

वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात नीति, २०७१

१. पृष्ठभूमी :

जलविद्युतको दृष्टिकोणले नेपाल महत्वपूर्ण देशको रूपमा विश्वभर चिनिन्छ । जहाँ हिमाल, पहाड हुँदै तराई तर्फ बगिरहने ६,००० भन्दा बढी नदी नालाहरु बाट ४३,००० मेगावाट भन्दा बढी विद्युत फइदाजनक रूपमा उत्पादन गर्न सकिने सम्भावना रहेको अनुमान गरिएको छ । यसो हुदाँहुँदै पनि पर्याप्त मात्रामा जलविद्युत र विद्युतीय सवारी साधनको विकास र विस्तार हुन सकेको छैन । जलविद्युत र विद्युतीय सवारी साधनको विकास भएमा आर्थिक, सामाजिक, समृद्धि हाँसिल गर्न सकिने प्रचुर सम्भावना देखिन्छ । तर खनिज इन्धनमा नेपाल परनिर्भर भैरहेको विद्यमान अवस्थामा यसको अन्वेषण भै रहेपनि भरपर्दो परिणाम प्राप्त भई नसकेको अवस्था र विगतमा जलविद्युतमा पर्याप्त विकास हुन नसकेको कारणले लोडसेडिङ लगायत खनिजजन्य इन्धनको समस्या भोग्नु परेको छ । अर्को तर्फ, बढ्दो शहरीकरण र दिन प्रति दिन यातायातको साधनको वृद्धिले गर्दा खनिज इन्धनको माग तीव्र रूपमा बढिरहेको छ ।

खनिज इन्धनको विश्वव्यापी बढ्दो उपभोग र आकसिदै गएको मूल्य एवं यसको सिमितताको कारणले गर्दा नेपालको कुल निर्यातबाट प्राप्त गर्ने वैदेशिक मुद्रा बराबरको रकम वर्षेनि यसको लागि खर्च गर्दा पनि नधान्ने अवस्था सिर्जना भैसकेकोले यसको विकल्पको लागि विद्युत र विद्युतीय सवारीको विकासमा शिघ्र जोड दिनुपर्ने आवश्यकता रहेको छ । विगतमा टूली बस र ६०० वटा भन्दा बढी सफा टेम्पो सञ्चालनमा ल्याइएको भएता पनि यसको सहि रूपमा व्यवस्थापन हुन नसकेको कारणले टूली बस बन्द हुन पुग्यो भने सफा टेम्पो लगायत अन्य विद्युतीय सवारी तथा यातायातको साधनको पनि पर्याप्त विकास हुन सकेन ।

विगतमा खनिज इन्धनबाट सञ्चालन हुने सवारी साधनलाई वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको रूपमा रूपान्तरण गर्ने निजी क्षेत्रको प्रयासलाई समयानुकूल प्रोत्साहन तथा प्राथमिकता पुऱ्याउन नसक्नु, सरकारी क्षेत्रबाट पनि पर्याप्त ध्यान पुग्न नसक्नु सम्बद्ध पक्षहरु बीच पनि साभेदारीको कमी रहनु विद्युतीय लगायत कम इन्धन खपत र कम

प्रदुषण गर्ने वैकल्पिक वा नवीकरणीय उर्जाबाट सञ्चालन हुने वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात नीति लगायत कानूनी पक्षको कमी रहनुले वातावरणमैत्री तथा विद्युतीय यातायातको व्यवस्था (Electricity Based Transport System) को यथोचित विकास हुन नसकेको पाइन्छ । छिमेकी लगायत अन्य देशले वैकल्पिक उर्जाको विकासमा जोड दिई प्रचुर मात्रामा वातावरणमैत्री विद्युतीय सवारी तथा यातायातको सफल विकास गरिरहेको अवस्थालाई मध्यनजर राख्दा नेपालमा पनि वैकल्पिक वा नवीकरणीय उर्जाको पर्याप्त उपलब्धताको सम्भावना रहेकाले प्राथमिकताका साथ यसको विकासमा ध्यान दिनु पर्ने अवस्था रहेको छ ।

यातायात क्षेत्रमा प्रयोग हुने खनिज इनधनबाट हुने मुद्रा बर्हिगमन, वैदेशिक निर्भरता, वातावरण प्रदुषण, विश्वमा भएको जलवायु परिवर्तनको सन्दर्भमा, विश्व उष्णीकरण, हरित ग्याँसहरु तथा उत्पन्न हुने नकारात्मक असरहरुलाई न्यूनिकरण गर्दै हरित विकास गर्नुपर्ने आवश्यकता भएको छ । स्वदेशी सीप र प्रविधिको प्रयोगबाट देशमा उपलब्ध हुने उत्पादनका साधन र स्रोतको समुचित व्यवस्थापन तथा उपयोगद्वारा संरक्षण एवं प्रवर्द्धन गर्दै निजी, सार्वजनिक, साभेदारी, सहकारी, सरकारी र स्वदेशी तथा विदेशी लगानीलाई परिचालन गरी व्यवस्थित रूपमा औद्योगिककरणको प्रक्रियालाई तीव्र बनाई आवश्यक पूर्वाधारको निर्माण तथा विकास गरी सफा शहर कार्यक्रमलाई प्रभावकारी कार्यान्वयन एवं व्यवस्थित गर्दै उत्पादन तथा रोजगारीको अवसर वृद्धि गरी आर्थिक समृद्धि हासिल गरी राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा सबल, गतिशील तथा प्रतिस्पर्धी, आत्मनिर्भर अर्थतन्त्र निर्माण गर्नु आजको आवश्यकता रहेको छ । संविधानले परिकल्पना गरे वमोजिम समावेशी समाजको लागि समेत दिगो यातायातको प्रवर्द्धनले कोशेहुंगाको कार्य गर्दछ । नेपालको त्रि-वर्षीय योजना (२०६७/०६८ तथा २०६९/०७०) ले सार्वजनिक यातायातलाई भरपर्दो, सुरक्षित, वातावरणमैत्री तथा सर्वसाधारणको पहुँचमा पुऱ्याई रोजगारीको सिर्जना गर्नुका साथै आर्थिक विकासमा टेवा पुऱ्याउने गरी विकास लक्ष्य लिएको छ । खनिजजन्य इनधनको प्रयोगमा कमी गर्दै परनिर्भरता कम गर्ने खालको वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको विकास र राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्रोत्साहन गर्न तत्काल, अल्पकालीन र दीर्घकालीन लक्ष्य र उद्देश्य सहित नीतिगत तथा कानूनी व्यवस्थाको आवश्यकता महशुस गरिएको यो नीति तर्जुमा गरिएको छ ।

२. परिभाषा तथा व्याख्या :

२.१ विषय वा प्रसङ्गले अर्को अर्थ नलागेमा यस नीतिमा “वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधन” भन्नाले यातायात क्षेत्रमा प्रयोग/उपयोग, उत्पादन एवं सञ्चालनबाट वातावरणमा हुने प्रदुषणले मानव जाति, जीवजन्तु, वनस्पति, प्रकृति तथा भौतिक वस्तुहरु माथि हुने प्रतिकूल प्रभावलाई कम गरी वायुमण्डलमा हुने धुवा तथा अन्य हानिकारक कणजन्य तत्व रहित वा न्यून हुने अथवा नेपाल सरकारले तोकेको प्रदुषण मापदण्ड भन्दा न्यून प्रदुषण गर्ने वैकल्पिक वा नवीकरणीय उर्जाबाट सञ्चालन हुने यात्रीवाहक तथा मालवाहक सवारी तथा यातायातका साधन बुझ्नु पर्दछ ।

जस्तै विद्युत सञ्चित गरी वा उत्पादित विद्युत प्रयोग गरी सञ्चालन हुने विद्युतीय सवारी तथा यातायातका साधनहरु (विद्युतीय साइकल, मोटर साइकल, स्कुटर, रिक्सा, टेम्पो, ट्राइसाइकल, कार, बस, ट्राम, ट्रलीबस, रज्जुमार्ग (केवलकार), विद्युतीय रेल लगायत सौर्य उर्जा, वायु उर्जा, जैविक उर्जा, वायोमास उर्जा, फ्युलसेल, ग्याँस आदि) जस्ता वैकल्पिक वा नवीकरणीय उर्जाबाट सञ्चालन हुने तथा विद्युत, इन्धन वा ग्याँस वा अन्य दुवै बाट सञ्चालन हुने भई कम इन्धन र कम प्रदुषण गर्ने हाइब्रीड तथा यस्तै प्रकारका सवारी साधन र नेपाल सरकारले वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधन भनी तोकिएको समेतलाई बुझ्नु पर्दछ ।

२.३ व्याख्या : कुनै विषय वा शब्द अस्पष्ट र यस नीतिसँग सम्बन्धित भएमा तर नीति ऐन, नियम, कार्यविधि निर्देशिका आदिमा परिभाषित नभएमा त्यसलाई वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात कार्य समितिले परिभाषित वा व्याख्या गरी केन्द्रीय वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात सञ्चालन समितिबाट निर्णय भई स्वीकृति भएको परिभाषा वा व्याख्यालाई बुझ्नुपर्छ ।

३. विगतका प्रयास

नेपालमा विद्युतीय यातायातको सुरुवात गर्ने पहिलो प्रयासको रूपमा धोर्सिङ-मातातिर्थ मालवाहक रज्जुमार्गको स्थापना भएको थियो । तत्पश्चात बारपाक लगायत विभिन्न

स्थानमा मालवाहक रज्जुमार्गको स्थापना भएता पनि यात्रुवाहक रज्जुमार्ग भने पहिलो पटक २०५५ सालमा कुरिनटार देखि मनकामना सम्म मनकामना केवलकार को रूपमा आरम्भ भएको देखिन्छ । तर विद्युतीय मालवाहक रज्जुमार्ग सञ्चालनमा विभिन्न व्यवधान आई सुचारु रूपमा सञ्चालन हुन सकेको छैन ।

विगतमा काठमाडौं उपत्यकामा विद्युतीय टूलीबस र सफा टेम्पो जस्ता वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातको साधनको विकासमा नेपाल सरकारले जोड दिएको देखिन्छ । मित्र राष्ट्र चीनको सहयोगमा वि.सं. २०२२ सालमा २२ वटा टूलीबस र त्यसको लागि आवश्यक पूर्वाधारहरूको निर्माण भएपछि नेपालमा विद्युतीय सवारी साधनको शुरुवात भएको पाइन्छ । सो टूली बसको सेवा काठमाडौंको त्रिपुरेश्वरदेखि भक्तपुरको सूर्यविनायक सम्म १३ कि.मि. को रुटमा चलेको थियो । यसले सस्तो र सर्वसुलभ सेवा प्रदान गर्दै आएको भएता पनि व्यवस्थापनमा देखिएका विविध कमजोरीको कारणले गर्दा सो सेवाले निरन्तरता पाउन सकेन ।

नेपाल सरकार र राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय विभिन्न संस्थाहरूको सहयोगबाट वि.सं. २०५६ सालमा विद्युतीय सवारी साधनको रूपमा सफा टेम्पो सञ्चालनमा आएता पनि यसले वृहत व्यवसायिक रूप लिन पूर्णरूपमा सफल हुन सकेको छैन । सफा टेम्पो चल्ने रुटमा खनिजजन्य इन्धनबाट संचालन हुने सवारी साधनको चाप तथा बढ्दो लोडसेडिङका कारणले सफा टेम्पोको पर्याप्त संख्यामा विकास हुन सकिरहेको छैन । साथै, विद्युतीय सवारीसाधन आयात गर्दा ब्याट्रीबाट संचालित सवारीलाई विद्युतीय साधनको रूपमा मान्यता दिने स्पष्ट नीति नभएकोले समस्या देखा परेको थियो । यसरी स्पष्ट विद्युतीय सवारी साधन तथा रूपान्तरण सम्बन्धी नीति एवं कानूनी व्यवस्थाको अभावमा पेट्रोल, डिजेलका सवारी साधनलाई ग्याँसमा वा पेट्रोल, डिजेल र ग्याँसको सवारी साधनलाई विद्युतीय, हाइब्रिड वा अन्य नवीकरणीय वा वैकल्पिक उर्जामा रूपान्तरण गर्ने निजी क्षेत्रको प्रयास पनि नीति, ऐन, कानून र प्रोत्साहनको अभावमा अगाडि बढ्न सकिरहेको छैन । तैपनि वातावरण प्रतिको जनचेतनाको कारणले यसको लोकप्रियतामा केही वृद्धि भएको आभास हुन्छ ।

राष्ट्रिय नीति तथा कानूनी व्यवस्थामा विद्युतीय यातायातको विकास, प्रवर्द्धन तथा सम्बर्द्धन गर्ने कुराहरु उल्लेख गरेको भएता पनि स्पष्ट रूपमा व्यवस्था भएको पाइदैन । हुनत छैठौं, सातौं र आठौं पञ्च वर्षीय योजनामा ट्रली बस र विद्युतीय रेलको विकासमा जोड दिएको छ । साथै नवौं योजनामा बीस वर्षे यातायात विकास दुरदृष्टिको कार्यक्रम लिएको छ । यस्तै गरी काठमाडौं उपत्यकाको वातावरण प्रदुषण कम गर्न ट्रली बस विस्तार गर्न र ब्याट्रीबाट संचालित सवारी साधनलाई प्रयोग गर्न प्रोत्साहन गर्ने उल्लेख हुनुको अलवा दशौं योजनामा विद्युतीय सवारी साधन र अन्य स्वच्छ उर्जाबाट संचालित सवारीसाधनलाई व्यापक रूपमा विस्तार गर्ने नीति रहेको छ, यसै सन्दर्भमा राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ ले देशभर विद्युतीय यातायात सेवा विस्तार गर्न, प्रदुषणमुक्त सवारी साधनलाई कर तथा विभिन्न शुल्कहरुमा निश्चित अवधिका लागि छुट दिने व्यवस्था समेत गरेकोछ ।

आर्थिक ऐन, २०५३ मा सफा टेम्पोको चेसिस वा चेसिस सहितको इन्जिन र टेम्पोको पार्टपुर्जा आयात गर्दा १ प्रतिशत भन्सार दस्तुर लिने र विक्री कर (टेम्पो उत्पादन र निर्यात गर्ने उद्योगमा) छुटको व्यवस्था भएको थियो । सोहि ऐनले टेम्पो बाहेकका सवारी साधनमा ५ प्रतिशत भन्सार दस्तुर र चेसिस र चेसिस सहित इन्जिन, मोटर, एकमुलेटर ब्याट्री, ब्याट्री चार्जर र अन्य पार्टपुर्जामा विक्री कर छुटको व्यवस्था पनि गरेको थियो । साथै अन्य सम्पूर्ण विद्युतीय, ब्याट्री र ग्याँसजन्य सवारी साधनमा १० प्रतिशत भन्सार दस्तुरमा छुट र विक्री करमा पूर्ण छुट दिने व्यवस्था समेत गरेको देखिन्छ । यातायात व्यवस्था कार्यालयमा दर्ता गरिएका पेट्रोल र डिजेलबाट संचालन हुने टेम्पोहरु विद्युतीय सफा टेम्पोमा रुपान्तरण गर्न चाहने सवारी साधन धनीहरुलाई पार्टपुर्जा आयातमा १ प्रतिशत भन्सार दस्तुर र विक्री कर छुट मिनाहा दिने व्यवस्था गरिएको थियो । यसै गरी आ.व. २०६६/०६७ देखि विद्युतीय सवारी साधनको अन्तशुल्क र सवारी कर पूर्ण छुट दिइएको छ । सोहि ऐनले विक्री हुने प्रति लिटर पेट्रोल र डिजेलमा ५० पैसा बराबरको प्रदुषण करको व्यवस्था समेत भएको पाइन्छ ।

वातावरण संरक्षण ऐन, २०५३ र वातावरण संरक्षण नियमावलीको व्यवस्थाले प्रदुषण मुक्त उद्योग र प्रविधिलाई अतिरिक्त सुविधा र सहूलियत दिने व्यवस्था गरेको छ, भने सरकारले प्रदुषण मुक्त सवारीसाधनलाई छुट्टै रुटको व्यवस्था गरी प्रश्रय दिइएको पाइन्छ । साथै पेट्रोल तथा डिजेलका सवारी साधनलाई पनि एल.पि. ग्यासमा रुपान्तरण गर्दा तुलनात्मक रूपले

वातावरण मैत्री हुनुको अतिरिक्त इन्धन किफायती हुने हुँदा यस्तो कार्यलाई विभिन्न समयमा ग्यासमा रूपान्तरण गर्न स्वीकृति दिइएको पनि देखिन्छ ।

तत्कालीन संविधान सभा व्यवस्थापिका संसदको अर्थ र श्रमसम्बन्ध समितिले विद्युतीय सवारीको विकास गरी राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्रोत्साहन गर्न आवश्यक नीति र कार्यनीति बनाई लागू गर्ने सन्दर्भमा नेपाल सरकार सम्बन्धित निकायलाई निर्देशन गरेको थियो । साथै सोहि समितिले सरकारी कार्यालयबाट लिलाम गर्ने गाडीहरूलाई मापदण्ड तयार गरी विद्युतीय सवारी साधनमा रूपान्तरण गर्ने तथा हाइब्रिड सवारी साधनको सन्दर्भमा पनि आवश्यक नीति तथा कानून बनाई लागू गर्न निर्देशन समेत गरेको थियो ।

४. वर्तमान स्थिति

नेपालमा विद्युतीय यातायातको शुरुवात दशकको पहिले भए पनि छसय भन्दा बढी सफा टेम्पो, पन्ध्र सय भन्दा बढी दुई पाङ्ग्रे सवारी साधन, एक सय भन्दा बढी कार र केही माइक्रो बस तथा हाइब्रिड कार एवं एक यात्रुवाहक रज्जुमार्ग र केही मालवाहक रज्जुमार्ग मात्र संचालनमा रहेका छन् । तर विगतमा स्पष्ट नीति र कानूनको अभावले गर्दा विद्युतीय सवारी साधनसँग सम्बन्धित पक्षहरूलाई न्यूनतम रूपमा पनि प्रवर्द्धन गरी विकास गर्न नसकिएको अवस्था छ । स्वदेशी उद्योगहरू दुई वटा बाहेक अन्य बन्द हुन पुगे, साथै वातावरणमैत्री सवारी साधनमा रूपान्तरण गर्ने कार्यहरू पनि अलपत्र अवस्थामा रहेका छन् ।

अर्को तर्फ खनिज इन्धनका सवारी साधन उत्पादन गर्ने विभिन्न देशका कम्पनीहरूले विद्युतीय सवारी साधनको परीक्षण गरी व्यवसायिक उत्पादन गर्न थालिसकेको अवस्था छ । यस कुरालाई विचार गर्दा नेपालको सन्दर्भमा बदलिदो परिस्थिति, खुला आर्थिक अवस्था, खनिज इन्धनको बढ्दो मुल्य, खस्कदो वातावरणको स्तर, जलविद्युतको प्रचुर सम्भावना र यसको स्वदेशमै खपत हुने अवस्था रहेकाले वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधन सम्बन्धी कार्यलाई यथाशिघ्र प्रवर्द्धन गर्नु पर्ने जरुरी भएको छ ।

५. समस्या र चुनौति

वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातको संख्या र बजार अपेक्षित रूपमा विस्तार हुन नसक्नु, नियमित रूपमा हुने लोडसेडिङले गर्दा विद्युतीय सवारी साधनको ब्याट्री चार्ज गर्न नसक्नु,

ठूला तथा साना विद्युतीय सवारी साधन संचालन हुन सक्ने स्थानहरुमा चार्जिङ्ग स्टेशनको लागि उपयुक्त स्थान तथा विद्युत आपूर्तिको उचित व्यवस्था हुन नसक्नु, टेम्पोको चार्जिङ्ग स्टेशन बाहेक हाल अन्य विद्युतीय सवारी साधनको लागि चार्जिङ्ग स्टेशनको पनि अभाव रहनु, सम्बद्ध निकायबाट यस सम्बन्धी प्रशिक्षणको व्यवस्था पनि हुन नसकेको र यी कुराहरुलाई उचित प्रवर्द्धन गर्नको लागि स्पष्ट नीतिको समेत अभाव रहेकोले यी समस्याको रुपमा देखिएका छन् । साथै रज्जुमार्ग निर्माणको लागि आवश्यक पर्ने एकद्वार नीतिको अभाव, भौतिक पूर्वाधार लगायत जग्गा प्राप्तीमा समेत समस्या रहेको छ । यसले गर्दा वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको सेवा र उद्योग एवं व्यवसायमा नै प्रत्यक्ष रुपमा असर पारेको छ । यसको प्रोत्साहनको लागि पर्याप्त नीति तर्जुमा गर्न नसकिएको कारणले वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातको विकास, प्रोत्साहन र प्रवर्द्धन हुन सकेको छैन ।

विद्यमान अवस्थामा हालको प्रविधिले वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात अत्याधिक महँगो, ब्याट्री, चार्जर, सवारी साधन/पार्टपुर्जा आयात गर्न अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा हुने अवस्था, ब्याट्री र इन्धन वा ब्याट्री र ग्यासलाई समिश्रण गरी इन्धन कम गरि सस्तो बनाउने प्रविधि पनि पूर्ण विकास हुन नसकेको, विद्युत उत्पादनको अवस्था कमजोर रहेकोले विद्युत संकट व्यापक भएकोले संचालित विद्युतीय यातायातको गुणस्तरमा वृद्धि, उत्पादनमा उद्यमीलाई आकर्षण तथा आम जनमानसमा विद्युतीय सवारी साधन प्रतिको सकारात्मक दृष्टिकोणमा वृद्धि गर्नु चुनौतिको रुपमा रहेको छ । समय समयमा विद्युतीय सवारी साधनलाई दिइदै आएको सुविधाहरु निरन्तरता नहुनु, दिइएको सुविधा पनि सहज रुपमा उपलब्ध हुन नसक्नु, दुई तथा तीन पाङ्ग्रे लगायत विद्युतीय सवारी साधनको हकमा छुट्टै वर्गीकरण, मापदण्ड निर्धारण गर्ने पक्षिण संयन्त्र नहुनु, दर्ता प्रक्रियामा उपयुक्त व्यवस्था हुन नसक्नु, वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको संचालनका लागि छुट्टै रुटको व्यवस्था गर्न नसक्नु, भएकालाई पनि प्रभावकारी रुपमा कार्यान्वयन गर्न नसक्नु, यातायात क्षेत्रमा अदृश्य रुपमा सिन्डीकेड निर्मुल हुन नसकेको, अस्वच्छ ढंगबाट बोलवालाको मात्र रुट एकाधिकार हुनु, सडकको प्रकृति तथा सवारीको गति र भार क्षमता अनुसारको सडकको वर्गिकरण र सो अनुसारको सवारी साधनको रुट नछुटियाउनु, सडकको क्षमता र जनघनत्व अनुसारको आवश्यक पर्ने सवारी साधनको संख्या एकिकन गरी वैज्ञानिक ढंगबाट रुट दिने व्यवस्था

नहुनु । प्रदुषण तथा जाँच पास, फिटनेस प्रभावकारी नहुनु । सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन तथा नियमावली समयानुकूल सुधार तथा परिमार्जन हुन नसक्नु । सवारी साधन आयात तर्फ मात्र ध्यान दिनु, र त्यसमा पनि भौगोलिक अवस्थितिको आधारमा उपयुक्त हुने खालको नहुनु । स्वदेशमा उत्पादन तथा सञ्चालन तर्फ कुनै ध्यान नदिनु तथा ब्याट्री लगायत अन्य पार्टपुर्जा यन्त्र वा उपकरण आदिको आपूर्ति र व्यवस्थापनको लागि राष्ट्रियस्तरबाट प्रयास नहुनु चुनौतीको रूपमै रहेको छ ।

६. नयाँ नीतिको आवश्यकता

वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको उत्पादन, आयात, दर्ता तथा संचालनमा रहेका विभिन्न समस्या तथा चुनौतिको सामना गर्न हाल चालिएका प्रयासहरूलाई सफल पार्न, राष्ट्रिय स्रोत र साधनको यथोचित उपयोग गरी राष्ट्रलाई आत्मनिर्भर बनाउन र राष्ट्रिय यातायात नीति, २०५८ ले नसमेटेको विषयहरूलाई समेत समेटी उपयुक्त वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको विविध पक्षहरूलाई सम्बोधन गर्नको लागि देहाय बमोजिमको नीतिको आवश्यक रहेको छ ।

- क) संस्थागत व्यवस्थाबाट वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको क्षमता अभिवृद्धि, प्रविधि विकास र प्रवर्द्धनमा जोड दिन,
- ख) देशको आवश्यकता र अर्थतन्त्रको गतिशिलताको लागि उपयुक्त हुने खालका वातावरणमैत्री विद्युतीय, लगायत सौर्य उर्जा, वायुउर्जा, जैविक उर्जा, वायोमास उर्जा, फ्युलसेल, ग्याँस आदि कम इन्धन खपत तथा कम प्रदुषण हुने ग्याँस हाइब्रिड जस्ता वैकल्पिक वा नवीकरणीय उर्जालाई यातायात क्षेत्रमा उपयोग तथा देशको भौगोलिक अवस्थितिको आधारमा उपयुक्त हुने वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको सञ्चालन, विकास र विस्तार एवं राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्राथमिकता प्रोत्साहन, प्रवर्द्धन र संरक्षण गर्न,
- ग) वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको विकासको लागि आवश्यक भौतिक तथा प्राविधिक पूर्वाधार एवं कानूनी व्यवस्थाको निर्माण गर्न,
- घ) खनिज इन्धनबाट सञ्चालित सवारी साधनलाई वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनमा रुपान्तरणको लागि यसलाई आवश्यक पर्ने कानूनी, प्राविधिक तथा भौतिक पूर्वाधारको व्यवस्था गरी वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका

साधनको विकास एवं विस्तारको लागि प्रोत्साहन गरी उत्पादन र सञ्चालनमा जोड दिने,

- ड) जलवायुको सन्दर्भमा विश्व उष्णीकरण (विश्वव्यापी तापक्रममा वृद्धि), हरितगृह ग्याँसहरु तथा हानिकारक कणजन्य तत्व (Particulate Matter) उत्सर्जन गरिएको कार्यमा यातायात क्षेत्रबाट वातावरणमा हुने नकारात्मक असरलाई न्यूनिकरण गराउन र कार्बन व्यापारलाई बढावा दिई उपलब्ध चुनौति र अवसरको उपयोग गरी गरिबी न्यूनिकरण तथा दिगो आर्थिक विकास लक्ष्य पूरा गर्दै हरित विकासमा योगदान गर्न,
- च) वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको विकास र यसको राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्रोत्साहन गरी अल्पकालीन, मध्यकालीन र दीर्घकालीन लक्ष्य र उद्देश्य सहित नीतिगत तथा कानूनी व्यवस्था गर्ने ।

७. वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात नीतिको दूरदृष्टि, परिदृष्टि, लक्ष्य तथा उद्देश्य

वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात नीतिको दूरदृष्टि, परिदृष्टि, लक्ष्य तथा उद्देश्य देआय बमोजिम रहेका छन् :-

७.१ दूरदृष्टि (Vision)

सबैको आवतजावत गर्न पाउने मौलिक अधिकारको संरक्षण र अर्थतन्त्रको गतिशिलताको लागि नेपाल राज्यभरि सुरक्षित, सुविधायुक्त, सुलभ र भरपर्दो वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात सेवाको उच्चतम उपयोग गरि देशको दिगो आर्थिक, सामाजिक तथा वातावरणीय विकास हासिल गर्ने ।

७.२ परिदृष्टि (Mission)

राष्ट्रको दीगो सामाजिक, आर्थिक तथा वातावरणीय विकासको लागि यातायात क्षेत्रमा विद्युतीय लगायत नवीकरणीय वा वैकल्पिक उर्जाको अधिकतम उपयोग गरी वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको तीव्र विकास र विस्तार, उपयोग, नियमन र व्यवस्थापन सुनिश्चित गर्ने ।

७.३ लक्ष्य (Goal)

७.३.१ राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्रोत्साहन गरी विद्युतीय लगायत नवीकरणीय वा वैकल्पिक उर्जाबाट संचालन हुने वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातको साधनको विकास र विस्तारमा जोड दिने,

- ७.३.२ स्वच्छ तथा सफा वातावरण बनाई हरित शहरको विकासको लागि विद्युतीय लगायत नविकरणीय वा वैकल्पिक उर्जाबाट संचालन हुने वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको पूर्वाधार विकासलाई प्राथमिकता दिने,
- ७.३.३ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको उद्योग व्यवसाय तथा प्रविधिलाई प्रवर्द्धन गरी अर्थतन्त्रमा राष्ट्रिय विकासका आधारहरु निर्माण गर्ने,
- ७.३.४ देशमा उपलब्ध स्रोतसाधन र प्रविधिको समुचित उपयोग गरी खनिज इन्धनबाट संचालित सवारी साधनलाई वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका रूपमा संचालनमा ल्याउने,
- ७.३.५ देशको दिगो, आर्थिक तथा सामाजिक विकासमा योगदान पुऱ्याई स्वदेशमै रोजगारीको अवसर सिर्जना गर्ने,
- ७.३.६ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको अधिकतम प्रयोग मार्फत खनिजजन्य इन्धनको प्रयोग एवं सवारी उत्सर्जन ९६भजषभि ऋष्कष्यल० बाट हुने विश्व उष्णीकरण, हरितगृह ग्याँसहरु तथा हानीकारक कणजन्य तत्व कार्वन उत्सर्जनमा कमी ल्याई वायु प्रदुषणलाई न्यूनिकरण गरी वातावरण संरक्षणमा योगदान पुऱ्याउने,
- ७.३.७ वि.सं. २०७७ (सन् २०२०) सम्ममा समग्र सवारी तथा यातायातको साधनको कम्तीमा २० प्रतिशत वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनहरुलाई संचालनमा ल्याइने व्यवस्था गर्ने ।

७.४ उद्देश्य (Objectives)

- ७.४.१ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको सुरक्षित, सुविधायुक्त, सुलभ, भरपर्दो, संचालन, विकास, विस्तार, राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्राथमिकता दिई प्रोत्साहन एवं प्रवर्द्धन गर्ने,
- ७.४.२ देशको आवश्यकता र अर्थतन्त्रको गतिशिलताको लागि उपयुक्त हुने खालका वातावरणमैत्री विद्युतीय, कम इन्धन खपत हुने हाइब्रिड, कम प्रदुषण हुने ग्याँस लगायत, वैकल्पिक वा नविकरणीय उर्जालाई उपयोग तथा देशको भौगोलिक अवस्थितिको आधारमा उपयुक्त हुने वातावरणमैत्री विद्युतीय लगायत वैकल्पिक वा नविकरणीय उर्जाबाट संचालन हुने यातायातको साधनहरुमा रूपान्तरण, उत्पादन तथा संचालनमा प्रोत्साहन तथा प्रवर्द्धन

गरी, विकास र विस्तार गर्न आवश्यक भौतिक पूर्वाधार निर्माण र आवश्यक कानूनी व्यवस्था गर्न,

७.४.३ खनिजजन्य इन्धनको प्रयोग हुने यातायातका साधनमा कमि ल्याई वातावरणमैत्री यातायातका साधनहरूको उपयोग बढाई वायु प्रदुषणलाई न्युनिकरण गर्दै दिगो वातावरण संरक्षणमा योगदान पुऱ्याउने,

७.४.४ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातसंग सम्बन्धित उद्योग व्यवसायको विकास र प्रवर्द्धन गरी स्वदेशमै प्रविधि विकास तथा अवसरहरू अभिवृद्धि गर्ने ।

द. नीति (Policy)

द.१ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको विकासका लागि आवश्यक कानूनी तथा भौतिक एवं प्राविधिक पूर्वाधारको निर्माण गरिनेछ,

द.२ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको संचालन, विकास र विस्तार गरी राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्राथमिकता दिई यस क्षेत्रको समग्र विकासलाई प्रोत्साहन तथा संरक्षण गरिनेछ,

द.३ सरकारी तथा गैरसरकारी संघ संस्था, कुटानैतिक नियोग, व्यक्ति विशेषद्वारा प्रयोग भईरहेका, संचालनमा रहेका तर मर्मत खर्च बढी लाग्ने खालका, विभिन्न कारणले संचालनमा नरहेका वा लिलाम गर्नुपर्ने वा अन्य कुनै कारणले विक्रि वितरण हुने सवारी साधनलाई प्राविधिक रूपले संभव भएसम्म विद्युतीय सवारी साधनमा रूपान्तरण गरी संचालनमा ल्याउन प्रोत्साहन गर्ने व्यवस्था गरिनेछ । साथै सरकारी तथा गैर सरकारी संघ संस्था, कुटानैतिक नियोग आदिमा सवारी साधनहरू खरिद गर्दा स्वदेशमा उत्पादित तथा रूपान्तरित वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको साधनलाई पहिलो प्राथमिकतामा राखि वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनका खरिद गर्नुपर्ने अनिवार्य व्यवस्था मिलाई क्रमशः तिब्र रूपमा वृद्धि गर्दै लागिनेछ ।

द.४ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको उत्पादन, संचालन तथा स्वदेशी उद्योग व्यवसायको संरक्षण, प्रवर्द्धन एवं विकासको लागि केन्द्रीयस्तरमा एउटा “केन्द्रीय वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात संचालन समिति”, एउटा “वातावरण

सवारी तथा यातायात कार्य समिति” तथा स्थानीय स्तरमा आवश्यकता अनुसार “वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन समिति” गठन गरिनेछ ।

- ८.५ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको दर्ता, अभिलेख, नियन्त्रण, नियमन कार्यको लागि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय वा अर्न्तगत स्थायी संगठनका रूपमा कार्यालय स्थापना गरिनेछ ।
- ८.६ भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय वा अर्न्तगत वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात साधनको विकासका लागि अध्ययन, अनुसन्धान, परिक्षण र यस प्रकरका साधन तथा स्वदेशी उद्योग व्यवसायको स्तर उन्नति, संरक्षण तथा प्रवर्द्धन, विस्तार एवं दक्ष जनशक्ति विकास परिचालन, योजना र पूर्वाधार विकास आदिको लागि वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात विकास कोष स्थापना गरिने छ ।
- ८.७ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात प्रणालीको विकासका लागि स्वदेशमा रुपान्तरित तथा उत्पादित सवारी साधनलाई प्राथमिकता राखि यस प्रकारका सवारी साधनहरूलाई मात्र विशेष स्थान तोकि वैज्ञानिक रुट व्यवस्थापन गरी सार्वजनिक यातायातको रूपमा सञ्चालनमा ल्याइने छ । हाल भएका प्रदुषणयुक्त र प्रदुषण रहित तथा गति अनुसारको यातायातका साधनहरूलाई छुट्टा छुट्टै वैज्ञानिक रुटहरूको व्यवस्थापन गरी सञ्चालनमा ल्याइनेछ ।
- ८.८ नेपाल सरकारले ताके अनुसारका प्रदुषणयुक्त र प्रदुषण रहित वस्तुहरू छुट्ट्याई कुनै पनि हानिकारक र प्रदुषणयुक्त वस्तुहरूको उचित वातावरणमैत्री व्यवस्थापन गरिनेछ ।
- ८.९ सार्य उर्जा, फ्युल सेल (Fuel Cell) जस्ता नविकरणीय वा वैकल्पिक उर्जाबाट संचालन हुने सवारी साधन प्रवर्द्धन, विकास, विस्तार र परिक्षणको लागि उपयुक्त वातावरण सिर्जना गरिनेछ । त्यस्ता नविकरणीय उर्जा (Hydrogen Fuel Cell) जस्ता वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको अनुसन्धान तथा विकास गर्न निजी, सहकारी, सार्वजनिक र साभेदारी संस्थालाई सुविधा सहूलियत दिने व्यवस्था गरिनेछ ।

९. रणनीति र कार्यनीति :

यस नीतिलाई कार्यान्वयन गर्नको लागि देहाय बमोजिमको रणनीति र कार्यनीति अवलम्बन गरिनेछ

९.१ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको विकास र उत्पादनलाई प्राथमिकता :-

वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको तथा यातायातका साधनको संचालन, विकास र विस्तार गरी राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्राथमिकता दिई यस क्षेत्रको समग्र विकासलाई प्रोत्साहन, संरक्षण तथा प्रवर्द्धन गर्ने नीति कार्यान्वयन गर्न देहाय अनुसारको रणनीति र कार्यनीति अवलम्बन गरिनेछ ।

९.१.१ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्राथमिकता दिई यस क्षेत्रको समग्र विकासलाई प्रोत्साहन, संरक्षण तथा प्रवर्द्धन गरिनेछ ।

९.१.२ नेपाल सरकार तथा सरकारी स्वामित्वका निकाय, संघ संस्थाहरुले सवारी साधन खरिद गर्दा स्वदेशमा उत्पादितलाई प्राथमिकता राखि वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनलाई तिब्र वृद्धि गर्दै वि.सं. २०७७ (सन् २०२०) सम्ममा समग्र सवारी साधनहरुको संख्यामा २० प्रतिशत भन्दा बढी संख्यामा वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनहरुको परिचालन हुने व्यवस्था गरिनेछ ।

९.१.३ प्रचलित अर्थसंग सम्बन्धित कानूनहरु (आयकर ऐन २०५८, भन्सार ऐन २०६४, मूल्य अभिवृद्धि कर ऐन २०५२, अन्त शुल्क ऐन २०५८, आर्थिक ऐन आदि) मा नै छुट तथा थप व्यवस्था गरि स्वदेशमा उत्पादित, रुपान्तरित तथा संचालित वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको उत्पादन, रुपान्तरण तथा संचालन गर्ने उद्योग वा व्यवसायलाई प्रोत्साहन, संरक्षण, प्रवर्द्धन गरी वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनलाई थप प्रतिस्पर्धी बनाई अधिकतम प्रयोग गर्ने नीति अवलम्बन गरिनेछ ।

९.१.४ वातावरणमैत्री विद्युतीय दुई पाङ्ग्रे सवारी साधनलाई साइकल र मोटरसाइकलमा, ३ पाङ्ग्रे विद्युतीय सवारी साधनलाई रिक्सा र टेम्पो वा ट्राईसाइकलमा वर्गिकरण गर्ने र शारीरिक रुपले भिन्न क्षमता राख्ने व्यक्तिले

चलाउने तीन पाङ्ग्रे सवारी साधनहरू समेतको वर्गिकरण गरी नियमन गरिने र यस्ता सवारी साधनलाई प्रवर्द्धन र संरक्षणको लागि आवश्यक व्यवस्था गरिनेछ ।

- ९.१.५ स्वदेशमा उत्पादित वातावरणमैत्री विद्युतीय (साइकल, मोटर साइकल, स्कुटर, रिक्सा, ट्राईसाइकल, टेम्पो, ट्याक्सी, कार, माइक्रो बस आदि) लाई प्राथमिकता दिई वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको साधनको लागि छुट्टै परिक्षण गरी दर्ता तथा सञ्चालन सहित नियमन प्रकृया सहज गरि रोजगारी अभिवृद्धिको वातावरण सिर्जना गरिनेछ ।
- ९.१.६ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनमा लगानी गर्न निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहन गर्नुको साथै सरकारी, सार्वजनिक, सहकारी र निजी एवं संयुक्त लगानीका उद्योग व्यवसाय सञ्चालन गर्ने वातावरण निर्माण गरिनेछ ।
- ९.१.७ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको विकासका लागि उत्पादन, सञ्चालन गर्ने व्यक्ति, फर्म, कम्पनि, सहकारी, उद्योग वा व्यवसायलाई प्राथमिकता प्राप्त क्षेत्रमा राखी बैंक एवं वित्तीय संस्थाहरूबाट आवश्यक ऋण सुविधा प्रदान गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ ।
- ९.१.८ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनमा दिएको सुविधाको उपयोगको अवस्थाको अनुगमन, नियमन, निरीक्षण प्रक्रियालाई व्यवस्थित, व्यवहारिक र प्रभावकारी बनाइनेछ ।
- ९.१.९ पर्यटकीय, धार्मिक, सांस्कृतिक तथा ऐतिहासिक स्थलहरूको संरक्षण तथा संवर्द्धनको लागि वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात साधनहरूलाई सार्वजनिक यातायातमा संचालन गर्न जोड दिई पर्यटन विकासलाई बढावा दिइनेछ ।
- ९.१.१० विद्युतीय सोलार, ग्याँस, हाईब्रिड आदि स्वच्छ उर्जाबाट संचालन हुने वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको स्वदेशमै उत्पादन गर्न एसेम्बल उद्योगहरूलाई प्रोत्साहन गरी विद्युत/व्याट्री, सोलार, ग्यास लगायतबाट ग्यास/विद्युत वा इन्धन/विद्युत सम्मिलित हाईब्रिड सवारी वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको एसेम्बलिङ मार्फत

एसेम्बलिड उद्योग दर्ता गरी स्वदेशमै नयाँ प्रकृतिको वातावरणमैत्री सवारी साधनलाई प्रोत्साहन तथा प्रवर्द्धन गरिने व्यवस्था मिलाइने छ । यस्ता प्रकारबाट संचालनमा आउने सवारी वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनलाई प्रोत्साहन गर्न सहज एवं सरल तरिकाबाट दर्ता एवं रुट परमीट प्राप्त गर्ने व्यवस्था गरिनेछ ।

९.१.११ स्वदेशमा जडित वा रुपान्तरित वा उत्पादित वातावरणमैत्री सार्वजनिक यातायातका साधनहरूको सञ्चालनमा आउने सवारी तथा यातायातका साधनलाई प्रोत्साहन गर्न एवं तरिकाबाट रुट परमिट तथा रुट व्यवस्थापन लगायतका नियमनका सरल उपायहरू गरिनेछ । यस्ता सवारी साधनको सञ्चालन निजी, साभेदारी, सहकारी र सरकारी क्षेत्र सबैको लागि प्रोत्साहन गरिनेछ । काठमाडौं उपत्यका भित्र सुरुमा केहि स्थानहरूमा नमुनाको रूपमा नेपालमा बनेका वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनहरूलाई मात्र रुट नम्बरहरू वैज्ञानिक तवरबाट तोकि यस्ता सवारी साधनहरूलाई मात्र सञ्चालनको व्यवस्था मिलाइने छ र यस्तो कार्यलाई क्रमशः वृद्धि गर्दै काठमाडौं बाहिर पनि विस्तार गरिने छ ।

९.१.१२ सडकको प्रकृति तथा सवारीको गति र भार क्षमता अनुसार सडकको वर्गिकरण र सो अनुसारको सवारी निर्धारण गरी सवारी संख्या र समय एकिन गरी प्रत्येक वर्ष कुन अनुपातमा वृद्धि गर्ने हो व्यवस्था गरी, स्थानीय, छोटो, मध्यम र लामो दुरीमा सानो तथा मझौला सवारी साधनहरू तीन पाङ्ग्रे, रिक्सा, टेम्पो, चा पाङ्ग्रे (ट्याक्सी, काइक्रो बस, मिनि बस लगायत मालवाहक समेत आदि) एवं ठुला बस तथा ट्रलीबस लगायत सघन यातायात (Mass Transport) समेतका वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनलाई प्राथमिकतामा राखी सार्वजनिक यातायात संचालन गर्न जोड दिइनेछ ।

९.१.१३ प्रचलित कानूनको प्रतिकूल हुने गरी यातायात सेवा संचालक, व्यवसायी, संघ संस्था तथा सो सँग सम्बन्धित व्यक्ति समेतलाई कारवाही गरिनेछ र स्वच्छ प्रतिस्पर्धी रूपमा उत्कृष्ट सेवा संचालन गर्नेलाई पुरस्कृत र प्रोत्साहन गरिनेछ । साथै वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधन लगायत

सघन यातायात (Mass Transport) लाई निजी, सहकारी, सार्वजनिक वा साभेदारी वा वैदेशिक लगानीमा निर्माण-संचालन-हस्तान्तरण (BOT), निर्माण स्वामित्व-संचालन-हस्तान्तरण (BOOT) प्रणालीमा सञ्चालन गर्नेलाई प्रोत्साहन, कर छुटको व्यवस्था गरिनेछ ।

९.२ आवश्यक पूर्वाधार निर्माण

वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको विकासका लागि आवश्यक पूर्वाधार निर्माणलाई प्राथमिकताका साथ यस क्षेत्रको समग्र विकासलाई प्रोत्साहन तथा प्रवर्द्धन गर्ने नीति कार्यान्वयन गर्न देहाय बमोजिमको रणनीति र कार्यनीति अवलम्बन गरिनेछ ।

९.२.१ सरकारी, निजी तथा साभेदारी, सहकारी आदिको लगानीमा सरकारले उपयुक्त स्थानहरूमा रञ्जुमार्ग र चार्जिङ्ग स्टेशनको प्रयोजनको लागि आवश्यक पर्ने जग्गा लगायतका भौतिक पूर्वाधारको व्यवस्था गरी रञ्जुमार्ग तथा चार्जिङ्ग स्टेशनको सञ्चालन गर्न प्रोत्साहन गरिनेछ ।

९.२.२ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको उत्पादन तथा रूपान्तरण र सञ्चालन गर्ने उद्योग, रञ्जुमार्ग, चार्जिङ्ग स्टेशनमा नियमित विद्युत उपलब्ध गराउन संभव भएको क्षेत्रमा दोहोरो फिडरको व्यवस्था मिलाई विद्युत पिकलोडको समय बाहेक राती खेर जाने विजुलीको उपयोग बढ्ने हुँदा यस्ता उद्योग तथा चार्जिङ्गस्टेशनहरूलाई सहूलियत दरमा विद्युत उपलब्ध गराउने व्यवस्था मिलाइनेछ ।

९.२.३ विद्युतीय सवारी साधनको पार्किङ्ग तथा मर्मत सम्भार केन्द्रको उचित व्यवस्थापनको लागि निजी लगानी आकर्षित गर्न प्रोत्साहित गर्ने व्यवस्था गरिनेछ । साथै सौर्य उर्जा समेतबाट चार्जिङ्गको पूर्वाधार सहित पार्किङ्ग स्थानको निर्माण गर्न निजी क्षेत्रलाई प्रोत्साहन गरिनेछ ।

९.२.४ काठमाडौं उपत्यकामा रिडरोड वरिपरि नमुना योजना (पाइलट प्रोजेक्ट) को रूपमा कम्तिमा १० वटा स्थानमा नेपाल सरकारले उपयुक्त क्षेत्र सहूलियतहरूमा लिजमा उपलब्ध गराई चार्जिङ्ग स्टेशनको अवधारणालाई प्रोत्साहन गर्ने व्यवस्था मिलाइनेछ । शपिड सेन्टर, शपिड मल, होटल तथा ठुला पार्किङ्ग क्षेत्रमा पार्किङ्ग शुल्कमा सहूलियत एवं चार्जिङ्ग गर्न पाउने

व्यवस्था मिलाइने छ । चार्जिङ्ग स्टेशनको विद्युत खपतको मिटर जाँचलाई व्यवहारिक र प्रभावकारी बनाई सवारी साधन चार्ज गर्दा लागेको विद्युत शुल्क र सेवा शुल्क सहूलियत दरमा उपलब्ध गराउने व्यवस्था गरिनेछ ।

९.२.५ वातावरणमैत्री सवारी साधनमा प्रयोग हुने व्याट्री, व्याट्री चार्जर, मोटर, कन्ट्रोलर, च्यासिस लगायत अन्य पार्टपुर्जा उपकरणको उचित आपूर्ति र व्यवस्थापन तथा पहुँच सरल र सहज बनाइएने छ । व्याट्रीलाई प्रदुषणयुक्त र प्रदुषणरहित छुट्याई वातावरणमैत्री व्यवस्थापनको लागि अल्पकालीन, दीर्घकालीन योजना तथा कार्यक्रम बनाई भविष्यमा निजी, साभेदारी, सहकारी, सरकारी तवरबाट राष्ट्रियस्तरको व्याट्री पुनः चक्रण (रिसाइकल) केन्द्र वा उद्योग स्थापना गरी व्यवस्थित बनाइनेछ । प्रदुषण कम गर्न प्रयोग पश्चात रिसाइकल गर्ने व्यवस्था मिलाइने छ, सो व्यवस्था नहुन्जेल सम्मलाई अल्पकालीन उपायहरु गरिनेछ । रिसाइक्लिड केन्द्र वा उद्योगलाई अन्य वातावरणमैत्री उद्योग सरह सहूलियत दिने र प्रत्येक रिसाइक्लिड गर्दा यसबाट पर्ने राष्ट्रिय पुँजीमा पर्ने सकारात्मक असरलाई विचार गरी व्याट्रीमा करबाट प्रदुषण कर छुट्याई वा "Polluter Pays Principle" का आधारमा प्रदुषकले तिर्ने रकम वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात विकास कोषमा जम्मा गरिनेछ र त्यसबाट अनुदान दिने व्यवस्था मिलाइने छ ।

९.२.६ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधन र सोमा प्रयोग हुने पार्टपुर्जा उत्पादन गर्ने स्वदेशी उद्योगलाई प्रोत्साहन, संरक्षण र प्रवर्द्धन गरी विकास गरिनेछ ।

९.२.७ देशको आवश्यकता र अर्थतन्त्रको गतिशिलताको लागि निजी, साभेदारी,सहकारी, सार्वजनिक, सरकारी क्षेत्रको निजी वा संयुक्त लगानीमा काठमाडौँ उपत्यका लगायत देशका अन्य क्षेत्रमा सम्भाव्यता हेरी विद्युतीय, सोलार, ग्याँस, फ्युल सेल, हाइब्रिड आदि कम इन्धन खपत र कम प्रदुषण गर्ने साइकल, मोटर साइकल, स्कुटर, रिक्सा ट्राइसाइकल, टेम्पो, ट्याक्सी, माइक्रो बस, मिनिबस, बस, ट्राम ट्रलीबस, रज्जुमार्ग, विद्युतीय रेल लगायत मालवाहक सवारी साधन आदिको पूर्वाधार विकास गरी संचालन गर्न जोड दिइनेछ ।

- ९.२.८ दिगो यातायात विकास र वातावरणमैत्री अवधारणालाई अंगिकार गर्न काठमाडौं उपत्यका लगायत अन्य शहरमा सडकहरुमा समेत साइकल र विद्युतीय साइकलका लागि छुट्टै लेन बनाई साइकलमैत्री वातावरणीय नमुना शहर निर्माणलाई प्राथमिकता दिइनेछ ।
- ९.२.९ नेपाल सरकारले उपयुक्त ठानेका निश्चित क्षेत्रहरु छुट्टयाई वातावरणमैत्री सार्वजनिक यातायात सेवाको लागि मात्र रुटहरु व्यवस्थापन गरी क्रमश वृद्धि गरी तथा संचालनमा ल्याउने व्यवस्था मिलाइनेछ, यस्तो व्यवस्था देशका सबै ठाउँमा क्रमश वृद्धि गरिनेछ ।
- ९.२.१० वातावरणमैत्री यातायातसंग सम्बन्धित उद्योग तथा व्यवसायको लागि आवश्यक पर्ने जनशक्ति (इलेक्ट्रिसियन, मिस्ट्र, चालक, परिचालक, इलेक्टिकल र मेकानिकल इन्जिनियर आदी) प्रशस्त भए पनि वृत्ति विकास, दक्षता अभिवृद्धि, विशेष तालिम, सीप, प्रशिक्षण आदीको व्यवस्था मिलाई गुणस्तर विकास गरी उद्योग तथा व्यवसायलाई उकासनको लागि सहयोग पुऱ्याउन निजी, साभ्भेदारी, सहकारी, सरकारी तवरबाट समय समयमा व्यवस्था मिलाइने छ ।

९.३ वातावरणमैत्री सवारी साधनमा रुपान्तरण :

खनिज इनधनबाट सञ्चालित सवारी साधनलाई विद्युतबाट तथा नविकरणीय वा वैकल्पिक उर्जाबाट चल्ने सवारी साधनमा रुपान्तरण गर्न प्रोत्साहन एवं आवश्यक कानूनी तथा प्राविधिक व्यवस्था गरी वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको उत्पादन, संचालन, विकास र विस्तार एवं प्रवर्द्धनमा जोड दिन देहाय अनुसारको रणनीति र कार्यनीति अवलम्बन गरिनेछ ।

९.३.१ प्रचलित कानून बमोजिम दर्ता भएका प्रदुषण बढि हुने मर्मत खर्च बढि लाग्ने यातायातका सवारी साधनलाई वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनमा रुपान्तरण गरी प्रोत्साहन, प्रवर्द्धन, संरक्षण र विकास गरि अनावश्यक ढंगबाट आयात हुने यातायातका साधनलाई निरुत्साहित गरिने छ ।

९.३.२ सरकारी कार्यालयबाट लिलाम हुने सवारीलाई लिलाम नगरी विद्युतीय सवारीमा रुपान्तरण गरी संचालनमा ल्याउन प्रोत्साहित गरिने छ । यसका

लागि सरकारी कार्यालयमा लामो समय चालु नरहेको सवारीलाई विद्युतीय सवारीमा रूपान्तरण गर्ने व्यवस्था मिलाइने छ । प्राविधिक रूपले विद्युतीय सवारीमा रूपान्तरण हुन नसक्ने भएमा मात्र लिलाम गर्नु पर्ने गरी व्यवस्था मिलाइनेछ ।

९.३.३ पुराना सवारी साधनहरूलाई विस्थापन गर्नु पर्दा वातावरणमैत्री सवारीमा रूपान्तरण गर्न प्राविधिक रूपले सम्भव भएसम्म विद्युतीय लगायत वातावरणमैत्री सवारीमा रूपान्तरण गर्न प्रोत्साहन गरिनेछ ।

९.३.४ विभिन्न कारणले संचालन गर्न कठिनाई भएका सवारी साधनहरू, मोडल परिवर्तनका कारण बन्द हुने अवस्थाका सवारी साधनहरू, उत्पादक कम्पनी बन्द हुनाले समस्यामा परेका सवारी साधनहरू र अन्य कारणबाट इन्जिन लगायतका पार्टस अभाव भै बन्द गर्नु पर्ने सवारी साधनहरूलाई विद्युतीय सवारी साधनमा रूपान्तरण गरी संचालन गर्न प्रोत्साहन गरिनेछ ।

९.३.५ प्रचलित कानून बमोजिम दर्ता भै सकेका सवारी तथा यातायातका साधनलाई वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनमा रूपान्तरण गर्न उपयुक्तताका आधारमा प्रकृया पूरा गरी स्विकृती दिने व्यवस्था गरिनेछ ।

९.३.६ उपत्यकाबाट विस्थापित डिजेल वा पेट्रोलबाट संचालन हुने ३ पाङ्गे टेम्पो लगायतका सवारी साधनलाई नगरपालिका तथा गाउँ क्षेत्रबाट आवश्यक भएमा सहूलियत दिएर विस्थापित वा रूपान्तरण गरी त्यस स्थानमा विद्युतीय, हाइब्रिड तथा ग्याँसका सवारी साधन संचालन गर्ने व्यवस्था गरिनेछ । प्रदुषणयुक्त यस प्रकारका अन्य सवारी साधनलाई समेत आवश्यक भएमा सहूलियत दिएर विस्थापित वा रूपान्तरण गरी वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनलाई प्रोत्साहन गरी सफा स्वच्छ, हरित शहरको विकासमा जोड दिइनेछ ।

९.४ काठमाडौं उपत्यका तथा रिडरोड भित्र चल्ने सार्वजनिक यातायातको साधनको निश्चित दुरी तथा रुटमा भएका अस्वस्थ, अवस्था, असुविधा युक्त, प्रदुषण बढि गर्ने, सवारी तथा यातायातका साधनलाई क्रमश विस्थापित वा रूपान्तरण गरी रूपान्तरित वा नयाँ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनलाई प्राथमिकतामा राखी निश्चित न्यूनतमस्तरको सेवाको मापदण्ड पूरा गर्ने सवारी तथा यातायातका

साधनलाई सडकको प्रकृति अनुसार सञ्चालनमा साना, मझौला, ठूला सार्वजनिक यातायात (टेम्पो, ट्याक्सी, बस आदी) को साधनलाई प्रोत्साहन गरी शहरभित्र एकरूपता कायम गर्न उकै किसिमको रंग लगाउने र वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातको छुट्टै रुट र पहिचान सहितको रुट नम्बर वैज्ञानिक तवरले राखि प्रदुषणमुक्त स्वच्छ, सफा हरित शहरको विकासमा जोड दिइनेछ र यस्तो कार्यलाई क्रमशः उपत्यका बाहिर पनि विस्तार गरिनेछ ।

९.५ नियमन निकायको व्यवस्था :

वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको दर्ता, अभिलेख, नियन्त्रण, नियमन कार्यको लागि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय अर्न्तगत स्थायी संगठनका रूपमा कार्यालय स्थापना गरिनेछ । यस कार्यालयलाई वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातको साधनको लागि दक्ष जनशक्ति परिचालन कार्य योजना र पूर्वाधारले व्यवस्थित गरिनेछ ।

९.६ जलवायु परिवर्तनको सन्दर्भमा विश्व उष्णीकरण (विश्वव्यापी तापक्रममा वृद्धि) हरितगृह ग्याँसहरु तथा हानिकारक कणजन्य तत्व (Particulate Matter) उत्सर्जन गरिएको कार्यमा यातायात क्षेत्रबाट वातावरणमा हुने नकारात्मक असरलाई न्युनिकरण गर्न वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनहरुबाट कार्बन उत्सर्जनमा न्युनिकरण गराई कार्बन व्यापारलाई बढावा दिई आर्थिक विकास गर्न योगदान पुऱ्याउन सम्बन्धित निकायबाट आवश्यक तादम्यता र समन्वय गरी न्युन कार्बन आर्थिक विकास रणनीति (Low Carbon Economic Development Strategy) बनाइनेछ ।

१०. संस्थागत संरचना

१०.१ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको विकास गरी राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्रोत्साहन गर्न, स्वदेशी सीप र प्रविधिको उपयोगबाट देशमा उपलब्ध हुने उत्पादनका साधन र स्रोतको समुचित व्यवस्थापन तथा उपयोगद्वारा संरक्षण एवं प्रवर्द्धन गर्दै निजी, सार्वजनिक, साभेदारी, सहकारी, सरकारी र स्वदेशी तथा विदेशी लगानीलाई परिचालन गरी व्यवस्थित रूपमा औद्योगिकरणको प्रक्रियालाई तीव्र बनाई, आवश्यक पूर्वाधार संरचनाको निर्माण तथा विकास गरी सफा शहर

कार्यक्रमलाई प्रभावकारी कार्यान्वयन एवं व्यवस्थित गर्दै उत्पादन तथा रोजगारीको अवसर वृद्धि गरी आर्थिक समृद्धि हासिल गरी राष्ट्रिय अर्थतन्त्रमा सबल, गतिशिल तथा प्रतिस्पर्धी, आत्मनिर्भर अर्थतन्त्र निर्माण गर्न, राष्ट्रको दिगो विकास गर्न, वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको उत्पादन गर्ने स्वदेशी उद्योग, सीप र प्रविधिको दिगो विकास गर्न, मुद्राको बहिर्गमन, वैदेशिक निर्भरता, वातावरण प्रदुषण जलवायु परिवर्तनको सन्दर्भमा विश्व उष्णीकरण (विश्वव्यापी तापक्रममा वृद्धि) हरितगृह ग्याँसहरु तथा हानिकारक कणजन्य तत्व (Particulate Matter) उत्सर्जन गरिएको कार्यमा यातायात क्षेत्रबाट वातावरणमा हुने नकारात्मक असरलाई न्युनिकरण गर्न वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनहरुबाट कार्बन उत्सर्जनमा न्युनिकरण गराई कार्बन व्यापारलाई बढावा दिई आर्थिक विकासमा जोड दिई हरित विकासमा योगदान दिन, भौतिक पूर्वाधार विकास तथा कानूनी व्यवस्था गर्न लगायत यस नीतिमा उल्लेखित लक्ष्य तथा उद्देश्य पूरा गर्न, नीतिलाई कार्यान्वयन गराउन सम्बन्धित निकाय बीचत नीतिगत समन्वय र सामन्जस्यता, अनुगमन र मूल्याङ्कन र नेपाल सरकारलाई समय समयमा सुझाव दिन एवं नीतिलाई थप क्रियाशिल बनाउनको लागि देहाय बमोजिमको एउटा केन्द्रिय वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात संचालन समिति गठन गरिनेछ :-

१)	मन्त्री वा राज्यमन्त्री, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	-संयोजक
२)	सदस्य, राष्ट्रिय योजना आयोग	-सदस्य
३)	सचिव, अर्थ मन्त्रालय	-सदस्य
४)	सचिव, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	-सदस्य
५)	सचिव, शहरी विकास मन्त्रालय	-सदस्य
६)	सचिव, उद्योग मन्त्रालय	-सदस्य
७)	सचिव, उर्जा मन्त्रालय	-सदस्य
८)	सचिव, विज्ञान, प्रविधि तथा वातावरण मन्त्रालय	-सदस्य
९)	सचिव, संघीय मामिला तथा स्थानीय विकास मन्त्रालय	-सदस्य
१०)	प्रमुख, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण	-सदस्य
११)	प्रहरी अतिरिक्त महानिरीक्षक, प्रहरी प्रधान कार्यालय	-सदस्य
१२)	वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात साधनसँग सम्बन्धित	

	उत्पादक तथा व्यवसायी संस्थाहरु मध्येबाट एक जना र भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयबाट मनोनित विशेषज्ञ गरी जम्मा दुई जना	-सदस्य
१३)	अध्यक्ष, यातायात व्यवसायी महासंघहरु मध्येबाट भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयबाट मनोनित गर्ने एक जना	-सदस्य
१४)	सह सचिव (यातायात हेर्ने), भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	-सदस्य सचिव

उक्त समितिले आफ्नो कार्यविधि आफै तय गर्नेछ र बैठकमा आवश्यकता अनुसार राष्ट्रिय तथा अन्तराष्ट्रिय संघ संगठनका प्रतिनिधिलाई आमन्त्रण गर्न सक्नेछ ।

१०.२ **केन्द्रिय वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात संचालन समितिको** निर्णय, निर्देशन तथा नीतिगत लगायतको अन्य तोकिएको कार्य विवरणहरुको प्रभावकारी कार्यान्वयन गर्न र कार्यान्वयनको स्तरमा देखिएको सम्म समस्याको समाधान गर्न वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातको साधनको विकास, विस्तार र राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्रोत्साहन, प्रवर्द्धन, संरक्षण गर्नुका साथै नियमक निकायको रूपमा कार्य गरि भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय अर्न्तगत **वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात कार्य समिति** स्थापना गरिनेछ । यस कार्य समितिमा देहाय बमोजिमका पदाधिकारी रहने छन् ।

१)	सचिव, भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	-संयोजक
२)	सह-सचिव अर्थ मन्त्रालय	-सदस्य
३)	सचिव, शहरी विकास मन्त्रालय	-सदस्य
४)	सह-सचिव, उद्योग मन्त्रालय	-सदस्य
५)	सह-सचिव, उर्जा मन्त्रालय	-सदस्य
६)	सह-सचिव, विज्ञान, प्रविधि तथा वातावरण मन्त्रालय	-सदस्य
७)	सह-सचिव, संघीय मामिला तथा स्थानीय मन्त्रालय	-सदस्य
८)	महानिर्देशक, सडक विभाग	-सदस्य
९)	महानिर्देशक, रेल विभाग	-सदस्य
१०)	निर्देशक, नेपाल विद्युत प्राधिकरण	-सदस्य

११)	सि.डि.ई. (मेकानिकल), भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	-सदस्य
१२)	प्रहरी उपरीक्षक, महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखा	-सदस्य
१३)	प्रतिनिधि, काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण	-सदस्य
१४)	नेपाल विज्ञान तथा प्रविधि प्रतिष्ठानबाट विज्ञ एक जना	-सदस्य
१५)	वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनसँग सम्बन्धित उत्पादक व्यवसायी र मजदुर संगठन मध्येबाट दुई जना र नीति निर्माण वा परामर्शमा संलग्न संस्थाबाट एक जना विज्ञ गरी भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयबाट मनोनित जम्मा ३ (तीन) जना	-सदस्य
१६)	यातायात व्यवसायी महासंघहरु मध्येबाट भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले मनोनित गर्ने एक जना	-सदस्य
१७)	महानिर्देशक, यातायात व्यवस्था विभाग	-सदस्य सचिव

यस समितिको कार्यदेशमा तोकिएको बमोजिम हुनेछ र आवश्यकता अनुसार सरकारी तथा गैरसरकारी संघ संस्था वा निकायका प्रतिनिधिलाई आमन्त्रण गर्न सक्ने छ ।

१०.३ **वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात कार्य समितिले** वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातको विकासको लागि सम्बन्धित गाउँ, नगरपालिका, उपमहानगरपालिका, जिल्ला यातायात व्यवस्थापन समिति वा आवश्यकता बमोजिम स्थानीय स्तरमा **वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन समिति** गठन गरी आवश्यक कार्य गर्न सक्नेछ तथा काठमाडौं उपत्यकाका लागि काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरणमा छुट्टै कार्यकारी समिति मार्फत काम गर्न सक्नेछ । वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात प्रणालीको विकास गरी प्रदुषण मुक्त, स्वच्छ, सफा शहर कार्यक्रमलाई प्रभावकारी र व्यवस्थित गर्न, यातायात सम्बन्धी व्यवस्थापकीय र समन्वयकारी निकायको रूपमा वातावरणमैत्री यातायातको पूर्वाधार र सञ्चालनमा प्राथमिकता तथा नीति कार्यान्वयन गर्न देहाय बमोजिमको **काठमाडौं उपत्यका वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन समिति**को गठन गरिनेछ ।

१)	प्रमुख काठमाडौं उपत्यका विकास प्राधिकरण	-संयोजक
२)	कार्यकारी अधिकृतहरु काठमाडौं उपत्यकाका तोकिएका नगरपालिकाहरु	-सदस्य
३)	सि.डि.ई.(मे.), भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय	-सदस्य
४)	प्राविधिक निर्देशक, यातायात व्यवस्था विभाग	-सदस्य
५)	प्राविधिक निर्देशक, रेल विभाग	-सदस्य
६)	सि.डि.ई., सडक तथा ट्राफिक शाखा, सडक विभाग	-सदस्य
७)	प्रहरी उपरिक्षक, महानगरीय ट्राफिक प्रहरी महाशाखा	-सदस्य
८)	प्रतिनिधी, नेपाल विद्युत प्राधिकरण	-सदस्य
९)	प्रतिनिधी, नगरपालिकाहरु मध्येबाट नगरपालिका स्तरिय वातावरणमैत्री यातायातसँग सम्बन्धित संगठन (मनोनित)	-सदस्य
१०)	प्रतिनिधी, नगरपालिकाहरु मध्येबाट नगरपालिका स्तरिय यातायात संगठन (मनोनित)	-सदस्य
११)	प्रतिनिधी, नगरपालिका स्तरिय वातावरणमैत्री यातायातसँग सम्बन्धित मजदुर संगठन (मनोनित)	-सदस्य
१२)	मनोनित, यातायात विशेषज्ञ	-सदस्य
१३)	वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात सम्बन्धी नियमक कार्यालयको प्रमुख, बागमति अञ्चल	-सदस्य सचिव

यस समितिको कार्यदेशमा तोकिएको बमोजिम हुनेछ र आवश्यकता अनुसार सरकारी तथा गैरसरकारी संघ संस्था वा निकायका प्रतिनिधिलाई आमन्त्रण गर्न सक्ने छ ।

१०.४ भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालय अर्न्तगत वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात प्रणालीको विकासका लागि अध्ययन, अनुसन्धान, परीक्षण र यस प्रकारका सवारी साधन तथा स्वदेशी उद्योग व्यवसायको स्तर उन्नति, संरक्षण तथा प्रवर्द्धन, विस्तार एवं दक्ष जनशक्ति विकास, तालिम, सीप, प्रशिक्षण, जनचेतना आदिको परिचालन, योजना र पूर्वाधार विकासको लागि वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात विकास कोष स्थापना गरिने छ । सो कोषमा खनिज इन्धन विक्रि वापत तथा अन्य

वस्तुहरूमा वातावरण प्रदुषण कम गरी वायुमण्डलमा कार्बन न्युनिकरण गरी सहयोग भइ कार्बन व्यापार/हरित विकासको लागि प्राप्त रकमको कम्तिमा ५० प्रतिशत र निजी क्षेत्र, गैरसरकारी संघ, संस्था, वैदेशिक सहयोग साथै नेपाल सरकारबाट उपलब्ध हुने साधन स्रोत सो कोषमा जम्मा गरिने छ । वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात विकास कोष सञ्चालन तथा व्यवस्थापनको लागि **केन्द्रीय वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात संचालन समितिले** तोकेको समिति वा निकायबाट सञ्चालन तथा व्यवस्थापन गरिनेछ, यसको लागि कार्यदेश वा कार्यविधि निर्देशिकामा तोकिए बमोजिम हुनेछ ।

११. आर्थिक पक्ष

नीति कार्यान्वयनका लागि कार्ययोजना बनाई तद् अनुसार वार्षिक कार्यक्रमको तर्जुमा गरी अवश्यक स्रोत साधनको व्यवस्थापन गरिनेछ । यस्ता कार्यक्रमहरू सरकारी क्षेत्रको स्रोत, वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात विकास कोष लगायत गैर सरकारी संघ-संस्था र निजी क्षेत्र समेतको स्रोत साधन परिचालन हुने व्यवस्था गरिनेछ ।

१२. कानूनी व्यवस्था

१२.१ कानूनी आधार

१२.१.१ यस नीतिको प्रभावकारी कार्यान्वयनका गर्नका लागि सम्बन्धित ऐन, नियम तथा निर्देशिकाहरूको परिमार्जन तथा संशोधन गर्नुको साथै आवश्यकता अनुसार नयाँ ऐन, नियम तथा निर्देशिकाहरू निर्माण गरिनेछ ।

१२.१.२ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातको विकास तथा राष्ट्रिय उत्पादनलाई प्रोत्साहन गर्न सम्बन्धित तथा सरोकारवाला संघ संस्थाहरूको परिचालन गर्न आवश्यक कानूनी सुधार गरिनेछ ।

१२.२ नीतिगत सुधार, परिमार्जन एवं संशोधन

यस किसिमको नीतिलाई हरेक पाँच पाँच वर्षमा पुनरावलोकन गरी आवश्यकता अनुसार सुधार गरिदै लगिनेछ ।

१२.३ नीतिको कार्यान्वयन व्यवस्था :

नीति कार्यान्वयनका लागि सबै पक्षसित समन्वय र सामन्जस्यता कायम गरी आवश्यक विषयगत तथा क्षेत्रगत रणनीति तयार गरिने छ । यी रणनीतिहरूको कार्यान्वयनका लागि कार्ययोजना तयार गरिनेछ ।

१३. अनुगमन तथा मूल्याङ्कन

भौतिक पूर्वाधार तथा यातायात मन्त्रालयले सम्बन्धित निकायहरूसँग समन्वय गरी आवधिक मूल्याङ्कन तथा अनुगमन गरी सोको प्रतिवेदन **केन्द्रीय वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात संचालन समिति**मा पेश गर्ने छ ।

१४. जोखिम

यस नीतिको कार्यान्वयन गर्दा देहाय बमोजिम जोखिम रहन सक्ने पूर्वानुमान गरिएको छ ।

१४.१ यो नीति कार्यान्वयन गर्नको लागि उपयुक्त कानूनी व्यवस्था, संस्थागत संरचना, दक्ष जनशक्तिको उपलब्धता र सक्षम व्यवस्थापकीय क्षमताको आवश्यकता पर्दछ । हालको कानूनी व्यवस्था, संस्थागत स्वरूप र व्यवस्थापकीय क्षमता तद अनुरूप नभएकाले नीति कार्यान्वयन गर्न केही चुनौति हुन सक्ने देखिन्छ ।

१४.२ नीति कार्यान्वयनका लागि प्रक्षेपण गरिएको योजना अनुसार स्रोत साधन उपलब्ध हुन आवश्यक छ ।

१४.३ नीतिले परिकल्पना गरे अनुसार अन्तरनिकाय समन्वय प्रभावकारी हुनु पर्ने र यसको लागि सम्बद्ध सरोकार निकायहरूबाट आवश्यक सहयोग अपेक्षा गरिएको छ ।

१५. बाधा अडकाउ फुकाउने

१५.१ प्रचलित कानूनले नसमेटिएको तर नीतिमा उल्लेखित कुनै कार्य गर्नु परेमा **केन्द्रीय वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायात संचालन समिति** आवश्यक कार्यनीति या कार्यविधि बनाई कार्यान्वयन गर्नेछ ।

१५.२ वातावरणमैत्री सवारी तथा यातायातका साधनको विषय समेट्ने यो प्रमुख नीति हो । यस नीति अनुकूल नभएको ऐन, नियम तथा नीतिहरू यो नीति लागू भएको एक वर्षभित्र सम्बन्धित निकायले संशोधन र परिमार्जन गर्नु पर्नेछ ।