

## ज्ञापन-पत्र

अव्यवस्थित शहरीकरण र सवारी साधनहरूको उल्लेख्य वृद्धि तथा अन्य श्रोतहरूका कारण काठमाडौं उपत्यकामा वायुप्रदूषणको समस्या विकराल बन्दै गइरहेको छ। सन् २००६ को एक अध्ययनले काठमाडौंको पि.एम.१० को प्रमुख श्रोत सवारीसाधनहरूबाट हुने उत्सर्जन (३७%) रहेको देखाएको छ। सवारीसाधनहरूबाट हुने उत्सर्जन कम गर्न उचित यातायात व्यवस्थापनको भूमिका अत्यन्तै महत्वपूर्ण हुन्छ। दीगो शहरी यातायातको अवधारणाले वातावरणीय, सामाजिक तथा आर्थिक पक्ष सबैलाई समेटेको यति हुँदाहुँदै पनि शहरी विकास योजनाहरूमा यातायात प्रणाली व्यवस्थापनको पक्षलाई महत्व दिने गरिएको छैन।

काठमाडौं उपत्यकाको यातायात व्यवस्थापनमा सरकारी पक्षबाट देखाएको अग्रसरता र तत्परता प्रशंसनीय छ। तर हाल राजधानीका सडकहरू फराकिलो बनाएर मात्रै यातायात व्यवस्थापन हुन्छ भन्ने सोच दीर्घकालीन नभई केवल एक तात्कालिक उपाय मात्र भएको हाम्रो ठम्याइ छ। तसर्थ यातायात व्यवस्थापनका लागि दीर्घकालीन सोच र अवधारणा अवलम्बन गर्न हामी सम्पूर्ण सरोकारवाला निकायहरूलाई आह्वान गर्दछौं। दीगो शहरी यातायात दृष्टिकोण (Sustainable Urban Transport Approach) अंगिकार गरी काठमाडौं उपत्यकाका सडकहरूलाई पैदलयात्री र अपाङ्ग मैत्री बनाउने, छुट्टै साइकल लेनको व्यवस्था गर्ने र सार्वजनिक सवारी साधनको प्रयोग गर्न उपयुक्त वातावरण तयार गर्न अति आवश्यक छ। त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल खण्डमा गौशाला देखि तीनकुने सम्म निर्माण गरिएको साइकल लेन उदाहरणीय छ। यस्ता प्रयासहरू आकलित रूपमा शहरभरि भएमा काठमाडौं एक नमूना सहर बन्न सक्नेछ।

हाम्रो यातायात व्यवस्था प्रणाली जन केन्द्रित (People centric) भन्दा पनि सवारी केन्द्रित (Vehicle centric) भएका कारण हालका दिनहरूमा सडक दुर्घटना वृद्धि हुनका साथै वायु प्रदूषणको मात्रा अत्यन्तै भयावह बनेको छ र शहरवासीको स्वास्थ्य अवस्थामा दिनप्रतिदिन प्रतिकूल असर पाउँदै गइरहेको छ। त्यसमा पनि पैदलयात्री र साइकलप्रयोगकर्ता सबैभन्दा बढि सडक दुर्घटनामा परि ज्यान गुमाउने समूहमा पर्ने अध्ययनहरूले देखाएका छन्। फलस्वरूप, पैदलयात्री र साइकल प्रयोगकर्ता निरुत्साहित हुन पुगेका छन् र उपत्यकामा निजी सवारी साधनको प्रयोग अनियन्त्रित रूपमा बढिरहेको छ।

भौगोलिक, जलवायु र आकारका दृष्टिले काठमाडौं उपत्यका पैदलयात्री र साइकल प्रयोगका लागि अत्यन्तै अनुकूल रहेको छ। विशेषतः छोटो तथा मध्यम दुरीका लागि शहरका प्रायजसो सबै ठाउँमा सजिलै हिँडेर र साइकल बाट पुग्न सकिन्छ। तर उपयुक्त भौतिक पूर्वाधार तथा नीति नियमको अभावमा यस्ता वातावरण मैत्री यातायात प्रणाली अवलम्बन गर्न शहरवासीलाई कठिनाई भइरहेको छ। यस पृष्ठभूमिमा काठमाडौं उपत्यकालाई स्वच्छ र जनमैत्री बनाउनका साथै आयातित खनिज इन्धनमा आधारित यातायात प्रणालीमा तत्काल परिवर्तन ल्याउन, दीर्घकालीन रूपमा यातायात व्यवस्थापन सहज बनाउन, र वातावरणीय सन्तुलन कायम गर्न Non Motorized Transport (पैदलयात्री, साइकल प्रयोग)

प्रणालीको विकास गरी साइकल समावेशी शहर बनाउनका निमित्त निम्नलिखित बुंदाहरु तुरुन्तै कार्यान्वयन गर्न यहाँ र यस कार्यालयको ध्यानाकर्षण गर्दछौं :

- काठमाडौंका मुख्य सडकहरु लगायत काठमाडौं-भक्तपुर सडकखण्ड, चक्रपथ र सबै शाखा सडकहरुमा तत्कालै समाकलित र समर्पित (Continuous, Integrated and Dedicated) साइकल लेन बनाइनुपर्ने ।
- विष्णुमती लिंक रोडमा आयोजनाको प्रारम्भिक वातावरणीय मुल्याङ्कन (IEE) को प्रतिवेदनको सुझाव अनुरूप अविलम्ब साइकल लेनको निर्माण गरिनुपर्ने र बागमती-विष्णुमती कोरिडोर लगायत खोलाका किनारका अन्य सबै सडकहरुमा पनि साइकल लेनको व्यवस्था गरिनु पर्ने ।
- माईतीघर-तिनकुने सडकखण्डमा साइकल लेन बनाउने काठमाडौं महानगरपालिकाको १० वर्ष अगाडिको निर्णय तत्काल कार्यान्वयन गरिनु पर्ने ।
- राजधानीको केन्द्रिय क्षेत्रहरु टुँडिखेल, भद्रकाली, सिंहदरबार, दरबार मार्ग, कान्तिपथ लगायतका अत्यधिक सवारी चाप हुने क्षेत्रमा साइकल यात्रीको सुरक्षाका लागि अतिशीघ्र साइकलको लेनका निर्माण गरिनुपर्ने
- अनिवार्य रुपमा व्यापारिक क्षेत्र, भवनहरु (शपिङ्गमल, डिपार्टमेन्टल स्टोर, चलचित्र घर, होटल, स्कुल, क्याम्पस, कार्यालय) तथा सार्वजनिक स्थानहरुमा सुरक्षित र निशुल्क साइकल पार्किङ्गको लागि नीतिगत व्यवस्था गरिनुपर्ने ।
- काठमाडौंका भित्री बस्तीहरुमा साइकलका लागि वैकल्पिक मार्ग पहिचान गरि उचित व्यवस्थापन गरिनुपर्ने ।
- पैदलयात्रा तथा साइकलको उपयोगिता तथा फाइदाका बारेमा जनचेतनामुलक कार्यक्रमहरु ल्याइनुपर्ने तथा शहरवासीलाई पदयात्रा र साइकल चलाउनका लागि प्रोत्साहन गरिनुपर्ने ।
- सडकपेटी र साइकल प्रयोगका लागि आवश्यक पर्ने भौतिक पूर्वाधार निर्माण तथा सुविधाका लागि हरेक आर्थिक वर्षमा प्रयाप्त बजेट छुट्याइनु पर्ने ।
- राष्ट्रिय यातायात नीतिमा Non-motorized Transport प्रणालीलाई पहिचान गरी प्राथमिकीकरण गरिनुपर्ने ।
- साइकल प्रयोगको प्रवर्द्धन र प्राथमिकीकरण तथा साइकल सुरक्षाका लागि वृहत् सहरी यातायात नीति तथा मापदण्ड बनाई काठमाडौं साइकल गुरुयोजना बनाइनुपर्ने ।
- Non-motorized Transport प्रणालीको प्रोत्साहन तथा प्रवर्द्धनका कार्यहरु काठमाडौंमा मात्र नभई देशका सबै शहरहरुमा लागु गरिनु पर्ने ।

## बोधार्थ

सम्माननीय प्रधानमन्त्री ज्यू, नेपाल सरकार  
माननीय मन्त्री ज्यू, भौतिक योजना तथा  
निर्माण मन्त्रालय  
माननीय मन्त्री ज्यू, श्रम तथा यातायात  
मन्त्रालय  
माननीय मन्त्री ज्यू, वातावरण मन्त्रालय  
प्रमुख, महानगरीय ट्राफिक प्रहरी विभाग

महानिर्देशक, सडक विभाग  
महानिर्देशक, यातायात व्यवस्था विभाग  
महानिर्देशक, काठमाडौं उपत्यका नगर विकास  
समिति  
कार्यकारी प्रमुख, काठमाडौं महानगरपालिका  
कार्यकारी प्रमुख, ललितपुर उपमहानगरपालिका  
कार्यकारी प्रमुख, भक्तपुर नगरपालिका

भवदीय,

काठमाडौं साइकल सिटि २०२०, क्लिन एयर नेटवर्क नेपाल, नेपाल साइक्लिङ एसोसियसन, कम अन  
युथ स्ट्यान्ड अप, नेपाल युनाइटेड्स, जलवायुका लागि नेपाली युवाहरुको संजाल, स्वच्छ ऊर्जा नेपाल,  
वर्ल्ड साइक्लिष्ट फाउन्डेसन , रोटर्याक्ट क्लब , स्टेप फर माइल्स, एसोसिएसन अफ युथ अर्गनाइजेसन  
अफ नेपाल