

नेपाल सरकार
भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय

राष्ट्रिय यातायात नीति, २०८१

राष्ट्रिय यातायात नीति, २०८१

१. पृष्ठभूमि

मुलुकको आर्थिक-सामाजिक विकासलाई गतिशील बनाउन र व्यापार व्यवसाय एवं सार्वजनिक सेवा क्षेत्रलाई सहजीकरण गर्नमा यातायात क्षेत्रको अहम् भूमिका रहेको हुन्छ । नेपालको भौगोलिक विविधता र राजनीतिक संक्रमणका बावजुद यातायात पूर्वाधार तथा सेवा विस्तारले देशको आर्थिक-सामाजिक रूपान्तरणमा सकारात्मक योगदान पुगेको छ । उद्योग, कृषि, पर्यटन र सेवा जस्ता क्षेत्रमा अपेक्षित वृद्धि हासिल गर्न यातायात प्रणालीमा थप उन्नति र विस्तार गर्न आवश्यक छ ।

नेपाल सरकारबाट विगतमा विभिन्न समयमा लागू भएका यातायात नीति, क्षेत्रगत रणनीति, सडक यातायात विकासका गुरुयोजना तथा आवधिक योजना एवम् विभिन्न क्षेत्रगत तहमा भएका प्रयासले यातायात पूर्वाधारको निर्माण तथा समग्र सामाजिक- आर्थिक क्षेत्रका विविध आयामहरूमा उल्लेखनीय परिवर्तन भएको छ । देशको कूल गार्हस्थ्य उत्पादनमा सेवा क्षेत्रको भूमिका क्रमशः बढ्दै जाँदा त्यसको प्रभावले यातायात विस्तारको मागमा उल्लेख्य वृद्धि भएको छ । संघीय गणतन्त्र नेपालको संविधान जारी भइसकेको वर्तमान सन्दर्भमा दिगो तथा समावेशी विकास र उच्च आर्थिक वृद्धि हासिल गरी सन् २०२६ सम्ममा नेपाललाई अल्पविकसित मुलुकबाट विकासशील मुलुकको दर्जामा पुऱ्याउने नेपाल सरकारको राष्ट्रिय लक्ष्य पूरा गर्न कूल गार्हस्थ्य उत्पादनमा करिब १२ प्रतिशत (यातायात तथा भण्डारण समेत) ओगट्ने यस क्षेत्रको अहम् भूमिका रहेको छ । आर्थिक विकासमा उल्लेख्य फड्को मार्ने राष्ट्रिय अठोटलाई टेवा पुऱ्याउन यातायातका आधुनिक तथा गुणस्तरीय पूर्वाधार निर्माण र सेवाको पहुँच विस्तार गरी आर्थिक-सामाजिक रूपान्तरणका लक्ष्य हासिल गर्ने कार्य चुनौतीपूर्ण छ ।

२. हालसम्मका प्रयास र उपलब्धिहरू:

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-सामाजिक, सांस्कृतिक एवं पर्यटन क्षेत्रको विकासमा योगदान पुऱ्याउन आवश्यक रणनीति र कार्यनीतिहरूको तर्जुमा गरेको पाइन्छ । देशको भौगोलिक अवस्थिति, विगतको सशस्त्र द्वन्द, राजनीतिक संक्रमण र वित्तीय स्रोत तथा संस्थागत क्षमताको अपर्याप्तता जस्ता कारणले कतिपय कार्यनीतिहरू अपेक्षित रूपमा कार्यन्वयन हुन नसके तापनि यातायात पूर्वाधार विस्तार तथा पहुँचमा निरन्तर विकास एवं विस्तार भएको छ । राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ ले परिकल्पना गरे बमोजिम सबै (७७) जिल्ला सदरमुकाममा सडक सञ्जाल विस्तार भएको छ । तथापि कर्णाली प्रदेशका डोल्पा, हुम्ला र मुगु एवं गण्डकी प्रदेशको मनाङ जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सडकहरू बाह्रै मास यातायात सञ्चालन गर्न योग्य नभएको हुँदा त्यसतर्फ प्रयास भइरहेको छ । मध्य-पहाडी राजमार्ग, हुलाकी राजमार्ग, काठमाडौँ-तराई/मधेस द्रुत मार्ग, उत्तर-दक्षिण करिडोरका प्रमुख राजमार्गहरू, राष्ट्रिय रेलमार्ग 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 रेलसेवा स्तरोन्नति गरी हालै पुनः सञ्चालन गरिएको छ । विशेषतः गणतन्त्रको स्थापना पश्चात् ग्रामीण सडक सञ्जालमा उल्लेख्य विस्तार भएको छ । गौतमबुद्ध अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल र पोखरा अन्तराष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण सम्पन्न भएर सञ्चालनमा आइसकेको छ । विमानस्थलहरूको सुधार तथा निजी हवाईसेवा कम्पनीहरूको सेवा विस्तारले हवाई यातायातको क्षेत्रमा उल्लेख्य प्रगति भएको छ । हिमाली तथा पहाडी भूभागमा उपयोगी हुने केबलकारको विकासमा निजी क्षेत्रको आकर्षण बढेको छ भने केही आयोजना सम्पन्न समेत भएका छन् । आन्तरिक जल यातायातको विकासलाई प्राथमिकतामा राखिएको छ ।

आ.व. 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 भएका छन् ।

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 दुरीको सार्वजनिक यातायात र सहरी तथा ग्रामीण सार्वजनिक यातायात सेवामा निजी क्षेत्रको उल्लेख्य लगानी रहेको वर्तमान सन्दर्भमा बजारको माग अनुसार लामो दुरीका सार्वजनिक यातायातमा आधुनिक सेवाको विस्तार गर्न आवश्यक देखिएको छ । ठुला सहरी क्षेत्रमा खासगरी काठमाडौंमा 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 छन् । 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 मान्यताहरूप्रति प्रतिबद्धता जनाउँदै सोही अनुरूप आफ्ना नीति र योजनाहरू तर्जुमा एवं कार्यान्वयन गर्दै आइरहेको छ । जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी अन्तराष्ट्रिय मान्यता अनुरूपको पेरिस घोषणाप्रति प्रतिबद्ध हुँदै सोही अनुरूप राष्ट्रिय स्तरमा निर्धारण गरिएका योगदान (Nationally Determined Contributors) जारी गरिएको छ ।

नेपालले सडक सुरक्षामा संयुक्त राष्ट्र संघले घोषणा गरेको Road Safety Action Plan 2011-2020 सँग तादात्म्य हुने गरी आफ्ना योजनाहरू तयार गरी कार्यान्वयन गरेको छ । पछिल्लो समयमा संयुक्त राष्ट्र संघले घोषणा गरेको Road Safety Action Plan 2021-2030 सँग तादात्म्य कायम हुने गरी योजनाहरू अद्यावधिक र कार्यान्वयन हुँदै छन् । यसै क्रममा नेपालले आफ्ना आवधिक योजनाहरू मार्फत उपयुक्त प्रविधिको "मास-ट्रान्जिट" प्रणाली अवलम्बन गर्ने गरी क्रियाकलाप अगाडि बढाएको छ ।

३. समस्या तथा चुनौतीहरू

समग्र यातायातका माध्यमलाई समेट्ने गरी राष्ट्रिय एकीकृत यातायात गुरुयोजना निर्माण हुन नसक्नु, यातायात पूर्वाधारको अपेक्षित एकीकृत विकास तथा विस्तार नहुनु, मापदण्ड विना आयोजना छनौट, आवश्यक पूर्वतयारी विना आयोजना कार्यन्वयनमा लैजानु, आयोजना सञ्चालन कुशलताको अभाव, जग्गा प्राप्ति र वन क्षेत्रको जग्गाको भोगाधिकार लिन कठिनाइ, अन्तर्सम्बन्धित निकायहरूबिच समन्वयको अभाव, निर्माण क्षेत्रमा वित्तीय प्रवाहको अभाव, खरिद सम्बन्धी कानूनको कार्यन्वयनमा समस्या, स्थानीय निर्माण सामग्रीको उत्खनन र उपयोगमा समस्या, उपलब्ध निर्माण सामग्रीमा गुणस्तरको अपर्याप्तता, वातावरणीय प्रभाव न्यूनीकरण योजनाको प्रभावकारी कार्यन्वयन 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।

संघीयता कार्यन्वयनको चरणमा विभिन्न तहका सरकारका योजनाहरूमा दोहोरपना, कार्य क्षेत्रको द्विविधा, अवैज्ञानिक योजना छनौट विधि, यातायात पूर्वाधारको नयाँ निर्माण र मर्मत सम्भारमा पर्याप्त लगानीको अभाव, यातायात पूर्वाधार क्षेत्रमा निजी क्षेत्रलाई 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 बिकसित 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 ITS प्रणाली लागू गर्न प्राविधिक र आर्थिक समस्या छन्। यसका साथसाथै 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 व्यवस्थापन गर्ने सम्बन्धमा सवारी चालक अनुमतिपत्र तथा सवारी साधन दर्ता, सञ्चालन र नियमन सम्बन्धी कार्यहरू साबिकमा ढुङ्गा 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।

४. नीतिको आवश्यकता

उल्लिखित अधिकांश पक्षहरूलाई राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ ले समेटेको भए तापनि समयक्रमसँगै यातायात क्षेत्रमा देखिएका समस्या र चुनौतीहरू लाई संबोधन गर्न राष्ट्रिय यातायात नीतिमा समय सापेक्ष सुधार आवश्यक देखिएको 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 नीतिमा परिमार्जन आवश्यक देखिएको छ। संघीयता कार्यन्वयनमा संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको अधिकार बमोजिम कार्य क्षेत्र 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 विकासको लक्ष्य हासिल गर्न तथा राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ का उपलब्धीहरूलाई संस्थागत गर्दै यातायात क्षेत्रका विद्यमान समस्या र चुनौतीहरूको समाधान गर्न तथा सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनमा थपिएका विषयहरूलाई संबोधन गर्न राष्ट्रिय यातायात नीतिको समायानुकूल परिमार्जन सान्दर्भिक छ।

नेपालको संविधानले व्यवस्था गरेको संघीय संरचना अन्तर्गत समग्र यातायात क्षेत्रको संस्थागत व्यवस्था पुनर्संरचनाको चरणमा रहेको छ । त्यसैले यस नीतिको कार्यान्वयनले विद्यमान व्यवस्थामा अपेक्षित परिवर्तन हुनेछ । नेपालको संविधानको अनुसूचि-५ को क्रम संख्या २० को व्यवस्थाले राष्ट्रिय यातायात नीतिको व्यवस्थापन संघीय सरकारको कार्यक्षेत्रमा राखेको छ । यस अर्थमा राष्ट्रिय यातायात नीतिले संघ, प्रदेश र स्थानीय तहको यातायात विकास र व्यवस्थापनलाई मार्गदर्शन गर्नुपर्ने देखिन्छ । यस राष्ट्रिय यातायात नीतिको मार्गदर्शन अनुसार प्रदेश र स्थानीय तहले विस्तृत रणनीति तथा कार्यनीति र सो को कार्यान्वयनका लागि आवश्यक संस्थागत संरचना र कार्ययोजनाको तर्जुमा गर्न सहज हुनेछ ।

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 तर्जुमा देखि नै उपयुक्त प्रविधिको चयन गर्नु आवश्यक देखिन्छ ।

प्रादेशिक सन्तुलन तथा समावेशी र समतामुलक विकासका लागि आधारभूत सार्वजनिक यातायात सेवा राज्यको दायित्व भएको सैद्धान्तिक अवधारणालाई आत्मसात गर्नुपर्ने देखिन्छ । यातायात सञ्जालको अभिवृद्धिसँगै यातायात सुरक्षामा सुनिश्चितता कायम गर्न यातायात सुरक्षा प्रणाली अवधारणा (Safe System Approach लाई पूर्णतया अवलम्बन गर्नुपर्ने देखिन्छ ।

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 विकासका पछिल्ला अवधारणाहरू (जस्तै Compact City, Compact Street, ITS) मार्फत मानव केन्द्रित विकास, उत्थानशील, वातावरणमैत्री, जलवायु अनुकूल समावेशी यातायात प्रणालीको नीतिगत स्पष्टता जरुरी छ ।

प्रस्तुत राष्ट्रिय यातायात नीति, २०८१ ले हवाई यातायात बाहेकका यातायातका सबै उप-क्षेत्रहरूलाई समेटेको छ । राष्ट्रिय यातायात सञ्जालको एकीकृत योजना तर्जुमा गर्दा हवाई यातायात समेतलाई समेटिन सान्दर्भिक देखिन्छ । हवाई यातायातका नीतिगत प्रावधान नेपाल सरकारको हवाई नीति अनुसार हुनेछन ।

५. दूर-दृष्टि (Vision)

दिगो, सुरक्षित, सुलभ र समावेशी यातायात प्रणालीको विकास मार्फत आर्थिक समृद्धि हासिल गर्दै सामाजिक न्यायको प्रवर्द्धन गर्ने ।

६. लक्ष्य (Goal)

सुरक्षित, सर्वसुलभ, किफायती, भरपर्दो, मर्यादित प्रविधिमैत्री, समावेशी, वातावरणमैत्री, जलवायु अनुकूलित, उत्थानशील तथा दिगो यातायात प्रणालीको विकास गर्ने ।

७. उद्देश्यहरू (Objectives)

- ७.१ अधिकतम आर्थिक-सामाजिक प्रतिफल हासिल गर्न यातायात पूर्वाधार योजना तर्जुमा, निर्माण र यातायात सेवा सञ्चालनमा लगानीको प्रभावकारिता र दक्षता अभिवृद्धि गर्दै नागरिकमैत्री, मर्यादित र सुरक्षित यातायात प्रणालीको विकास गर्ने ।
- ७.२ आर्थिक समृद्धि, क्षेत्रीय सन्तुलन र समावेशी विकासलाई प्रोत्साहन गर्न नवीनतम प्रविधिमैत्री, गुणस्तरीय, मितव्ययी, भरपर्दो, सर्वसुलभ तथा दिगो यातायात प्रणालीको स्थापना गरी प्रतिस्पर्धी अर्थतन्त्रको आधार तयार गर्ने ।
- ७.३ यातायात पूर्वाधार सम्पत्तिको संरक्षण र दीर्घकालीन उपयोगका लागि योजनाबद्ध मर्मत - सम्भार प्रणाली अवलम्बन गर्दै सार्वजनिक-निजी साझेदारी (PPP) मार्फत लगानी आकर्षित गरी यातायात पूर्वाधारको प्रभावकारी उपयोग एवं गुणस्तरीय तथा भरपर्दो सेवा सञ्चालन सुनिश्चित गर्ने ।
- ७.४ कार्बन उत्सर्जनमा कमी ल्याउँदै प्रतिकूल वातावरणीय प्रभाव न्यूनीकरण हुने गरी जलवायु परिवर्तन अनुकूलन सहितको उत्थानशील र हरित यातायात प्रणालीको विकास गर्ने ।
- ७.५ व्यवस्थित र एकीकृत यातायात प्रणाली विकासका लागि सार्वजनिक यातायातलाई प्रोत्साहन, नियमन, र सुधार गरी स्मार्ट यातायात व्यवस्थापन प्रणाली मार्फत सुरक्षित, भरपर्दो, र सर्वसुलभ सेवा उपलब्ध गराउने ।

८. रणनीतिहरू (Strategies)

- ८.१ क्षेत्रीय सन्तुलन तथा राष्ट्रिय भू-उपयोग नीतिलाई दृष्टिगत गरी सहर र बस्तीहरूबिचको यातायात सम्पर्क र दिगो यातायात सेवा सुनिश्चित गर्न बहुमाध्यमयुक्त (Multi-Modal) यातायात प्रणालीको विकासका लागि एकीकृत यातायात गुर्योजना र आवधिक योजना तर्जुमा गरिने छ ।
- ८.२ यातायात पूर्वाधार, सवारी साधन र यातायात सेवाको मापदण्डमा समय सापेक्ष सुधार तथा नयाँ मापदण्ड निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिने छ ।
- ८.३ आयोजना छनौटका प्रक्रियागत विधि तथा चरण पश्चात कार्यान्वयन योग्य आयोजनाको सूची सहितको आयोजना बैंक तयार गरी प्राथमिकताका आधारमा क्रमशः कार्यान्वयन गरिने छ ।
- ८.४ नवीनतम खरिद विधि तथा ठेक्का व्यवस्थापन प्रणाली अवलम्बन गरी यातायात पूर्वाधार आयोजनाको समग्र व्यवस्थापन प्रभावकारी बनाइने छ ।
- ८.५ यातायात व्यवस्थापन, सञ्चालन र नियमनलाई प्रभावकारी बनाउन नवीनतम प्रविधिमैत्री तथा वैज्ञानिक पद्धति अवलम्बन हुने गरी आवश्यकतानुसार कानुनी तथा संस्थागत पुनर्संरचना गरिने छ ।
- ८.६ सबै प्रकारका यातायात सञ्जालको वैज्ञानिक दृष्टीले उपयुक्त क्षेत्राधिकार/सीमा (Right of Way) निर्धारण गरी लागू गरिने छ ।
- ८.७ सहरी विकास योजना र भू-उपयोगसँग सामञ्जस्य कायम राख्दै वृहत् परिवहन (Mass Transit) सहितको एकीकृत सार्वजनिक सहरी यातायात प्रणालीको विकास गरिने छ ।
- ८.८ कानुनी व्यवस्था, संस्थागत सुधार, उपयुक्त प्रविधिको प्रयोग र प्रभावकारी नियमन अवलम्बन गर्दै सुरक्षित यातायात प्रणालीको विकास गरिने छ ।
- ८.९ वातावरण मैत्री, जलवायु परिवर्तन उत्थानशील तथा दिगो यातायात प्रणाली (Environmental Friendly and Sustainable Transport System) का आधारभूत मान्यतालाई अवलम्बन गर्दै जेष्ठ नागरिक, महिला, बालबालिका र अपाङ्गता भएका तथा समाजका विपन्न, सीमान्तकृत समुदाय र अन्य लक्षित समुहको बहुपक्षीय र अन्तरसम्बन्धित (Cross Cutting) विषयहरूमा पर्याप्त ध्यान दिई समावेशी यातायात प्रणालीको विकास गरिने छ ।

- ८.१० देशको सर्वोपरि हितलाई ध्यानमा राख्दै अन्तरदेशीय यातायात (Cross Boarder Transportation) सञ्जालसँग आवद्ध हुन यातायात पूर्वाधारको निर्माण तथा सेवा विस्तार गरिने छ ।
- ८.११ यातायात पूर्वाधारको विकासका लागि विकासशील देशहरूको स्तरमा कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको निश्चित अनुपात लगानी सुनिश्चित गर्नुका साथै सरकारी स्रोतका अतिरिक्त सार्वजनिक-निजी साझेदारी (PPP) लगायतका विभिन्न वित्तीय व्यवस्थापनका वैकल्पिक उपायहरू पहिचान गरिने छ ।
- ८.१२ यातायात पूर्वाधार आयोजनाहरूको विकास तथा प्रभावकारी कार्यान्वयन र यातायात सेवाको कुशल व्यवस्थापनका लागि मानव श्रोत विकास गर्न प्राविधिक र व्यवस्थापकीय क्षमता अभिवृद्धि तथा अनुसन्धान एवं विकास (R&D) का कार्यक्रमहरू समय सापेक्ष कार्यान्वयन गरिने छ ।
- ८.१३ समग्र यातायात क्षेत्रको व्यावहारिक तथा वैज्ञानिक सुधारका लागि प्रस्ताव गरिएका रणनीति तथा कार्यनीति कार्यान्वयनका लागि आवश्यक कानुनी, संरचनागत तथा संस्थागत व्यवस्था गरी लागू गरिने छ ।
- ८.१४ यातायात पूर्वाधार सम्पत्तिको संरक्षणका निम्ति सम्पत्ति व्यवस्थापन तथा सम्भार प्रणाली निर्माण गरी योजनाबद्ध मर्मत सम्भार प्रणाली अवलम्बन गरिने छ ।

९. कार्यनीतिहरू

माथि उल्लिखित रणनीतिहरू कार्यान्वयन गर्न देहाय अनुसारका कार्यनीतिहरू हुनेछन् ।

- ९.१ रणनीति १. क्षेत्रीय सन्तुलन तथा राष्ट्रिय भू-उपयोग नीतिलाई दृष्टिगत गरी सहर र बस्तीहरूबिचको यातायात सम्पर्क र दिगो यातायात सेवा सुनिश्चित गर्न बहुमाध्यमयुक्त (Multi-Modal) एकीकृत यातायात प्रणालीको विकासका लागि एकीकृत यातायात गुरुयोजना र आवधिक योजना तर्जुमा गरिने छ ।

कार्यनीतिहरू :

- ९.१.१ शहरी तथा व्यवस्थित बस्ती, औद्योगिक क्षेत्र, जलविद्युत, कृषि, पर्यटन, पिछडिएका र दुर्गम क्षेत्र लगायतका राष्ट्रिय भू-विकास र भू-उपयोग योजनालाई दृष्टिगत गर्दै सन्तुलित विकासको राष्ट्रिय नीतिलाई सहज हुने गरी राष्ट्रिय एकीकृत यातायात प्रणालीको गुरुयोजना तर्जुमा गरिने छ ।
- ९.१.२ वृहत् परिवहन (Mass Transit) प्रणालीको विस्तृत सम्भाव्यता अध्ययन एवं गुरुयोजना तयार गरी उपयुक्त माध्यम तथा प्रविधिको छनौट गरिने छ ।
- ९.१.३ भौगोलिक अवस्थिति, जनसंख्या, आर्थिक गतिविधिको अवस्था, भौगर्भिक अवस्था र अन्य जोखिमयुक्त पक्षका साथै पूर्वाधार विकासको सहजता र लागत प्रभावकारिताका आधारमा बस्ती तथा शहरी विकासका लागि पहिचान गरिएका स्थानहरूमा उपयुक्त यातायात पूर्वाधार विकासलाई प्राथमिकता दिइनेछ ।
- ९.१.४ एकीकृत यातायात प्रणालीको विकासका लागि सडक, रेल, हवाईमार्ग, जलमार्ग र रज्जुमार्गको समय सापेक्ष क्षेत्रगत यातायात विकासका छुट्टाछुट्टै गुरुयोजनाहरू तर्जुमा गरिनेछ । त्यस्ता गुरुयोजनाको आवश्यकता अनुसार पुनरावलोकन तथा परिमार्जन गर्दै तिनै गुरुयोजनाको अधीनमा रहेर आयोजनाको प्राथमिकता सूची निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- ९.१.५ क्षेत्रगत गुरुयोजनाले पहिचान गरेका सडकहरूलाई तहगत रूपमा वर्गीकरण गरी निर्माण तथा स्तरोन्नति योजना तर्जुमा गरिनेछ ।

- ९.१.६ एकीकृत यातायात गुरु योजनामा वा क्षेत्रगत यातायात विकासका गुरुयोजनामा समावेश गरिएका पूर्वाधार आयोजना मात्र कार्यान्वयन गर्ने गरी कानुनी व्यवस्था मिलाइनेछ ।
 - ९.१.७ यातायातको कुनै एक क्षेत्रको गुरुयोजना तयार गर्दा अन्य क्षेत्रगत गुरुयोजनासँग तादात्म्य कायम गरिनेछ ।
 - ९.१.८ योजना तर्जुमा गर्दा समय सापेक्ष योजनाहरूको दीर्घकालीन, मध्यकालीन र अल्पकालीन समीक्षाको व्यवस्था गरी सोही बमोजिम कार्यान्वयन गरिनेछ ।
 - ९.१.९ रेल स्टेशन, एअरपोर्ट, जलमार्ग पोर्ट र केबलकार स्टेशनसँग नजिकको राजमार्ग जोड्ने सडक निर्माण तथा स्तरोन्नतिको योजना तर्जुमा गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।
 - ९.१.१० किनारामा घना सहरी विकास भएका राष्ट्रिय राजमार्गका खण्डमा बैकल्पिक बाईपास सडकको व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.२ रणनीति २. यातायात पूर्वाधार, सवारी साधन र यातायात सेवाको मापदण्डमा समय सापेक्ष सुधार तथा नयाँ मापदण्ड निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिने ।

कार्यनीतिहरू

- ९.२.१ राष्ट्रिय, प्रादेशिक र स्थानीय सडकहरूको मापदण्ड निर्धारण गरी वर्गीकरण गरिनेछ ।
- ९.२.२ सार्वजनिक यातायात सेवालार्ई लामो-दूरी (सङ्घीय-स्तर), मध्यम-दूरी (प्रादेशिक-स्तर) तथा सहरी र ग्रामीण रुटमा वर्गीकरण गरी प्रत्येक रुटका लागि उपयुक्त मापदण्ड निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- ९.२.३ विभिन्न तहका राजमार्ग, सहरी सडक र स्थानीय सडकका सडक संरचना, सवारी साधन, राजमार्ग सेवा केन्द्र, पार्किङ एवं सडक सूचनाको एकीकृत डिजाइन मापदण्ड निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- ९.२.४ समान स्तरका संसारका अन्य सहरहरूको अनुभवका आधारमा काठमाडौं जस्ता शहरमा वृहत् परिवहन (Mass Transit) प्रणालीको सुरुवातका लागि मापदण्ड निर्धारण गरी लागू गरिनेछ ।
- ९.२.५ राजमार्गबाट सिधा पहुँच (Frontal Access) लार्ई क्रमिक रूपमा निषेध गरिनेछ । यसका लागि आवश्यकता अनुसारको सर्भिस लेन वा अतिरिक्त लेनको व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.२.६ रेलमार्गको गेज, सिग्नल, विद्युतीय आपूर्ति, डिजाइन र गति लगायतका पक्षमा आधुनिक प्रविधिको उपयोग हुने गरी मापदण्ड निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- ९.२.७ भविष्यमा द्रुत गतिको रेल (High Speed Rail) मा आवश्यकता अनुसार स्तरोन्नति गर्न सहज हुने गरी रेलमार्गको रेखांकन लगायत डिजाइन मापदण्ड निर्धारण गरिनेछ । भविष्यको यात्रुचाप अनुसार स्तरोन्नति गर्न सहज हुने गरी उपयुक्त वृहत् परिवहन (Mass Transit) प्रणालीको डिजाइन मापदण्ड निर्धारण गरिनेछ ।
- ९.२.८ रज्जुमार्ग निर्माण र सञ्चालनका लागि उपयुक्त प्रविधि र सञ्चालन कार्यविधि तथा मापदण्ड निर्धारण गरिनेछ ।
- ९.२.९ जलमार्ग सञ्चालनका लागि पानीजहाज दर्ता र नियमनको नीतिगत तथा कानुनी मापदण्ड निर्धारण गरिनेछ ।
- ९.२.१० सहरी क्षेत्र तथा अन्य स्थानहरूमा पेट्रोल पम्प र विद्युतीय चार्जिङ स्टेशनको सञ्चालनका लागि सडक सुरक्षा र ट्राफिक व्यवस्थापनलार्ई मध्यनजर गर्दै निर्माणस्थलको मापदण्ड तयार गरी लागू गरिनेछ ।
- ९.२.११ सहरभित्रका बस-पार्क, बस-बे र ट्याक्सी स्ट्याण्ड लगायतका संरचनाको निर्माण तथा सञ्चालनको वैज्ञानिक मापदण्ड तयार गरी लागू गरिने छ ।
- ९.२.१२ सबै यातायातका साधनहरूको यान्त्रिक अवस्था, सवारी सडक सक्षमता (Road Worthiness) तथा प्रदूषण लगायतका प्राविधिक मापदण्ड तर्जुमा गरी लागू गरिनेछ ।

- ९.२.१३ सहर तथा राजमार्गका निश्चित स्थानमा सवारी साधन मर्मत तथा सम्भार केन्द्र स्थापना गर्नका लागि मापदण्ड तर्जुमा गरी लागु गरिनेछ।
- ९.२.१४ सवारी साधनको बडी विल्डिङ, रिक्न्डिसन, आरामदायीपना आदि तथा महिला, बालबालिका, ज्येष्ठ नागरिक र अपाङ्गता भएकाहरूको आवश्यकतालाई समेत विशेष ध्यानमा राखी सवारी सुरक्षा मापदण्ड तर्जुमा गरी लागु गरिनेछ।
- ९.२.१५ सवारी साधन असेम्ब्लिंग (Assembling) गर्ने कारखाना र मर्मत तथा सम्भार केन्द्र (Workshop) खोल्न चाहिने आवश्यक न्यूनतम भौतिक पूर्वाधार, जनशक्ति तथा योग्यता, उपयुक्त स्थानको छनौट, क्षेत्रफल, आवश्यक औजार तथा साधनहरूको आवश्यकताका आधारमा मापदण्ड निर्धारण गरिनेछ।
- ९.२.१६ चालक प्रशिक्षण केन्द्रका लागि पाठ्यक्रम, जनशक्ति, पूर्वाधार, क्षेत्रफल र अन्य आवश्यकताहरूको न्यूनतम मापदण्ड निर्धारण गरिनेछ।
- ९.२.१७ एम्बुलेन्स (Ambulance) सेवाको मापदण्ड निर्धारण गरिनेछ।
- ९.२.१८ जल यातायातका पूर्वाधार निर्माण तथा सञ्चालनका लागि आवश्यक मापदण्ड निर्धारण गरिनेछ।
- ९.२.१९ सबै प्रकारका सवारी साधनका लागि आवश्यकतानुसार छुट्टा छुट्टै मापदण्ड बनाई नियमन गरिने छ।

९.३ रणनीति ३. आयोजना छनौटका प्रक्रियागत विधि तथा चरण पश्चात कार्यान्वयन योग्य आयोजनाको सूची सहितको आयोजना बैंक तयार गरी प्राथमिकताका आधारमा क्रमशः कार्यान्वयन गरिने।

कार्यनीतिहरू:

- ९.३.१ यातायात सञ्जाल गुरुयोजनासँग तादात्म्य कायम गर्दै तोकिएका मापदण्ड पूरा गरी कार्यान्वयनका लागि सिफारिस गरिएका आयोजनाहरूको सूची सहितको आयोजना बैंक तयार गरिनेछ। आयोजना बैंकमा सूचीकृत भएका पूर्वाधार आयोजनाहरू मात्र कार्यान्वयन गरिने छ।
- ९.३.२ यातायात पूर्वाधार आयोजनाको लेखाजोखा (Appraisal) गर्दा परम्परागत लाभ-लागत विश्लेषण (Benefit-Cost Analysis) विधिको अतिरिक्त वृहत् आर्थिक-सामाजिक लाभ (Broader Socio-Economic Benefits) तथा रणनीतिक आवश्यकताको अवधारणालाई उपयुक्तताका आधारमा अवलम्बन गरिनेछ।
- ९.३.३ यातायात पूर्वाधारको रेखाङ्कन (Alignment) गर्दा प्राकृतिक सम्पदा (वन क्षेत्र, सिमसार र राष्ट्रिय निकुञ्ज, खानीहरू) र जलविद्युत आयोजनाका सम्भाव्य जलाशय क्षेत्रलाई ध्यानमा राखिनेछ।
- ९.३.४ स्थानीय संस्कृति सहितका पर्यटकीय स्थानमा यातायात विकासका लागि उपयुक्तताका आधारमा सडक, रेल, केवल कार/रज्जुमार्ग, गोरेटो, घोडेटो, पैदलमार्ग जस्ता आयोजनाको पहिचान गरी योजना तर्जुमा गरिनेछ।
- ९.३.५ द्रुतमार्ग, रेलमार्ग लगायतका यातायातका पूर्वाधारहरू मुख्य सहर तथा विमानस्थल आसपास हुँदै जाने गरी राजमार्गको रेखांकन गरिनेछ।
- ९.३.६ राष्ट्रिय राजमार्गमा निश्चित अन्तरालको दूरीमा तोकिएको मापदण्ड अनुसारका राजमार्ग सेवा केन्द्रहरू (Roadside Stations) डिजाइनकै चरणमा व्यवस्था गरिनेछ।
- ९.३.७ राष्ट्रिय राजमार्ग तथा सहरी सडकमा आवश्यकता अनुसार सुरुड (tunnel), भायाडक्ट (Viaduct) र फ्लाईओभर/अन्डरपास/ओभरपास जस्ता आयोजना छनौट गरी यातायात सेवाको प्रभावकारिता, यातायात सुरक्षा र सुविधा अभिवृद्धिमा जोड दिइनेछ।

९.३.८ पर्यटकीय केन्द्रहरू जोड्ने गोरेटो, घोडेटो, पैदलमार्ग, पुल -पुलेसा लगायतका यातायात पूर्वाधारहरू स्थानीय संस्कृति झल्कने गरी स्थानीय स्रोत साधनहरूको प्रयोग गरी निर्माण गर्न प्रोत्साहन गरिनेछ ।

९.४. रणनीति ४. नवीनतम खरिद विधि तथा चुस्त ठेक्का व्यवस्थापन प्रणाली अवलम्बन गरी यातायात पूर्वाधार आयोजनाको समग्र व्यवस्थापन प्रभावकारी बनाइनेछ ।

कार्यनीतिहरू:

९.४.१ निर्माण व्यवसायीको कार्य क्षमता (Bid-capacity) र करार सम्झौता गरी सिर्जना भएको निजको कार्यभारका बिच तालमेल भए नभएको जाँच गर्न उपयुक्त प्रणाली लागु गरी क्षमताभन्दा बढी आयोजनाहरूको ठेक्का ओगट्ने प्रवृत्ति निरुत्साहित गरिने छ ।

९.४.२ पूर्वाधार निर्माण तथा मर्मत सम्भारका कार्य निर्वाध सञ्चालनका लागि निर्माण स्थल क्षेत्रमा निर्माण मैत्री र सुरक्षित सामाजिक वातावरण कायम गरिनेछ ।

९.४.३ स्थापित इन्जिनियरिङ मान्यता एवं मापदण्ड, अभ्यास संहिता (Code of Practice) र डिजाइनको अनुसरण तथा सोही बमोजिम निर्माण सुपरीवेक्षण विना सडक निर्माण र विस्तार कार्य पूर्णतः बन्देज गरिनेछ ।

९.४.४ यातायात पूर्वाधार निर्माणको गुणस्तर कायम गर्नका लागि प्रभावकारी अनुगमन, मूल्याङ्कन तथा प्राविधिक परीक्षण (Technical Audit) तथा गुणस्तर परीक्षण (Quality Audit) को व्यवस्थालाई प्रभावकारीरूपमा लागु गरिनेछ ।

९.४.५ पूर्वाधार निर्माणमा आधुनिक प्रविधिका साथै व्यवस्थापनका अत्याधुनिक (Advanced) पद्धतिहरूलाई राष्ट्रिय गौरवका तथा ठुला प्रकृतिका आयोजनाहरूमा अनिवार्य र अन्य आयोजनाहरूमा समायानुकूल र क्रमिकरूपमा अवलम्बन गरिनेछ ।

९.४.६ गुणस्तरीय निर्माण र मर्मत सम्भारका लागि निर्माण सामग्री र आवश्यक उपकरण/प्लान्टको उपलब्धताका लागि सहजीकरण गरिनेछ । तुलनात्मक रूपमा यातायात पूर्वाधार निर्माणका क्रममा नियमितरूपमा प्रयोगमा नआउने उपकरणहरूको सहज उपलब्धता गराउन उचित व्यवस्था गरिनेछ ।

९.४.७ सडक निर्माण तथा मर्मत सम्भारका लागि ठेक्का सम्झौताका नयाँ विधिहरू जस्तै EPC, EPC-F, Hybrid EPC, Design & Build, Annuity, Hybrid Annuity लगायतका प्रभावकारी पद्धतिहरू परीक्षण गर्दै उपयुक्तता हेरी क्रमिक रूपमा लागु गरिनेछ ।

९.४.८ सडक स्तरोन्नति, सुधार तथा मर्मत सम्भारका आयोजनामा निर्माण अवधिभरि वैकल्पिक मार्गवाट सेवा प्रवाहको सुनिश्चितता गरिने छ । त्यसो हुन नसक्ने अवस्थामा चालु सडक तथा लेनको सेवास्तर कायम राख्नका लागि आवश्यक मर्मत सम्भारको (Maintenance during Construction) व्यवस्था लागत अनुमानमा समावेश गरी अनिवार्य रूपमा कार्यान्वयन गराइनेछ ।

९.४.९ सम्बन्धित सरोकारवाला निकाय र व्यक्तिसँग सुमधुर सम्बन्ध कायम गर्दै सबै पक्षको हीत हुने गरी यातायात आयोजना कार्यान्वयन गरिनेछ ।

९.५. रणनीति ५. यातायात व्यवस्थापन, सञ्चालन र नियमनलाई प्रभावकारी बनाउन नवीनतम प्रविधिमैत्री तथा वैज्ञानिक पद्धति अवलम्बन हुने गरी आवश्यकतानुसार कानुनी तथा संस्थागत पुनर्संरचना गरिने ।

कार्यनीतिहरू:

- ९.५.१ प्रभावकारी यातायात व्यवस्थापनका लागि इन्टेलिजेन्ट ट्रान्सपोर्ट सिस्टम (Intelligent Transport system) लगायतका सूचना प्रविधिमा आधारित यातायातका आधुनिक पद्धतिहरूलाई अवलम्बन गरिने छ। यसका लागि ट्राफिक संकेत तथा सिग्नल, सिसिटिभी (CCTV) क्यामरा, कन्ट्रोल रुम, सुविधायुक्त ट्राफिक सुपरीवेक्षण, सूचना संकलन र प्रवाह प्रणाली तथा गति मापन यन्त्र लगायतका उपकरणहरूको व्यवस्था गरिनेछ।
- ९.५.२ सडक प्रयोगकर्ताहरूको सुरक्षाका निमित्त मादक/लागु पदार्थ सेवन मापन यन्त्र/उपकरणहरूको व्यवस्था गरी नियमन गरिनेछ।
- ९.५.३ सार्वजनिक सवारी साधनहरूमा ग्लोबल पोजिसनिङ सिस्टम (GPS) द्वारा ट्र्याकिंग (Tracking) गर्ने प्रणाली लागु गरिनेछ।
- ९.५.४ सार्वजनिक सवारी साधनहरूमा विद्युतीय भाडा भुक्तानी प्रणाली लागु गरिनेछ।
- ९.५.५ बिग्रेका सवारी साधनहरूलाई सडकबाट हटाई यातायात अवरोध हुन नदिने सुनिश्चितताका लागि आवश्यक व्यवस्था गरिनेछ। यसका लागि निजी क्षेत्रको संलग्नतालाई समेत प्रोत्साहन गरिनेछ।
- ९.५.६ आयात गरिने सवारी साधनका किसिम र सङ्ख्याका लागि उपयुक्त नीति तर्जुमा गरिनेछ। निश्चित मापदण्डका आधारमा सवारी साधनको सञ्चालन अवधि निर्धारण गरिनेछ।
- ९.५.७ सार्वजनिक तथा निजी सवारी साधनको मापदण्ड लागू भए नभएको यकिन गर्नका लागि नियमित सवारी जाँच पास (Vehicle Fitness Test) र प्रदूषण मापदण्डको परीक्षण अनिवार्यरूपमा गर्नु पर्ने व्यवस्था गरिनेछ। सोको परिपालना भए नभएको नियमित अनुगमन तथा नियमनका लागि प्रत्येक प्रदेशमा न्यूनतम एक सवारी परीक्षण केन्द्र स्थापना गरिनेछ।
- ९.५.८ सवारी साधनको परीक्षण (Vehicle Fitness Test) र सवारी प्रदूषण परीक्षणका लागि निजी क्षेत्रबाट समेत सवारी जाँच पास केन्द्रहरू स्थापना गर्न प्रोत्साहन गरिनेछ। निजी क्षेत्रबाट स्थापना हुने केन्द्रहरूका लागि न्यूनतम मापदण्ड तर्जुमा गरी लागु गरिनेछ।
- ९.५.९ साइकल, रिक्सा, टाँगा जस्ता यन्त्रविहीन (Non-motorized) सवारीसाधनहरूलाई सम्भव भएसम्म यन्त्रयुक्त (Motorized) सवारीसाधनहरू सँग एकै लेनमा (Mixed Traffic) सञ्चालन गर्न निषेध गरिनेछ। स्थानीय उपयुक्तता तथा उपलब्ध स्रोत हेरी यन्त्रविहीन सवारी साधनका लागि छुट्टै लेनको व्यवस्था गरिनेछ।
- ९.५.१० पूर्वाधार संरचना तथा सडक-गति अनुरूप तालमेल हुन नसक्ने सवारी साधनलाई इजाजत प्रदान गरिने छैन।
- ९.५.११ प्रविधिको विकास तथा प्रदूषण अवस्थाका आधारमा सवारी साधनको प्रदूषण मापदण्ड नियमितरूपमा अद्यावधिक गरिनेछ। प्रदूषणको न्यूनतम मापदण्ड पुरा नगरेका सवारी साधनहरूलाई पूर्णतया निषेध गरिनेछ।
- ९.५.१२ सबै किसिमका सवारी साधनहरूको तोकिए बमोजिम बिमा अनिवार्य गरिनेछ।
- ९.५.१३ सडक पूर्वाधारको अवस्था र सवारी साधनहरूको उपयोगको अवस्थालाई दृष्टिगत गरी सवारीसाधन आयातलाई सन्तुलित बनाउन आवश्यक उपायहरू अवलम्बन गरिनेछ।
- ९.५.१४ सवारी साधनका पार्टपुर्जाहरूको गुणस्तर कायम गर्न ती पार्टपुर्जा आयात गर्दा गुणस्तरीय सुनिश्चितताको प्रमाणपत्र अनिवार्य गरिनेछ।
- ९.५.१५ सार्वजनिक यातायातको निश्चित बजार हिस्सा समेट्ने गरी सरकारी वा सार्वजनिक-निजी स्वामित्वको कम्पनीको प्रत्यक्ष व्यवस्थापन र नियन्त्रण मार्फत सेवा सञ्चालन गरिनेछ। यसरी सेवा संचालन गर्दा बजारको जोखिम, व्यावसायिक दक्षता, सार्वजनिक वित्तीय भार जस्ता पक्षहरूलाई ध्यानमा राखी निजी र सार्वजनिक क्षेत्रमा जिम्मेवारी र जोखिमको बाँडफाँड गरिनेछ।
- ९.५.१६ निश्चित न्यूनतम सङ्ख्याका सवारी साधन सहितको व्यावसायिक कम्पनीहरू वा सरकारी कम्पनी एवं सहकारी मार्फत सार्वजनिक यातायात सेवा क्रमिक रूपमा सञ्चालन गर्नका लागि आवश्यक व्यवस्था मिलाइनेछ। थोरै सवारी साधनको

स्वामित्वका धेरै यातायात व्यवसायी रहेका विद्यमान संरचनालाई व्यावसायिक कम्पनीहरूमा परिणत गरी नियमन पद्धति अन्तरगत सञ्चालन गर्न देहाय बमोजिमका सम्भाव्य विकल्प लगायतका उपायहरू अपनाइनेछ ।

- क) हालका व्यवसायीहरूको सेयर रहने गरी निश्चित सङ्ख्याका व्यावसायिक कम्पनीहरूको निर्माण ।
- ख) सरकारी सेयर र हालका इच्छुक व्यवसायीहरूको सेयर रहने गरी सार्वजनिक-निजी कम्पनीहरूको निर्माण ।
- ग) हालका व्यवसायीहरू सम्मिलित निश्चित संख्याका यातायात सहकारीहरूको निर्माण ।
- घ) यातायातका साधनको स्वामित्व हालकै रहने गरी यातायात सहकारी मार्फत सार्वजनिक यातायातको व्यवस्थापन र सञ्चालन । प्रत्येक सार्वजनिक सवारी साधनको सिट संख्या र गुडेको दूरी (सवारी-किमी) का आधारमा सेवा सञ्चालनबाट प्राप्त एकमुष्ट आम्दानी सवारी धनीबिच समानुपातिक तवरले बाँडफाँड गर्ने विधि निर्माण ।
- ङ) स्थानीय, प्रादेशिक एवं संघीय सरकारको स्वामित्व रहेको सरकारी कम्पनीको स्थापना र सञ्चालन ।

९.५.१७ सार्वजनिक यातायात प्रणालीको प्रभावकारी व्यवस्थापन र सञ्चालनका लागि देहायका वैज्ञानिक र व्यवहारिक नियमन पद्धतिको व्यवस्था गरिनेछ ।

- क) वैज्ञानिक पद्धतिको अवलम्बन गर्दै राष्ट्रिय, प्रादेशिक र स्थानीय सार्वजनिक यातायात प्रणालीका रुटहरू पहिचान गरी निर्धारण गरिनेछ ।
- ख) सडकको अवस्था र यात्रु चापलाई आधार मानी बजारको लागि (रुट इजाजतको लागि) प्रतिस्पर्धा वा बजारमा (बहु-सञ्चालकहरूले एउटै रुटमा) प्रतिस्पर्धाको अवधारणालाई प्रवर्द्धन गरिनेछ ।
- ग) रुट इजाजत प्रदान गर्दा गुणस्तरीय सेवाका शर्तहरू समेत तोकिने छ ।
- घ) सडकको अवस्था यकिन गरेर मात्र निश्चित प्रकारका सवारी साधनहरूलाई सञ्चालनको रुट इजाजत दिइनेछ ।
- ङ) सार्वजनिक यातायात सञ्चालकहरूमा हुन सक्ने अस्वस्थ प्रतिस्पर्धालाई निरुत्साहित गर्न नियमनकारी व्यवस्था गरिनेछ ।
- च) सार्वजनिक यातायात सेवामा वैज्ञानिक विश्लेषणलाई आधार मानी भाडा दर निर्धारण गरिनेछ ।
- छ) सार्वजनिक यातायात सेवामा यात्रु बीमा गर्नु पर्ने व्यवस्थालाई अनिवार्य गरिनेछ ।
- ज) निजी सवारी साधन मार्फत व्यावसायिक राइड सेयरिड पद्धतिलाई कानूनद्वारा व्यवस्थित गरिनेछ ।
- झ) लामो दुरीका सार्वजनिक यातायातका सवारी साधनमा निश्चित दूरी वा समयको अन्तरालमा चालक परिवर्तन गर्नुपर्ने व्यवस्थालाई अनिवार्य गरिनेछ ।
- ञ) सार्वजनिक यातायातका सवारी साधनलाई स्कुल बस लगायत अन्य उद्देश्यका लागि प्रयोग गर्न रोक लगाइनेछ ।
- ट) नियमन गर्ने निकायको अनुमति विना सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालन बन्द गर्न नपाइने व्यवस्था गरिनेछ ।
- ठ) लामो-दुरी, मध्यम-दुरी, सहरी र ग्रामीण सार्वजनिक यातायातको प्रकृति हेरी नियमनका विशेष मापदण्ड र शर्तहरू निर्धारण गरी लागु गरिनेछ ।
- ड) विशेष अवस्था र परिस्थिति हेरी शहरी र ग्रामीण तहका आधारभूत सार्वजनिक यातायात सेवा सरकारी स्वामित्वका संस्था मार्फत सरकार आफैले सञ्चालन गर्न सक्ने गरी व्यवस्था गरिनेछ ।
- ढ) सार्वजनिक यातायातलाई व्यवस्थित, अनुशासित र मर्यादित बनाउन सवारी धनी, सवारी चालक, परिचालक, सह-चालक, सवारी कर्मचारी, यात्रु, ट्राफिक प्रहरी तथा पैदल यात्रु समेतका लागि विभिन्न सचेतना मुलक कार्यक्रम सञ्चालन गरिनेछ ।
- ण) लामोदुरीका सार्वजनिक यातायातका साधन भित्र शौचालय र खानेपानी सुविधा हुने व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- त) सार्वजनिक सवारी साधनहरूमा सरसफाइको मापदण्ड निर्धारण गरी लागु गरिनेछ ।

- ९.५.१८ ढुवानी सेवालाई प्रभावकारी बनाउन आवश्यकता अनुसार कन्टेनर डिपो (Container Depot), फ्रेट टर्मिनल (Freight Terminal) र वितरण केन्द्रहरूको निर्माण गरिनेछ ।
- ९.५.१९ सडकको स्ट्याण्डर्ड आक्सल लोड (Standard Axle Load) नियमन गरिनेछ ।
- ९.५.२० मालवाहक सवारी साधनहरूको ग्रस एक्सल लोड अनुगमनका लागि निजी क्षेत्र समेतको संलग्नतामा उपयुक्त स्थानमा तौलयन्त्रको (Weighing Bridge) व्यवस्था गरी स्ट्याण्डर्ड एक्सल लोड (Standard Axle Load) नियमन कडाइका साथ गरिनेछ । सोको लागि वैज्ञानिक दण्ड, सजाय तोकी जरिवाना असुलीको लागि स्वचालित प्रणाली लागु गरिनेछ ।
- ९.५.२१ ढुवानी सेवा बजारमा एकाधिकार तथा मिलेमतो को प्रवृत्ति (Carteling) लाई निरुत्साहित गरी पूर्णरूपमा स्वस्थ प्रतिस्पर्धाको सुनिश्चितता गरीनेछ ।
- ९.५.२२ मालसामानको वितरण समय, ढुवानी गर्ने सवारी साधनको उपयुक्तता लगायतका विषयमा नियमन गरी सहरी वितरण प्रणालीलाई व्यवस्थित गरिनेछ ।
- ९.५.२३ प्रशिक्षणकाल, परीक्षणकाल र पूर्णकालको चरणबद्ध चालक अनुमति प्रणाली (Graduated Driving Licensing System, GDLS) लागु गरिनेछ ।
- ९.५.२४ अन्तर्राष्ट्रिय स्थापित मान्यताहरूलाई आधार मानी सवारी साधनको वर्गीकरण अनुसार सवारी चालक अनुमतिपत्र जारी गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- ९.५.२५ सार्वजनिक यातायात सवारी चालक अनुमति पत्रको हकमा हलुका सवारी चलाएको अनुभव, उमेर, चारित्रिक पृष्ठभूमि, आधारभूत शिक्षा, दृष्टि, सुन्ने शक्ति, भौतिक तथा मानसिक स्वास्थ्य लगायतका पक्षहरूलाई विशेष ध्यान दिइनेछ । उल्लिखित पक्षहरूको मापदण्ड पालना गरे/नगरेको आवधिक रूपमा समेत परीक्षण गरि नियमन गरीनेछ ।
- ९.५.२६ चालक प्रशिक्षण केन्द्रहरूको स्थापना र सञ्चालनका लागि निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहित गरिने छ र उक्त केन्द्रहरूको नियमनको लागि आवश्यक व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.५.२७ सार्वजनिक यातायातमा यात्रु सुरक्षाको प्रत्याभूतिका निमित्त उचित व्यवस्था (सवारी साधन भित्र CCTVको व्यवस्था, इमर्जेन्सी कल तथा द्रुत उद्धार प्रणाली, सवारी नं., सवारी कम्पनीको नाम र सम्पर्क नं., सवारी चालक र सहचालकको नाम, फोटो र सम्पर्क नं. आदि सवैले देख्ने गरी राख्नुपर्ने व्यवस्था) गरिनेछ ।
- ९.६ रणनीति ६. सबै प्रकारका यातायात सञ्जालको वैज्ञानिक दृष्टीले उपयुक्त क्षेत्राधिकार/सीमा (Right of Way) निर्धारण गरी लागु गरिनेछ ।
- ९.६.१ सबै प्रकारका यातायात संजालको वैज्ञानिक (भौगोलिक क्षेत्र (ईकोजोन), भौगोलिक अवस्थिति, बस्ती विकास, सुरक्षा, वातावरण आदि) दृष्टिले उपयुक्त क्षेत्राधिकार/सीमा (Right of Way) निर्धारण गरिनेछ ।
- ९.६.२ ग्रामीण सडकको सडक सीमालाई आवश्यक पर्ने जग्गा स्थानीय समुदायको सकृय सहभागितामा सामुदायिक योगदान मार्फत प्राप्त गर्न प्रोत्साहित गरिनेछ ।
- ९.६.३ जग्गा विकास कर, जग्गा योगदान, घरजग्गा विकास लगायतका भ्यालु क्याप्चर (Value Capture) पद्धतिको अवलम्बन गरी यातायात पूर्वाधारको विकासले आसपासको घरजग्गामा हुने मूल्य वृद्धि मार्फत पुग्ने लाभको निश्चित अंश असुल गरी यातायात पूर्वाधार निर्माणमा प्रयोग गरिने छ ।
- ९.६.४ नगरोन्मुख बस्तीहरूमा पार्किङ स्थान, बस टर्मिनल लगायतका भविष्यको आवश्यकतालाई ध्यानमा राखी पर्याप्त सडक सीमा कायम गर्न प्रारम्भिक चरणमा नै आवश्यक जग्गाको व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.६.५ सडक सीमा लगायतका सबै यातायात सञ्जालको सीमा तथा सम्पत्ति अतिक्रमण नियन्त्रण गर्न र सोको सुरक्षा सुनिश्चितताको लागि नियमित निरीक्षण गर्न सुरक्षा समुह (Patrolling Group) को व्यवस्था गरिनेछ ।

- ९.६.६ राष्ट्रिय रेलमार्गका रेलवे स्टेसन वरिपरि प्रारम्भिक चरणमा नै एकीकृत जग्गा विकास आयोजना मार्फत उच्च जनघनत्वका लागि सहरी विकासको योजना तर्जुमा गरिनेछ।
- ९.६.७ राष्ट्रिय राजमार्ग र प्रदेशराजमार्ग किनारको निश्चित सीमाभित्रको भू-उपयोगको उपयुक्त र समन्वयात्मक नियमन गरिनेछ। शाखा सडकका लागि पहुँच बिन्दु (एक्सेस पोइन्ट) निर्धारण गर्दा तोकिएको मापदण्डको अवलम्बन गरिनेछ। राजमार्गमा मर्जिड तथा डाइभर्जिड लेनको आवश्यक व्यवस्था मिलाइनेछ।
- ९.६.८ जग्गा अधिग्रहण प्रक्रियालाई सरलीकृत गरी छरितो बनाइनेछ। विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन, जग्गा अधिग्रहण र वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन सम्पन्न नगरी आयोजना निर्माणको कार्य सुरु गरिने छैन।
- ९.६.९ सडक, रेलमार्ग र रज्जुमार्ग सीमा (Right of Way), बस टर्मिनल, राजमार्ग सेवा केन्द्र, सडक इन्टरचेन्ज, पार्किङ, रेल स्टेसन र सम्बन्धित अन्य संरचनाका लागि आवश्यक जग्गा प्राप्ति गर्दा भविष्यको आवश्यकतालाई समेत यथोचित ध्यानमा राखिनेछ।
- ९.६.१० राष्ट्रिय राजमार्ग र रेलमार्गको निर्माणको योजनासँगै यी पूर्वाधारका कारणले विकास हुने सम्भावित शहरी केन्द्रमा जग्गा एकीकरण (Land Pooling) मार्फत योजनाबद्ध सहरी विकासको तर्जुमा गरिनेछ।
- ९.६.११ सडक र रेलमार्ग सीमा भित्र रुख बिरुवा रोप्ने, संरक्षण गर्ने, काँटछाँट गर्ने, रुख कटान गर्ने र यसरी प्राप्त हुने काठ लिलाम तथा बिक्री गर्ने वा अन्य निकायलाई बरबुझार्थ गर्ने सम्बन्धमा सम्बन्धित निकायसँग आवश्यक समन्वय गरी सरलीकृत निर्देशिका/कार्यविधि तयार गरी लागु गरिनेछ।
- ९.६.१२ सहरी क्षेत्रबाट भएर जाने रणनीतिक सडकहरूको लागि भविष्यमा आवश्यक पर्ने बाइपास सडकको लागि तत्काल जग्गा अधिग्रहण गरिनेछ। भविष्यमा निर्माण हुने रेलमार्गको हकमा समेत आवश्यक जग्गा क्रमिकरूपमा अधिग्रहण गर्दै लगिनेछ।

९.७. रणनीति ७. सहरी बिकास योजना र भू-उपयोगसँग सामञ्जस्य कायम राख्दै वृहत् परिवहन (Mass Transit) सहितको एकीकृत सार्वजनिक सहरी यातायात प्रणालीको विकास गरिने ।

कार्यनीतिहरू:

- ९.७.१ भरपर्दो तथा प्रभावकारी सहरी यातायात प्रणालीको विकासका लागि सहरी योजनाको प्रारम्भिक चरणमा नै भू-उपयोग योजना र यातायात सञ्जालको योजना तर्जुमा गरी लागु गरिनेछ।
- ९.७.२ सहरी विकासका आयोजना, सेवा केन्द्रहरू जस्ता सहरी संरचनाहरूको निर्माण स्वीकृति पूर्व सोको सञ्चालनबाट सडक ट्राफिकको स्थितिमा पर्न सक्ने सम्भाव्य प्रभावको आँकलनका लागि ट्राफिक प्रभाव मूल्याङ्कन (Traffic Impact Assessment) निर्देशिका तयार गरी लागु गरिनेछ।
- ९.७.३ सार्वजनिक यातायात मैत्री सहरी विकास (Transit Oriented Development) को अवधारणालाई सबै सहरी क्षेत्रहरूमा प्रवर्द्धन गरिनेछ।
- ९.७.४ काठमाडौँ उपत्यकामा उपयुक्त वृहत् परिवहन (Mass Transit) प्रणालीको छनौट गरी सो प्रणालीको विस्तृत गुरुयोजनाको तयार गरिनेछ र सोही गुरु योजनाको आधारमा काठमाण्डौँ उपत्यकाको समग्र सार्वजनिक यातायात प्रणालीको पुनःसंरचना गरिनेछ। आवश्यकता र सन्दर्भ अनुसार काठमाण्डौँ उपत्यकाको अनुभवलाई अन्य सहरमा प्रयोग गरिनेछ।
- ९.७.५ पैदलमार्ग, साइकल, रिक्सा लगायतका यन्त्रविहीन यातायात (Non-Motorized Transport) का पूर्वाधार विकासलाई प्रवर्द्धन गरी जोखिमयुक्त सडक प्रयोगकर्ताको सुरक्षा र वातावरण संरक्षणमा जोड दिईनेछ।

- ९.७.६ सहरी सडक विस्तारका आयोजनामा पैदल यात्रीको सहजताका लागि यात्रु चाप अनुसारको फुटपाथ निर्माणलाई प्राथमिकतामा राखिने छ। मुख्य बजारका सडकमा भुइँ तलाको निश्चित चौडाइको भाग छहारी सहितको अतिरिक्त फुटपाथ (अर्केड) का लागि छुट्टयाउने व्यवस्था गरिनेछ।
- ९.७.७ ढल, टेलिफोन, विद्युत लाइन, खानेपानीका पाइपहरू तथा अन्य युटिलिटी सेवाका लागि सहरी सडकका फुटपाथ मुनि अथवा छुट्टै विशेष युटिलिटी डक्ट (Utility Duct) निर्माण गरी व्यवस्थित गरिनेछ। खानेपानी, ढल, विद्युत, टेलिफोन, इन्टरनेट लगायतका सडक सीमा भित्रनिर्माण हुने अन्य पूर्वाधारको एकीकृत र समन्वयात्मक योजना तर्जुमा र कार्यान्वयनका लागि उपयुक्त संस्थागत संयन्त्रको व्यवस्था मिलाइनेछ।
- ९.७.८ सार्वजनिक यातायातलाई प्रश्रय र निजी सवारी साधनको प्रयोगलाई निरुत्साहित गरिनेछ। सार्वजनिक यातायातका विभिन्न साधनहरूलाई एक अर्काका परिपूरक हुने गरी सञ्चालन गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ।
- ९.७.९ सहरी सडक र घना बस्ती भएको राजमार्गको खण्डमा रुख, बिरुवा र हरियाली सहितको मापदण्ड बमोजिम फुटपाथको व्यवस्था गरिनेछ। आवश्यकता र उपयुक्तता अनुसार साइकल लेनको समेत निर्माण गरिनेछ।
- ९.७.१० सहरी क्षेत्रका मुख्य सडकका चोकहरूमा (Intersections) प्राथमिकताका आधारमा क्रमिक रूपमा फ्लाइओभर वा अण्डरपास निर्माण गरिनेछ।
- ९.७.११ नदीको बहावलाई संकुचन नगर्ने गरी नदी किनारमा सडक निर्माण या विस्तारलाई प्राथमिकतामा राखिनेछ। सम्भाव्यताका आधारमा काठमाडौँ उपत्यकाका नदी सीमा भित्र इलेभेटेड संरचना (सडक, केवलकार, स्काईरेल आदि) सहित वर्तमान र भविष्यको आवश्यकता समेत अद्ययन गरी उपयुक्त मास ट्रान्जिट पूर्वाधार निर्माण गरिनेछ।
- ९.७.१२ सहरी क्षेत्र तथा राजमार्गका प्रमुख लेनमा मोटरसाइकल एवं साइकलमा मालसामान ओसारपसार गर्ने कार्यलाई निरुत्साहित गर्न नियमन गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ।
- ९.७.१३ सहरी क्षेत्रमा सार्वजनिक यातायात सेवा सहजता अभिवृद्धि गर्न राइड सेयरिड पद्धतिलाई कानूनद्वारा व्यवस्थित गरिनेछ।
- ९.७.१४ प्रमुख सहरी सडकमा माइक्रोबस र टेम्पो लगायतका साना सार्वजनिक यातायातका सवारी साधनहरूलाई निरुत्साहित गरिनेछ। यस्ता सवारी साधनहरूलाई फिडर माध्यमको रूपमा सञ्चालन गर्ने गरी प्रोत्साहित गरिनेछ।
- ९.७.१५ आवश्यकता अनुसार सार्वजनिक यातायातका लागि दूरीमा आधारित तथा गन्तव्य सम्मका सबै यात्रामा एउटै टिकट हुने एकीकृत भाडा प्रणाली लागू गरिनेछ।
- ९.७.१६ सहरी क्षेत्रका सार्वजनिक यातायात प्रणालीमा विद्युतीय भाडा भुक्तानी प्रणाली लागू गरिनेछ।
- ९.७.१७ सडक क्षेत्रको उचित उपयोग तथा ट्राफिक जामलाई कम गर्नका लागि सहरका प्रमुख सडकहरूमा उच्च क्षमतायुक्त बसहरूको सञ्चालनलाई प्रवर्द्धन गरिनेछ। स्तरीय बस सेवाका लागि सडकको उपयुक्तता हेरी बस ज्यापिड ट्रान्जिट प्रणालीको व्यवस्था गरिनेछ।
- ९.७.१८ ट्राफिक जामको न्यूनीकरणका लागि कार्यालय सुरु हुने समयलाई फरक फरक पार्न लचिलो कार्यालय समय एवं यात्रा समय अनुसार फरक फरक भाडादर प्रणालीको सुरुवात गरिनेछ।
- ९.७.१९ सार्वजनिक यातायातका सम्पूर्ण रुटहरूको रुट नम्बर र स्टपको नाम सहितको रुट नक्सा तयार गरिनेछ। सर्वसाधारणको प्रयोगका लागि बस स्टपहरूमा स्टपको नाम सहितको नक्सा टाँस गरिनेछ। यस्ता सूचना सम्प्रेषणका लागि अनलाइन सूचना प्रणालीको समेत व्यवस्था गरिनेछ।
- ९.७.२० सहरका मुख्य मुख्य सडक चोकहरूमा सर्वसाधारणको प्रयोगका लागि टोल नक्सा तथा ट्राफिक सूचक नक्सा टाँस गरिनेछ।
- ९.७.२१ सहरका सडकहरूको नाम र कोडिङ प्रणाली तयार गरी लागू गरिनेछ।

- ९.७.२२ सहरी क्षेत्रका सडकहरूको मर्मत-सम्भारको कार्य दिनको अति व्यस्त समयको सड्दा रातको समयमा गर्ने गरी प्रोत्साहन गर्नको लागि करारको प्रावधान, दर-रेटमा परिवर्तन, लेनलाई भाडामा लिने (Lane-renting) जस्ता आवश्यक व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.७.२३ सहरी क्षेत्रका सडक बरिपरि निजी संरचना निर्माण गर्दा तथा सडकको मर्मत सम्भार गर्दा जथाभावी तरिकाले निर्माण सामग्री राख्ने प्रवृत्तिलाई पूर्णतया निरुत्साहित गर्न नियमन गरिनेछ ।
- ९.७.४४ सहरी सडक कन्जेसन को प्रभावकारी व्यवस्थापनका लागि कन्जेसन चार्ज (Congestion Charge), सडक महशुल (Road Pricing) र जोर-बिजोर पद्धति जस्ता उपायहरूको अवलम्बन गरिनेछ ।
- ९.७.२५ सहरका ऐतिहासिक र निश्चित बजार क्षेत्रलाई सवारी साधन निषेध क्षेत्र कायम गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ । यस्ता क्षेत्रहरूमा नागरिक र यात्रुहरूको सुविधाका लागि खुला स्क्वायर, विश्राम स्थल, शौचालय सुविधा, र सपिड आर्केड लगायतका संरचनाको व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- ९.७.२६ सहरी सार्वजनिक यातायातका साधनमा यात्राको जानकारीका लागि भाडादर र समय-तालिका सहितको रुट नक्सा डिजिटल डिस्प्ले गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ । यस्तो सूचना जीपीएस प्रविधिमा आधारित सफ्टवेयर र मोबाइल एप्स मार्फत यात्रुले पाउन सक्ने व्यवस्था समेत मिलाइनेछ ।
- ९.७.२७ सहरी क्षेत्रहरूमा सडकको अवस्था र भू-उपयोग सँग समन्वय गरी सडक-छेउ पार्किङ तथा अन्य सार्वजनिक पार्किङ सुविधाको व्यवस्था मिलाइनेछ । पार्किङ सुविधाको आपूर्ति र मागको सन्तुलनका लागि उपयुक्त पार्किङ महसुल निर्धारण गरिनेछ ।
- ९.७.२८ सवारी साधन प्रयोगमा नरहेको अवस्थामा पार्किङ गर्ने स्थान (ग्यारेज) उपलब्ध भएको भरपर्दो प्रमाण अनिवार्य हुनुपर्ने कानुनी व्यवस्था मिलाइने छ ।
- ९.७.२९ सार्वजनिक पार्किङ सुविधा अपर्याप्त भएको सहरी क्षेत्रहरूमा निजी क्षेत्रलाई भूमिगत तथा बहुतल्ले व्यावसायिक पार्किङ स्थानहरूको निर्माणका लागि सार्वजनिक-निजी साझेदारी विधिद्वारा प्रोत्साहन गरिनेछ ।
- ९.७.३० सहरी क्षेत्रका निश्चित स्थानहरूमा ट्याक्सी स्ट्यान्ड वा पार्किङ को व्यवस्था मिलाइनेछ । तोकिएको स्थान बाहेक अन्यत्र पार्किङ पूर्णतया निषेध गरिनेछ ।
- ९.७.३१ सूचना र प्रविधिको प्रयोग गरी पार्किङ सूचना प्रणालीको स्थापना गरिनेछ ।
- ९.७.३२ सार्वजनिक यातायातलाई प्रभावकारी बनाउनका लागि निजी सवारी साधनहरूलाई स्टप वा स्टेसन नजिक पार्किङ गरी सार्वजनिक यातायात प्रयोग गर्ने पार्क एण्ड राइड (Park and ride) को प्रणालीलाई प्रवर्द्धन गरिनेछ ।
- ९.७.३३ सहर बाहिर जाने यात्रुवाहक सवारी साधनहरूको लागि सहर प्रवेश गर्ने मुख्य स्थानमा बस पार्क तथा कन्टेनर वा फ्रेट डिपो निर्माण गरिनेछ ।
- ९.७.३४ सार्वजनिक सवारी र ढुवानीका साधनहरूका लागि छुट्टै पार्किङ को व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.८ रणनीति ८. कानुनी व्यवस्था, संस्थागत सुधार, उपयुक्त प्रविधिको प्रयोग र प्रभावकारी नियमन अवलम्बन गर्दै सुरक्षित यातायात प्रणालीको विकास गर्ने ।

कार्यनीतिहरू:

- ९.८.१ यातायात पूर्वाधारको डिजाइन लगायत आवश्यकता अनुसारका आयोजनाको विभिन्न चरणहरूमा यातायात सुरक्षाको परीक्षण (Safety Audit) गरिनेछ । प्रारम्भिक डिजाइन, विस्तृत डिजाइन, निर्माण तथा निर्माण पश्चातका (अनुगमन) चरणमा गरिने

हाल विश्वव्यापी प्रचलनमा रहेको सडक सुरक्षा परीक्षण पद्धति अवलम्बन गरी प्राप्त सुझावहरूको प्रभावकारी कार्यान्वयन गरिनेछ ।

- ९.८.२ Road Safety Audit ले औल्याएका सडक खण्डमा सडक सुरक्षाका लागि आवश्यक संरचनाको निर्माणमा विशेष प्राथमिकता दिइनेछ । सडक सञ्जालमा दुर्घटना जोखिम स्थान (ब्ल्याक स्पट) को पहिचान गरी दुर्घटना जोखिम न्यूनीकरणका कार्यहरू गरिनेछ ।
- ९.८.३ हाल कायम रहेका ग्रामीण सडकहरूलाई न्यूनतम इन्जिनियरिङ मापदण्ड कायम गर्ने गरी सुधार गरिनेछ ।
- ९.८.४ सवारी साधनहरूको सुरक्षा र तत्सम्बन्धी अन्य मापदण्डको पालनको सुनिश्चितताका लागि सवारी साधनको रूपान्तरण र बडी बिल्डिङ सम्बन्धी स्ट्यान्डर्ड तोक्ने तथा अन्य कार्यहरूलाई नियमन गरिनेछ ।
- ९.८.५ प्रमुख राजमार्गका संवेदनशील खण्डहरूमा दुर्घटना पश्चात् शीघ्र उद्धारका लागि हेलिकप्टर, विशिष्टीकृत एम्बुलेन्स, ट्रमा केन्द्र लगायतका आपतकालीन सेवाहरू सुनिश्चित गरिनेछ । दुर्घटना पीडितहरूको उपचारका लागि जिल्ला तहको अस्पतालमा (ट्रमा केन्द्रको) न्यूनतम सुविधा सहितको अलगगै इकाईको व्यवस्था (स्थापना) गरिनेछ ।
- ९.८.६ विद्यालय, महाविद्यालय र विश्वविद्यालय शिक्षामा सडक सुरक्षा पाठ्यक्रमलाई समावेश गरिनेछ ।
- ९.८.७ सर्वसाधारण, चालक तथा यातायात व्यवसायीहरूलाई सडक सुरक्षा तथा ट्राफिक नियम सम्बन्धी जानकारी गराउनका लागि स्थानीय सरकार, विद्यालय र अन्य सामाजिक संघ संस्थाको सहयोग परिचालन गरिनेछ ।
- ९.८.८ पैदलयात्रीहरूलाई सडक सुरक्षा, ट्राफिक नियम तथा नियमहरू जानकारी गराइनेछ । राजमार्गहरूको लामो दुरीमा मोटरसाइकलबाट हुने यात्रालाई निरुत्साहित गरिनेछ ।
- ९.८.९ लामो दुरीका, द्रुत र स्थानीय बस सेवामा सुरक्षा जनचेतना बारेका सूचनामूलक सन्देश प्रचलित भाषामा उपलब्ध गराइने छ । त्यस्तो सुरक्षा निर्देशनमा सिट पेटी, प्राथमिक उपचार निर्देशन, आपतकालीन निकासद्वारहरू, आपतकालीन सम्पर्क फोननम्बर आदि बारेमा सूचना समावेश गरिने छ ।
- ९.८.१० सम्भावित दुर्घटनालाई ध्यानमा राखी पूर्व सावधानीका लागि हरेक सवारी साधनमा प्राथमिक उपचार र औषधि राख्ने व्यवस्थामा जोड दिइनेछ ।
- ९.८.११ सडक सुरक्षामा टेवा पुग्ने पूर्वाधारमा लगानी गर्न इन्स्युरेन्स कम्पनीलाई आकर्षित गरिनेछ ।
- ९.८.१२ दुर्घटनाको साक्षी वा दुर्घटना पीडितको सहयोगार्थ आवश्यक कदम चालेको व्यक्तिलाई संरक्षण तथा पुरस्कृत गर्ने व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.८.१३ दुर्घटनापश्चात् घाइतेलाई संरक्षण र तत्काल उपचार गर्न हरसम्भव प्रयास गर्ने सम्बन्धित चालकको दायित्व हुने व्यवस्था गरिनेछ । चालकको लापरवाहीको कारण मृत्यु भएको पुष्टि भएमा कानून बमोजिम ज्यान सम्बन्धी कसुरको अभियोगमा कारबाही चलाइनेछ ।
- ९.८.१४ यातायात सुरक्षाको नवीनतम विधि Safe System Approach को अवधारणालाई पूर्णतया अवलम्बन गरिनेछ ।
- ९.८.१५ सार्वजनिक सवारीका चालकहरूको शारीरिक तथा मानसिक क्षमताको परीक्षण गरिनेछ ।
- ९.८.१६ सार्वजनिक सवारी साधनका चालकको चालक अनुमति पत्र प्रदान गर्नुअघि विशेष तालिमको व्यवस्था गरी अनुमति प्रदान गर्न विशेष प्रावधान राखिनेछ ।
- ९.८.१७ सार्वजनिक सवारीसाधनको आवधिक रूपमा सवारी दुरुस्तताको (Vehicle Fitness) परीक्षण गर्ने व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.८.१८ सहरी क्षेत्र वा जोखिमयुक्त प्रयोगकर्ता (Vulnerable Road Users) ले प्रयोग गर्ने खण्डहरूमा सवारीको गति सीमित गर्न सकिनेछ ।

९.९ रणनीति ९. वातावरण मैत्री, जलवायु परिवर्तन उत्थानशील तथा दिगो यातायात प्रणाली (Environment-Friendly, Climate-Resilient and Sustainable Transport System) का आधारभूत मान्यतालाई अवलम्बन गर्दै जेष्ठ नागरिक, महिला, बालबालिका र अपाङ्गता भएका तथा समाजका विपन्न, सीमान्तकृत समुदाय र अन्य लक्षित समुहको बहुपक्षीय र अन्तरसम्बन्धित (Cross Cutting) विषयहरूमा ध्यान दिई समावेशी यातायात प्रणालीको विकास गर्ने ।

कार्यनीतिहरू:

- ९.९.१ जलविद्युत ऊर्जाको उपयोगद्वारा शून्य कार्बन उत्सर्जन सहित दिगो विकासका सबै अवयवहरूलाई आत्मसात् गर्दै यातायात प्रणालीको विकास गरिनेछ ।
- ९.९.२ द्रुत एवं सुरक्षित तथा विश्वसनीय यातायात सेवाका लागि विद्युतीय मास ट्रान्जिट प्रणाली र विद्युतीय रेलमार्ग निर्माणमा प्राथमिकता दिइनेछ ।
- ९.९.३ प्रदूषण एवं कार्बन उत्सर्जनको मात्रा न्यून भएका सवारी इन्धन (विद्युतीय ब्याट्री, सिएनजि (CNG), जैविक इन्धन आदि) प्रयोग हुने यातायात प्रणालीलाई प्रश्रय दिईनेछ ।
- ९.९.४ विश्व स्वास्थ्य संगठनले तोकेको स्वास्थ्यको लागि प्रतिकिडल वायु प्रदूषणको सूचक (Air Quality Index, AQI) भन्दा बढी प्रदूषण मापन हुने सहरहरूमा इन्टरनल कम्बस्सन इन्जिन (Internal Combustion Engine) बाट चल्ने यातायातका साधनलाई क्रमशः कार्बन-उत्सर्जन रहित उर्जा बाट चल्ने सवारी साधनद्वारा विस्थापन गरिनेछ ।
- ९.९.५ विद्युतीय सवारी साधन प्रवर्द्धन गर्न आवश्यक सङ्ख्यामा चार्जिङ् स्टेशन तथा वर्कसप निर्माण गर्न प्रोत्साहन गरिने छ ।
- ९.९.६ नवीनतम प्रविधि र अनुसन्धानसँग तालमेल हुने गरी विद्युतीय सवारी साधनको ब्याट्री व्यवस्थापन प्रणाली विकास गरिनेछ । ब्याट्रीको सुरु जीवन पश्चात् पूनर्प्रयोग बारे स्पष्ट नीति बनाइ कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- ९.९.७ इन्टरनल कम्बस्सन इन्जिन (Internal Combustion Engine) बाट चल्ने यातायातका साधनलाई परिवर्तन गरी विद्युतीय ब्याट्री वा कार्बन-उत्सर्जन रहित उर्जा बाट चल्ने सवारी साधनमा परिवर्तन गर्ने कानुनी व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.९.८ जलवायु परिवर्तन अनुकूलन र विपद् व्यवस्थापनका पक्षहरूलाई यातायात पूर्वाधार आयोजनाहरूको सबै चरणमा समावेश गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- ९.९.९ भौगर्भिक जोखिमयुक्त तथा विपद् संवेदनशील स्थानहरू पहिचान गरी ठोस् प्राविधिक उपचारका उपाय कार्यान्वयन गरिनेछ । बायो-इन्जिनियरिङ प्रविधि समेतको प्रयोग गरी भौगर्भिक जोखिम न्यूनीकरणमा जोड दिइनेछ ।
- ९.९.१० राष्ट्रिय राजमार्ग र सहरी सडक किनारामा हरियाली कायम गरिनेछ ।
- ९.९.११ यातायात संरचना निर्माण तथा मर्मत सम्भारका क्रियाकलाप सञ्चालन गर्दा वातावरणमा नकारात्मक असर कम गर्न आवश्यक उपायहरू अवलम्बन गरिनेछ ।
- ९.९.१२ धार्मिक, पर्यटकीय तथा विश्व सम्पदामा सूचिकृत स्थानहरूमा पदमार्ग मार्फत पहुँचको सुविधा प्रदान गरिनेछ । साथै उक्त स्थानको मौलिक पहिचानलाई नकारात्मक असर नपार्ने अवस्थामा मात्र साइकल लेन वा अन्य उपयुक्त यातायात सेवाको व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.९.१३ तोकिएको वातावरणीय मापदण्ड विपरित हुने गरी सवारी साधन आयात र संचालन गर्न निषेध गरिनेछ ।
- ९.९.१४ द्रुत आयोजना कार्यान्वयनका लागि वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन र प्रतिवेदन स्वीकृत गर्ने प्रक्रियालाई सरलीकृत गरी छरितो बनाइनेछ ।
- ९.९.१५ अपाङ्गता भएका तथा जेष्ठ नागरिकको विशेष आवश्यकतालाई मध्यनजर गर्दै अवरोध-रहित डिजाइनको (Universal Design) आधारभूत मान्यता अनुरूप यातायात पूर्वाधार तथा सेवा सञ्चालनको डिजाइन गरिनेछ ।
- ९.९.१६ यातायातका पूर्वाधार तथा सेवालालाई लैङ्गिकमैत्री, अपाङ्गतामैत्री र जेष्ठ-नागरिकमैत्री बनाइनेछ ।

- ९.९.१७ समाजका सबै तह र वर्गका लागि यातायात सेवा पहुँच योग्य बनाउनका निम्ति न्यून आय र अन्य लक्षित समुहहरू (विद्यार्थी, जेष्ठ नागरिक, बालबालिका, अपाङ्गता भएका व्यक्ति र अन्य तोकिएका समुह) का लागि भाडामा छुटको व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.९.१८ सार्वजनिक यातायातमा महिलामाथि हुने सम्भावित उत्पीडनलाई निरुत्साहित गर्न दण्ड तथा जरिवानाको व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.९.१९ यातायात क्षेत्रको लगानी र सेवा सञ्चालनलाई समावेशी र समतामूलक (Inclusive and Equitable) बनाइनेछ ।
- ९.९.२० गरीबी निवारण तथा खाद्य सुरक्षाका लागि सकारात्मक योगदान पुऱ्याउने गरी यातायात पूर्वाधारका आयोजनाहरूको कार्यान्वयनमा प्राथमिकता दइनेछ ।
- ९.९.२१ प्रचलित श्रम ऐन अनुसार यातायात मजदुरहरूको सामाजिक सुरक्षाको प्रत्याभूति हुने गरी नियमनको व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.९.२२ नदीका बहावमा जलवायु परिवर्तनले पर्ने उल्लेख्य प्रभावलाई विशेष ध्यान दिइ यातायात पूर्वाधारका संरचनाहरू डिजाइन गरिनेछ ।
- ९.१०. रणनीति १०. देशको सर्वोपरि हितलाई ध्यानमा राखी अन्तरदेशीय यातायात सञ्जालसँग आवद्ध हुने गरी यातायात पूर्वाधारको निर्माण तथा सेवा विस्तार गर्ने ।

कार्यनीतिहरू:

- ९.१०.१ सार्क तथा बिमस्टेक सडक सञ्जाल निर्माणका साथै नेपाल हुँदै भारत, चीन र सम्भाव्य तेश्रो मुलुक जोड्ने अन्तर्राष्ट्रिय यातायात पूर्वाधार विकास तथा सेवा सञ्चालनका लागि आवश्यक पहल गरिनेछ ।
- ९.१०.२ भुटान, बङ्गलादेश, भारत र नेपाल (BBIN) का साथै सीमापार र अन्तर्राष्ट्रिय यातायात सेवा सम्झौतालाई प्रवर्द्धन गरिनेछ ।
- ९.१०.३ पूर्व-पश्चिम तथा उत्तर-दक्षिण जोड्ने अन्तर्राष्ट्रिय सीमा राजमार्ग तथा रेलमार्ग सञ्जालको निर्माणमा उच्च प्राथमिकता दिइनेछ ।
- ९.१०.४ उत्तरी सीमानाका तुलनात्मक रूपमा घना बस्तीहरूलाई चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बतका नजिकका बस्तीहरूसमेत जोड्ने गरी सडक यातायातका पूर्वाधार निर्माण गरिनेछ ।
- ९.१०.५ छिमेकी तथा अन्य देशहरूसँग प्रभावकारी व्यापार र पारवाहनका लागि सवारी साधनको प्रकार, एक्सल भार, यातायात पूर्वाधार लगायतमा मापदण्डको नीति अपनाइनेछ ।
- ९.१०.६ सीमाक्षेत्रका सहरहरूमा आवश्यकता अनुसार आइसिडी (ICD- Inland Clearance Depot), आइसिपी (ICP- Integrated Check Post) र कन्टेनर फ्रेट स्टेसनको निर्माणमा सहजीकरण गरिनेछ ।
- ९.१०.७ छिमेकी तथा अन्य देशहरूसँग प्रभावकारी व्यापार र पारवाहनका लागि सवारी साधनको प्रकार, एक्सल भार, यातायात पूर्वाधार लगायतमा सामञ्जस्यपूर्ण मापदण्डको नीति अपनाइनेछ ।
- ९.११. रणनीति ११. यातायात पूर्वाधारको विकासका लागि विकासशील देशहरूको स्तरमा कुल गार्हस्थ्य उत्पादनको एक निश्चित अनुपात लगानी सुनिश्चित गर्न लगानीका स्रोत र वित्तीय व्यवस्थापनका वैकल्पिक उपायहरू पहिचान गर्ने ।

कार्यनीतिहरू:

- ९.११.१ यातायात पूर्वाधारको निर्माण, मर्मत र सेवा सञ्चालनको वित्तीय भार सम्भव भएसम्म लाभग्राहीले बेहोर्ने स्थापित सिद्धान्त अवलम्बन गरिनेछ । यस अन्तरगत यातायात सेवा महसुल, सवारी र इन्धन कर तथा विकास कर लगायतका विकल्पहरूलाई अपनाइनेछ ।
- ९.११.२ ग्रामीण सडकहरूको निर्माण तथा मर्मत सम्भारका लागि स्थानीय स्रोतसाधन र समुदायको परिचालन गरिनेछ ।
- ९.११.३ भ्यालु क्याप्चरको (Value Capture) अवधारणा अनुरूप यातायात पूर्वाधार निर्माणका कारणले आसपासका घर जग्गाको मूल्यमा हुने वृद्धिको निश्चित अंश आयोजना निर्माणका लागि प्रयोग गरीनेछ ।
- ९.११.४ जलविद्युत लगायतका अन्य भौतिक पूर्वाधार आयोजनाहरूका लागि आवश्यक पर्ने यातायातका पूर्वाधारमा सोही आयोजनाबाट नै निर्माण तथा मर्मत सम्भारमा लगानी जुटाउने व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- ९.११.५ यातायात पूर्वाधार विकासका लागि सरकारी स्रोतका अतिरिक्त सार्वजनिक-निजी साझेदारि (PPP) लगायतका विभिन्न वित्तीय व्यवस्थाका विकल्पहरूलाई अवलम्बन गरिनेछ । तर आधारभूत तथा रणनीतिक यातायात सेवाका पूर्वाधारहरूमा सम्भव भएसम्म सरकारी स्रोतबाटै लगानी तथा व्यवस्थापन गरिनेछ ।
- ९.११.६ यातायात क्षेत्रका आयोजनाहरूमा सार्वजनिक निजी साझेदारी (PPP) को अवधारणा लागु गर्दा सरकारी आयोजनाहरूसँगको तुलना (Public Sector Comparator) र लगानीको प्रभावकारिता (Value for Money) जस्ता आधारभूत मापदण्डहरूलाई ध्यानमा राखिनेछ ।
- ९.११.७ सार्वजनिक निजी साझेदारी (PPP) नीतिमा व्यवस्था भए अनुसार निश्चित आयोजनामा निजी क्षेत्रको लगानी र सहभागिता आकर्षित गर्नका लागि कुल लागतको निश्चित प्रतिशतसम्म भिजिएफ (Viability Gap Funding) का रूपमा पुँजिगत अनुदान उपलब्ध गराउन सकिनेछ । तर भिजिएफ (Viability Gap Funding) सुनिश्चित भएको अवस्थामा सवारी साधनको संख्या (Traffic Demand), सडक महसुलबाट प्राप्त आय (Revenue) लगायतमा हुने जोखिम सार्वजनिक क्षेत्रबाट वहन गरिने छैन ।
- ९.११.८ सार्वजनिक निजी साझेदारी (PPP) अन्तर्गत आयोजनाहरू निर्माण तथा मर्मत सम्भार गर्दा स्वदेशी कम्पनीहरूलाई प्राथमिकता दिइनेछ ।
- ९.११.९ सवारी तथा इन्धन कर/भन्सार, सवारी दर्ता महसुल, सडक महसुल जस्ता यातायात क्षेत्रका स्रोतबाट संकलित राजस्वको पूर्ण हिस्सा यातायात क्षेत्रमा नै लगानी गर्ने प्रणाली (Earmarking System) क्रमिक रूपमा अपनाइनेछ ।
- ९.११.१० एकै पटक धेरै आयोजनाहरूमा न्यून बजेट छुट्टयाउने कार्यलाई निरुत्साहित गरिनेछ ।
- ९.११.११ यातायात क्षेत्रका योजनाहरूमा बजेट विनियोजन कार्यलाई वैज्ञानिक बनाउन योजनाहरूको प्राथमिकताका आधारहरू तयार गरी सो को कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- ९.१२ रणनीति १२. यातायात पूर्वाधारका आयोजनाहरूको विकास तथा प्रभावकारी कार्यान्वयन र यातायात सेवाको कुशल व्यवस्थापनका लागि मानव स्रोत विकास गर्न प्राविधिक र व्यवस्थापकीय क्षमता अभिवृद्धि तथा अनुसन्धान र विकास (R&D) का कार्यक्रमहरू समय सापेक्षरूपमा कार्यान्वयन गर्ने ।

कार्यनीतिहरू:

- ९.१२.१ पूर्वाधार आयोजनाको सर्वेक्षण, डिजाइन र विस्तृत आयोजना प्रतिवेदन तयार गर्नका लागि स्वदेशी जनशक्ति र परामर्शदाता कम्पनीहरूलाई प्राथमिकता दिइनेछ । विदेशी कम्पनीहरूको संलग्नता आवश्यक पर्ने अवस्थामा प्रविधि हस्तान्तरण र स्थानीय क्षमता अभिवृद्धिको सुनिश्चितता गरिनेछ ।

- ९.१२.२ विभिन्न यातायात पूर्वाधारहरूको खरिद प्रक्रियालाई सरल र प्रभावकारी बनाउनका साथै आन्तरिक क्षमता निर्माणका लागि स्वदेशी परामर्श र निर्माण कम्पनीहरूलाई प्रोत्साहन (Incentive) का लागि कानूनमा आवश्यक परिमार्जन गरिनेछ ।
 - ९.१२.३ विदेशी कम्पनीहरू सहभागी भएका यातायात पूर्वाधार निर्माण, व्यवस्थापन, सञ्चालन तथा मर्मत सम्भारका आयोजनाहरूमा प्रविधि हस्तान्तरणको व्यवस्थालाई स्पष्ट रूपमा व्यवस्था गरिनेछ ।
 - ९.१२.४ विश्वविद्यालयहरूसँगको सहकार्यमा यातायातका प्रमुख आयोजनाहरूमा प्रशिक्षार्थी (Internship)का रूपमा इन्जिनियरिङ विधाका विद्यार्थीहरूको सहभागितालाई प्रोत्साहन गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ ।
 - ९.१२.५ यातायात पूर्वाधार विकास र सेवा व्यवस्थापन सम्बन्धी निकायहरूमा पूर्वाधारको परिमाण, सवारी साधनको संख्या र यातायात सेवाको स्तरलाई ध्यानमा राख्दै आवश्यक जनशक्तिको व्यवस्था गरिनेछ ।
 - ९.१२.६. सम्पूर्ण यातायात क्षेत्रको विकासलाई टेवा पुर्याउने हेतुले उच्च तथा मध्यम स्तरीय दक्ष जनशक्ति उत्पादन गर्न सार्वजनिक र निजी क्षेत्र समेतको संलग्नतामा प्राविधिक तालिम केन्द्रहरूको स्थापना र सञ्चालनलाई प्रवर्द्धन गरिनेछ । मध्यमस्तरको जनशक्तिको क्षमता अभिवृद्धिका कार्यक्रमहरू प्राविधिक शिक्षा तथा तथा व्यावसायिक तालिम परिषद् (CTEVT) लगायतका शैक्षिक संस्थाको समन्वयमा प्रत्येक प्रदेशमा सञ्चालन गरिनेछ ।
 - ९.१२.७. सरकारी इन्जिनियरको वृत्ति विकास र क्षमता अभिवृद्धिका लागि ईन्जिनियरिङ स्टाफ कलेजको स्थापना गरिनेछ ।
 - ९.१२.८. यातायात पूर्वाधारसँग सम्बन्धित प्राविधिकहरूमा विशेषज्ञताको विकासका लागि पर्याप्त प्रोत्साहन (Incentive) को व्यवस्था गरिनेछ ।
 - ९.१२.९. पूर्वाधारको निर्माण र मर्मत संभारमा आवश्यक पर्ने विशेषज्ञ सेवाका लागि परामर्शदातृ फर्म तथा निर्माण व्यवसायीको क्षमता अभिवृद्धि नियमित रूपमा गरिनेछ ।
 - ९.१२.१०. आयोजनाको आकार, प्रकृति र बजेट अनुसार आयोजना कार्यालयमा आवश्यक जनशक्तिको मापदण्ड तयार गरी सो अनुसारको जनशक्ति तथा स्रोतसाधनको व्यवस्था गरिनेछ ।
 - ९.१२.११. अनुसन्धान र विकास (R&D) का कार्यक्रमहरूलाई प्रोत्साहन गर्न कानून, नियम निर्माण गरी आवश्यक स्रोतसाधन र संस्थागत व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.१३ रणनीति १३. समग्र यातायात क्षेत्रको व्यावहारिक तथा वैज्ञानिक सुधारका लागि प्रस्ताव गरिएका रणनीति तथा कार्यनीति कार्यान्वयनका लागि आवश्यक कानुनी, संरचनागत तथा संस्थागत व्यवस्था गरी लागु गर्ने ।

कार्यनीतिहरू:

- ९.१३.१ संघ, प्रदेश र स्थानीय निकाय अन्तर्गत यातायात क्षेत्रको जिम्मेवारी स्पष्ट रूपले बाँडफाँड गरी क्षेत्राधिकार भित्रका यातायात पूर्वाधार निर्माण, मर्मतसम्भार तथा सञ्चालनका लागि आवश्यकता अनुसार ऐन, नियम, निर्देशिका तर्जुमा तथा संसोधन गरी लागु गरिनेछ ।
- ९.१३.२ यातायात पूर्वाधार निर्माण, मर्मत सम्भार, यातायात व्यवस्थापन, सञ्चालन तथा नियमन गर्ने सरकारी निकायहरूमा सम्बन्धित विषयमा दक्षता प्राप्त भएका पर्याप्त जनशक्तिको व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.१३.३ संघीय संरचनाको आधारभूत अवधारणा अन्तर्गत यातायात सेवाको प्रभावकारिता, अर्थतन्त्रको आकार (Economy of Scale), वाह्य-प्रभाव (Externalities), समावेशीता जस्ता पक्षहरूलाई दृष्टिगत गर्दै पूर्वाधार योजना तर्जुमा, निर्माण, मर्मत सम्भार र यातायात सेवा व्यवस्थापन/नियमनको जिम्मेवारी कानूनले व्यवस्था गरे अनुसार संघ, प्रदेश र स्थानीय तहहरूमा बाँडफाँड गरिनेछ ।

- ९.१३.४ द्रुत गति कायम हुने राजमार्ग आसपासमा विकास भइरहेको अव्यवस्थित सहरीकरणलाई व्यवस्थित गर्नुका साथै यस्ता राजमार्गको सडक सुरक्षा सुनिश्चित गर्न उपयुक्त भू-उपयोगमा आधारित बस्ती विकासको कानुनी व्यवस्था गरिनेछ।
- ९.१३.५ सबै यातायातका पूर्वाधार आयोजनाहरूमा जग्गा प्राप्ति तथा वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन कार्यका लागि विभागीय तहमा छुट्टै विशिष्टीकृत डिभिजन वा शाखा स्थापना गरिनेछ।
- ९.१३.६ यात्रु तथा कार्गो ढुवानीका यातायात सेवा दुवैलाई प्रभावकारी नियमन गर्ने नियामक निकायका रूपमा संस्थागत संयन्त्र गठन गरिनेछ। यस्तो संयन्त्रमा सम्बन्धित सरकारी निकाय, निजी सञ्चालक, विशेषज्ञ, प्राज्ञिक र अन्य सरोकारवालाको प्रतिनिधित्व गराइनेछ।
- ९.१३.७ यातायात पूर्वाधार र सेवालार्थ कार्यक्षेत्र र कार्य प्रकृति (Functional Characteristics) का आधारमा वर्गीकरण गरिनेछ। वर्गीकरण अनुसार यथोचित तवरले सङ्घीय, प्रादेशिक र स्थानीय तहमा लगानी साझेदारीको कार्यविधि बनाई लागु गरिनेछ।
- ९.१३.८ निजी सवारीसाधनलाई निरुत्साहित गर्नका लागि सवारी साधनको स्वामित्व र उपयोगमा आवश्यक कर लगाइनेछ।
- ९.१३.९ यातायात पूर्वाधार विकास, सञ्चालन, नियमन, तथ्याङ्क सङ्कलन र अद्यावधिक गर्न तथा यातायात सम्बन्धी सम्पूर्ण नीति, नियम, निर्देशिका एवं ऐनको तर्जुमा गर्ने कार्यमा अध्ययन/अनुसन्धान मार्फत सघाउन, यातायात क्षेत्रलाई आधुनिकीकरण गर्न, कम्प्युटर सफ्टवेयर, मोबाइल एप्स लगायतका प्रविधिक उपायहरूको विकास तथा प्रयोग गर्न, ट्राफिक सूचना सङ्कलन गर्न लगायतका कार्यका लागि राष्ट्रिय यातायात अध्ययन संस्था (National Transport Institute) को स्थापना गरिनेछ।
- ९.१३.१० सरकारी निकाय तथा विश्वविद्यालयमा भएका विज्ञ जनशक्तिको समुचित उपयोग गरी यातायात सम्बन्धी विषयमा अध्ययन अनुसन्धान, तथ्याङ्क सङ्कलन र अद्यावधिक गर्नको लागि प्रोत्साहन गरिनेछ।
- ९.१३.११ यातायातका पूर्वाधार निर्माण तथा मर्मत सम्भारको आवश्यक गुणस्तर कायम गर्न निर्माण सामाग्री परीक्षण तथा अनुसन्धानका लागि प्रत्येक प्रदेशमा पर्याप्त सुविधा सहित प्रयोगशाला स्थापना गरिनेछ।
- ९.१३.१२ सडक मर्मत-सम्भारमा मात्र खर्च हुने गरी छुट्याइएको (Earmarked) कोष परिचालन गरी सडक मर्मत सम्भार तथा सडक सम्पत्ति व्यवस्थापनमा विशिष्टीकृत सार्वजनिक निकायको रूपमा विकास गर्न सडक बोर्डको कार्यक्षेत्र तथा भूमिकालाई सुदृढ गरिनेछ। प्रचलित कानून अनुसार सडक मर्मत सम्भार कोषमा प्राप्त हुने रकमलाई सडक मर्मत सम्भारमै खर्च गर्ने गरी सुनिश्चित गरिनेछ।
- ९.१३.१३ सडक दुर्घटनामा कमी ल्याउने, सुरक्षित यातायात पूर्वाधार विकास गर्ने, सार्वजनिक सचेतना अभिवृद्धि गर्ने, नियम र नीतिहरूको सुदृढीकरण, सडक सुरक्षामा नवप्रवर्तन र प्रविधिको उपयोग, आपतकालीन प्रतिक्रिया व्यवस्थाको सुदृढीकरण र सम्पर्क समन्वयको सुधार जस्ता भूमिका निर्वाहका लागि सडक विभाग, यातायात व्यवस्था विभाग, नेपाल प्रहरी (ट्राफिक प्रहरी), स्थानीय तहहरू, स्वास्थ्य तथा जनसंख्या मन्त्रालय, शिक्षा मन्त्रालय, सार्वजनिक यातायात र सवारी चालक संघहरू, सञ्चार माध्यमहरू, गैरसरकारी संस्था (NGOs) र अन्तर्राष्ट्रिय दातृ संस्था, बीमा कम्पनीहरू, सवारी साधन निर्माता तथा बिक्रेता जस्ता सरोकारवाला निकायहरूको समन्वयकारी संलग्नता हुने गरी सडक सुरक्षा परिषदको स्थापना गरिनेछ। सडक सुरक्षा परिषदले दुर्घटना (Crash) जाँचबुझ केन्द्रको कामसमेत गर्नेगरी कार्यक्षेत्रको निर्धारण गरिनेछ।
- ९.१३.१४ ट्राफिक प्रहरीलाई सडक सुरक्षा लगायतका तालिम र आवश्यक उपकरण तथा स्रोत साधनले सुसज्जित गराइनेछ।
- ९.१३.१५ रेलमार्गको विकास तथा सेवाको व्यवस्थापन तथा सञ्चालनको सहजताका लागि संस्थागत र सङ्गठनात्मक व्यवस्था गरिनेछ।

- ९.१३.१६ यातायात पूर्वाधारका लागि सोको सीमा भित्र वा निजी जमिनमा पर्ने भूमिगत तथा आकाशीय स्थानको उपयोग र सार्वजनिक स्वामित्वको प्रष्टता सम्बन्धी आवश्यक कानुनी व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.१३.१७ प्रदेश तहबाट गरिने यातायात व्यवस्थापन (सवारी दर्ता, नवीकरण, चालक प्रमाणपत्र जारी, नवीकरण आदि), सार्वजनिक यातायातको रुट, भाडा निर्धारण (तथ्याङ्क सङ्कलन, विश्लेषण आदि) र नियमन कार्यको लागि छुट्टा छुट्टै संस्थागत व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.१३.१८ सुरुङ, फ्लाईओभर र भायाडक्ट (Viaduct) जस्ता जटिल संरचनाको डिजाइन, निर्माण, मर्मत संभार सम्बन्धी कार्यमा विशिष्टता हासिल गर्न छुट्टै प्राविधिक इकाईको स्थापना गरिनेछ ।
- ९.१३.१९ सहरी यातायात सम्बन्धी उल्लिखित कार्यनीतिको कार्यान्वयनका लागि सहरी विकास सम्बन्धी सरकारी निकाय र नगरपालिकासँग आवश्यक समन्वय गरी कार्यान्वयनको व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- ९.१३.२० अन्तर्सम्बन्धित बिषयसँग सम्बन्धी कार्यनीतिको कार्यान्वयनका लागि सम्बन्धित निकायहरूसँग समन्वयको व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- ९.१३.२१ संघीय प्रणाली अनुरूप विद्यमान यातायात सम्बद्ध सरकारी कार्यालयहरूलाई आवश्यकता अनुसार पुर्नसंरचना गरिनेछ ।
- ९.१३.२२ राष्ट्रिय गौरवका आयोजनाहरूको निर्माण कार्य द्रुतगतिमा अगाडि बढाउन आयोजना कार्यान्वयनको छुट्टै कानुनी संरचना बनाई लागु गरिनेछ ।
- ९.१३.२३ गुरु योजनामा परेका आयोजनाको द्रुत कार्यान्वयनका लागि वातावरणीय प्रभाव मुल्यांकन तथा प्रतिवेदन स्वीकृत गर्ने प्रकृया सरलीकृत गर्न सरोकारवाला निकायसँग समन्वय गरी विद्यमान कानुनमा आवश्यक परिमार्जन गरिनेछ ।

९.१४. रणनीति १४. यातायात पूर्वाधार सम्पत्तिको संरक्षणका निम्ती सम्पत्ति व्यवस्थापन तथा सम्भार प्रणाली निर्माण गरी योजनाबद्ध मर्मत सम्भार प्रणाली अवलम्बन गर्ने ।

कार्यनीतिहरू:

- ९.१४.१ लगानीको दिगो प्रतिफल हासिल गर्न संघ, प्रदेश र स्थानीय तहका कुनै पनि यातायात पूर्वाधार निर्माणको योजना तर्जुमा गर्दा निर्माण पश्चात् अनिवार्य मर्मत सम्भार प्रणाली लागु गर्ने सुनिश्चित गरी कार्यान्वयनमा जाने व्यवस्था गरिनेछ ।
- ९.१४.२ उपलब्ध वित्तीय स्रोतको बाँडफाँड गर्दा निर्माणाधीन यातायात पूर्वाधार आयोजनाको सम्पन्नता र सञ्चालनमा रहेका पूर्वाधारको मर्मत सम्भारलाई प्राथमिकता दिइनेछ ।
- ९.१४.३ आर्थिक सम्भाव्यता तथा ट्राफिक घनत्वको आधारमा सडक स्तरोन्नति तथा मर्मत सम्भारका आयोजनाहरूको प्राथमिकताक्रम निर्धारण गरिनेछ ।
- ९.१४.४ यातायात पूर्वाधार आयोजनाको प्रभावकारी सञ्चालनका लागि कार्य सम्पादनमा आधारित मर्मत सम्भार करार (Performance Based Maintenance Contracts, PBMC) को अवधारणा लागु गरिनेछ ।
- ९.१४.५ सडकको नियमित र पटके मर्मतको कार्य समयमा नै सम्पन्न गर्न अमानत तथा फ्रेमवर्क करार सम्झौता लगायतका उपयुक्त सरलीकृत खरिद विधि अपनाइनेछ ।
- ९.१४.६ सडक सम्पत्तिको संरक्षण तथा मर्मत सम्भारलाई प्रभावकारी बनाउन सडक सम्पत्ति व्यवस्थापन तथा सम्भार प्रणाली (RAMS- Road Assets Management System) लागु गरिनेछ ।

१.१४.७. राष्ट्रिय राजमार्ग र प्रादेशिक राजमार्गहरूमा निर्माण सम्पन्न भए पश्चात् मर्मत सम्भारको खर्च व्यवस्थापनका लागि सोही सडकमा चल्ने सवारी साधनहरूमा सम्भार महसुल (सेवा शुल्क) लगाई स्रोत परिचालन गरिने अवधारणालाई लागू गरिनेछ ।

१०. संस्थागत व्यवस्था

समग्र यातायात पूर्वाधार क्षेत्रको विकास, विस्तार, सुदृढीकरण तथा यातायात प्रणालीको सञ्चालन तथा व्यवस्थापनका लागि संघ, प्रदेश र स्थानीय तहमा संस्थागत प्रबन्ध गरिनेछ। यस नीतिको कार्यान्वयनका लागि संघीय तहमा आवश्यकता अनुसार मन्त्रालय, विभाग, प्राधिकरण, तथा सञ्चालन तहमा डिभिजन तथा आयोजना कार्यालयहरू रहने छन्।

प्रदेशस्तरमा प्रादेशिक मन्त्रालय, निर्देशनालय तथा विषयगत कार्यालयहरू र स्थानीय तहमा आवश्यकता अनुसार यातायात शाखा तथा कार्यालयहरू रहनेछन् । यस यातायात नीतिको कार्यान्वयनका लागि आवश्यक संस्थागत संरचना तथा व्यवस्थापन पद्धतिमा सुधार गर्न आवश्यकता अनुसार समग्र संगठनको संगठन तथा व्यवस्थापन सर्वेक्षण गरी सोही प्रतिवेदन अनुसार सुदृढीकरण गरिनेछ। संघ, प्रदेश र स्थानीय तहबिच यातायात पूर्वाधार परियोजनाको विकास तथा सञ्चालनका लागि समन्वय र सामञ्जस्य कायम गर्न उचित संयन्त्रको व्यवस्था गरिनेछ।

११. आर्थिक पक्ष/ वित्तीय स्रोत व्यवस्थापन

यस नीतिको कार्यान्वयन गर्न स्रोतहरूको पहिचान गरी नेपाल सरकारको आन्तरिक वित्तीय स्रोत र द्विपक्षीय तथा बहुपक्षीय वित्तीय स्रोतमा पहुँच बढाई परिचालन गरिनेछ। यातायात प्रणालीको विकास र विस्तार तथा समग्र यातायात प्रणाली तथा सार्वजनिक यातायात प्रणालीको सञ्चालन र व्यवस्थापनमा निजी क्षेत्रको लगानी समेत आकर्षित गर्ने गरी सार्वजनिक-निजी साझेदारी तथा निजी लगानी समेत प्रवर्द्धन गरिनेछ। यस नीतिमा उल्लिखित सम्बन्धित तहका सरकारको अधिकारक्षेत्रभित्र पर्ने यातायात पूर्वाधार आयोजना तथा यातायात प्रणालीको विकास तथा व्यवस्थापनका लागि तीनै तहका सरकारबाट आवश्यक बजेटको व्यवस्था गरिनेछ। यस नीति कार्यान्वयनका लागि आवश्यकता अनुसार सम्बन्धित सरोकार समूह तथा लाभग्राही समुदाय, निजीक्षेत्र तथा सहकारीको लगानीलाई प्रोत्साहित गर्नुको साथै विकास साझेदारहरूसँग समेत परामर्श, समन्वय र साझेदारी गरिनेछ।

१२. कानुनी व्यवस्था

यस नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि आवश्यक पर्ने क्षेत्रगत तथा उप-क्षेत्रगत ऐन तथा नियमावली तर्जुमा गरी लागू गरिनेछ।

१३. अनुगमन तथा मूल्यांकन

यस नीति कार्यान्वयनको अनुगमन तथा मुल्याङ्कनका लागि यातायात पूर्वाधार तथा सेवा हेर्ने मन्त्रालयको सचिवको संयोजकत्वमा प्रदेश मन्त्रालयको सम्बन्धित मन्त्रालयको सचिव, तथा आवश्यकता अनुसार स्थानीय तह समेतको प्रतिनिधित्व रहने गरी केन्द्रीय अनुगमन तथा मुल्याङ्कन समिति रहने छ । समितिले समग्र यातायात प्रणालीले पुऱ्याएको सेवा तथा यसको गुणस्तरको अनुगमन गर्दा डिजाइन मापदण्ड पालना, आर्थिक वृद्धिमा योगदान, लाभान्वित जनसंख्या, क्षेत्रफल, भौगोलिक सन्तुलन तथा समुदायको आर्थिक-सामाजिक उपलब्धिको लेखाजोखा गर्नेछ ।

कार्यक्षेत्रमा भएका परिवर्तनहरूको आधारमा अनुगमन तथा मूल्याङ्कन प्रणालीलाई नतिजामूलक बनाई प्रभावकारी रूपमा कार्यान्वयन गर्ने व्यवस्था गरिनेछ। यातायात प्रणालीको अनुगमन, मूल्यांकन तथा प्रभावकारिता विश्लेषण गर्न एकीकृत सूचना व्यवस्थापन प्रणाली विकास गरी तीनै तहका सरकारबाट सम्पादित यातायात पूर्वाधार आयोजनाहरूको विवरण एकीकृत रूपमा तयार गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ। यस नीतिलाई हरेक पाँच वर्षमा पुनरावलोकन गरी आवश्यकता अनुसार प्रभाव मूल्याङ्कन गरिनेछ।

१४. क्षेत्रगत नीति तथा नीतिको परिमार्जन

यस नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयनका लागि आवश्यकता अनुसार अन्य उप-क्षेत्रगत नीतिहरू समेत तर्जुमा गर्न सकिनेछ। अन्तराष्ट्रिय समुदायबिच नेपालले गरेका प्रतिबद्धता अनुरूप यस नीतिले लिएका कतिपय महत्वपूर्ण बिषयहरू, जस्तै सडक सुरक्षा, Electric Vehicles आदिको समुचित सम्बोधन र व्यवस्थापनका लागि छुट्टै नीति तर्जुमा गरिनेछ। यस नीति अनुकूल नभएका अन्य नीतिहरू यस नीति अनुरूप हुने गरी परिमार्जन गरिनेछ। यस नीतिलाई आवश्यकता अनुसार पुनरावलोकन तथा अद्यावधिक गरिनेछ। यस राष्ट्रिय यातायात नीति, २०८१ लाई छाता नीतिको रूपमा ग्रहण गर्दै प्रदेश तथा स्थानीय तहहरूले यातायात पूर्वाधार तथा प्रणाली सम्बन्धमा छुट्टै नीति तर्जुमा गर्न सक्नेछन्।

१५. जोखिम तथा जोखिम न्यूनीकरण

जोखिमहरू:

- संघ, प्रदेश र स्थानीय तहका बिच स्पष्ट जिम्मेवारी र समन्वयको अभावले नीति कार्यान्वयनमा ढिलाइ र अपारदर्शिता आउन सक्छ।
- यातायात पूर्वाधारको विकासका लागि आवश्यक आर्थिक स्रोत र लगानीको अभावको परिणामस्वरूप योजनाहरू समयमै सम्पन्न नहुन सक्छन्।
- कार्यान्वयन गर्ने निकायमा प्राविधिक र संस्थागत क्षमताको अभावले प्रभावकारी कार्यान्वयनमा अवरोध आउन सक्छ।
- निजी क्षेत्रको लगानीको आकर्षण र सहकार्यको अभावले पूर्वाधार विकास र सञ्चालनमा कठिनाई ल्याउन सक्छ।
- विशेषज्ञ र दक्ष जनशक्तिको अभावले पूर्वाधार विकास र व्यवस्थापनमा थप चुनौती ल्याउन सक्छ।
- यातायात क्षेत्रसँग सम्बन्धित कानूनी र संस्थागत संरचनाहरूको अभावले नीति कार्यान्वयनमा असमर्थता र अवरोध ल्याउन सक्छ।
- यातायात पूर्वाधारको विकासमा विभिन्न निकायहरूका बिच समन्वय र सहकार्यको अभावले परियोजनाको प्रगतिमा विलम्ब हुन सक्छ।

जोखिम न्यूनीकरणका उपायहरू:

- संघ, प्रदेश र स्थानीय तहबिचको सहकार्य र समन्वयका लागि समन्वय संयन्त्र स्थापन गरिनेछ, जसले नीति कार्यान्वयनमा तालमेल र गति ल्याउन मद्दत गर्नेछ।
- संघ, प्रदेश र स्थानीय तहका स्रोत र साधनको व्यवस्थापनमा प्राथमिकता दिइनेछ। वैदेशिक स्रोत र निजी क्षेत्रको लगानी आकर्षित गर्न विशेष उपायहरू अपनाइनेछ, जसले यातायात पूर्वाधारमा लगानीको प्रवाह सुनिश्चित गर्नेछ।

- कार्यान्वयन निकायमा प्राविधिक क्षमता वृद्धिका लागि नियमित प्रशिक्षण, क्षमता विकास कार्यक्रम र संसाधन पुऱ्याउने रणनीतिहरू अवलम्बन गरिनेछ ।
- नीति कार्यान्वयनको पारदर्शिता सुनिश्चित गर्न स्मार्ट ट्रेकिङ प्रणाली र कानुनी व्यवस्थाका सुधारहरू सुनिश्चित गरिनेछ ।
- सार्वजनिक-निजी साझेदारी (PPP) मा सहकार्यको सुधारका लागि नयाँ कानून र प्रोत्साहन रणनीतिहरू लागू गरिनेछ जसले निजी क्षेत्रको लगानीलाई आकर्षित गर्नेछ ।
- जनशक्तिको दक्षता अभिवृद्धिका लागि प्राविधिक र व्यवस्थापकीय क्षमता विकासका कार्यक्रम कार्यान्वयन गरिनेछ । यसले कार्यान्वयन प्रक्रियामा दक्षता र प्रभावकारिता वृद्धि गर्नेछ ।
- यातायात क्षेत्रसँग सम्बन्धित कानूनी व्यवस्था र संस्थागत संरचनामा सुधार गरिनेछ, जसले कार्यान्वयनमा हुने समस्या र अड्चनहरूलाई कम गर्नेछ ।
- अल्पकालीन, मध्यकालीन र दीर्घकालीन योजनाहरू बनाई तिनीहरूलाई समयानुकूल पुनरावलोकन एवं परिमार्जन गर्दै कार्यान्वयन गरिनेछ ।
- सार्वजनिक जागरूकता अभियानहरू सञ्चालन गरिनेछ । त्यस्ता अभियानले जनतामा यातायात पूर्वाधारको महत्व र योगदानबारे चेतना अभिवृद्धि हुनेछ ।

१६. खारेजी र बचाउ

राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ खारेज गरिएको छ । राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ बमोजिम भए गरेका कामहरू यसै नीति बमोजिम भए गरेको मानिनेछ ।