियोजनामा वित्तीय संरचना (financial structuring) सुदृढ गर्न सार्वजनिक, निजी र मिश्रित (blended) वित्तीय मोडेलहरू अवलम्बन गरिने एवं यातायात पूर्वाधार, यातायात प्रणाली विकास, व्यवस्थापन र सञ्चालनमा निजी क्षेत्रको लगानी प्रवर्धन गरिने छ ।

२.७.९८. सार्वजनिक-निजी साझेदारी (PPP), BOT/BOOT तथा कार्यसम्पादनमा आधारित ठेक्का (Performance-Based Contract) जस्ता पूर्वाधार विकासका मोडेलहरूको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि जोखिम पहिचान, बाँडफाँट तथा व्यवस्थापन प्रणाली सुदृढ गरिनेछ।।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

२.७.९९. यातायात क्षेत्रका परियोजनाहरूमा वित्तीय, प्राविधिक र सञ्चालन जोखिम न्यूनीकरणका लागि उपयुक्त जोखिम व्यवस्थापन तथा ग्यारेन्टी संयन्त्रको प्रयोग प्रवर्धन गरिनेछ।

२.७.१००. परियोजना छनौट तथा मूल्याङ्कनमा परम्परागत Benefit–Cost बाहेक Broader Socio-Economic Benefits (BSEB), क्षेत्रीय सन्तुलन, जोखिम र रणनीतिक उपयुक्तता समेट्ने appraisal framework अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.१०१. सार्वजनिक यातायात, स्मार्ट मोबिलिटी र सार्वजनिक स्थान सुधार जस्ता क्षेत्रमा निजी क्षेत्र (बीमा, सवारी निर्माता/आयातकर्ता, निर्माण सामग्री उत्पादक र निर्माण व्यवसायी) को संस्थागत सामाजिक उत्तरदायित्व अन्तर्गतको लगानी र स्वैच्छिक सहयोगलाई परिचालन गरिनेछ।

रणनीति २.६.१३ (यातायात प्रणालीको योजना, सञ्चालन र नियमनमा डिजिटल प्रविधि, स्मार्ट समाधान तथा डेटामा आधारित निर्णय प्रणाली विकास र संस्थागत गर्ने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.१०२. यातायात व्यवस्थापन, सुरक्षा र सेवा प्रवाह सुधारका लागि बुद्दिमत्ता यातायात प्रणाली (Intelligent Transport System – ITS) को चरणबद्ध कार्यान्वयन गरिनेछ।

२.७.१०३. यातायात पूर्वाधार, सवारी साधन, सेवा सञ्चालन र सडक सुरक्षासम्बन्धी तथ्याङ्क एकीकृत गर्ने Digital Transport Data Platform विकास गरिनेछ।

२.७.१०४. GIS, रियल टाइम डेटा, सेन्सर र डिजिटल प्रविधिको प्रयोगमार्फत यातायात प्रणालीको अनुगमन, विश्लेषण र निर्णयनिर्माणलाई सुदृढ गरिनेछ।

२.७.१०५. यातायात सेवा सञ्चालन, अनुमति, निरीक्षण र प्रवर्तनमा डिजिटल प्रणाली तथा स्वचालन (automation) को प्रयोग विस्तार गरिनेछ।

२.७.१०६. यातायात क्षेत्रमा तथ्यमा आधारित योजना, नीति निर्माण र कार्यसम्पादन मूल्याङ्कन (evidence-based planning and monitoring) प्रणाली लागु गरिनेछ।

रणनीति २.६.१४ (प्रविधिमैत्री यातायात प्रणालीको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि अनुसन्धान, तालिम र सीप विकासमार्फत मानव स्रोत र संस्थागत क्षमता सुदृढ गर्ने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.१०७. यातायात क्षेत्रमा नीतिमा आधारित अनुसन्धान, नवप्रवर्तन र तालिम प्रवर्धनका लागि Transport Research and Training Centre स्थापना गरिनेछ।

२.७.१०८. इन्जिनियर, प्राविधिक, चालक, सुपरभाइजर तथा निरीक्षकका लागि निरन्तर व्यावसायिक विकास (CPD) प्रणाली अन्तर्गत नियमित तालिम कार्यक्रम सञ्चालन गरिनेछ।

२.७.१०९. विश्वविद्यालय, अनुसन्धान संस्था र निजी क्षेत्रबिच सहकार्य गरी Applied Research, Pilot Projects र Innovation Labs प्रवर्धन गरिनेछ।

२.७.११०. यातायात पूर्वाधार व्यवस्थापनमा संलग्न संस्थाहरूको डिजिटल, प्राविधिक र व्यवस्थापकीय क्षमता सुदृढ गरिनेछ।

२.७.१११. प्रविधिमैत्री सम्पत्ति व्यवस्थापन प्रणाली (Asset Management System) कार्यान्वयनका लागि आवश्यक मानव स्रोत र संस्थागत तयारी सुनिश्चित गरिनेछ।

२.७.११२. विदेशी कम्पनी संलग्न आयोजनामा प्रविधि हस्तान्तरण, तालिम र स्थानीय क्षमता विकासको व्यवस्था गरिनेछ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

रणनीति २.६.१५ (क्षेत्रीय तथा अन्तरदेशीय बहुमाध्यम Connectivity सुदृढ गरी व्यापार, पर्यटन, आवागनन सहजता तथा आर्थिक सहकार्य प्रवर्धन गर्ने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.११३. भारत, चीन तथा क्षेत्रीय साझेदार मुलुकहरूसँग विद्यमान द्विपक्षीय तथा बहुपक्षीय यातायात तथा पारवहन सम्झौताहरूको समीक्षा, अद्यावधिक र प्रभावकारी कार्यान्वयन गरिनेछ।

२.७.११४. BBIN, BIMSTEC र SASEC जस्ता क्षेत्रीय सहकार्य ढाँचाअन्तर्गत बहुमाध्यम यातायात (सडक-रेल—जल—हवाई) आबद्धता सुदृढ गर्न प्राथमिक करिडोरहरू पहिचान गरी चरणबद्ध विकास गरिनेछ।

२.७.११५. अन्तरदेशीय व्यापार तथा यात्रु आवागमन सहज बनाउन एकीकृत जाँच चौकी (ICP), ड्राइपोर्ट, सीमा टर्मिनल तथा क्रस बोर्डर यातायात पूर्वाधारको स्तरोन्नति र विस्तार गरिनेछ।

२.७.११६. सीमापार यातायात सेवामा प्रक्रियागत सरलता (Trade & Transport Facilitation), कागजात एकरूपता र डिजिटल प्रणालीमार्फत समय तथा लागत न्यूनीकरण गरिनेछ।

२.७.११७. अन्तरदेशीय बस, रेल तथा मालवाहन सेवाको सञ्चालनका लागि आवश्यक प्राविधिक, संस्थागत र सञ्चालनसम्बन्धी मापदण्डहरू समन्वयात्मक रूपमा विकास गरिनेछ।

२.७.११८. अन्तरदेशीय बस तथा रेल सेवाको सञ्चालनमा भाडा संरचना, राजस्व बाँडफाँट, सुरक्षा दायित्व र dispute resolution का स्पष्ट operational framework विकास गरिनेछ।

२.७.११९. स्थानीय पहिचान र दिगो पर्यटनलाई प्रवर्धन गर्न पर्यटकीय केन्द्रहरू जोड्ने पदमार्ग तथा पुल-पुलेसाहरूको निर्माणमा स्थानीय रैथाने संस्कृति झल्कने डिजाइन र स्थानीय सामग्रीको प्रयोग गरिनेछ।

रणनीति २.६.१६ (यातायात पूर्वाधार तथा सेवाको योजना, डिजाइन, निर्माण, सञ्चालन, मर्मतसम्भार र सम्पत्ति संरक्षणका सम्पूर्ण चरणमा जीवनचक्र व्यवस्थापन (Life Cycle Management) अवलम्बन गर्दै गुणस्तर, मापदण्ड, सुरक्षा र नियमन प्रणालीलाई संस्थागत गर्ने।) सँग सम्बन्धितः

२.७.१२०. यातायात पूर्वाधारको योजना, डिजाइन, निर्माण, सञ्चालन र मर्मतसम्भारलाई एकीकृत जीवनचक्र व्यवस्थापन (Life Cycle Management) अवधारणा कार्यन्वयन गरिनेछ।

२.७.१२१. सडक, पुल, सुरुङ, रेल, टर्मिनल तथा अन्य यातायात पूर्वाधारका लागि एकरूप गुणस्तर मापदण्ड, डिजाइन कोड र सञ्चालन निर्देशिका विकास तथा कार्यान्वयन गरिनेछ।

२.७.१२२. पूर्वाधार सम्पत्तिको दीर्घकालीन संरक्षण सुनिश्चित गर्न योजनाबद्ध तथा कार्यसम्पादनमा आधारित (Performance Based) मर्मतसम्भार प्रणालीलाई लागु गरिनेछ।

२.७.१२३. यातायात पूर्वाधार तथा सेवाको निर्माण र सञ्चालनमा गुणस्तर नियन्त्रण, प्राविधिक निरीक्षण र नियमन संयन्त्रलाई प्रभावकारी बनाइनेछ।

२.७.१२४. सडक, पुल, रेल तथा अन्य यातायात सम्पत्तिको अद्यावधिक डिजिटल सम्पत्ति अभिलेख (Asset Registry) विकास गरी निर्णय निर्माणमा प्रयोग गरिनेछ।

२.७.१२५. यातायात पूर्वाधारमा लगानी, मर्मतसम्भार र प्रतिस्थापन प्राथमिकता निर्धारण गर्दा लागत—लाभ, जोखिम र सेवास्तर (Service Level) का आधारमा निर्णय लिने प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

२.७.१२६. सडक, रेल तथा अन्य यातायात पूर्वाधारका लागि Right of Way (ROW), Access Management र अतिक्रमण नियन्त्रणसम्बन्धी मापदण्ड/मार्गदर्शन विकास गरी चरणबद्ध रूपमा लागु गरिनेछ।

२.७.१२७. प्रमुख राजमार्गहरूमा frontal access क्रमिक रूपमा व्यवस्थापन/नियन्त्रण गर्न service lane, merging/diverging lane तथा सुरक्षित पहुँच बिन्दुका मापदण्ड लागु गरिनेछ।

२.७.१२८. रणनीतिक राजमार्गमा यात्रु सुरक्षा र सेवा सुनिश्चित गर्न Roadside Service Facilities/Highway Service Centers सम्बन्धी न्यूनतम मापदण्ड र स्थान—योजना लागु गरिनेछ।

२.७.१२९. सवारी साधन सुरक्षा, vehicle fitness, body-building/retrofit, workshop तथा चालक प्रशिक्षण केन्द्र/एम्बुलेन्स सेवाका न्यूनतम मापदण्ड विकास/अद्यावधिक गरी लागु गरिनेछ।

२.७.१३०. यातायात पूर्वाधार सम्पत्तिको योजना, डिजाइनदेखि मर्मतसम्भार र पुनःस्थापनासम्म जीवनचक्र लागत, कार्यक्षमता र सेवास्तरलाई आधार मानी सम्पत्ति व्यवस्थापन प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ।

२.७.१३१. नयाँ सडक निर्माण र विद्यमान सडक मर्मतसम्भारबिच सन्तुलन कायम गर्न 'Maintenance First Principle' अवलम्बन गर्दै न्यूनतम मर्मतसम्भार बजेट अनुपात (earmarked maintenance fund) निर्धारण गरिनेछ।

२.७.१३२. शहरी तथा उच्च ट्राफिक भएका सडकहरूको मर्मतसम्भार तथा निर्माण कार्यलाई प्रभावकारी बनाउन 'कार्यक्षेत्र ट्राफिक व्यवस्थापन' (Work Zone Traffic Management) सम्बन्धी मापदण्ड अनिवार्य गरिनेछ; जस अन्तर्गत सार्वजनिक आवागमनमा हुने अवरोध न्यूनीकरणका लागि अफ-पिक (Off-peak) वा रात्रिकालीन समयमा कार्य सम्पन्न गर्ने गरी निर्माण सम्झौता (Contract Provision) मा फरक दर (Differential Rate) र लेन भाडा (Lane Renting) जस्ता प्रोत्साहन तथा नियमनकारी प्रावधानहरू समावेश गरी लागु गरिनेछ।

२.७.१३३. पेट्रोल पम्प तथा EV चार्जिङ स्टेसनको स्थान, प्रवेशनिकास र ट्राफिक सुरक्षा मापदण्ड तयार गरी लागु गरिनेछ।

नेपाल सरकार पूर्वाधार विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

परिच्छेद ३ : नीति कार्यान्वयन

३.१ संस्थागत व्यवस्था

३.१.१ सङ्घीय तह

(क) यस नीतिको कार्यान्वयनका लागि नीतिगत मार्गदर्शन गर्ने, अन्तर–मन्त्रालयीय तथा अन्तर–तह समन्वय कायम गर्ने र समग्र अनुगमन गर्ने जिम्मेवारी सङ्घीय सरकारको हुनेछ। यातायात क्षेत्रको नीति, ऐन, नियम, मापदण्ड, दीर्घकालीन योजना तथा राष्ट्रिय प्राथमिकता निर्धारण सम्बन्धित सङ्घीय मन्त्रालयबाट गरिनेछ।

(ख) यातायात पूर्वाधारको योजना, विकास, निर्माण, सञ्चालन, मर्मतसम्भार तथा सेवा व्यवस्थापनसम्बन्धी कार्यहरू सम्बन्धित विभाग वा प्राधिकरणहरू मार्फत कार्यान्वयन गरिनेछ। विभाग/प्राधिकरणहरूले सङ्घीय नीति तथा मापदण्डअनुसार आयोजना कार्यान्वयन, प्राविधिक नियमन, अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्नेछन्।

(ग) सडक मर्मतसम्भारको लागि वजेटको व्यवस्था सडक बोर्ड नेपालमार्फत गरिनेछ। प्रचलित कानूनअनुसार सडक मर्मतसम्भारका लागि सङ्कलित स्रोत सडक क्षेत्रमै प्रयोग हुने व्यवस्था सुनिश्चित गरिनेछ।

(घ) सार्वजनिक, निजी तथा मालवाहक यातायात सेवालाई व्यवस्थित र मर्यादित बनाउन सङ्घीय यातायात सम्बन्धी विभागमार्फत यातायात सेवाको नियमन, गुणस्तर प्रमाणीकरण, मार्ग व्यवस्थापन, वैज्ञानिक भाडादर निर्धारण र सार्वजनिक सेवा खरिद मोडेलसम्बन्धी कार्यहरू सम्पादन गरिनेछ।

(ङ) सडक सुरक्षा, दुर्घटना न्यूनीकरण, बहु–क्षेत्रीय समन्वय, सचेतना अभिवृद्धि तथा तथ्यमा आधारित निर्णयका लागि राष्ट्रिय सडक सुरक्षा परिषद् (सडक सुरक्षा परिषद्) केन्द्रीय संयन्त्रका रूपमा क्रियाशील रहनेछ। परिषद्ले सम्बन्धित निकायहरूसँग समन्वय गरी सडक दुर्घटना विश्लेषण तथा सुरक्षा प्रवर्धनसम्बन्धी कार्य सम्पादन गर्नेछ।

(च) सङ्घीय राजधानी शहरी क्षेत्र काठमाडौं उपत्यकाको यातायात सेवाको सञ्चालन, व्यवस्थापन, नियमन, सेवास्तर निर्धारण, रुट व्यवस्थापन, भाडा ढाँचा तथा यातायात सेवा सम्बन्धी कार्य सङ्घीय राजधानी शहरी सार्वजनिक यातायात प्राधिकरण (FCCPTA) मार्फत गरिनेछ ।

३.१.२ प्रदेश तह

(क) प्रदेश सरकारले आफ्नो अधिकारक्षेत्रभित्र पर्ने यातायात पूर्वाधार, सार्वजनिक यातायात सेवा, सवारी व्यवस्थापन तथा नियमनसम्बन्धी कार्यहरू प्रादेशिक मन्त्रालय तथा मातहतका निकायमार्फत सञ्चालन गर्नेछ।

(ख) प्रादेशिक तहमा सार्वजनिक यातायात सेवा नियमन, सवारी दर्ता, नवीकरण, चालक अनुमतिपत्रसम्बन्धी सेवा, प्रादेशिक सडकको सञ्चालन तथा मर्मतसम्भार कार्य सङ्घीय नीति तथा मापदण्डसँग अनूकुल सम्पादन गरिनेछ।

नेपाल सरकार पूर्वाधार विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

३.१.३ स्थानीय तह

(क) स्थानीय तहले आफ्नो क्षेत्रभित्रका स्थानीय सडक, शहरी यातायात व्यवस्थापन, पार्किङ, ट्राफिक व्यवस्थापन तथा स्थानीय सार्वजनिक यातायात सेवाको सञ्चालन र मर्मतसम्भार गर्नेछ।

(ख) स्थानीय तहले यातायातसम्बन्धी कार्यहरू प्रदेश तथा सङ्घीय नीतिसँग समन्वय गरी कार्यान्वयन गर्नेछ।

३.१.४ संस्थागत क्षमता सुदृढीकरण

(क) सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहका विद्यमान यातायातसम्बद्ध निकायहरूको सङ्गठन तथा व्यवस्थापन सर्वेक्षण गरी आवश्यकता अनुसार संरचना, कार्यप्रणाली र जनशक्ति सुदृढ गरिनेछ।

(ख) विद्यमान मन्त्रालय, विभाग, बोर्ड तथा प्राधिकरणभित्रै प्राविधिक इकाई, परियोजना तयारी, PPP, ITS, सम्पत्ति व्यवस्थापन र सडक सुरक्षा जस्ता कार्यहरू कार्यगत पुनर्संरचनामार्फत व्यवस्थापन गरिनेछ।

३.१.५ अध्ययन, अनुसन्धान तथा ज्ञान व्यवस्थापन

यातायात क्षेत्रसँग सम्बन्धित अध्ययन, अनुसन्धान, नीति विश्लेषण र ज्ञान उत्पादनका कार्यहरू थिंकटयांक, विश्वविद्यालय तथा स्थापित अनुसन्धान संस्थाहरूसँगको साझेदारीमा सम्पादन गरिनेछ।

३.१.६ सार्वजनिक—निजी सहकार्य

रेल, जल, सडक, केवलकार,रोपवे, पडवे तथा अन्य यातायात प्रणालीको विकास र सेवा सञ्चालनमा सार्वजनिक—निजी साझेदारी (PPP) प्रवर्धन गर्न विद्यमान कानूनी तथा संस्थागत ढाँचाभित्र आवश्यक नीतिगत तथा प्रक्रियागतस्पष्टता गरी सहजीकरण गरिनेछ।

३.२ कानूनी व्यवस्था

(क) यस नीतिसँग अनुकूल हुने गरी यातायात क्षेत्रसँग सम्बन्धित विद्यमान ऐन, कानून, नियम तथा मापदण्डहरूलाई समयसापेक्ष रूपमा समीक्षा, परिमार्जन तथा अद्यावधिक गरिनेछ।

(ख) सङ्घीय शासन प्रणालीअनुरूप यस नीतिको कार्यान्वयनका लागि आवश्यक कार्यविधि, निर्देशिका तथा मार्गदर्शनहरू तयार गरी लागु गरिनेछ।

(ग) यातायात क्षेत्रसँग अन्तरसम्बन्धित अन्य क्षेत्रगत नीति तथा कानूनी व्यवस्थासँग सामञ्जस्यता कायम गरिनेछ।

३.३ वित्तीय व्यवस्था

(क) यस नीतिको कार्यान्वयनका लागि नेपाल सरकारले आन्तरिक स्रोतका साथै आवश्यकता अनुसार वैदेशिक सहायता, ऋण तथा अनुदान परिचालन गर्नेछ।

(ख) यातायात पूर्वाधारको दिगोपन सुनिश्चित गर्न सडक बोर्ड कोष (Road Board Fund) लगायतका विद्यमान समर्पित कोषहरूलाई मर्मत—सम्भार कार्यमा प्राथमिकताका साथ प्रभावकारी रूपमा परिचालन गरिनेछ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

(ग) हरित तथा दिगो यातायात प्रवर्धनका लागि जलवायु वित्त (Climate Finance), हरित लगानी तथा अन्तर्राष्ट्रिय विकास साझेदारसँग सहकार्य गरी वित्तीय स्रोत परिचालन गरिनेछ।

(घ) कार्बन उत्सर्जन न्यूनीकरणबाट प्राप्त हुने स्रोत, कार्बन क्रेडिटिङ तथा अन्य हरित वित्तीय साधनबाट प्राप्त रकमलाई विद्युतीय सवारी साधनको पूर्वाधार विकास, सार्वजनिक यातायातको विद्युतीकरण तथा दिगो सार्वजनिक यातायात प्रणालीको विस्तारमा प्राथमिकताका साथ परिचालन गरिनेछ।

(ङ) सार्वजनिक यातायात तथा यातायात पूर्वाधार विकासमा निजी क्षेत्रको सहभागिता प्रवर्धन गर्न सार्वजनिक–निजी साझेदारी (PPP) तथा अन्य उपयुक्त वित्तीय मोडेलहरू अवलम्बन गरिनेछ।

(च) यातायात पूर्वाधार तथा सेवामा लगानीको प्रभावकारिता सुनिश्चित गर्न परियोजना छनोट, प्राथमिकता निर्धारण र वित्तीय व्यवस्थापनमा पारदर्शिता, उत्तरदायित्व र परिणाम–आधारित दृष्टिकोण अवलम्बन गरिनेछ।

(छ) सडक सुरक्षा, दुर्घटनापश्चात्को उद्धार तथा उपचार (Post-Crash Management), जनचेतना, ट्राफिक व्यवस्थापन र सार्वजनिक स्थान सुधार जस्ता सामाजिक लाभमूलक कार्यक्रमहरूमा निजी क्षेत्रको सहभागिता सुनिश्चित गर्न संस्थागत सामाजिक उत्तरदायित्व अन्तर्गतको लगानीलाई नीतिगत प्रोत्साहन र परिचालन गरिनेछ।

३.४ नीति समन्वय र सामञ्जस्यता

यस राष्ट्रिय यातायात नीति, २०८३ ले (हवाई यातायात बाहेक) यातायात क्षेत्रको छाता नीतिका रूपमा मार्गदर्शन प्रदान गर्नेछ। यस नीति कार्यान्वयनका क्रममा आवश्यकता अनुसार सडक, रेल, जल यातायातमा सुरक्षा, हरित तथा विद्युतीय यातायात, सार्वजनिक यातायात सुधार, मालवाहन तथा लजिस्टिक्स, स्मार्ट तथा डिजिटल यातायात जस्ता विषयगत क्षेत्रहरूमा यसै नीतिको अधीनमा रही विषयगत रणनीति, कार्ययोजना, कार्यविधि तथा मार्गदर्शनहरू तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गरिनेछ। यस नीतिसँग असँगत रहेका विद्यमान नीति, रणनीति, निर्देशिका तथा कार्यविधिहरूलाई यस नीति अनुरूप हुने गरी क्रमिक रूपमा परिमार्जन, समायोजन तथा अद्यावधिक गरिनेछ।

अन्तर्राष्ट्रिय सन्धि, सम्झौता तथा नेपालले अन्तर्राष्ट्रिय समुदायसमक्ष गरेका प्रतिबद्धताहरू (जस्तैः सडक सुरक्षा, जलवायु परिवर्तन, हरित तथा विद्युतीय यातायात) लाई यसै नीतिभित्र समेटी विषयगत रणनीति र कार्यनीतिमार्फत सम्बोधन गरिनेछ।

यस नीतिलाई सङ्घीय संरचनाको आधार मानी प्रदेश तथा स्थानीय तहहरूले आफ्नो अधिकार क्षेत्रभित्र यातायात पूर्वाधार, सेवा तथा व्यवस्थापनसम्बन्धी नीति, रणनीति, योजना र कार्यक्रम तर्जुमा तथा कार्यान्वयन गर्न सक्नेछन्, तर त्यस्ता नीति तथा कार्यक्रमहरूले यस राष्ट्रिय यातायात नीतिसँग सामाञ्जस्यता हुनु पर्नेछ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

३.५ जोखिम पहिचान र व्यवस्थापन

३.५.१ सम्भावित जोखिम

(क) जलवायु परिवर्तन, बाढी, पहिरो, भूकम्प, चरम मौसमी घटना तथा महामारीका कारण यातायात पूर्वाधार र सेवामा पर्न सक्ने प्राकृतिक जोखिम।

(ख) सार्वजनिक यातायात क्षेत्रमा अपेक्षित प्रतिफल नदेखिँदा निजी क्षेत्रको लगानी आकर्षित हुन नसक्ने जोखिम।

(ग) हरित तथा विद्युतीय यातायाततर्फ रूपान्तरण हुँदा जीवाश्म इन्धन, सवारी कर तथा परम्परागत स्रोतबाट प्राप्त राजस्व क्रमशः घट्न गई समग्र आर्थिक सन्तुलनमा असर पर्न सक्ने जोखिम।

(घ) प्रविधिको तीव्र विकाससँग तुलनात्मक रूपमा संस्थागत, प्राविधिक तथा मानव स्रोत क्षमताको विकास हुन नसक्ने जोखिम।

(ङ) रेल यातायात सेवा नेपालभित्र सीमित रूपमा सञ्चालन हुँदा उच्च लगानी लागतका कारण आर्थिक रूपमा दिगो नहुन सक्ने जोखिम।

(च) जल यातायात, केवलकार तथा अन्य वैकल्पिक यातायात माध्यममा अनुभव, मापदण्ड र संस्थागत क्षमता अभावका कारण सञ्चालनगत जोखिम।

(छ) सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहबिच समन्वय अभाव, कानूनी अस्पष्टता तथा संस्थागत दोहोरापनका कारण नीति कार्यान्वयनमा अवरोध उत्पन्न हुने जोखिम।

३.५.२ जोखिम व्यवस्थापन

(क) प्राकृतिक जोखिम न्यूनीकरणका लागि जलवायु—उत्थानशील, विपद्—प्रतिरोधी तथा जीवनचक्रमा आधारित यातायात पूर्वाधार मापदण्ड लागु गरिनेछ।

(ख) सार्वजनिक यातायात क्षेत्रमा निजी क्षेत्रको लगानी आकर्षणका लागि Viability Gap Funding (VGF), सेवा खरिद मोडेल, जोखिम बाँडफाँट तथा अन्य उपयुक्त वित्तीय उपकरण अवलम्बन गरिनेछ।

(ग) हरित यातायात रूपान्तरणका कारण घट्ने परम्परागत राजस्वको प्रभाव न्यूनीकरण गर्न वैकल्पिक राजस्व स्रोत, हरित वित्त, कार्बन क्रेडिट, यातायात सेवामा आधारित शुल्क तथा उत्पादकत्व वृद्धि—केन्द्रित उपायहरू अवलम्बन गरिनेछ।

(घ) प्रविधिगत जोखिम न्यूनीकरणका लागि निरन्तर क्षमता विकास, तालिम, ज्ञान हस्तान्तरण, अनुसन्धान—नवप्रवर्तन तथा डिजिटल प्रणालीको संस्थागत सुदृढीकरण गरिनेछ।

(ङ) रेल यातायातलाई क्षेत्रीय तथा अन्तरदेशीय बहुमाध्यम Connectivity को अभिन्न अङ्गका रूपमा विकास गरी आर्थिक दिगोपन सुनिश्चित गरिनेछ।

(च) जल यातायात, केवलकार तथा वैकल्पिक यातायात माध्यमका लागि उपयुक्त मापदण्ड, चरणबद्ध विकास र संस्थागत क्षमताको विकासमार्फत सञ्चालनगत जोखिम न्यूनीकरण गरिनेछ।

(छ) सङ्घ, प्रदेश र स्थानीय तहबिच स्पष्ट भूमिका, समन्वय संयन्त्र तथा कानूनी सामञ्जस्य कायम गरी संस्थागत तथा नीतिगत जोखिम व्यवस्थापन गरिनेछ।

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

३.६ अनुगमन, मूल्याङ्कन तथा नीति पुनरावलोकन

यस नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयन सुनिश्चित गर्न सङ्घीय सरकारको सम्बन्धित मन्त्रालयले नीति कार्यान्वयन सूचक (Performance Indicators) तयार गरी नियमित अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्नेछ। नीति कार्यान्वयनको अनुगमन तथा मूल्याङ्कन गर्दा राष्ट्रिय योजना आयोगबाट स्वीकृत अनुगमन तथा मूल्याङ्कनसम्बन्धी मार्गदर्शन तथा प्रणालीलाई आधारका रूपमा अवलम्बन गरिनेछ।

मन्त्रालयले नीति कार्यान्वयनको प्रगति, उपलब्धि तथा चुनौतीसम्बन्धी वार्षिक प्रगति प्रतिवेदन तयार गरी सार्वजनिक गर्नेछ। प्रदेश तथा स्थानीय तहको सहभागितामा वार्षिक रूपमा नीति कार्यान्वयनको समीक्षा गरिनेछ।

यस नीतिको कार्यान्वयनको अवस्था, प्रभावकारिता तथा परिवर्तित राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय सन्दर्भलाई दृष्टिगत गर्दै मन्त्रालयले तीन वर्षमा एक पटक नीतिको परीक्षण तथा पाँच वर्षमा एक पटक नीतिको समग्र पुनरावलोकन गर्नेछ। नीति पुनरावलोकनका निष्कर्षका आधारमा मन्त्रालयले राष्ट्रिय योजना आयोग तथा सम्बन्धित निकायसँग समन्वय गरी आवश्यक परे नयाँ नीतिको तर्जुमा/अद्यावधिक गर्ने प्रक्रिया अघि बढाउनेछ।

३.७ नीति कार्यान्वयन कार्ययोजना

यस नीतिमा उल्लिखित कार्यनीतिहरू कार्यान्वयनका लागि अनुसूची-१ बमोजिमको नीति कार्यान्वयन कार्ययोजना रहनेछ।

३.८ खारेजी र बचाउ

राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ खारेज गरिएको छ। **राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८** बमोजिम भए गरेका सम्पूर्ण कार्यहरू यसै नीतिबमोजिम भए गरेको मानिनेछ।

अनुसूची-१

(खण्ड ३.७ सँग सम्बन्धित)

राष्ट्रिय यातायात नीति, २०८३ कार्यान्वयन कार्ययोजना

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
१	२.७.१	रणनीतिक तथा उच्च जोखिमयुक्त सडकहरूमा **Road Safety Audit (RSA) अनिवार्य** गर्ने व्यवस्था लागु गर्ने।	सडक विभाग	प्रदेश सरकार, परामर्शदाता	निरन्तर	नयाँ/स्तरोन्नति आयोजनामा RSA लागु
२	२.७.२	उच्च दुर्घटना जोखिमयुक्त **Black Spot पहिचान र सुधार कार्यक्रम** नियमित सञ्चालन गर्ने।	सडक विभाग	ट्राफिक प्रहरी, प्रदेश सरकार, स्थानीय तह	निरन्तर	दुर्घटना दर उल्लेख्य रूपमा घटेको
३	२.७.२	Road Safety Audit र Black Spot सुधार का लागि छुट्टै वार्षिक बजेट व्यवस्था गरिने।	अर्थ मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, सडक विभाग	वार्षिक	कार्यान्वयन सुनिश्चित
४	२.७.३	Speed Management, Drink-driving, Helmet र Seat-belt Enforcement मा ITS आधारित प्रवर्तन पाइलट लागु गर्ने।	ट्राफिक प्रहरी	यातायात व्यवस्था विभाग, महानगरपालिका	१—२ वर्ष	नियम उल्लङ्घन घटेको, प्रवर्तन प्रभावकारी
५	२.७.३	**Smart Enforcement System** (Speed, Red-light, Overloading) विस्तार गर्ने।	ट्राफिक प्रहरी	यातायात व्यवस्था विभाग	१—३ वर्ष	दुर्घटना न्यूनीकरण
६	२.७.३	सवारी साधनको Speed Management का लागि Speed Limit Zoning, Speed Camera र Automated Enforcement System विस्तार गरिने।	ट्राफिक प्रहरी	यातायात व्यवस्था विभाग, स्थानीय तह	१—२ वर्ष	गति नियन्त्रण, दुर्घटना न्यूनीकरण

नेपाल सरकार पूर्वाधार विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
७	२.७.४	**जोखिमयुक्त सडक प्रयोगकर्ता (VRU)** लक्षित सुरक्षित सडक डिजाइन र कार्यक्रम (School Zone, Pedestrian Crossing आदि) लागु गर्ने।	सडक विभाग / स्थानीय तह	शिक्षा तथा खेलकुद मन्त्रालय, गैरसरकारी संस्था	निरन्तर	बालबालिका, ज्येष्ठ, अपाङ्गमैत्री सडक
८	२.७.४	विद्यालय, अस्पताल र व्यापारिक क्षेत्रमा **Pedestrian Priority Zone** स्थापना गर्ने।	स्थानीय तह	सडक सुरक्षा परिषद्, ट्राफिक प्रहरी	१—३ वर्ष	Vulnerable Road User सुरक्षा
९	२.७.४	विद्यालय वरपरका सडकमा iRAP Star Rating for School Zones कार्यक्रम लागु गरिने।	सडक सुरक्षा परिषद्	शिक्षा तथा खेलकुद मन्त्रालय, सडक विभाग, स्थानीय तह	निरन्तर	बालबालिकाका लागि सुरक्षित सडक
१०	२.७.४	School Zone Safety Improvement Package (Traffic calming, signage, crossing) अनिवार्य रूपमा कार्यान्वयन गरिने।	स्थानीय तह	सडक विभाग, ट्राफिक प्रहरी	१—२ वर्ष	विद्यालय क्षेत्र सुरक्षित
११	२.७.७	Crash Investigation & Data Standardization प्रणाली विकास गरी राष्ट्रियस्तरमा लागु गर्ने।	ट्राफिक प्रहरी/सडक सुरक्षा परिषद्	स्वास्थ्य तथा खाद्य स्वच्छता मन्त्रालय, यातायात	१ वर्ष	Evidence-based accident analysis प्रणाली

नेपाल सरकार शहरी विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
				व्यवस्था विभाग, सडक विभाग		
१२	२.७.७	सडक दुर्घटनाबाट हुने क्षतिको **वार्षिक Road Safety Performance Review** र सार्वजनिक प्रतिवेदन प्रकाशन गर्ने।	सडक सुरक्षा परिषद्	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग, ट्राफिक प्रहरी	वार्षिक	नीति सुधारका लागि feedback loop
१३	२.७.७	राष्ट्रियस्तरमा Road Safety Performance Target (मृत्यु तथा गम्भीर घाइते न्यूनीकरण) निर्धारण गरी वार्षिक सार्वजनिक गरिने।	सडक सुरक्षा परिषद्	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, गृह मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग	१ वर्ष	मापनयोग्य र उत्तरदायी सडक सुरक्षा
१४	२.७.७	दुर्घटनाबाट हुने आर्थिक क्षति (Crash Costing) को नियमित अध्ययन गरिने।	सडक सुरक्षा परिषद्	अर्थ मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग, राष्ट्रिय तथ्याङ्क कार्यालय	वार्षिक (नियमित)	Evidence-based निर्णय
१५	२.७.८	राष्ट्रियस्तरमा Safe System Approach कार्यान्वयन ढाँचा (Framework & Guideline) तयार गर्ने।	सडक सुरक्षा परिषद्	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, सडक विभाग, यातायात व्यवस्था विभाग, ट्राफिक प्रहरी	६ महिना	Safe System आधारित राष्ट्रिय मार्गदर्शन स्वीकृत

नेपाल सरकार पूर्वाधार विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
१६	२.७.८	**National Road Safety Council** र अन्य नियामक संस्थाहरूको संस्थागत सुदृढीकरण गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	गृह मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय, ट्राफिक प्रहरी	१—२ वर्ष	नियमन क्षमता वृद्धि
१७	२.७.१०	सवारी चालक तालिम, परीक्षा र अनुमतिपत्र प्रणाली डिजिटल र गुणस्तरमा आधारित बनाउने।	यातायात व्यवस्था विभाग, प्रदेश सरकार	निजी तालिम केन्द्र	१ वर्ष	सक्षम चालक, दुर्घटना न्यूनीकरण
१८	२.७.१२	विद्यालय र सामुदायिक तहमा **सडक सुरक्षा शिक्षा तथा जनचेतना कार्यक्रम** विस्तार गर्ने।	शिक्षा तथा खेलकुद मन्त्रालय	ट्राफिक प्रहरी, स्थानीय तह	निरन्तर	सुरक्षा व्यवहारमा सुधार
१९	२.७.१२	युवालाई लक्षित गरी प्रभावकारी डिजिटल उपकरण (Short Videos, Social Media Campaign, Influencer Engagement) प्रयोग गरेर सडक सुरक्षा सचेतना अभिवृद्धि गरिने।	सडक सुरक्षा परिषद्	सूचना तथा सञ्चार मन्त्रालय, युवा सङ्घसंथाहरू	निरन्तर	व्यवहार परिवर्तन
२०	२.७.१२	सडक सुरक्षा प्रवर्तन र जनचेतनाका लागि Evidence-based Communication Toolkits (Crash footage–based education, VR/Simulation pilot) विकास गरिने।	सडक सुरक्षा परिषद्	विश्व विद्यालय, गैरसरकारी संस्था	२ वर्ष	उच्च प्रभावकारी सचेतना
२१	२.७.१८	केन्द्रियस्तरमा Sophisticated Trauma Centre र रणनीतिक करिडोरमा Support Trauma Care Unit तथा Emergency Medical Response System विस्तार गर्ने।	स्वास्थ्य तथा खाद्य स्वच्छता मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, प्रदेश सरकार	२—३ वर्ष	Golden Hour response सुधार
२२	२.७.२५	**E-Mobility Transition Roadmap** तयार गरी चरणबद्ध कार्यान्वयन गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	उर्जा, जलस्रोत तथा सिंचाइ	१—३ वर्ष	राष्ट्रिय E-Mobility Roadmap स्वीकृत

नेपाल सरकार पूर्वाधार विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
				मन्त्रालय; यातायात व्यवस्था विभाग; नेपाल विद्युत प्राधिकरण		
२३	२.७.२५	सार्वजनिक यातायातमा **E-Bus / E-Taxi / E-Micro** रूपान्तरण कार्यक्रम लागु गर्ने।	प्रदेश/स्थानीय तह	यातायात व्यवस्था विभाग, निजी क्षेत्र	१—३ वर्ष	सार्वजनिक सवारीमा EV हिस्सा वृद्धि
२४	२.७.२५	सार्वजनिक यातायात फ्लीट आधुनिकीकरण कार्यक्रम (E-Bus प्राथमिकता) सञ्चालन गरिने।	यातायात व्यवस्था विभाग	स्थानीय तह, यातायात व्यवसायी	३—५ वर्ष	गुणस्तरीय सार्वजनिक यातायात
२५	२.७.२६	प्रमुख करिडोर र सहरहरूमा Charging Station र Battery Swapping Hub विकास गर्ने।	नेपाल विद्युत प्राधिकरण	सडक विभाग, निजी क्षेत्र, स्थानीय तह	निरन्तर	EV प्रयोगका लागि आधारभूत पूर्वाधार
२६	२.७.२६	**Green Corridor** (EV, NMT priority) अवधारणा पाइलट रूपमा कार्यान्वयन गर्ने।	सडक विभाग, स्थानीय तह	प्रदेश सरकार	१—२ वर्ष	कम—कार्बन करिडोर स्थापना
२७	२.७.२६	विद्युतीय सवारी चार्जिङ स्टेशनको स्थान, क्षमता र मापदण्ड सम्बन्धी राष्ट्रिय मार्गदर्शन लागु गरिने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	उर्जा, जलस्रोत तथा सिंचाइ मन्त्रालय; नेपाल विद्युत	१ वर्ष	EV पूर्वाधार सन्तुलित

नेपाल सरकार भौतिक पूर्वाधार विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
				प्राधिकरण; स्थानीय तह		
२८	२.७.२८	EV सार्वजनिक यातायातका लागि **Viability Gap Funding (VGF)** र प्रोत्साहन संयन्त्र लागु गर्ने।	अर्थ मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग	१ वर्ष	निजी लगानी आकर्षण
२९	२.७.३०	Battery Safety, Recycling र End-of-Life Guideline जारी गर्ने।	उर्जा, जलस्रोत तथा सिँचाइ मन्त्रालय	यातायात व्यवस्था विभाग, निजी क्षेत्र	१ वर्ष	EV lifecycle सुरक्षित व्यवस्थापन
३०	२.७.३०	EV Battery Recycling, Disposal तथा Second-Life Use Framework लागु गरिने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	अर्थ मन्त्रालय, निजी क्षेत्र	२ वर्ष	वातावरणीय जोखिम न्यूनीकरण
३१	२.७.३२	सबै प्रमुख यातायात आयोजनामा **Climate Risk Assessment** अनिवार्य गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	सडक विभाग, प्रदेश सरकार	तुरुन्त/निरन्तर	जलवायु जोखिम न्यूनीकरण
३२	२.७.३२	यातायात आयोजना छनोटमा Climate Risk Screening Tool अनिवार्य गरिने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	अर्थ मन्त्रालय	१-२ वर्ष	जलवायु—सहनीय पूर्वाधार
३३	२.७.३३	पहिरो, बाढी र भू—क्षय नियन्त्रणका लागि **Climate-resilient & Bio-engineering Design** लागु गर्ने।	सडक विभाग	कृषि, वन तथा पर्यावरण मन्त्रालय; स्थानीय तह	निरन्तर	उत्थानशील पूर्वाधार
३४	२.७.३३	यातायात पूर्वाधारमा Climate-resilient Design Standards एकीकृत गर्ने ।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	अर्थ मन्त्रालय	निरन्तर	Resilient infrastructure

पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
नेपाल सरकार
सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
३५	२.७.३६	यातायात क्षेत्रको National Emission Inventory तथा Monitoring System स्थापना गरिने।	अर्थ मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, राष्ट्रिय तथ्याङ्क कार्यालय	२ वर्ष	कार्बन उत्सर्जन मापन
३६	२.७.३९	Low-carbon यातायात परियोजनामा PPP/Blended Finance प्रयोगका लागि परियोजना बैंक तयार गरी लगानी प्रस्तुतीकरण (Investor Pitching) गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	निजी क्षेत्र, लगानी बोर्ड	निरन्तर	जलवायु—मैत्री परियोजना विस्तार
३७	२.७.३९	**Viability Gap Funding (VGF)** प्रयोगका लागि मापदण्ड र प्रक्रिया विकास गर्ने ।	अर्थ मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	१ वर्ष	सामाजिक परियोजना सम्भव
३८	२.७.३९	**Green/Climate Finance**, Infrastructure Bonds र Blended Financing प्रयोगका लागि नीतिगत मार्गदर्शन तयार गर्ने ।	अर्थ मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	१-२ वर्ष	दीर्घकालीन वित्त
३९	२.७.४२	कार्बन उत्सर्जन न्यूनीकरणमा योगदान गर्ने यातायात परियोजनाहरू (E-Bus, Mass Transit, NMT, Charging Infrastructure आदि) को पहिचान तथा सूचीकरण गर्ने ।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	सम्बन्धित विभाग, प्रदेश सरकार	६ महिना	कार्बन—योग्य यातायात परियोजनाको प्राथमिक सूची तयार
४०	२.७.४३	कार्बन क्रेडिट तथा हरित वित्तीय स्रोतमार्फत चार्जिङ स्टेशन, ब्याट्री स्वापिङ र ई-बस/ई-माइक्रोबस पाइलट परियोजना सञ्चालन गर्ने ।	सङ्घीय तथा प्रदेश सरकार	विद्युत प्राधिकरण, स्थानीय तह, निजी क्षेत्र	१-२ वर्ष	EV पूर्वाधार र E-Bus विस्तारमा लगानी वृद्धि

नेपाल सरकार पूर्वाधार विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
४१	२.७.४७	प्रमुख राजमार्ग तथा रणनीतिक सडक खण्डमा Toll System (Electronic/Barrier-free) को Pilot Testing गरी चरणबद्ध रूपमा विस्तार गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	सडक विभाग, अर्थ मन्त्रालय, निजी क्षेत्र	२ वर्ष	दिगो सडक वित्त, प्रयोगकर्ता—भुक्तानी
४२	२.७.४८	Holistic National Multimodal Transport Masterplan तर्जुमा तथा स्वीकृत गर्ने।	राष्ट्रिय योजना आयोग	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, सडक विभाग, नागरिक उड्डयन प्राधिकरण	१-३ वर्ष	राष्ट्रिय एकीकृत यातायात गुरुयोजना
४३	२.७.४९	प्रदेश तथा ठूला सहरहरूमा Regional / Urban Multimodal Masterplan तयार गर्ने।	प्रदेश सरकार/ स्थानीय तह	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	२ वर्ष	क्षेत्रगत एकीकृत यातायात योजना
४४	२.७.५०	Multimodal योजना र **वार्षिक बजेट/आवधिक योजना** बिच दिगो समन्वय सुनिश्चित गर्ने प्रणाली विकास गर्ने।	राष्ट्रिय योजना आयोग	अर्थ मन्त्रालय, पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	निरन्तर	योजना—बजेट alignment
४५	२.७.५१	**Freight Corridor** र उच्च ट्राफिक खण्डमा मालवाहन व्यवस्थापन सुधार कार्यक्रम लागु गर्ने।	सडक विभाग, यातायात व्यवस्था विभाग	ट्राफिक प्रहरी	१—३ वर्ष	Logistic cost घट्ने
४६	२.७.६०	**Axle Load Control System** विस्तार तथा प्रवर्तन सुदृढ गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग	ट्राफिक प्रहरी	निरन्तर	सडक क्षति न्यूनीकरण

नेपाल सरकार पूर्वाधार विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
४७	२.७.६१	Intermodal Terminal र Multimodal Hub (Bus-Rail-EV) विकास गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	अर्थ मन्त्रालय, लगानी बोर्ड, निजी क्षेत्र	२—५ वर्ष	मोड—परिवर्तन सहज
४८	२.७.६१	**Dry Port, Logistics Hub** र **ICD** को क्षमता अभिवृद्धि र सञ्चालन दक्षता सुधार गर्ने।	उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, इन्टरमोडल समिति, निजी क्षेत्र	निरन्तर	Logistics throughput वृद्धि
४९	२.७.६२	सडक—रेल—हवाई—जल यातायातबिच **Timetable, Ticketing** र **Service Coordination** को नमूना प्रयोग गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	यातायात व्यवसायी	२-५ वर्ष	यात्रु सहजता वृद्धि
५०	२.७.६२	**Seamless Multimodal Connectivity Pilot** (Road-Rail-Port integration) सञ्चालन गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	सासेक, सडक विभाग,	३ वर्ष	Best practice
५१	२.७.६३	Cross-border logistics मा **Time & Cost Performance Indicators** विकास गरी Monitoring गर्ने।	राष्ट्रिय योजना आयोग	उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय; भन्सार विभाग	निरन्तर	Cost reduction
५२	२.७.६४	मालवाहक चालकका लागि Truck Parking, Rest Area र Welfare Facility मापदण्ड लागु गरिने।	सडक विभाग	स्थानीय तह	२—३ वर्ष	सुरक्षा र सेवा सुधार

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
५३	२.७.६६	काठमाडौं उपत्यका तथा प्रमुख सहरहरूमा **Mass Transit System (BRT/MRT/E-Bus)** को चरणबद्ध कार्यान्वयन खाका तयार गरी स्वीकृत गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	प्रदेश, स्थानीय तह	१ वर्ष	उच्च क्षमताको सार्वजनिक यातायात
५४	२.७.६६	प्रमुख शहरी करिडोरमा **Dedicated Bus Lane /BRT Lane** विकास गर्ने।	स्थानीय तह	ट्राफिक प्रहरी	२—५ वर्ष	सार्वजनिक यातायात गति वृद्धि
५५	२.७.६८	Transit-Oriented Development (TOD) नीति तथा कार्यविधि लागु गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	अर्थ मन्त्रालय, स्थानीय तह	२ वर्ष	उच्च घनत्व, सार्वजनिक यातायातमैत्री सहर
५६	२.७.६८	**Land Value Capture (LVC)** तथा TOD आधारित वित्तीय मोडेल पाइलट रूपमा कार्यान्वयन गर्ने।	अर्थ मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, स्थानीय तह	२—३ वर्ष	शहरी यातायातमा वैकल्पिक वित्त
५७	२.७.६९	सार्वजनिक यातायात सेवामा **Operator Formalization** र **Gross/Net Cost Contract** मोडेल लागु गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग	स्थानीय तह	१—३ वर्ष	सेवा गुणस्तर सुधार
५८	२.७.७०	शहरी सार्वजनिक यातायातका लागि Integrated Ticketing, Common Clearing House र Smart Card System लागु गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	बैंक तथा वित्तीय संस्था, यातायात व्यवसायी	२ वर्ष	यात्रु सहजता
५९	२.७.७०	सार्वजनिक यातायातका लागि Smart Ticketing, Common Clearing House र Digital Payment System लागु गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग	प्रदेश सरकार, यातायात व्यवसायी, बैंक तथा वित्तीय संस्था	२—३ वर्ष	Seamless payment

नेपाल सरकार
शहरी विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
६०	२.७.७१	**Service Level Benchmark (SLB)** आधारित KPI प्रणाली लागु गरी सार्वजनिक यातायात अनुगमन गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग	सडक विभाग, स्थानीय तह	निरन्तर	सेवा गुणस्तर मापन
६१	२.७.७६	**Complete Street Concept** अनुसार पैदलमार्ग, साइकल लेन र सडक पुनःडिजाइन गर्ने।	स्थानीय तह	सडक विभाग	निरन्तर	सुरक्षित र मानव—केन्द्रित सडक
६२	२.७.७८	**Smart Traffic Management System** (Adaptive Signal, CCTV, Parking Management) लागु गर्ने।	स्थानीय तह	यातायात व्यवस्था विभाग, ट्राफिक प्रहरी	२ वर्ष	ट्राफिक जाम न्यूनीकरण
६३	२.७.७९	शहरी क्षेत्रमा Parking Policy तथा Pricing Framework स्वीकृत गरी लागु गरिने।	स्थानीय तह	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	१—२ वर्ष	निजी सवारी नियन्त्रण
६४	२.७.७९	प्रमुख सहरमा Integrated Traffic Control Center (ITCC) स्थापना गरिने।	ट्राफिक प्रहरी	स्थानीय तह, यातायात व्यवस्था विभाग	२-३ वर्ष	Real-time traffic व्यवस्थापन
६५	२.७.८०	शहरी क्षेत्रमा Shared Mobility (Ride-sharing, Micro-mobility) नियमन र एकीकरण गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग	स्थानीय तह, ट्राफिक प्रहरी	१—२ वर्ष	अन्तिम-माइल कनेक्टिभिटी
६६	२.७.९०	National Transport Coordination Mechanism / Platform स्थापना गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	प्रदेश, स्थानीय तह	१ वर्ष	नीति-योजना समन्वय
६७	२.७.९०	Regional Transport Facilitation Committee गठन गरी नियमित समन्वय गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	अर्थ मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग	१ वर्ष	Institutional coordination

पूर्वाधार विकास मन्त्रालय नेपाल सरकार सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
६८	२.७.९७	क्षेत्रीय यातायात पूर्वाधारमा **PPP** र **Multilateral Financing** परिचालन गर्ने।	अर्थ मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	निरन्तर	Investment mobilization
६९	२.७.९८	यातायात क्षेत्रमा **Public–Private Partnership (PPP)**, BOOT/BOT परियोजनाका लागि एकीकृत मार्गदर्शन जारी गर्ने।	लगानी बोर्ड	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय	१—२ वर्ष	निजी लगानी आकर्षण
७०	२.७.१०२	प्रमुख शहरी करिडोर र राजमार्गमा **ITS Pilot Program** लागु गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	ट्राफिक प्रहरी, सडक विभाग	१—२ वर्ष	स्मार्ट ट्राफिक व्यवस्थापन
७१	२.७.१०३	National Transport Data Integration Platform विकास गरी बहु-माध्यम डेटा एकीकरण गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, सडक विभाग	२ वर्ष	Real-time multimodal data
७२	२.७.१०३	Real time Traffic, Safety र Freight Data Platform स्थापना गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, सडक सुरक्षा परिषद्	यातायात व्यवस्था विभाग, प्रहरी	२ वर्ष	Evidence-based निर्णय
७३	२.७.१०३	Open Transport Data Policy (Data Sharing, API) लागु गरिने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	राष्ट्रिय सूचना प्रविधि केन्द्र	१ वर्ष	नवप्रवर्तन र पारदर्शिता
७४	२.७.१०५	Digital Permit, License, Vehicle Registration & Monitoring System पूर्ण रूपमा एकीकृत गर्ने।	यातायात व्यवस्था विभाग	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	१—२ वर्ष	सेवा प्रवाह सुधार

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
७५	२.७.१०६	नीति, योजना र बजेटमा Evidence-Based Decision Framework लागु गर्ने।	राष्ट्रिय योजना आयोग	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	निरन्तर	परिणाममुखी नीति
७६	२.७.१०६	परियोजना तयारीदेखि सञ्चालनसम्म **Value-for-Money (VfM)** र **Cost-Benefit Review** प्रणाली लागु गर्ने।	राष्ट्रिय योजना आयोग	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	निरन्तर	Efficient investment
७७	२.७.१०६	यातायात क्षेत्रमा Gender & Social Inclusion (GESI) Action Plan लागु गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	महिला मन्त्रालय, स्थानीय तह	१ वर्ष	समावेशी यातायात प्रणाली
७८	२.७.१०७	Transport Research & Innovation Program सुरु गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	विश्वविद्यालय, निजी क्षेत्र	निरन्तर	नीति—अनुसन्धान जोड
७९	२.७.१०८	इन्जिनियर, चालक, सुपरभाइजर र निरीक्षकका लागि **Skill-based Training Program** सञ्चालन गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	स्टाफ कलेज, CTEVT, तालिम दिने संस्था	निरन्तर	दक्ष जनशक्ति
८०	२.७.१०८	Transport Management Cadre & Continuous Professional Development (CPD) प्रणाली विकास गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	PSC, NEC, Staff College	२ वर्ष	संस्थागत क्षमता
८१	२.७.१०९	यातायात क्षेत्रमा **Pilot Innovation Projects** (AI, Sensors, Automation) सञ्चालन गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	Startups	२—५ वर्ष	नवप्रवर्तन प्रवर्धन
८२	२.७.११३	भारत, चीन तथा अन्य छिमेकी मुलुकहरूसँग भएका **Transport & Transit Agreements** को समीक्षा र अद्यावधिक गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	अर्थ मन्त्रालय	१—२ वर्ष	सरल पारवहन
८३	२.७.११४	प्रमुख Multimodal Corridor (Road-Rail-Dry Port-ICP) पहिचान र प्राथमिकता निर्धारण गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	भन्सार विभाग, सडक विभाग	१ वर्ष	प्राथमिक करिडोर सूची

नेपाल सरकार पूर्वाधार विकास मन्त्रालय सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
८४	२.७.११४	**BBIN, BIMSTEC र SASEC Transport Framework** अन्तर्गत कार्यान्वयन रोडम्याप तयार गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	अर्थ मन्त्रालय; उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय; राष्ट्रिय योजना आयोग	१ वर्ष	क्षेत्रीय समन्वय
८५	२.७.११४	प्राथमिक **Cross-border Transport Corridor** (Road/Rail/Waterway) पहिचान गरी विकास योजना तयार गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय; सडक विभाग; रेल विभाग	२ वर्ष	Seamless connectivity
८६	२.७.११४	**Cross-border Rail Connectivity** को चरणबद्ध विकास गर्नको लागि आयोजना पहिचान गरी स्वीकृत गर्ने।	रेल विभाग	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, अर्थ मन्त्रालय, राष्ट्रिय योजना आयोग	१ वर्ष	Rail integration
८७	२.७.११५	**Integrated Check Post (ICP),** Land Port र Dry Port को क्षमता अभिवृद्धि गर्ने।	उद्योग, वाणिज्य तथा आपूर्ति मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, भन्सार विभाग, इन्टरमोडल विकास समिति	२—३ वर्ष	Trade facilitation

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
८८	२.७.११५	क्षेत्रीयस्तरका Logistics Hub, Dry Port र Multimodal Terminal को विकास गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	निजी क्षेत्र	३—५ वर्ष	Logistics efficiency
८९	२.७.११६	**Customs, Immigration** र **Transport Data** बिच Digital Interoperability लागु गर्ने।	भंसार विभाग	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	२ वर्ष	Border efficiency
९०	२.७.११७	Cross-border Passenger Bus Services विस्तार तथा सुधार गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	प्रदेश सरकार, यातायात व्यवसायी	१—२ वर्ष	यात्रु आवागमन
९१	२.७.११७	क्षेत्रीय व्यापार मार्गमा Axle Load Harmonization र Vehicle Standard Alignment गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	छिमेकी राष्ट्र	२ वर्ष	Smooth freight
९२	२.७.११९	**Tourism-focused Connectivity Corridor** (Pilgrimage, Heritage, Eco-tourism routes) पहिचान गरी चरणबद्ध स्तरोन्नती गर्ने।	संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय, स्थानीय तह	२—३ वर्ष	Tourism growth
९३	२.७.१२०	सडक, पुल, सुरुङ, रेल र टर्मिनलका लागि **Life Cycle Management Framework** विकास गर्ने ।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	सडक विभाग, रेल विभाग	१ वर्ष	LCM institutionalized
९४	२.७.१२२	Output/Performance-Based Maintenance Contract (OPBMC) पाइलट र विस्तार गर्ने।	सडक विभाग	सडक बोर्ड नेपाल	२—५ वर्ष	सम्पत्ति संरक्षण
९५	२.७.१२२	PBMC/OPBMC मोडेलमा आधारित सडक मर्मतसम्भार ठेक्का प्याकेजिङ गरी कार्यान्वयन गर्ने।	सडक विभाग	सडक बोर्ड नेपाल	निरन्तर	Sustainable maintenance
९६	२.७.१२३	निर्माण तथा मर्मत कार्यमा Independent Technical Audit र Quality Control अनिवार्य गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	Third Party Auditors	निरन्तर	Reduced defects

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं

क्र.सं.	कार्यनीति नं.	क्रियाकलापहरू	जिम्मेवार निकाय	सहयोगी निकाय	समय सीमा	अपेक्षित उपलब्धि
९७	२.७.१२४	GIS-based Road, Bridge & Transport Asset Database विकास गर्ने।	सडक विभाग	प्रदेश तथा स्थानीय सरकार	२ वर्ष	डिजिटल सम्पत्ति अभिलेख
९८	२.७.१२४	राष्ट्रियस्तरको Road, Bridge र Rail Asset Registry (Digital) स्थापना गर्ने।	सडक विभाग	GIS/ITS Units	१ वर्ष	Asset visibility
९९	२.७.१२५	यातायात पूर्वाधारको **Condition Rating System** लागु गरी मर्मत प्राथमिकता निर्धारण गर्ने।	सडक विभाग	प्रदेश सरकार	१—२ वर्ष	Evidence-based planning
१००	२.७.१२६	सडक सीमा, ROW र संरचना संरक्षणका लागि **Asset Protection and Utilization Guideline** लागु गर्ने।	सडक विभाग	स्थानीय सरकार	१—२ वर्ष	Reduced encroachment
१०१	२.७.१२९	Vehicle Fitness Testing Centre हरू स्थापना गरी प्रदेश तथा प्रमुख सहरमा विस्तार गरिने।	यातायात व्यवस्था विभाग	स्थानीय तह, निजी क्षेत्र	१–३ वर्ष	प्राविधिक रूपमा सुरक्षित सवारी
१०२	२.७.१३०	सडक, पुल र रेल संरचनामा Lifecycle-based Replacement & Rehabilitation Plan तयार गरी कार्यन्वयन गर्ने।	सडक विभाग	रेल विभाग	निरन्तर	Long-term sustainability
१०३	२.७.१३१	**Routine, Periodic र Emergency Maintenance** का लागि न्यूनतम लगानी सीमा (Maintenance Norms) निर्धारण गर्ने।	पूर्वाधार विकास मन्त्रालय	अर्थ मन्त्रालय	वार्षिक	Predictable funding

नेपाल सरकार
पूर्वाधार विकास मन्त्रालय
सिंहदरबार, काठमाडौं