

राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८

१. पृष्ठभूमी

नेपालमा विगत चार दशकमा १५३०८ कि.मि. सडक निर्माण भएको छ। यसमध्ये कालोपत्रे ४५२२ कि.मि., ग्राभेल ३६४६ कि.मि. र माटे ७१४१ कि.मि. सडक रहेको छ। सोही अवधिमा ४४ वटा विमानस्थलहरू पनि निर्माण भएका छन्। अधिराज्यका ७५ जिल्ला मध्ये ६० जिल्ला सदरमुकाम वा जिल्लालाई सडकले जोडेको छ। रेल मार्ग, जल मार्ग तथा रज्जु मार्गको विकास नगन्य मात्रामा भएको र यस क्षेत्रमा उल्लेखनीय विस्तार हुने सम्भावना पनि हालसम्म नगन्य देखिएको हुँदा नेपालको सामाजिक तथा आर्थिक उन्नतिको लागि सडक र हवाई यातायातमा नै मुख्य रूपमा भर पर्नु पर्ने देखिन्छ। प्रजातन्त्रको पुनर्स्थापना पश्चात सडक र अन्य यातायातको लागि जनताको माग र सक्रियता बढ्दो छ। यस दशकमा मात्र सबै प्रकारका गरी ६००० कि.मि. सडक बनेका छन्।

नेपालमा हाल सडक घनत्व सरदर १०.८ कि.मि. प्रति १०० वर्ग कि.मि. छ भने भौगोलिक क्षेत्रको आधारमा क्रमशः तराइमा २७, पहाडमा ८ र हिमाली क्षेत्रमा २ कि.मि. प्रति १०० वर्ग कि.मि. भएको देखिन्छ। जनसंख्याको आधारमा सडक घनत्व सरदर १२०८ व्यक्ति प्रति कि.मि. पुगेको भए तापनि साधारणतया तराई र पहाडी क्षेत्रका प्रत्येक कि.मि. सडकले ६०० देखि १५०० व्यक्तिलाई सेवा पुऱ्याउदै आएको छ। अन्य देशको दाँजोमा यो घनत्व निकै न्यून छ। विद्यमान अवस्थामा सडक यातायात संरचना विस्तार गर्दै सडक सञ्जाल तथा सडक घनत्व वृद्धि गर्ने, सडक सञ्जालको उपयुक्त स्तरोन्नती र मर्मत सम्भार गर्ने, निर्माणाधीन सडकहरूलाई पूरा गर्ने र ७५ वटै जिल्ला सदरमुकाममा सडक पुऱ्याउनु पर्ने जस्ता चुनौतीहरू टड्कारो रूपमा देखा परेका छन्।

यसले गर्दा सडक सञ्जालको विकास र विस्तारमा उदार एवं लचकपूर्ण नीति अपनाउनु पर्ने अवस्था एकातिर विद्यमान रहेको छ भने अर्कोतिर हाम्रो आर्थिक अवस्था, प्राविधिक क्षमता र भूभौगोलिक बनोटले त्यो सम्भव हुन सकिरहेको छैन। सडकको स्तरको कुरा गर्दा पक्की तथा

स्तरीय सडक जनसंख्या, भौगोलिक तथा भौगर्भिक अनुकूलताको साथै आर्थिक सम्भाव्यताको आधारमा मात्र विचार गर्नु पर्ने हुन्छ भने ग्रामीण स्तरमा गरिबी निवारण र कृषि उत्पादन वृद्धि गर्ने जस्ता आर्थिक एवं सामाजिक कार्यक्रमलाई सघाउ पुऱ्याउन स्थानीय सहभागितामा कम खर्चिला कार्यक्रमहरु सञ्चालन गर्न आवश्यक हुन्छ । दुर्गम एवं विकट क्षेत्रहरुमा मौजुदा हवाई यातायातलाई प्रभावकारी बनाई पर्यटकीय क्रियाकलाप बढाउदै लगी स्थानिय स्तरमा आर्थिक गतिविधि बढाउन ती क्षेत्र वा जिल्लामा हवाई यातायातको जालो बढाई राहत पुऱ्याउन व्यवहारिक हुने देखिन्छ । अर्थतन्त्रमा दूरगामी प्रभाव पार्ने सडक तथा विमानस्थलमा वैदेशिक एवं गैर सरकारी लगानीलाई आकर्षण गरी सरकारी, वैदेशिक तथा निजि क्षेत्रको सहभागितामा अगाडी बढाउनु पर्ने आवश्यकता महशुस गरिन थालेको छ ।

शहरी क्षेत्रहरुमा वातावरण अनुकूल हुने गरी यातायात संरचना तथा साधन व्यवस्थापन गर्नु पर्ने हुन्छ । सडक उपभोगकर्ताबाट उठ्ने आय सोही क्षेत्रको सडक सुधारमा लगानी गरी आत्मनिर्भरताको विकास गर्न पनि जरुरी हुन्छ । नेपालको उत्तर तथा दक्षिणका छिमेकी मुलुकहरुका सिमा क्षेत्र वा आसपासमा भएको यातायातको विकास तथा व्यापारलाई समेत ध्यानमा राखी यातायात संरचना तथा साधनको व्यवस्था गर्नु पर्ने हुन्छ ।

२. प्रस्तावना

नेपालको गत चार दशकको प्रयासपछि न्यूनतम यातायात संरचनाको विकास गर्ने प्रथम चरणको काम करिब पूरा भैसकेको मान्न सकिन्छ । अब दोस्रो चरणमा प्रवेश गर्दा कतिपय नयाँ पक्षलाई ध्यान दिनु पर्ने देखिन्छ ।

मुलुकको भूभौगोलिक बनोट एवं प्राकृतिक अवस्था सुहाउँदो र बढ्दो शहरीकरणको प्रकृयालाई धान्न सक्ने २१ औं सताब्दीको गतिशील एवं समृद्ध मुलुकको रुपमा स्थापित गर्न सक्ने यातायात प्रणालीको विकास गर्नु आजको आकांक्षा हो । न्यूनतम श्रोतबाट शीघ्रतिशीघ्र दूर्गम एवं पिछडिएको क्षेत्रमा यातायात सुविधा पुऱ्याउनु, विद्यमान यातायात संरचनाहरुलाई व्यवस्थित एवं भरपर्दो तुल्याउन र बाह्य मुलुकहरुसँग अन्तराष्ट्रिय स्तरको यातायात प्रणाली

विकास गरी शहरी क्षेत्र तथा ग्रामीण क्षेत्रमा वातावरणको दृष्टिले अनुकूल यातायात प्रणाली विकास गर्न आवश्यक भएकोले यो नीति ल्याइएको छ ।

पूर्ण विकसित अवस्थामा देशको राष्ट्रिय यातायात प्रणाली अर्न्तगत हालको पूर्व पश्चिम राजमार्ग बाहेक अन्य दुई पूर्व पश्चिम जोड्ने राजमार्गहरू (मध्य पहाडी र तराईका हुलाकी) बन्नेछन् । उत्तर-दक्षिण जोड्ने मुख्य सडकहरू र सबै जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सडकहरू पूरा हुनेछन् । यी सडकहरूको दायित्व केन्द्रिय निकायले लिने छ ।

जिल्ला, नगर र गाउँ भित्र शहरी र ग्रामीण सडकहरू विस्तार हुनेछन् र तिनको दायित्व सम्बन्धित स्थानीय निकायहरूले लिनेछन् ।

३. उद्देश्य

दीगो, भरपर्दो, कम खर्चिलो, सुरक्षित, सुविधायुक्त एवं आत्मनिर्भर यातायात प्रणालीको विकास गरी नेपाल अधिराज्यको समग्र आर्थिक, सामाजिक, सांस्कृतिक, पर्यटकीय आदि क्षेत्रको विकासमा योगदान पुऱ्याउनु नै राष्ट्रिय यातायात नीतिको मूल उद्देश्य रहेको छ ।

४. रणनीतिहरू

उपरोक्त सोच र उद्देश्य पूर्तिको लागि निम्न रणनीति अख्तियार गरिने छ :

१. राज्यले केन्द्रिय स्तरबाट गर्ने कामको प्रष्ट सीमा र क्षेत्र तोकी केन्द्रिय स्तरबाट निर्माण हुने यातायात संरचना र तिनको दायित्व राज्यले लिने छ ।
२. विकेन्द्रित शासन प्रणालीलाई सुदृढ गर्दै स्थानीय स्तरको श्रोत र साधनको अधिकतम उपयोगद्वारा यातायात प्रणालीको विकास र सम्बर्द्धन स्थानीय तहबाटै गरिने छ ।
३. निजि क्षेत्रलाई अधिकतम रूपमा आकर्षित गरि यातायातको विस्तार गरिने छ ।

५. नीति

उक्त उद्देश्यहरू पूर्ति गर्नका लागि देहाय बमोजिमको नीति अख्तियार गरिने छ :

१. केन्द्रिय एवं स्थानीय स्तरमा यातायात संरचनाहरूको निर्माण एवं विकासका लागि निम्नानुसार गरिने छ :
 - (क) केन्द्रिय स्तरमा निर्माण हुने यातायात संरचनाहरूको अल्पकालिन, मध्यकालीन तथा दीर्घकालीन गुरु योजना तयार गरि सोही अनुरूप निर्माण गर्ने ।
 - (ख) स्थानीय स्तरका यातायात संरचनाको विकास जिल्ला स्तरीय गुरु योजना तयार गरी सोही अनुरूप निर्माण गर्ने ।
 - (ग) शहरी क्षेत्रमा शहरी विकासको गुरु योजना अनुरूप यातायात संरचना विकास गर्ने । स्थानीय तहबाट हुने काममा केन्द्रिय स्तरबाट सहयोगीको भूमिका निर्वाह गर्ने ।
 - (घ) यातायात संरचनाहरूको निर्माण, मर्मत सम्भार तथा सुदृढीकरणमा लगानीको स्रोत जुटाउने तथा उपयुक्त सेवा प्रदान गरी सञ्चालन गर्ने क्षमता तथा आत्म निर्भरताको विकास हुने गरी संगठनात्मक संरचनाहरूको व्यवस्था गर्ने ।
२. देशका ७५ वटै जिल्लाका सदरमुकामहरू जोड्ने सडक निर्माण गर्न विशेष प्राथमिकता दिने ।
३. मध्य पहाडी क्षेत्रबाट पूर्व-पश्चिम राजमार्गको क्रमिक विकास र विस्तार हुने गरि पूर्व पश्चिम सहायक मार्ग तथा जिल्ला मार्गहरूको चरणबद्ध निर्माण तथा स्तरोन्नति गर्दै जाने । (अनुसूची-१)
४. उत्तर तर्फ चीनको स्वशासित क्षेत्र तिब्बतसँगको सिमाना पारिको बजार वा केन्द्रसँग सजिलै सम्पर्क हुन सक्ने स्थानहरूमा नेपालको हिमाली जिल्लाको क्षेत्रहरूबाट उत्तर सिमानासँग जोड्ने सडक बनाउने ।
५. स्थापित भैसकेका संरचनाको निमित्त आवश्यक पर्ने मर्मत सम्भारमा विशेष ध्यान दिने ।
६. केन्द्रिय स्तरका यातायात संरचनाहरू तथा सामरिक महत्वका सञ्जाल (Strategic Network) बाहेक स्थानीय स्तरका यातायात संरचनाको निर्माण एवं मर्मत सम्भार स्थानीय निकायहरूबाटै गराउने व्यवस्था गर्ने ।

७. ट्राफिक घनत्वको तथा आर्थिक प्रतिफलको आधारमा केन्द्रिय स्तरका यातायात संरचनाको मर्मत सम्भार एवं स्तरोन्नतिको प्राथमिकता कायम गर्ने ।
८. ट्राफिक सुरक्षा र वातावरणीय प्रभाव अनुकूल हुने गरी यातायात संरचनाको निर्माण सुधार र यातायातका साधनहरु व्यवस्थित गर्ने ।
९. यातायात सेवा सुविधालाई प्रभावकारी रूपमा सञ्चालन गर्ने गरी सम्बन्धित श्रमशक्तिको दक्षता र कार्यक्षमतालाई वृद्धि गर्ने ।
१०. सौर्य तथा विद्युतीय यातायातको साधनहरुको उपयोग अधिराज्यभर विस्तार गर्ने ।
११. उप क्षेत्रीय, क्षेत्रीय तथा अन्तराष्ट्रिय यातायात तथा पारवहन सुविधा विकास तथा विस्तार गर्ने ।
१२. सार्वजनिक यातायातलाई आम जनताको आर्थिक क्षमताभिन्न रहने गरी सुरक्षित, भरपर्दो, सुविधाजनक, प्रदुषणमुक्त र सर्वसुलभ बनाउने ।
१३. यातायात संरचना विकास तथा सेवा विस्तारमा निजी क्षेत्रलाई बढी से बढी संलग्न गराउने ।
१४. ट्राफिक घनत्व तथा आर्थिक प्रतिफल कम हुने दुर्गम क्षेत्रहरुमा सामाजिक सेवाको दृष्टिकोणले न्यूनतम यातायात संरचना तथा सेवा प्रदान गर्न आवश्यक अनुदानको व्यवस्था गर्ने ।
१५. आर्थिक सम्भाव्यता नभएका यातायात सेवाहरुमा वैदेशिक ऋण लगानी नगर्ने ।
१६. विभिन्न यातायातका साधन तथा संरचनाहरुलाई समन्वयात्मक रूपमा विकास गर्ने ।

६. कार्यनीतिहरु

६.१ यातायात संरचना :

- मौजुदा यातायातका संरचनाहरुबाट उपयुक्त सेवा स्तर प्रदान गर्न आवश्यक मर्मत सम्भार संरक्षण तथा सम्बर्द्धन गर्ने
- मध्य पहाडी पूर्व-पश्चिम मार्गहरुको क्रमिक निर्माण सुधार गर्दै दूरगामी मध्य पहाडी पूर्व-पश्चिम राजमार्गको विकास गर्ने

- पूर्व-पश्चिम हुलाकी सडकका पुल तथा सडक खण्डहरुको निर्माणमा स्थानीय सहयोग समेत लिई क्रमिक रुपमा पूर्व-पश्चिम जोड्ने राजमार्गको रुपमा विकास गर्दै जाने ।
- यातायात सुविधा नपुगेका नगर र गाउँ क्षेत्रलाई उपयुक्त यातायात प्रणालीसँग जोड्ने गरी एकीकृत रुपमा अल्पकालीन तथा दीर्घकालीन केन्द्रिय यातायात प्रणालीको अवधारणा विकास गरी लागू गर्ने ।
- यातायात नपुगेका क्षेत्रमा ठूलठूला परियोजनासँग सम्बद्ध यातायात संरचनाहरु सकभर सोही परियोजनाको लाभ र लागतसँग समावेश गरी दूर्गम क्षेत्रको यातायात संरचना विस्तारमा टेवा पुऱ्याउने ।
- तराई तथा मध्य पहाडी क्षेत्रमा अवस्थित ठूला उपत्यकाहरुको कृषि उत्पादनमा वृद्धि गर्न वर्षेभरी चल्ने कृषि सडकहरुको घनत्वमा उल्लेखनीय वृद्धि गर्ने तथा जालो (Network) विकास गर्ने ।
- मौजुदा यातायातका संरचनाको अधिकतम उपयोग हुने गरी जिल्ला र ग्रामीणस्तरका यातायात संरचनाहरु स्थानीय स्तरबाट नै निर्माण, मर्मत सम्भार तथा विस्तार गर्ने ।
- शहरी क्षेत्रमा प्रत्येक शहरको भूउपयोग र भार वहन क्षमता (Carrying Capacity) को आधारमा ट्राफिक घनत्व र आवागमन एक निश्चित सीमा भित्र राख्ने ।
- शहरी क्षेत्रमा नयाँ सडक निर्माण गर्दा ढल, खानेपानी, टेलिफोन, विद्युत जस्ता अत्यावश्यकिय वस्तुहरुको वितरण प्रक्रिया सकभर सडक र फुटपाथ भन्दा बाहिर हुने गरी अलग्गै व्यवस्था गर्ने । साइकल लेनको छुट्टै व्यवस्था गर्ने ।
- तीर्थस्थल र पर्यटकसँग सम्बद्ध सानो दूरीका यातायात संरचनाको रुपमा तार सडक (Wire road), केवलकार (Cable car) र वातावरण नखलबल्याउने हरितमार्ग (Green road) को निर्माणमा निजी क्षेत्रको सहभागिता गराउन प्रोत्साहित गर्ने ।

- श्री ५ को सरकारबाट सरकारी अनुदान (Subsidy) मा चलाउन पर्ने गरी यातायात संरचना निर्माण तथा यातायात सेवा सञ्चालन नगर्ने ।
- पूर्व पश्चिम राजमार्गलाई एसियाली राजमार्ग (Asian Highway) तथा क्षेत्रीय व्यापार मार्ग (Regional Trade Corridor) को रूपमा विकास गर्ने ।
- सडक यातायात, टनेल, रेलवे ट्राम, जलमार्ग, रोपवे, केवलकार, विमानस्थल र मल्टिमोडल यातायातलाई समेट्ने गरी यातायात ऐन, नियम तर्जुमा गरी लागू गर्ने ।
- हवाई यातायात विस्तार सम्बन्धमा प्रसिजन ल्यान्डिङ (Precision Landing) हुने, पूरै अवतरण (Descend) आफ्नै आकास भित्र हुन सक्ने र समानान्तर (Parallel) रनवे विस्तार गर्न सक्ने तथा पर्यटन विकास र हवाई मार्गबाट सामान ढुवानी गरी बाह्य व्यापारको मूल आधार हुन सक्ने अन्तराष्ट्रिय हब (International Hub) को रूपमा नयाँ अन्तराष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गर्ने ।

६.२ सवारी साधन :

- यातायातका साधनलाई पूर्ण प्रतिस्पर्धाको आधारमा मात्र सञ्चालन गर्न अनुमति दिने ।
- दुर्गम क्षेत्रका पहाडी सडकमा स-साना सवारी साधनहरू तथा छोटो चेसिसका ट्रक तथा बसहरू मात्र चलाउन पाउने व्यवस्था गर्ने ।
- सडक भार कम गर्ने गरी उपयुक्त Axle Load System को सवारी चलाउने ।
- नयाँ सवारी साधनको हकमा पहिलो पटक पाँच वर्षमा र त्यसपछि प्रत्येक दुई वर्षमा सडकमा चलन सक्ने साधनको सक्षमता (Road worthiness) जाँच गर्ने/गराउने ।
- पाँच वर्ष भन्दा पुराना सवारीका साधनहरूको आयात गर्न बन्देज लगाउने ।
- पुराना गाडी तथा गाडीका काम नलाग्ने सामानहरू वैट्री, मोविल, ग्रिज तथा अन्य तैल्य पदार्थ निश्चित ठाउँ तथा तरिका बाहेक जथाभावी फाल्न नपाइने व्यवस्था गर्ने ।

- यातायातका साधनहरू भरपर्दो, सुविधाजनक, प्रदूषणमुक्त, सुरक्षित तथा कम खर्चिलो र सेवा स्तर तथा प्रकृति सुहाउँदो हुनु पर्ने, यसको लागि स्टाण्डर्ड तोक्ने, र्ममत सम्भार गर्ने/गराउने तथा रुट इजाजत दिने आधारहरू तयार गर्ने ।
- जुन उद्देश्यका लागि निर्माण भएको यातायातको साधन हो सोही उद्देश्य भित्र प्रयोगमा ल्याउने व्यवस्था गर्ने ।
- वैदेशिक व्यापारतर्फ मल्टिमोडल कन्टेनराइज्ड यातायात प्रणालीको विकास गर्ने ।
- शहरी क्षेत्रको हकमा :
 - तोकिएको भित्री भाग (Core area) मा मोटराइज्ड सवारी साधन निषेध गर्ने ।
 - सौर्य, विजुली एवं ग्यासबाट चल्ने बस, ट्राम तथा मोटर चलाउने ।
 - सवारी साधनहरू निश्चित घनत्व भन्दा बढी हुन नदिने । यसको लागि गाडीको स्वमित्व (Vehicle Ownership) नियन्त्रण तथा शहरी पार्किङ दस्तुरको माध्यम अपनाउने ।
 - निश्चित स्थान बाहेक अन्यत्र गाडी पार्किङ गर्न नपाउने व्यवस्था गर्ने ।
 - ध्वनि तथा वायू प्रदूषण गर्ने सवारी साधन चलाउन निषेध गर्ने । शहरी क्षेत्रमा सञ्चालन हुने सवारीका साधनको लागि छुट्टै मापदण्डको व्यवस्था गर्ने ।
 - काठमाडौं उपत्यकाको दीर्घकालीन योजना अनुरूप यातायात संरचना तथा सेवाको विकास तथा विस्तार गर्ने ।

६.३. सेवा स्तर :

- द्रुत गति मार्ग (High Speed Roads / Fast Track / Express Way) मा डिजाइन स्पिड कायम गर्न र गतिरोध उत्पन्न हुन नदिन पुराना तथा खास रोड योग्यता (Road Worthiness) नपाएका सवारी साधनहरूलाई चल्न नदिने ।

- राजमार्गहरूमा डिजाइन स्पिड कायम गर्न बाधा पुऱ्याउने गरी सडक अतिक्रमण गर्न, अनियन्त्रित प्रवेश मार्ग तथा अस्थायी वा स्थायी टहरा निर्माण गर्न नदिने, भएकालाई हटाउने ।
- पहाडी सडकहरू तथा सहायक मार्गहरूमा २० देखि ४० कि.मि. प्रति घण्टा को गति सिमा कायम गर्ने ।
- ग्रामीण पहाडी सडकहरूमा साधारणतया २० कि.मि. प्रति घण्टाको गति सिमा कायम गर्ने ।
- सवारी साधनको क्षमता तथा सिट संख्या नाघ्ने गरी सामान तथा यात्रु राख्न नपाइने व्यवस्था गर्ने ।
- सडकको डिजाइन अनुसार गति (Speed) निर्धारण गराउने ।
- यात्रुहरूलाई उच्च स्तरको सेवा तथा सुरक्षा प्रदान गर्ने गरी हवाई लगायत सबै प्रकारका यातायातका साधन चलाउन दिने ।
- तोकिएको सेवास्तर, गुणस्तर तथा मापदण्ड बमोजिम यातायातका साधन सञ्चालन गरे नगरेको अनुगमन नियमित रूपमा गर्ने र उल्लंघन गर्ने लाई कडा कारवाही गर्ने ।
- सबै यातायात सेवाहरूलाई अत्यावश्यक सेवा (Essential Service) मानिने ।
- प्रतिस्पर्धात्मक सेवाबाट सुपथ र सुविधाजनक यातायात सेवा पुऱ्याउन बाधा पुऱ्याउने संस्था तथा व्यक्ति माथि कडा कानूनी कारवाही गर्ने ।
- यात्रुहरूको जीवन वीमा र यातायातका साधनको वीमा अनिवार्य गर्ने व्यवस्था मिलाउने ।
- यातायात साधनहरूलाई पूर्ण सुरक्षा प्रदान गरिनेछ ।

६.४. संस्थागत संरचना :

- सडक यातायात र यातायात व्यवस्थापनलाई स्वायत्त र आत्मनिर्भर बनाउन सडक विभाग र यातायात व्यवस्था विभागलाई मिलाई सडक यातायात प्राधिकरण खडा गर्ने ।

- नागरिक उड्डयन लगायत यातायात सम्बन्धी सबै प्राधिकरणलाई संयोजन समेत गर्ने गरी राष्ट्रिय यातायात बोर्डको गठन गर्ने ।
- कृषि सडक र जिल्ला तथा ग्रामीण क्षेत्रमा हाल सञ्चालनमा रहेका न्यून ट्राफिक हुने सडकको नयाँ निर्माण सञ्चालन एवं सम्भार स्थानीय विकास कार्यक्रम अन्तर्गत गर्ने/गराउने ।
- स्थानीय निकायहरुबाट परिचालित आयोजनाहरुमा ट्राफिक घनत्व, सेवाको स्तर र आत्म निर्भरताको दृष्टिकोणबाट सम्भाव्य भएपछि यस्ता सडकहरुलाई केन्द्रिय प्रणालीमा समावेश गर्न सकिने र क्रमिक रुपमा सम्बन्धित प्राधिकरणहरुमा समाहित गर्दै जाने ।
- गरिवी निवारण तथा आपतकालीन उद्धार सेवा (Disaster relief) सँग सम्बद्ध यातायात संरचना तथा सेवामा श्री ५ को सरकारले स्पष्ट रुपले बजेट व्यवस्था गरी तोकेको अवस्था वा आयोजनामा बाहेक यातायात क्षेत्रमा सरकारी अनुदान (Subsidy) तथा क्रस सबसिडि (Cross subsidy) बन्द गर्ने ।
- आत्मनिर्भर हुन नसकेका सार्वजनीक यातायात सम्बन्धी सरकारी संस्थानहरु खारेज गर्ने । सरकारी स्वामित्वमा रहेका यातायात सेवासँग सम्बद्ध संस्थानहरुमा लगानी र डिप्रिसिएसनको उपयुक्त लेखाजोखा हुने गरी पूरै व्यापारिक सिद्धान्तमा व्यवस्थापन तथा सुचारु रुपमा सञ्चालन गर्ने व्यवस्था गर्ने । सरकारी अनुदानमा भरपर्ने प्रवृत्तिमा रोक लगाउने ।
- निर्माण व्यवसायीहरुमा पेशागत दक्षता, गुणस्तर, व्यवस्थापन क्षमता, उपकरण औजार तथा तालिमको प्रभावकारी उपयोग र स्वस्थ प्रतिस्पर्धा जस्ता कुराको विकास गर्ने ।
- निजी क्षेत्रमा संस्थागत विकास गराउन सरकारले ठूला ठूला मेसिनरी औजारहरु भाडामा नदिने । यसको लागि आवश्यक Transitional व्यवस्था गर्ने ।
- निजी क्षेत्रका परामर्शदातृ संस्था तथा व्यक्तिबाट गलत परामर्श भएको अवस्थामा सोबाट भएको हानी नोक्सानी भराउने व्यवस्था गर्ने ।

- स्थानीय यातायात प्रणालीमा पर्ने सबै संरचनाहरू ३ वर्ष भित्र पूर्ण रूपले स्थानीय निकायमा हस्तान्तरण गरी सडक घनत्वको आधारमा मौजुदा जनशक्ति तथा मेसिन औजार, कार्यालय, आवास भवन समेत अस्थायी वा स्थायी रूपले सम्बन्धित निकायलाई हस्तान्तरण गर्ने ।

६.५. निजी क्षेत्रको सहभागिता :

यातायात संरचनाहरू जस्तै एअरपोर्ट, सडक, रेलमार्ग र रोपवैको निर्माण सञ्चालन हस्तान्तरण (BOT), सञ्चालन र हस्तान्तरण (OT), निर्माण स्वामित्व कायम तथा सञ्चालन (BOOT) जस्ता प्रक्रियाहरू मार्फत स्वदेशी तथा विदेशी निजी क्षेत्रहरूको लगानीलाई आकर्षित एवं प्रोत्साहन दिने । यसरी निजी क्षेत्रको लगानी आवाहन गर्दा सम्बन्धित यातायात संरचनाको साथै योजनाको प्रभाव क्षेत्रमा रोजगारी, आर्थिक कृयाकलापमा समेत वृद्धि हुने गरी सहूलियतहरू प्रदान गर्ने । सरकारी प्रकृयाहरू पारदर्शी, छोटो, सरल, आकर्षक बनाउने । सार्वजनिक पूर्वाधार निर्माण हस्तान्तरण नीति २०५७ र यस नीतिलाई समग्रमा कार्यान्वयन गराउने ।

६.५.१ विदेशी मुद्रा :

वैदेशिक मुद्राका आय तथा खर्चमा अनुकूल तालमेल मिल्ने गरी विदेशी मुद्रा विनिमय सम्बन्धी सुविधाहरू प्रदान गराउदै निजी क्षेत्रलाई यातायात संरचनामा लगानी गर्न प्रोत्साहित गर्ने ।

६.५.२ भन्सार, कर, रोयल्टी :

यातायात संरचनामा निर्माण तथा मर्मत सम्भारमा निजी क्षेत्रको लगानीलाई प्रोत्साहन गर्न र प्रदूषण रहित सवारी साधनलाई प्रोत्साहन दिन सम्बन्धित निर्माण सामग्री उपकरण, औजारहरू र सवारी साधनमा निश्चित अवधिसम्म भन्सार तथा कर सहूलियत प्रदान गर्ने ।

६.६. जग्गा उपलब्धी :

देशको दूरगामी विकास प्रक्रियाहरू समयमै ध्यान पुऱ्याई भविष्यको बाटो खुल्ला राख्न दृष्टिकोणले सम्भावित Express way/ Fast Track Road, By-pass, Electric Railway र Dedicated Utility Lanes in Urban Area, New International Airports जस्ता

आयोजनाहरूको लागि समयमै उपयुक्त जग्गाको पहिचान गरी छुट्याउने एवं प्राप्ती गर्ने काम अग्रिम रूपमा गर्ने ।

७. क्षेत्रगत यातायात नीति :

७.१ सडक यातायात :

७.१.१ वर्गीकरण : देशको राष्ट्रिय यातायात प्रणालीमा सडक यातायात लाई नेटवर्क प्रणालीको रूपमा संगठित, सुव्यवस्थित तथा दीर्घो रूपमा विकास गरिनेछ । यसको लागि सडकलाई प्रशासकीय दृष्टिकोणले निम्नानुसार वर्गीकरण गरिनेछ :

I. केन्द्रीय सडक प्रणाली :

- राष्ट्रिय राजमार्ग
- सहायक मार्ग
- विशेष उद्देश्यका सडकहरू

II. स्थानीय सडक प्रणाली :

- जिल्ला सडक
- गाउँ सडक
- कृषि सडक
- प्रमुख घोडेटो, गोरेटो
- गाउँ घोडेटो, गारेटो

III. शहरी सडक प्रणाली :

- नगरपालिका भित्रका सडक
- नगर विकास समिति भित्रका सडक

७.१.२ केन्द्रीय सडक प्रणाली :

राष्ट्रिय राजमार्ग र सहायक मार्ग (Strategic Road Network) : दैनिक ट्राफिक घनत्व अत्याधिक भएका सडक, जलविद्युत, पर्यटन, उद्योग जस्ता आयोजनाको लागत तथा सम्भाव्यतासँग गाँसिएका सडकहरू, शहरी क्षेत्रमा विशेष महत्वका

सवारीसँग सम्बन्धित सडक वा जिल्ला सदरमुकाम जोड्ने सहायक राजमार्गहरु र एक भन्दा बढी जिल्ला जोड्ने महत्वपूर्ण सडकहरुलाई केन्द्रीय सडक प्रणालीमा वर्गीकरण गरिनेछ । सडकहरुको वर्गीकरण एवं नामाकरण समय समयमा राजपत्रमा सुचना प्रकाशित गरी श्री ५ को सरकारले तोक्ने छ । यस्ता सडकहरु केन्द्रीय निकायहरुबाट सञ्चालन गरिनेछन् ।

केन्द्रीय सडक प्रणालीमा अर्न्तगत पर्ने सडकहरुको मूल्याङ्कन प्रत्येक ३ वर्षमा नियमित रुपमा गरिने छ । केन्द्रीय सडक प्रणालीमा नपरेका सबै सडक स्थानीय सडक प्रणाली अर्न्तगत पर्ने छन् ।

७.१.३ स्थानीय सडक प्रणाली :

केन्द्रीय सडक प्रणालीमा नपर्ने तथा स्थानीय निकाय मार्फत योजना तर्जुमा, निर्माण, सञ्चालन एवं मर्मत तथा सम्भार गरिने अन्य सडकहरु स्थानीय सडक प्रणालीमा वर्गीकरण गरिनेछ । स्थानीय सडक प्रणाली अर्न्तगत जिल्ला भित्रका सडक, गाउँ भित्रका सडक, प्रमुख घोडेटो र गोरेटो एवं गाउँ घोडेटो गोरेटो बाटोहरु सञ्चालन गरिनेछ । एक वा एकभन्दा बढी प्रमुख विकास केन्द्रहरु लाई अथवा गाविसहरुलाई त्यही जिल्लाको अथवा छिमेकी जिल्लाको सदरमुकामसँग सोभै अथवा महत्वपूर्ण सडक प्रणालीमा मार्फत जोड्ने सडकहरुलाई जिल्ला सडकमा वर्गीकरण गरिनेछ । जिल्ला भित्रका मुख्य मुख्य कृषि उत्पादन केन्द्रहरु जोड्ने सडकलाई “कृषि सडकमा” मा वर्गीकरण गरिने छ ।

स्थानीय सडक प्रणाली अर्न्तगतका सडकहरु स्थानीय निकायहरुबाट नै योजना तर्जुमा गरी निर्माण सञ्चालन एवं मर्मत सम्भार गरिने छ । स्थानीय विकास मन्त्रालय वा स्थानीय पूर्वाधार विकास तथा कृषि सडक विभागबाट स्थानीय निकायहरुलाई योजना तर्जुमा, वैदेशिक रोजत व्यवस्था सम्बन्धी समन्वय, प्राविधिक सहयोग तथा केन्द्रीय स्तरमा गर्नु पर्ने समन्वय जस्ता कामहरुमा सहयोग पुऱ्याइने छ ।

७.१.४ शहरी सडक

नगर क्षेत्रमा तोकिएका राष्ट्रिय सडक बाहेक अन्य सडकहरु शहरी सडक प्रणालीमा पर्दछन् । यस्ता सडकहरुको निर्माण, मर्मत एवं सम्भार आदि कार्य नगरपालिकाबाट गरिने छ । यस्ता कार्यहरु जन सहभागिता जुटाई सञ्चालन गरिने छन् । साथै शहरी क्षेत्रमा सडक किनारा लगायत स्थायी पार्किङ गृहहरु निर्माण गरी सञ्चालन गर्ने दायित्व पनि नगरपालिकाको कार्यक्षेत्रभित्र पर्ने छ । साथै शहरी क्षेत्रमा हरीयाली क्षेत्र (Green Belt) तोक्ने, सम्बर्द्धन गर्ने जस्ता कार्यहरु पनि नगरपालिकाको दायित्व हुनेछ । यसरी नगरपालिकाहरुले आफूले गर्नुपर्ने कार्य श्री ५ को सरकारका विभिन्न निकायहरूसंग समन्वय गरी गर्नुपर्ने छ ।

७.१.५ यातायात खर्च र मर्मत सम्बन्धी व्यवस्था :

सडक निर्माण तथा सम्भार कार्यमा वातावरणीय प्रभावको मूल्याङ्कन गरी यसको प्रतिकूल प्रभावलाई न्यूनतम राखी सडक डिजाइन, निर्माण तथा सम्भार कार्यको व्यवस्थापन गरिने छ ।

- महत्वपूर्ण सडक प्रणालीको निर्माण, सुधार तथा मर्मत सम्भार गर्न स्वायत्त एवं आत्मनिर्भर संस्थाको व्यवस्था गरिने छ ।
- सडक स्तरोन्नति तथा पुनर्स्थापन कार्यहरुको प्राथमिकता निर्धारण दैनिक सवारी संख्याका आधारमा तथा आर्थिक प्रतिफलका सम्भाव्यताका आधारमा गरिने छ ।
- सडक सम्भार कार्यलाई साधारण सम्भार (नियमित तथा पटके) आवधिक सम्भार, आकस्मिक सम्भार तथा रोकथाममूलक सम्भार कार्य अर्न्तगत वर्गीकरण गरी सञ्चालन गरिने छ ।
- साधारण सम्भार कार्य तथा आवधिक सम्भार कार्यलाई निश्चित चक्रको आधारमा सञ्चालन गरिने छ । आवधिक सम्भार कार्य सामान्यतः कालोपत्रे सडकलाई प्रत्येक ६ वर्ष र ग्रावेल सडकलाई प्रत्येक ६ वर्षको अन्तरालमा गरिने छ ।

- सडक सम्भार कार्य तोकिएको जीवन चक्र (Life Cycle) भित्र कूल यातायात खर्चलाई न्यूनतम राख्ने उद्देश्य अनुरूप यसको प्रभावकारितामा वृद्धि गरी सडक उपयोगकर्तालाई प्रत्यक्ष रूपमा यसबाट प्राप्त हुन सक्ने न्यूनतम सेवास्तरको आधारमा सेवा शुल्क तोकी यसबाट उठेको रकमबाट सडक सम्भार गर्ने गरी सडक सम्भार कार्यको संस्थागत विकास गरिने छ ।
- सडक मर्मतमा नियमितता एवं मितव्ययीताको नीति अपनाइने छ ।
- मुख्य सडकहरूमा कंक्रीट पेभमेन्ट (Rigid Pavement) बनाउने तर्फ ध्यान दिइने छ ।

७.२ हवाई यातायात :

- तत्कालीन रूपमा सडक यातायातले सेवा पुऱ्याउन नसक्ने क्षेत्रहरूको पहिचान गरी यातायातको सुविधा विस्तारका लागि यो क्षेत्रहरूमा हवाई सेवा सञ्चालनमा जोड दिइने छ ।
- दूर्गाम क्षेत्रहरूमा यातायातको विस्तार गर्दा हवाई यातायात तथा अन्य यातायात बीच तुलनात्मक अध्ययन गरी यसको आधारमा हवाई सेवा विस्तार गरिने छ ।
- व्यापारिक दृष्टिकोणबाट सम्भाव्य हुन नसक्ने तर यातायात विस्तारका लागि आवश्यक भनी किटिएका क्षेत्रहरूका हवाई सेवा विस्तार गर्दा श्री ५ को सरकारले आवश्यकता देखेमा अनुदान प्रणाली अर्न्तगत सञ्चालन गर्न दिइने छ । अनुदान प्रणालीको समयावधि शुरुमै किटिने छ ।
- हवाई नीति अर्न्तगतका नीतिहरूलाई राष्ट्रिय यातायात नीतिकै अंगका रूपमा लिइने छ ।
- अन्तर्राष्ट्रिय हब (International Hub) को रूपमा विकसित हुन सक्ने स्थानमा नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गरिने छ ।

७.३ जल यातायात :

- सडक यातायात कठिन भएका विकट स्थानहरूमा निकटतम सडक प्रणालीसंग एकीकृत गर्ने गरी सम्भाव्य क्षेत्रहरूको पहिचान गरी आन्तरिक जल यातायात प्रणालीको विकास गरिने छ ।
- आन्तरिक जल यातायात संरचना विकासमा आवश्यक कानूनी प्रावधानको व्यवस्था समेत गरिने छ ।
- जल यातायात विकासका निमित्त सम्भाव्य क्षेत्रहरूको पहिचान गरी निजी क्षेत्रको संलग्नतामा विकास गर्ने तर्फ प्राथमिकता दिइने छ ।
- जलमार्ग विकास तथा सञ्चालनका लागि श्री ५ को सरकारले सेवा विस्तार तथा सुरक्षाको दृष्टिकोणलाई समेत ध्यानमा राखी मापदण्ड तोकी आवश्यक ऐन, नियम एवं निर्देशिका अनुरूप सञ्चालन गर्ने व्यवस्था मिलाइने छ ।
- सम्भाव्य आन्तरिक जल यातायात संरचनालाई छिमेकी राष्ट्रको जल यातायात प्रणालीसंग आबद्ध गर्न आवश्यक समन्वय गरी विकास गरिने छ ।
- जल यातायात सम्बन्धी अध्ययन, अन्वेषण र डाटा बैंक सम्बन्धमा जलश्रोत मन्त्रालय एवं जलशक्ति आयोगसंग समेत समन्वय गरिने छ ।

७.४ रेल यातायात :

- रेल यातायात सञ्चालनको लागि मागको आधारमा सम्भाव्य क्षेत्रहरूको पहिचान गरी यसलाई राष्ट्रिय यातायात प्रणालीभित्र समन्वयात्मक रूपमा विकास गर्न दीर्घकालीन योजनाको तर्जुमा गरिने छ ।
- तत्कालै सम्भाव्य भएका वा हुन सक्ने क्षेत्रहरूमा सडक यातायातसंगको तुलनात्मक लाभको आधारमा निजी क्षेत्रको संलग्नतामा रेल यातायात विकास गरिने छ ।
- रेल यातायातको विकास तथा सञ्चालन संस्थागत रूपमा विकसित गर्न निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहन गरिने छ ।

- मौजूदा रेल यातायात संरचनालाई भारतीय रेल सेवासंग समन्वय गरी विस्तार तथा विकास गरिने छ ।
- जलविद्युत उत्पादनको समुचित उपयोगलाई ध्यानमा राखी विद्युतीय रेल सेवाको विकास गरिने छ ।

७.५ केवलकार :

- सडक यातायातको सुविधा नपुगेका वा सडक यातायातको वैकल्पिक साधनको आवश्यकता समेत महशुस भइरहेका पर्यटकीय तथा अन्य आर्थिक क्रियाकलापका दृष्टिले महत्वपूर्ण योगदान पुऱ्याउन सक्ने ठाउँहरूमा केवलकारको निर्माण तथा सञ्चालनमा निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहित गरिने छ ।

७.६ रोपवे :

- वातावरणीय एवं भौगोलिक दृष्टिकोणले सडक निर्माण गर्न जोखिम हुने तथा तुलनात्मक रूपमा सडक यातायात सञ्चालन गर्न खर्चिलो हुने क्षेत्रहरूमा रोपवे निर्माण तथा सञ्चालनमा निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहित गरिने छ ।

७.७ घोडेटो, गोरेटो :

- घोडेटो गोरेटो बाटोको निर्माण तथा सम्भार कार्य जनसहभागिता परिचालनको माध्यमबाट स्थानीय सीप, साधन तथा श्रमको अधिकतम उपयोग हुने गरी स्थानीय निकाय मार्फत गरिने छ ।

७.८ भोलुङ्गे पुल :

- मुख्य मार्गमा पर्ने भोलुङ्गे पुलहरूको निर्माण एवं ती पुलहरूको मर्मत सम्भारमा स्थानीय निकाय समेतलाई संलग्न गराइने छ ।
- स्थानीय भोलुङ्गे पुलहरूको निर्माण तथा सम्भार कार्यमा जनसहभागिता परिचालन गरी स्थानीय सीप, साधन तथा श्रमको अधिकतम उपयोग गरिने छ ।