

वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको अवस्था र व्यवस्थापन

एक अध्ययन



वीरेन्द्रनगरमा
सार्वजनिक यातायातको अवस्था र
व्यवस्थापन

एक अध्ययन

ऋति फाउन्डेसन/पूरक एशिया

२०८२

प्रकाशक : ऋति फाउन्डेसन

वीरेन्द्रनगर-०८, सुर्खेत कर्णाली प्रदेश नेपाल

टेलिफोन: (+९७७)-०८३५२१५६४

ईमेल: info@hriti.org

वेबसाइट: www.hriti.org

डिजाइन/लेआउट : मिडिया आर्क इंक

@ऋति फाउन्डेसन

यो प्रकाशन पूरक एशियासँगको सहयोगमा प्रकाशित गरिएको हो । यस प्रकाशनमा व्यक्त गरिएका विचारले ऋति फाउन्डेसन र पूरक एशियाको विचारलाई प्रतिनिधित्व नगर्न पनि सक्छन् ।

कृतज्ञता

यस अध्ययन “वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको अवस्था र व्यवस्थापन” सम्पन्न गर्नका लागि प्रत्यक्ष र परोक्ष रूपमा सहयोग पुऱ्याउने सबै प्रति हार्दिक कृतज्ञता व्यक्त गर्न चाहन्छौं ।

सर्वप्रथम, यस अनुसन्धान कार्यमा अनुसन्धानकर्ताको रूपमा कार्य गर्नुहुने लक्ष्मीप्रसाद पौड्याल र सुस्मी सापकोटाप्रति आभारी छौं । अनुसन्धानको क्रममा परामर्श दिनुहुने श्री मदन गिरी प्रति विशेष धन्यवाद ज्ञापन गर्न चाहन्छौं, जसको निरन्तर मार्गदर्शन र सुझावले यो अध्ययनलाई गुणात्मक र व्यवहारिक बनाउन महत्वपूर्ण भूमिका खेलेको छ । साथै अध्ययनको क्रममा गरिएको सर्भेक्षणमा योगदान गर्नुहुने गणकहरुप्रति धन्यवादको पात्र हुनुहुन्छ ।

यसैगरी, हामी वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाका अधिकारीहरू, यातायात व्यवस्था कार्यालयका कर्मचारीहरू, ट्राफिक प्रहरी कार्यालय, तथा अटोरिक्सा चालक, यातायात व्यवसायी र सर्वसाधारण यात्रुहरू प्रति हार्दिक आभार व्यक्त गर्दछौं, जसले आफ्नो समय र विचार साझा गरेर अध्ययनका लागि महत्वपूर्ण तथ्याङ्क र विचारहरु प्रदान गर्नुभयो ।

अन्त्यमा, हामी यो अध्ययनले वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात सुधार र दिगो शहरी व्यवस्थापनतर्फ योगदान दिने अपेक्षा गरेका छौं ।

विषय सूची

कृतज्ञता	क
विषय सूची	ख
शब्दावली सूची	ग
कार्यकारी सारांश	घ
अध्याय एक: परिचय	१
१.१ अध्ययनको पृष्ठभूमि	१
१.२ अध्ययनको औचित्य	२
१.३ अध्ययनका उद्देश्यहरू	२
१.४ अनुसन्धान प्रश्नहरू	३
१.५ अध्ययन विधि	३
१.६ अध्ययनको सिमा	३
अध्याय दुई: वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको सवाल	४
२.१ वीरेन्द्रनगरको संक्षिप्त परिचय	४
२.२ सार्वजनिक यातायातको आवश्यकता	५
२.३ वीरेन्द्रनगरको सडक	५
२.४ वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात	६
२.५ वीरेन्द्रनगरमा दर्ता गरिएका अटोरिक्साहरू सञ्चालन हुने प्रमुख मार्ग (रुट पोइन्टहरू):	८
२.६ कानूनी व्यवस्था	८
२.७ वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायातको अवस्था विश्लेषण	१०
अध्याय तीन: वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको अवस्था सम्बन्धमा अध्ययन	१४
३.१ सरोकारवाला तथा सार्वजनिक यातायात प्रयोगकर्ताको धारणा अध्ययन	१४
३.२ अटोरिक्सा व्यवसायीको धारणा अध्ययन	२६
अध्याय चार: निष्कर्षहरू	३०
अध्याय पाँच: सुझावहरू	३३

शब्दावली सूची

सार्वजनिक यातायात	निश्चित मार्ग र समयतालिका अनुसार सर्वसाधारणका लागि उपलब्ध गराइने सवारी साधनको प्रणाली (जस्तै: बस, अटोरिक्सा) जसले मानिसहरूलाई सुरक्षित, सस्तो र सुविधाजनक रूपमा एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा पुर्याउँछ ।
SWOT विश्लेषण	सबल पक्ष, कमजोर पक्ष, अवसरहरू र चुनौतीहरूको विश्लेषण गर्ने विधि ।
अटोरिक्सा	तीन पाङ्ग्रे यात्रुवाहक सवारी साधन जुन सामान्यतया छोटो दूरीको यात्राका लागि प्रयोग गरिन्छ र वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको प्रमुख साधन हो ।
MTMP	Medium-Term Transport Master Plan (मध्यमकालिन यातायात गुरुयोजना)
NH58/ 59DR012, 59DR015	सडक/राजमार्गका कोडहरू (रत्न राजमार्ग/दैलेख सडक/मदन भण्डारी मार्ग)
नगर बस	सहरभित्रका प्रमुख रुटहरूमा ठूलो संख्यामा यात्रुहरू बोक्नका लागि डिजाइन गरिएका बसहरू
यातायात पूर्वाधार	सडक, बस स्टप, प्रतीक्षालय, पार्किङ स्थल, सवारी साधनको मर्मतसम्भार केन्द्रजस्ता यातायात प्रणालीलाई सञ्चालन गर्न आवश्यक भौतिक संरचनाहरू ।
सार्वजनिक-निजी साझेदारी (PPP)	कुनै पनि परियोजना वा सेवा सञ्चालनका लागि सार्वजनिक (सरकारी) क्षेत्र र निजी (गैर-सरकारी) क्षेत्रबीच हुने सहकार्य वा साझेदारी ।
विद्युतीय सवारी	पेट्रोल वा डिजेलको सट्टा विद्युतीय ऊर्जाबाट चल्ने सवारी साधनहरू (जस्तै: विद्युतीय बस, विद्युतीय अटोरिक्सा) ।
वातावरणीय प्रदूषण	सवारी साधनबाट निस्कने धूवाँ वा अन्य कारकले वायुमण्डल, जल वा माटोमा पर्ने नकारात्मक प्रभाव ।
रुट	सवारी साधनहरूले निश्चित गन्तव्यसम्म पुग्नका लागि तय गर्ने बाटो वा मार्ग ।
भाडा दर	सार्वजनिक यातायातको प्रयोग गरेबापत यात्रुले भुक्तानी गर्नुपर्ने शुल्क ।
यातायात व्यवसायी	सार्वजनिक यातायात सेवा सञ्चालन गर्ने व्यक्ति वा संस्थाहरू (जस्तै: बस कम्पनी, अटोरिक्सा धनी वा चालक) ।

कार्यकारी सारांश

यस अध्ययनले वीरेन्द्रनगर उपत्यकाको सार्वजनिक यातायात प्रणालीको वर्तमान अवस्था, यसका चुनौतीहरू, सम्भावनाहरू र व्यवस्थापनका लागि आवश्यक नीतिगत तथा व्यवहारिक पक्षहरूको विश्लेषण गरेको छ। कर्णाली प्रदेशको राजधानी र तीव्र सहरीकरण हुँदै गरेको सहरका रूपमा वीरेन्द्रनगरमा व्यवस्थित सार्वजनिक यातायातको आवश्यकता र यसको महत्वलाई जोड दिनु यस अध्ययनको मुख्य उद्देश्य हो।

- हाल वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात प्रणाली मुख्यतया अव्यवस्थित अटोरिक्सामा निर्भर छ। यसमा निश्चित रुट, समयतालिका र पारदर्शी भाडा दरको अभावका कारण यात्रुहरूले असुविधा, असुरक्षित यात्रा र भाडासम्बन्धी समस्याको सामना गरिरहेका छन्।
- नगर बस सञ्चालन भएमा हालका हजारौं अटोरिक्सा चालकहरूको आयमा कमी आउने र रोजगारी गुम्ने चिन्ता सर्वेक्षणबाट देखिएको छ। अटोरिक्सा रिक्सा चालकहरूले यसको सम्बोधनका लागि वैकल्पिक रोजगारी वा सरकारी सहयोगको अपेक्षा गरेका छन्।
- ट्राफिक नियमको कमजोर पालना, लाइसेन्सविनाका चालकहरू, सवारी साधनको अव्यवस्थित पार्किङ र सडकको दुरवस्थाले यातायात सुरक्षामा गम्भीर चुनौती थपेको छ।
- व्यवस्थित बस स्टप, यात्रु प्रतीक्षालयको कमी र कमजोर कानूनी तथा नीतिगत व्यवस्थापनले समग्र सार्वजनिक यातायात प्रणालीको प्रभावकारितामा बाधा पुर्याएको छ।
- अध्ययनले अटोरिक्सा र नगर बसका विशेषताहरू भिन्न-भिन्न भएको र एकले अर्कालाई पूर्ण रूपमा प्रतिस्थापन गर्दा सामाजिक-आर्थिक समस्या निम्तिने निष्कर्ष निकालेको छ। मुख्य ठूला रुटहरूमा नगर बस सञ्चालन गरी, सहायक रुट र भित्री क्षेत्रमा अटोरिक्सालाई व्यवस्थित रूपमा सञ्चालन गर्ने 'पूरक प्रणाली' (Complementary System) नै वीरेन्द्रनगरका लागि उपयुक्त हुने देखिन्छ।

अध्ययनले वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायातलाई सुरक्षित, व्यवस्थित, किफायती र यात्रुमैत्री बनाउन निम्न प्रमुख सुझावहरू प्रस्तुत गरेको छ:

- सहरको आवश्यकता अनुसार बस र अटोरिक्साका लागि बैज्ञानिक (माग तथा सडकको क्षमता एवं ट्राफिक समस्याको अवस्थामा आधारित) रुट निर्धारण गरी पारदर्शी र एकीकृत भाडा दर लागू गर्ने।
- नगर बस सञ्चालन गर्दा अटोरिक्साका लागि निश्चित रुट तथा क्षेत्र तोक्ने र विस्थापित हुन सक्ने चालकहरूका लागि वैकल्पिक रोजगारी वा आर्थिक सहायताको व्यवस्था गर्ने।
- व्यवस्थित बस स्टप, प्रतीक्षालय निर्माण गर्ने, सडक सञ्जालको स्तरोन्नति गर्ने, र ट्राफिक नियमको कडाइका साथ कार्यान्वयन गर्ने।
- नगर बसका लागि विनियोजित बजेटलाई बस खरिद, आवश्यक पूर्वाधार निर्माण र प्रविधिमा आधारित व्यवस्थापन प्रणाली विकासमा रणनीतिक रूपमा प्रयोग गर्ने।
- मोबाइल एप, डिजिटल भुक्तानी प्रणाली, सार्वजनिक-निजी साझेदारी (PPP) र विद्युतीय सवारी साधनको प्रवर्द्धन गर्ने।

- चालक तथा यात्रुमा ट्राफिक नियम र मर्यादित व्यवहारसम्बन्धी जनचेतना अभिवृद्धि गर्ने, र चालकहरूका लागि नियमित तालिमको व्यवस्था गर्ने ।

समग्रमा, वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात प्रणालीलाई केवल एउटा माध्यममा सीमित नगरी, बस र अटोरिक्सा दुवैको विशिष्टतालाई स्वीकार गर्दै एक-अर्काका पूरकका रूपमा व्यवस्थित गर्नुपर्छ । यसले मात्रै सहरका नागरिकहरूलाई सुरक्षित, सुलभ र दिगो यातायात सेवा प्रदान गर्न मद्दत गर्नेछ, जसले अन्ततः सहरको समग्र विकासमा महत्वपूर्ण योगदान पुर्याउनेछ ।

परिचय

१.१ अध्ययनको पृष्ठभूमि

सार्वजनिक यातायात भन्नाले निश्चित मार्ग र समयतालिका अनुसार सर्वसाधारणका लागि उपलब्ध गराइने सवारी साधनको प्रणाली हो। यसमा बस, रेल, ट्राम, ट्याक्सी, अटोरिक्सा रिक्शा आदि पर्दछन्। सार्वजनिक यातायातको मुख्य उद्देश्य मानिसहरूलाई एक ठाउँबाट अर्को ठाउँमा सुरक्षित, सस्तो र सुविधाजनक रूपमा पुर्याउनु हो। यसले व्यक्तिगत सवारी साधनको प्रयोग घटाएर ट्राफिक जाम, वायु प्रदूषण र इन्धन खपत कम गर्न मद्दत गर्दछ। सहरी जीवनमा सार्वजनिक यातायातको भूमिका अपरिहार्य हुन्छ, जसले सहरका बासिन्दाहरूलाई शिक्षा, स्वास्थ्य, रोजगारी र मनोरञ्जनका अवसरहरूसम्म पुग्न सहज बनाउँछ।

वीरेन्द्रनगरजस्ता बढ्दो सहरीकरण भएका सहरहरूमा सार्वजनिक यातायातको महत्व अझ बढी हुन्छ। कर्णालीको राजधानी सुर्खेत बनेसँगै वीरेन्द्रनगर सहर व्यापार-व्यवसाय, शिक्षा र स्वास्थ्य सुविधाको केन्द्र (हब) बनेको छ। यहाँको बढ्दो जनसंख्या र सीमित सडक पूर्वाधारका कारण बढ्दो व्यक्तिगत सवारी साधनको प्रयोगले ट्राफिक जाम, दुर्घटना^१ र वातावरणीय प्रदूषणको समस्या बढाएको छ। एक सुव्यवस्थित सार्वजनिक यातायात प्रणालीले यी समस्याहरूलाई न्यूनीकरण गरी सहरको समग्र विकासमा महत्वपूर्ण योगदान पुर्याउँछ। वीरेन्द्रनगर सहर उपत्यकाको समथर भूभागमा फैलिएको छ, जहाँ पूर्वाधार विकास, विशेषतः सडक र यातायात प्रणाली विस्तारका लागि तुलनात्मक रूपमा सहज वातावरण रहेको छ। पछिल्लो जनगणना अनुसार वीरेन्द्रनगरको कुल जनसंख्या १,५३,८६३ रहेको छ, जसमा पुरुषको संख्या ७५,१२९ र महिलाको संख्या ७८,७३४ छ। यहाँको जनघनत्व १९८ व्यक्ति प्रति वर्ग किलोमिटर रहेको छ।^२ तर पछिल्लो समय वीरेन्द्रनगरमा बसोवास गरिरहेको जनसंख्या करिब ४ लाख रहेको अनुमान छ।

सार्वजनिक यातायातसम्बन्धी विभिन्न अध्ययनहरूले यसको सामाजिक, आर्थिक र वातावरणीय प्रभावबारे प्रकाश पारेका छन्। सहरी विकास र यातायातसम्बन्धी अध्ययनहरूले सार्वजनिक यातायातको पहुँचले आर्थिक गतिविधि बढाउने र गरिबी घटाउन मद्दत गर्ने देखाएका छन्।^३ यसले रोजगारीका अवसरहरू सिर्जना गर्छ र स्थानीय व्यवसायलाई प्रोत्साहन दिन्छ। वातावरणीय दृष्टिकोणबाट हेर्दा, सार्वजनिक यातायातले कार्बन उत्सर्जन घटाएर जलवायु परिवर्तनको असरलाई कम गर्न सहयोग गर्छ।^४ सामाजिक रूपमा, यसले सबै वर्गका मानिसहरूलाई समान आवागमनको अवसर प्रदान गर्छ, विशेषगरी महिला, बालबालिका, वृद्धवृद्धा र अपाङ्गता भएका व्यक्तिहरूलाई सार्वजनिक यातायातको महत्व वढी रहेको छ।

नेपालको सन्दर्भमा, काठमाडौँ, पोखरा र ललितपुरजस्ता सहरहरूमा सार्वजनिक यातायात सुधारका विभिन्न प्रयासहरू भएका छन्। पोखरामा विद्युतीय बस प्रणालीको प्रयोग, ललितपुरमा ट्राफिक सहजीकरणका प्रयास र काठमाडौँमा बसपार्क सुधार तथा कार्ड प्रणालीको पाइलट चरणका अनुभवहरूले सार्वजनिक यातायातको व्यवस्थापनमा नयाँ सम्भावनाहरू देखाएका छन्। अन्तर्राष्ट्रिय अभ्यासहरूमा, बोगोटाको BRT (Bus Rapid

१ साझा बिसौनी दैनिक. (२०२५, August १२). जेखिममा अटोको यात्रा। Retrieved August १२, २०२५, from <https://sajhabisaanee.com/archives/56636>

२ राष्ट्रिय जनगणना २०७८

३ (World Bank, 2017)

४ (IPCC Report, 2014)

Transit) प्रणाली, जापानको समयतालिकामा आधारित सेवा र भारतका स्मार्ट सिटी यातायातका अभ्यासहरूले सार्वजनिक यातायातलाई कसरी प्रभावकारी बनाउन सकिन्छ भन्ने उदाहरण प्रस्तुत गरेका छन्। यी अभ्यासहरू वीरेन्द्रनगरजस्ता सहरका लागि उपयुक्त समाधानहरू खोज्न मार्गदर्शन हुन सक्दछन्।

वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको माध्यमको रूपमा हाल अटोरिक्सा रिक्शा (अटोरिक्सा) मात्र रहेको छ। अटोरिक्साको संख्यामा वृद्धि भए पनि, यसको अव्यवस्थित सञ्चालन, भाडादरमा मनोमानी र सडकमा भीडभाडका कारण यात्रुहरूले विभिन्न समस्या भोग्नुपरेको छ। वीरेन्द्रनगरमा २०७५ सालदेखि अटोरिक्सा सञ्चालनमा आएको हो, र हाल (२०८२ साल साउन ४ गतेसम्म) १२४९ वटा अटोरिक्साहरूले वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाबाट बाटो इजाजतपत्र प्राप्त गरेका छन्।^५ पछिल्लो समयमा वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्साको संख्या क्रमशः वृद्धि भई सार्वजनिक यातायातमा यसको निर्भरता बढिरहेको छ। वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्सा रिक्शा स्वरोजगारको एक उदाहरणको रूपमा समेत रहेको छ।

१.२ अध्ययनको औचित्य

वीरेन्द्रनगर कर्णाली प्रदेशको राजधानीका रूपमा विकास हुँदै गएको प्रमुख शहरी केन्द्र हो। बढ्दो जनसंख्या र कर्णालीका पहाडी तथा हिमाली जिल्लाका बासिन्दाहरू रोजगारी, शिक्षा तथा व्यवसायका लागि वीरेन्द्रनगर बसाइँ सार्दै गएका कारण यहाँको जनघनत्व दिनप्रतिदिन बढ्दो छ। जनसंख्या वृद्धिसँगै सार्वजनिक यातायातको आवश्यकता पनि बढिरहेको छ, तर वीरेन्द्रनगरमा उपलब्ध सार्वजनिक यातायात सेवा अव्यवस्थित र चुनौतीपूर्ण देखिन्छ।

वीरेन्द्रनगरभित्र सार्वजनिक यातायात सेवाका लागि समर्पित सिमित यातायातका साधनहरू, प्रतिस्पर्धाको अभाव, निश्चित रुट अभाव, एकिकृत भाडादर अभाव, पर्याप्त नियमन र दक्ष सेवा प्रदायक (सवारी चालक तथा अन्य कर्मचारी) को अभावका कारण अव्यवस्थित यातायात प्रणाली, असुरक्षित यात्रा तथा दुर्घटनाका घटना बढेको देखिन्छ।

यस्तो परिवेशमा वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायातलाई सहज, भरपर्दो, प्रभावकारी र समावेशी बनाउनु अत्यन्त आवश्यक छ। यस अध्ययनले वीरेन्द्रनगरको विशिष्ट भौगोलिक, सामाजिक र आर्थिक परिवेशलाई ध्यानमा राख्दै, सार्वजनिक यातायातको वर्तमान अवस्थाको विस्तृत विश्लेषण गर्ने, यसका चुनौतीहरू पहिचान गर्ने, र अन्य सहरका सफल अभ्यासहरूको आधारमा वीरेन्द्रनगरका लागि उपयुक्त तथा दिगो समाधानका उपायहरू सिफारिस गर्ने लक्ष्य राखेको छ। यस अनुसन्धानबाट प्राप्त निष्कर्षहरूले नीति निर्माण तथा सुधार प्रक्रियामा सम्बद्ध निकायहरूलाई वैज्ञानिक र व्यवहारिक आधार प्रदान गर्ने अपेक्षा गरिएको छ।

१.३ अध्ययनका उद्देश्यहरू

यस अध्ययनका मुख्य उद्देश्यहरू निम्नानुसार छन्:

- वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको अवस्थालाई पहुँच, सुरक्षा, किफायती, प्रभावकारीता र वातावरणीय दृष्टिकोणबाट मूल्याङ्कन गर्नु।
- वीरेन्द्रनगरका लागि उपयुक्त, प्रभावकारी र दिगो वैकल्पिक उपायहरूको अध्ययनबाट सार्वजनिक यातायात सुधारका लागि नीतिगत सुझावहरू दिनु।

^५ नगरपालिकाले उपलब्ध गराएको विवरण

१.४ अनुसन्धान प्रश्नहरू

यस अध्ययन निम्न प्रश्नहरूमा केन्द्रित रहेर सम्पन्न गरिएको छ ।

- वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात माथि नागरिक पहुँच, सुरक्षा अवस्था, किफायतीपन, प्रभावकारीता र यसले सिर्जना गर्ने वातावरणिय प्रभाव कस्तो छ?
- वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात प्रणालीको प्रभावकारीता, पहुँच, समावेशीता र वातावरणिय प्रभावका दृष्टिले प्रमुख चुनौतीहरू के के छन?
- वीरेन्द्रनगरका लागि कुन-कुन वैकल्पिक र दिगो सार्वजनिक यातायातका उपायहरू सम्भव छन्?
- वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापन, नियमन, र सेवा प्रभावमा प्रभावकारीताको लागि कस्ता नीति, नियम र संस्थागत व्यवस्थाहरू आवश्यक छन?

१.५ अध्ययन विधि

यस अनुसन्धानमा मुख्य रूपमा सर्वेक्षणबाट संकलन गरिएको प्राथमिक तथ्यांकको प्रयोग गरिएको छ । साथै, अन्य सहरहरूको सार्वजनिक यातायातको मोडल, अवस्था तथा अन्य विभिन्न सम्बन्धित तथ्यांकहरू, सम्बन्धित निकायका प्रतिवेदन, लेख तथा वेबसाइटहरूबाट संकलन गरिएको विवरण द्वितीय तथ्यांकको रूपमा प्रयोग गरिएको छ । सर्वेक्षणका लागि वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाको जनसंख्या ५०,००० भन्दा माथि भएकाले, ९५% कन्फिडेन्स लेभल र ५% मार्जिन अफ इररमा आधारित मानक नमूना आकार सूत्र अनुसार ३७६ वटा उत्तर संकलन गरिएको हो । यसमध्ये ५२ जना अटोरिक्सा व्यवसायी रहेका छन् भने अन्य सर्वसाधारण, सार्वजनिक यातायात प्रयोगकर्ता र सरोकारवाला रहेका छन् । नमूनाको केन्द्रित क्षेत्रका रूपमा वीरेन्द्रनगरका १६ वटा वडामध्ये १२ वटा वडा उपत्यकाको मुख्य शहरी क्षेत्रमा केन्द्रित गरिएको छ ।

यस अध्ययनलाई समावेशी बनाउन सार्वजनिक सवारीका सेवाग्राहीहरू (विद्यार्थी, कर्मचारी, किसान, जनप्रतिनिधि, व्यापारी/व्यवसायी, गृहिणी र अन्य) र सेवा प्रदायकहरू (सवारी चालक तथा सञ्चालक) दुवै पक्षको प्रतिनिधित्व हुने गरी सर्वेक्षण गरिएको हो । प्राथमिक तथ्यांक सङ्कलनको क्रममा सर्वेक्षणसँगै प्रमुख सरोकारवाला निकायहरूसँग पनि अन्तरवार्ता गरिएको छ । नगरपालिकाका अधिकारीहरू, ट्राफिक प्रहरी तथा निजी सवारी व्यवसायीहरूसँग प्रमुख सुचकको रूपमा अन्तर्वार्ता मार्फत सम्बन्धित नीतिगत तथा कार्यान्वयन पक्षका जानकारीहरू संकलन गरिएको छ । सार्वजनिक स्थानहरूमा सवारी चाप, पार्किङको अवस्था तथा ट्राफिक प्रवाह सम्बन्धी अवस्थाहरूको प्रत्यक्ष अवलोकन गरी तथ्याङ्कलाई विश्लेषण गरिएको छ । विश्लेषण प्रक्रियामा स्वट विश्लेषण, माग-आपूर्ति विश्लेषण, र तुलनात्मक विश्लेषण प्रयोग गरिएको छ ।

१.६ अध्ययनको सीमा

सिमित भूगोलको अध्ययन, समयवधिमा सिमितता, चाडपर्व तथा विशेष समयमा यातायात सेवामा सिर्जना हुने प्रभाव, दिर्घकालिन प्रवृत्तिलाई पूर्णतया नसमेटेको, सवारी साधनका सिमित क्षेत्रमा अध्ययन तथा विश्लेषण गरिएको र यातायातका बहुविकल्पको विस्तृत अध्ययन गर्न बाँकी रहेको, लाभान्वित समूहको विविधता अभाव र केही क्षेत्रको न्यून प्रतिनिधित्व (महिला, वृद्ध जनसंख्या, अपाङ्गता भएका व्यक्तिहरू) लगायतले वाह्य वैद्यता र कार्यान्वयन पूर्व थप विस्तृत अध्ययन आवश्यक (External Validity and Implication) रहेको छ ।

वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको सवाल

२.१ वीरेन्द्रनगरको संक्षिप्त परिचय

वीरेन्द्रनगर, कर्णाली प्रदेशको राजधानीका रूपमा विकास हुँदै गएको प्रमुख शहरी केन्द्र हो। वीरेन्द्रनगर सहर उपत्यकाको समथर भूभागमा फैलिएको सहर भएकोले, पूर्वाधार विकास, विशेषतः सडक र यातायात प्रणाली विस्तारका लागि तुलनात्मक रूपमा सहज वातावरण रहेको छ। पश्चिममा बराहताल गाउँपालिका, पूर्वमा लेकबेसी नगरपालिका, उत्तरमा दैलेख जिल्ला र दक्षिणमा भेरिगंगा नगरपालिकासँग जोडिएको वीरेन्द्रनगर सहर कर्णाली प्रदेशको प्रवेशद्वारको रूपमा समेत चिनिन्छ।

पछिल्लो जनगणना २०७८ अनुसार वीरेन्द्रनगरको कुल जनसंख्या १,५३,८६३ रहेको छ। कुल जनसंख्यामध्ये पुरुषको संख्या ७५,१२९ र महिलाको संख्या ७८,७३४ रहेको छ। लैङ्गिक अनुपात ९५.५९ पुरुष प्रति १०० महिला रहेको छ। वीरेन्द्रनगरमा परिवारको औषत आकार ४.०१ व्यक्ति प्रति घरपरिवार रहेको छ भने यहाँको वार्षिक जनसंख्या वृद्धिदर ४.९२% रहेको छ। वीरेन्द्रनगरको जनघनत्व १९८ व्यक्ति प्रति वर्ग किलोमिटर रहेको छ। यद्यपी पछिल्लो समय कर्णाली प्रदेशको राजधानी र प्रदेशको शैक्षिक, स्वास्थ्यको सुविधा, प्रशासनिक र आर्थिक सहरको रूपमा रहेकोले वीरेन्द्रनगरमा कर्णाली प्रदेशका विभिन्न जिल्लाहरूबाट अस्थायी तथा स्थायी रूपमा बसोबास गर्न आउनेहरूको संख्या बढ्दो रहेको छ।

विवरण	जानकारी
जिल्ला	सुर्खेत
स्थापना वर्ष	वि.स. २०३३
हाल वडा संख्या	१६
उपत्यकाका वडा संख्या	१२ (वडा नं. १ देखि १२)
शहरी वडा संख्या	८
ग्रामीण तथा अर्धशहरी वडा संख्या	८
हालको कुल क्षेत्रफल	२४५.०६ वर्ग किलोमिटर
नगरपालिकाको कुल जनसंख्या	१,५३,८६३
पुरुष: ४८.८%	
महिला: ५१.२%	
उपत्यकामा रहेका १२ वडाको जनसंख्या	१४१,९०६ (९२.२३%)
नगरपालिकाको कुल घरपरिवार संख्या	३८,३७७
नगरपालिकाको औसत घरपरिवारको आकार	४.०१ व्यक्तिहरू प्रति घरपरिवार
वार्षिक जनसंख्या वृद्धि दर	३.३१% (२०४८-२०५८), ४.४७% (२०५८-२०६८), ४.५८% (२०६८-२०७८)
जनघनत्व	६२८ प्रति वर्ग किलोमिटर

स्रोत: वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाको नगर प्रोफाइल २०७५ र राष्ट्रिय जनगणना २०७८

कर्णाली प्रदेशको राजधानी बनेपछि वीरेन्द्रनगरमा अन्य जिल्लाबाट बसाइँ सरी आउने र नयाँ घर बन्ने क्रम तीव्र रूपमा बढ्यो। २०६८ सालमा एक लाख आसपास बासिन्दा रहेको वीरेन्द्रनगरको जनसंख्या २०७८ मा एक लाख ५३ हजार पुगेको छ।^६ जनसंख्या र शहरीकरण दुवै बढ्दैगर्दा, सहरमा चहलपहल पनि बढ्दो रहेको छ। दैनिक आवतजावत र सेवा पहुँच सहज बनाउन वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको आवश्यकता पनि बढिरहेको छ। सरकारी कार्यालय, शैक्षिक संस्था, अस्पताल तथा निजी व्यवसायलगायतका पहुँचका लागि सहज, सस्तो र भरपर्दो वीरेन्द्रनगर यातायात अत्यावश्यक छ। वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाको क्षेत्रफल २४५.८५ वर्ग कि.मी. रहेको छ।^७

२.२ सार्वजनिक यातायातको आवश्यकता

कुनै पनि ठाउँको विकास र आर्थिक गतिविधि सडक र यातायातसँग प्रत्यक्ष रूपमा जोडिएको हुन्छ। सडक र यातायात पूर्वाधारले स्थानीय स्तरमा विभिन्न प्रभावहरू पार्दछ। सडक र यातायात पूर्वाधारले वस्तु र सेवा प्रवाह सहज बनाउँछ, बजार पहुँच बढाउँछ, कृषि, उद्योग र पर्यटन क्षेत्रको विकासमा टेवा पुऱ्याउँछ, शिक्षा, स्वास्थ्य र रोजगारीमा पहुँच वृद्धि गराउँछ, र नयाँ व्यवसायिक अवसर सिर्जना गर्छ। त्यसैले सडक सञ्जालको सुदृढीकरण र प्रभावकारी सार्वजनिक यातायात सेवा कुनै पनि क्षेत्रको समग्र सामाजिक तथा आर्थिक उन्नतिको आधार हो।

कर्णालीको राजधानी वीरेन्द्रनगर बनेसँगै, वीरेन्द्रनगर शहर व्यापार-व्यवसाय, शिक्षा र स्वास्थ्य सुविधाको केन्द्र बनेको छ। बढ्दो जनसंख्या र कर्णालीका विभिन्न जिल्लाबाट रोजगारी, शिक्षा तथा व्यवसायका लागि बसाइँ सर्नेहरूको संख्या बढ्दै गएकोले वीरेन्द्रनगरको जनघनत्व पनि दिनप्रतिदिन बढ्दो छ। जनसंख्या र शहरीकरण दुवै बढ्दै जाँदा, सहरमा चहलपहल पनि बढ्दो रहेको छ। दैनिक आवतजावत र सेवा पहुँच सहज बनाउन वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको आवश्यकता पनि बढिरहेको छ। सरकारी कार्यालय, शैक्षिक संस्था, अस्पताल तथा निजी व्यवसायलगायतका पहुँचका लागि सहज, सस्तो र भरपर्दो वीरेन्द्रनगर यातायात अत्यावश्यक छ।

हाल वीरेन्द्रनगरमा एकमात्र सार्वजनिक यातायातको माध्यम अटोरिक्सा रिक्सा मात्र रहेको छ। अटोरिक्साको संख्या धेरै भइसकेका कारण प्रतिस्पर्धा बढेको देखिए तापनि, एउटै सवारी साधनमा निर्भरता भएकाले भाडादरमा एकाधिकार देखिएको पाइन्छ। नगर बस लगायत अन्य सार्वजनिक यातायात सञ्चालनमा नरहेकाले अटोरिक्साको संख्यामा वृद्धि हुँदै गएको कारण सहरमा भीडभाड र सवारी दुर्घटनाहरू पनि बढेको देखिन्छ।

२.३ वीरेन्द्रनगरको सडक

२०७९/८० सम्मको वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाको मध्यम अवधिको यातायात गुरु योजना (MTMP) अनुसार, वीरेन्द्रनगरमा कुल ६६४.७३३ किलोमिटर सडक सञ्जाल रहेको छ। यसमा २३.२१५ किलोमिटर रत्न राजमार्ग (NH58), २५.९२२ किलोमिटर दैलेख सडक (59DR012) र ३.०४९ किलोमिटर मदन भण्डारी मार्ग (59DR015) समेत समावेश छन्। वीरेन्द्रनगरको कुल सडक सञ्जालमध्ये २४.२१ प्रतिशत सडक कालोपत्रे वा आरसिसी पिच गरिएको छ। सतह प्रकार (Surface type) अनुसार २४३.५७२ किलोमिटर सडक ग्राभेल गरिएको छ भने बाँकी सडकहरू कच्ची अवस्थाका रहेका छन्।

कुल ६६४.७३३ किलोमिटर सडक सञ्जालमध्ये, कालोपत्रे र आरसिसी प्याभमेन्ट सडकहरू जम्मा २४.२१% (१५७.७२९ किमी कालोपत्रे र ३.१६८ किमी RCC प्याभमेन्ट) मात्र छन्। यसले सडकको ठूलो हिस्सा अझै पनि ग्राभेल (३६.६४%) र कच्ची (३९.०६%) अवस्थामा रहेको देखाउँछ। यसबाट सडक पूर्वाधारको विकासमा

६ <https://newsfnepal.com/2023/12/07/611889/>

७ <https://birendranagarmun.gov.np/ne/node/5>

अझै धेरै काम गर्नुपर्ने आवश्यकता रहेको देखिन्छ, विशेषगरी कच्ची सडकहरूलाई स्तरोन्नति गर्नुपर्ने देखिन्छ। यो अवस्थाले वर्षायाममा यातायातमा समस्या निम्त्याउन सक्ने र समग्र यातायात प्रणालीको दक्षतामा असर पार्न सक्ने सम्भावना रहन्छ।

सडक सतहको प्रकारअनुसारको सडक सूचीकरण

क्रम संख्या	सडकको प्रकार	लम्बाइ (किमी)	सतहको प्रतिशत (%)
१	कालोपत्रे	१५७.७२९	२३.७३%
२	आरसिसि प्याभमेन्ट	३.१६८	०.४८%
३	ग्राभेल	२४३.५७२	३६.६४%
४	कच्ची	२५९.६१८	३९.०६%
५	नयाँ ट्रयाक	०.६४५	०.१०%
जम्मा सडक किमि (रणनीतिक सडक सञ्जाल सहित)		६६४.७३३	

स्रोत: वीरेन्द्रनगर नगरपालिका (एमटीएमपी फिल्ड सर्वेक्षण)

नगरपालिकाका सडकहरू

क्रम संख्या	सतहको प्रकार	लम्बाइ (किमी)	सतहको प्रतिशत (%)
१	कालोपत्रे	१०५.४७३	१७.२२%
२	आरसिसि प्याभमेन्ट	३.१६८	०.५२%
३	ग्राभेल	२४३.५७२	३९.७७%
४	कच्ची	२५९.६१८	४३.३९%
५	नयाँ ट्रयाक	०.६४५	०.११%
जम्मा (रणनीतिक सडक सञ्जाल बाहेक)		६१२.४७६	

स्रोत: वीरेन्द्रनगर नगरपालिका (एमटीएमपी फिल्ड सर्वेक्षण)

रणनीतिक सडक सञ्जालबाहेक वीरेन्द्रनगरमा ६१२.४७६ किलोमिटर सडक रहेका छन्। जसमा १७.२२ प्रतिशत कालोपत्रे तथा ३९.७७% ग्राभेल रहेको छ। उक्त सडकमध्ये ४३.३९% अर्थात् २५९.६१८ किलोमिटर सडक कच्ची रहेको छ।

२.४ वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात

वीरेन्द्रनगर शहरमा सार्वजनिक यातायातको मुख्य आधार अटोरिक्सा रिक्सा (टेम्पो) बनेको छ। स्थानीय बासिन्दाहरू सामान्यतया अटोरिक्सा, निजी सवारी साधन वा पैदल यात्रा गरेर आफ्नो दैनिक आवागमन गर्छन्।

अटोरिक्सामा निर्भरता

वीरेन्द्रनगरमा २०७४/०७५ सालदेखि अटोरिक्सा सञ्चालनमा आए। सो समयमा ३७१ वटा अटोरिक्सा वीरेन्द्रनगर नगरपालिकामा दर्ता भई सार्वजनिक यातायातको रूपमा सञ्चालनमा आएका थिए। हाल (२०८२ साल साउन ४ गतेसम्म) वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाबाट १२४९ वटा अटोरिक्साले बाटो इजाजतपत्र लिएका छन्।^८ प्रदेश यातायात कार्यालय सुर्खेतमा जम्मा १८८४ वटा अटोरिक्सा दर्ता भएको तथ्याङ्क छ।^९ यातायात कार्यालय सुर्खेतमा दर्ता

८ वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाले उपलब्ध गराएको तथ्याङ्क

९ यातायात व्यवस्थापन कार्यालय कर्णाली प्रदेश सुर्खेत

भएका अटोरिक्साहरु सुर्खेतका अन्य स्थानीय तह तथा दैलेख लगायत अन्य जिल्लाहरुमा समेत सञ्चालनमा रहने गर्छन्। वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्साको संख्या क्रमशः वृद्धि भई सार्वजनिक यातायातमा यसको निर्भरता बढ्दो रहेको सो तथ्यांकले देखाउँदछ।

अटोरिक्साको व्यवसायिकता

वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायातको प्रमुख हिस्सा बनेको अटोरिक्साको व्यवस्थापनमा विभिन्न चुनौतीहरू देखिएका छन्। जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय सुर्खेतका अनुसार, अटोरिक्सा चालकहरूको सवारी चालक अनुमतिपत्र समस्या, व्यावसायिकता र दक्षता अभाव र ट्राफिक नियमको उल्लङ्घन प्रमुख समस्याका रूपमा रहेका छन्। आर्थिक वर्ष २०८१/८२ को तथ्याङ्कले यो समस्याको गम्भीरतालाई उजागर गर्दछ। उक्त आर्थिक वर्षमा सुर्खेतमा ७४ वटा अटोरिक्सा दुर्घटनामा परेका छन्। त्यसैगरी, सोही अवधिमा २०२५ पटक अटोरिक्सा कारबाहीमा पर्दा ४८८ पटक सवारी चालक अनुमतिपत्र (लाइसेन्स) बिना चलाएको पाइएको छ। यसका अतिरिक्त, १०३ पटक अटोरिक्सा चालकहरू मादक पदार्थ सेवन गरी सवारी चलाएको अवस्थामा कारबाहीमा परेका थिए।^{१०}

ट्राफिक प्रहरीका अनुसार, चालकहरूमा सवारी चालक अनुमतिपत्र नहुनु, ट्राफिक नियमको पालना नगर्नु र व्यावसायिकताको अभाव हुनु नै मुख्य समस्या हो। कतिपय अवस्थामा चालकहरू जरिवाना तिर्न तयार भए पनि सवारी चालक अनुमतिपत्र बनाउनमा चासो देखाउँदैनन्। वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्साको संख्या पनि अत्यधिक भएको र नेपालगञ्ज लगायतका अन्य सहरबाट समेत यहाँ अटोरिक्सा ल्याएर चलाउने गरेको पाइएको छ। यसले सहरमा ट्राफिक चाप बढाएको छ। अटोरिक्सा चालकहरूले महँगो भाडा असुल्छन् भन्ने गुनासो पनि ट्राफिक प्रहरीमा बारम्बार आउने गरेको छ, जसले गर्दा सार्वजनिक यातायातको सेवाको गुणस्तरमाथि प्रश्न उठेको छ।

नगर माइक्रो सञ्चालनको प्रयास र असफलता

वीरेन्द्रनगरमा २०८० असार १ गतेदेखि सुरु भई करिब चार महिनासम्म सञ्चालनमा आएको 'नगरबस' सेवाले निरन्तरता पाउन सकेन। सुर्खेत-नेपालगञ्ज रुटमा चल्ने साना बसहरूलाई खाली समयमा नगरभित्र सञ्चालनमा ल्याइएको थियो। विभिन्न सन्चारमाध्यममा आएका समाचारअनुसार व्यवसायीहरूले नगरपालिकाबाट सहकार्य र सहयोगको आश्वासन पाए पनि व्यवहारमा केही नभएको गुनासो गरेका थिए। इन्धनको मूल्य बढेपछि भाडादर (प्रारम्भिक २० रुपैयाँबाट ३० रुपैयाँ) बढाउँदा पनि सञ्चालन खर्च धान्न नसक्दा घाटा लाग्यो। यसका साथै, नगरबसको भाडा ३० रुपैयाँमा झारेपछि अटोरिक्साले पनि सोही भाडादरमा यात्रु बोक्न थाले, जसले गर्दा यात्रुहरू छिटो र सजिलोको लागि अटोरिक्सा रोज्न पुगे।^{११}

नगरबस दिर्घकालिन रूपमा संचालन नहुनुमा कानूनी जटिलता, बाटो इजाजतपत्र अभाव, संचालन तथा व्यवस्थापन खर्चको तुलनामा नाफा कम, अटोरिक्सा सँगको मूल्य प्रतिस्पर्धा अभाव तथा पहुँचयोग्यता कमजोर हुँदा निरन्तरतामा समस्या सिर्जना भएको थियो। खाली समयमा नगरबसको रूपमा प्रयोग गरीनु र छोटो दुरीको लागि नगरबसको रूपमा संचालन गर्न नगरपालिका वा यातायात व्यवस्था कार्यालय, सुर्खेतबाट बाटो इजाजतपत्र नलिनुले कानूनी जटिलता समेत सिर्जना गरेको थियो।

१० जिल्ला ट्राफिक प्रहरी कार्यालय सुर्खेतका अधिकारीसँग गरिएको कुराकानी तथा कार्यालयले उपलब्ध गराएको तथ्यांकसहितको विवरण

११ <https://www.setopati.com/social/325414>

२.५ वीरेन्द्रनगरमा दर्ता गरिएका अटोरिक्साहरू सञ्चालन हुने प्रमुख मार्ग (रुट पोइन्टहरू):

वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्साहरूले विभिन्न प्रमुख मार्गहरूमा केन्द्रीत छन्। यी मार्ग तथा पोइन्टहरूले शहरको भित्री भाग र वरपरका क्षेत्रमा मानिसहरूको आवागमनमा सहयोग पुर्याउँछन्। प्रमुख मार्ग पोइन्टहरू निम्नानुसार छन्:

मुख्य केन्द्रीत रुटहरू: मंगलगढी चोक, घण्टाघर तथा एरिचोक			
बांगेसीमल टेम्पो पार्क	शंकरचोक	अलायचौर	गणेशचोक
फ्लाँटै	घण्टाघर चोक	रहलपुर	सहकारीचोक
देउतीथान चोक	कालुचोक	बुलबुले चोक	क्याम्पसरोड
एरिचोक	हटिया चोक	एयरपोर्ट चोक	ईनाम
मुलपानी चोक	मंगलगढी चोक	पिपिरा चोक	करेखोला
प्रदेश अस्पताल	शिवमन्दिर लाटीकोइली	चारकुने चोक	कुमाइचोक
कालुचोक	पर्सेनी	धुलियाबिट	चाँदनी चोक
शहिद पार्क	काँक्रेबिहार	देउतीबज्यै	कर्णाली प्रदेश अस्पताल

स्रोत: फिल्ड अवलोकन तथा वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाको अटोरिक्सा तथा ई-रिक्सा निर्देशिका २०७५

वीरेन्द्रनगरमा यी रुटहरूको अलवा आवश्यकता र यात्रु र अटोरिक्सा चालकबिचको समझदारीमा विभिन्न भित्री रुटहरू तथा पर्यटकीय स्थलहरूमा समेत आउजाउ हुने गरेको छ।^{१ २} माथी उल्लेखित रुट तथा मार्गहरूमा अटोरिक्सा नियमित हुने गरेको छ। तर ती माथी उल्लेखित मार्ग तथा पोइन्टहरूमध्ये रातो रंगले भरिएका चार लेन हाइवेमा पर्छन् भने बाँकी अन्य भित्री बाटो तथा मार्गहरूमा पर्छन्। यसले यहाँका अटोरिक्सा व्यवसायीहरू राजमार्गमा मात्रै केन्द्रीत नभई भित्री र सायुँरा सडक एवं मार्गहरूमा समेत केन्द्रीत रहेको देखाउँछ।

वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्साको बढ्दो संख्याले सार्वजनिक यातायातको बढ्दो मागलाई देखाउँछ। यद्यपि, अटोरिक्सामाथिको अत्यधिक निर्भरताले विभिन्न चुनौतीहरू पनि निम्त्याएको छ। यसमा यातायात व्यवस्थापनको कमी, भाडादरमा एकरूपताको अभाव, ट्राफिक जामको सम्भावना, र अन्य सार्वजनिक यातायातका विकल्पहरूको कमी पर्छन्। यी प्रमुख रुट पोइन्टहरूले शहरको मुख्य क्षेत्रहरूलाई समेटे पनि, समग्र यातायात प्रणालीको सुधारका लागि अझै थप व्यवस्थित योजना र अन्य यातायातका साधनहरूको आवश्यकता देखिन्छ।

यी रुटहरूबाट अटोरिक्साहरूले विभिन्न ठाउँहरूमा यात्रु ओसारपसारले वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायातलाई सहज बनाउने काम गरिरहेको छ। मुख्यतया यी प्रमुख रुट पोइन्टहरूबाट अध्ययन वा कामको लागि मानिसहरू कलेज, विश्वविद्यालय तथा बजार क्षेत्रतर्फ आवतजावत गर्ने गर्छन्। अटोरिक्सा सार्वजनिक यातायातको माध्यम भएकाले विद्यार्थी, कर्मचारी, व्यवसायी लगायत दैनिक यात्रुहरूका लागि यी मार्गहरू मुख्य आवागमनका केन्द्रको रूपमा रहेका छन्।

२.६ कानुनी अवस्था

स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४ ले स्थानीय तह लाई यातायात व्यवस्थापनसँग सम्बन्धित केही अधिकारहरू प्रदान गरेको छ। उक्त ऐनको ,दफा ११ को उपदफा ५ (ग) ले दिएको यातायात सेवा व्यवस्थापन सम्बन्धी अधिकारमा (१) स्थानीय बस, ट्रली बस, ट्राम जस्ता मध्यम क्षमताका मास ट्रान्जिट प्रणालीको नीति, मापदण्ड, योजना, कार्यान्वयन, अनुगमन र नियमन, (२) राष्ट्रिय रेल पूर्वाधारको उपयोग तथा महानगरिय क्षेत्रभित्र शहरी रेल सेवाको सन्चालन, व्यवस्थापन, मर्मत सम्भार, समन्वय, साझेदारी र सहकार्य स्थानीय तहको अधिकार क्षेत्रभित्र

१२ अटो व्यवसायी तथा यात्रुहरूसँगको कुराकानीमा आधारित जानकारी।

रहेको उल्लेख गरिएको छ।^{१३}

सार्वजनिक यातायातको पूर्वाधार विकास र सेवा सञ्चालनमा निजी क्षेत्रको लगानी र सहभागितालाई प्रोत्साहन गर्न सार्वजनिक निजी साझेदारी नीति, २०७५ ल्याइएको छ। यसले ठूला यातायात परियोजनाहरूमा निजी क्षेत्रको संलग्नतालाई कानूनी आधार प्रदान गर्दछ।^{१४}

कर्णाली प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन, २०८१ ले प्रदेशभित्रको यातायात प्रणालीलाई समग्रमा व्यवस्थित, सुरक्षित र प्रभावकारी बनाउन खोजेको छ। यसले सवारी दर्तादेखि सञ्चालन, भाडादर निर्धारण, बीमा व्यवस्था, चालक र परिचालकको योग्यता र नियमन, ट्राफिक व्यवस्थापन, र कसुरमा सजायसम्मका विस्तृत प्रावधानहरू समेटेको छ। यस ऐनको मुख्य जोड सार्वजनिक यातायातको सुदृढीकरण, दुर्घटना रोकथाम, र वातावरणीय मैत्री यातायातको प्रवर्द्धनमा रहेको देखिन्छ। कर्णाली प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन, २०८१ ले प्रदेश सरकारलाई यातायात व्यवस्थापनको मुख्य अधिकार दिए पनि, यसले स्थानीय तहसँगको समन्वय र सहकार्यलाई महत्वपूर्ण मानेको छ। विशेषगरी, रुट निर्धारण, पार्किङ व्यवस्थापन, बस बिसौनी निर्माण, स्थानीय भाडादर सिफारिस, र वातावरणमैत्री यातायातको प्रवर्द्धनमा स्थानीय तहको सक्रिय भूमिका अपरिहार्य हुने देखिन्छ।^{१५}

वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाले आफ्नो क्षेत्राधिकारभित्र यी राष्ट्रिय कानून र नीतिहरूको पालना गर्दै यातायात व्यवस्थापन गर्नुपर्दछ। विशेषगरी, स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४ ले दिएका अधिकार प्रयोग गरी नगरपालिकाले स्थानीय सार्वजनिक यातायातका लागि रुट निर्धारण, पार्किङ व्यवस्थापन, र अन्य नियमनकारी भूमिका खेल्न सक्छ। अटोरिक्साको सञ्चालन, रुट र भाडादरको व्यवस्थापनमा स्थानीय सरकारको भूमिका महत्वपूर्ण हुन्छ। आवश्यक परेमा नगरपालिकाले आफ्नै स्थानीय यातायात ऐन वा कार्यविधिहरू निर्माण गरी सार्वजनिक यातायातलाई व्यवस्थित गर्न सक्छ। हालसम्म वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाले सार्वजनिक यातायात सम्बन्धमा तपशिलबमोजिमका नियम तथा क्रियाकलापहरू कार्यान्वयन गरेको छ।

अटोरिक्सा तथा ई-रिक्सा व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५

यस निर्देशिकामा वीरेन्द्रनगर नगरपालिका क्षेत्रभित्र सञ्चालनमा रहेका अटोरिक्सा तथा ई-रिक्साहरूलाई व्यवस्थित, सर्वलभ र दुर्घटना रहित बनाउने उद्देश्यले ल्याइएको उल्लेख गरिएको छ जसका मुख्य व्यवस्थाहरू तपशिल बमोजिम रहेका छन्।^{१६}

- अटोरिक्सा तथा ई-रिक्साको व्यवस्थापनका लागि नगरपालिका प्रमुखको अध्यक्षतामा बहु-सरोकारवाला समिति गठन।
- समितिले पार्किङ स्थल तोक्ने, भाडादर निर्धारण गर्ने, सेवा क्षेत्र र अटोरिक्साको संख्या तोक्ने, र विवाद समाधानमा सहजीकरण गर्ने।
- प्रत्येक अटोरिक्सा यातायात कार्यालयमा दर्ता र नवीकरण भई नगरपालिकामा पनि वार्षिक रूपमा दर्ता हुनुपर्नेछ। प्रदूषण मापदण्ड पूरा नगरेका र नवीकरण नगरेका सवारी साधनको दर्ता खारेज हुने।
- नगरपालिकाभित्रका लागि निश्चित रुट र सेक्टर तोकी कुल ८०० अटोरिक्साको संख्या (निर्देशिका अनुसार) निर्धारण गरिएको छ। प्रत्येक सवारीले चौमासिक रूपमा रुट परमिट लिनुपर्ने।

^{१३} स्थानीय सरकार सञ्चालन ऐन, २०७४

^{१४} सार्वजनिक निजी साझेदारी नीति, २०७५

^{१५} कर्णाली प्रदेश सवारी तथा यातायात व्यवस्थापन ऐन, २०८१

^{१६} अटो तथा ई-रिक्सा व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५

- चालकले अनुमतिपत्र साथमा राख्ने, सवारीको अवस्था ठीक राख्ने, गति नियन्त्रण गर्ने, मादक पदार्थ सेवन नगर्ने, लेन अनुशासन पालना गर्ने, जथाभावी पार्किङ नगर्ने, र यात्रुमैत्री व्यवहार गर्नुपर्ने लगायतका नियमहरू छन् ।
- यात्रु दाहिनेतर्फबाट चढ्न/झर्न नमिल्ने, भाडादर देखिने गरी टाँस्नुपर्ने र साउन्ड सिस्टम हटाउनुपर्ने प्रावधान छ ।
- अनिवार्य रूपमा सवारी, चालक, यात्रु र तेस्रो पक्ष बीमा गर्नुपर्ने ।
- प्रत्येक अटोरिक्साले ४/६ महिनामा अनिवार्य प्राविधिक जाँचपास गराउनुपर्ने ।
- ट्राफिक नियम उल्लंघन, बढी भाडा असुली, अनुमति नलिई सञ्चालन लगायतका कसुरमा रु. १,००० देखि ५,००० सम्म जरिवाना तथा पटकैपिच्छे दोब्बर जरिवाना लाग्ने ।
- ट्राफिक प्रहरी र नगरपालिकाले निर्देशिकाको पालना भए/नभएको अनुगमन गर्ने ।

भाडादर:

वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात (अटोरिक्सा) को भाडादरमा मनपरी भएको गुनासो आउने गरेको छ । यद्यपि वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाले भाडादर निर्धारण गरेको भए पनि सवारी चालकहरूले आफूखुशी भाडा लिने अभ्यास देखिएको छ । नगरपालिकाले भाडादर र अटोरिक्सा तथा इ रिक्सा व्यवस्थापन निर्देशिका २०७५ बनाएर रुट निर्धारण र इजाजत निर्धारण गरेको छ ।^{१७}

सामान्यतया दूरीको आधारमा एउटा चोकबाट अर्को चोकसम्म यात्रा गर्दा रु. २० देखि रु. ५० सम्म भाडा लिने गरिएको छ । तर नगरपालिकाले निर्धारण गरेको भाडादर भने यसभन्दा कम तोकिएको पाइन्छ ।

नगरपालिकाले तोकेको भाडा:

पिच गरिएको सडकमा न्यूनतम भाडा: रु. २० प्रति यात्रु । त्यसपछि: प्रति किलोमिटर थप रु. ५ को दरले भाडा । कच्ची सडकमा: न्यूनतम भाडा रु. २० प्रति यात्रु । त्यसपछि: प्रति किलोमिटर थप रु. १० को दरले भाडा लाग्ने । क्षेत्र वा एरिया अनुसारको भाडादर व्यवस्थापन समितिले तोके बमोजिम कायम हुने । भाडादर परिवर्तन गर्नुपर्ने अवस्था आएमा समितिले समयसापेक्ष परिवर्तन गर्न सक्नेछ । तोकिएको भाडादरभन्दा बढी असुल गरेमा जरिवाना लाग्ने व्यवस्था रहेको छ । रुट परमिटको लागि नगरपालिकाले समय-समयमा सार्वजनिक यातायात चालकहरूलाई आह्वान गर्ने गर्छ । साथै, अटोरिक्सा चालकहरूले नगरपालिकालाई वार्षिक राजस्वको रूपमा रु. १२०० तिर्नुपर्ने व्यवस्था रहेको छ । यो दर विक्रम संवत् २०८२/८३ सालबाट बढाएर रु. १८०० पुर्याइएको छ ।^{१८}

२.७ वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायातको अवस्था विश्लेषण

वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायातको अवस्था विश्लेषण गर्नका लागि SWOT (सबल पक्ष, कमजोर पक्ष, अवसर, चुनौती) र माग-आपूर्ति विश्लेषण विधिहरूको प्रयोग गरिएको छ । यसमा सर्वेक्षण, फिल्ड अध्ययन, डेस्क रिभ्यु र सरोकारवालाहरूको विचार (व्यक्तिगत अन्तर्वार्ता र समुह छलफल) बाट प्राप्त जानकारीका आधारमा विश्लेषण गरिएको छ ।^{१९}

^{१७} अटो तथा इ रिक्सा व्यवस्थापन कार्यविधि, वीरेन्द्रनगर नगरपालिका

^{१८} नगरपालिकाले उपलब्ध गराएको जानकारी

^{१९} सर्वेक्षण, फिल्ड अन्वेषण, डेस्क रिभ्यु र सरोकारवालाहरूको विचार (व्यक्तिगत अन्तर्वार्ता र समुह छलफल) बाट प्राप्त जानकारीका आधारमा विश्लेषण गरिएको ।

१. सबल पक्ष, कमजोर पक्ष, अवसर, चुनौती विश्लेषण

यसअन्तर्गत वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात प्रणालीका आन्तरिक सबल पक्ष र कमजोर पक्षका साथै बाह्य अवसर र चुनौतीहरूलाई विश्लेषण गरिएको छ ।

सबल पक्ष

- हाल वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्सा मात्र सार्वजनिक यातायातको माध्यम भएकाले यसको सञ्चालनलाई व्यवस्थित गर्न सकेमा प्रभावकारी हुन सक्छ ।
- वीरेन्द्रनगरको शहरी संरचना तुलनात्मक रूपमा घना बस्ती र सानो सहर भएकाले सार्वजनिक यातायातका लागि रुटहरू निर्धारण गर्न र सञ्चालन गर्न सहज हुन्छ ।
- कर्णाली प्रदेशको राजधानी भएकोले बढ्दो जनसंख्याका कारण सार्वजनिक यातायातको माग निरन्तर बढ्दो छ, जसले नीजी लगानीकर्तालाई आकर्षित गर्न सक्छ ।
- वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाले "अटोरिक्सा तथा ई-रिक्सा व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५" जारी गरी यातायात व्यवस्थापनमा चासो देखाएको छ ।
- अटोरिक्सालाई व्यवस्थित गर्न सकिएमा र नगर बस सञ्चालन गर्न सकिएमा अटोरिक्साहरूलाई राइड सेयरिड प्लेटफर्ममा आवद्ध गराउन सकिने सम्भावना (पठाओ मोडेल) छ, जसले उनीहरूको जवाफदेहिता र यात्रु सुरक्षा बढाउँछ ।
- महिला अटोरिक्सा चालकहरूको व्यवहार इमान्दार र सचेत हुने पाइएकाले महिलालाई अटोरिक्सा चलाउन प्रोत्साहन गर्न सकिने सम्भावना छ ।

कमजोर पक्ष

- सार्वजनिक यातायातको एकमात्र माध्यम अटोरिक्सा हुनुले विकल्पको अभाव र एकाधिकारको सम्भावना रहेको छ ।
- अटोरिक्साहरूको रुट, पार्किङ र भाडादरमा एकरूपताको अभाव (निर्देशिका भए पनि पूर्ण कार्यान्वयन नभएको गुनासो) ।
- नगरपालिकामा दर्ता भएका अटोरिक्साको संख्या (१२४९) निर्देशिकाले तोकेको संख्या (८००) भन्दा बढी हुनुले निर्देशिकामा राखिएको संख्या मागमा आधारित छ या छैन भन्ने पुनर्विचार गर्न आवश्यक ।
- व्यवस्थित बसपार्क, पर्याप्त बस स्टप, यात्रु प्रतिकालय लगायत अन्य संरचनाहरूको अभाव ।
- अटोरिक्साको यान्त्रिक अवस्था, चालकको व्यवहार (लापरवाहीपूर्ण ड्राइभिङ, लाइसेन्स नभई चलाएको) र यात्रु सुरक्षामा कमजोरीहरू देखिएका छन् ।
- अटोरिक्सा चालकहरूले भाडामा मनमानी गर्ने, बागेनिङ गर्नुपर्ने र थाहा नभएका यात्रुहरूलाई ठग्ने गरेको गुनासो छ ।

अवसरहरू

- वीरेन्द्रनगरमा विद्युतीय बस वा अटोरिक्सा सेवा विस्तार गर्न सकिने ।
- निजी क्षेत्रलाई आकर्षित गरी बस सेवा वा अन्य सार्वजनिक यातायातका मोडालिटीहरू सञ्चालन गर्न सकिने ।
- सुव्यवस्थित सार्वजनिक यातायात प्रणालीले वीरेन्द्रनगरमा पर्यटन विकासमा टेवा पुर्याउन सक्ने ।
- मुख्य सडकहरूमा नगर बस र भित्री सडकहरूमा अटोरिक्सालाई व्यवस्थित गरी सहकार्यको मोडलमा सार्वजनिक यातायात सञ्चालन गर्न सकिन्छ ।
- नगरपालिकाले निजी क्षेत्रलाई अनुदान र प्रोत्साहन दिएर यातायात सञ्चालनमा संलग्न गराउन सकिन्छ । यसका लागि राइड सेयरिड प्लेटफर्म र टिकट प्रणाली लागू गर्ने जस्ता नयाँ प्रविधि प्रयोग गर्न सकिने सम्भावना छ ।

चुनौतीहरू

- सवारी साधनको अनियन्त्रित वृद्धिले भविष्यमा ट्राफिक जाम र दुर्घटनाको जोखिम बढाउन सक्ने ।
- इन्धनबाट चल्ने अटोरिक्साको बढ्दो संख्याले वायु र ध्वनि प्रदूषणको समस्या बढाउन सक्ने ।
- नयाँ यातायात मोडालिटीहरू सञ्चालन गर्दा अटोरिक्सा व्यवसायीहरूसँगको रोजगारी गुम्ने जोखिम ।
- अटोरिक्सा चालकहरूमा शिक्षा र जनचेतनाको अभाव भएकाले नयाँ नियम र प्रविधिलाई लागू गर्न चुनौती हुन सक्छ ।
- नेपालगञ्ज लगायतका अन्य सहरबाट समेत यहाँ अटोरिक्सा ल्याएर चलाउने गरिएको छ, यसले यहाँ अटोरिक्साको संख्या बढाउनुका साथै जसलाई नियमन गर्न थप चुनौती छ ।

२. वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको माग-आपूर्ति विश्लेषण

यसअन्तर्गत वीरेन्द्रनगर सहरमा सार्वजनिक यातायातको माग र आपूर्तिको अवस्थालाई विश्लेषण गरिएको छ ।

माग:

- राष्ट्रिय जनगणना २०७८ का अनुसार वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाको कुल जनसंख्या १ लाख ५३ हजार ८ सय ६३ रहेको र जनसंख्या वृद्धीदर समेत बढदो दरमा रहेको छ । प्रदेश राजधानी समेत रहेकोले आर्थिक, शैक्षिक क्रियाकलापका लागि यहाँ बसोबास गर्नेहरूको संख्या बढ्दो छ ।
- कर्णाली प्रदेशको राजधानी बनेसँगै वीरेन्द्रनगरमा जनसंख्याको चाप बढ्दो छ, जसले दैनिक आवागमनको मागमा उल्लेख्य वृद्धि ल्याएको छ ।
- वीरेन्द्रनगर शिक्षा, व्यापार, व्यवसाय र स्वास्थ्य सेवाको प्रमुख हब भएकाले विद्यार्थी, अभिभावक, बिरामी र कुरुवाहरूको आवागमन उच्च छ ।
- विशेषगरी साँझको समयमा र अस्पताल जस्ता संवेदनशील ठाउँमा जाँदा यातायातको माग उच्च हुने तर सेवाको गुणस्तर र उपलब्धता कमजोर हुने गरेको पाइएको छ ।

आपूर्ति:

- हाल सार्वजनिक यातायातको मुख्य आपूर्ति दर्ता भएका १२४९ अटोरिक्साबाट भइरहेको छ तर दर्ता नभई सञ्चालन हुनेको संख्या योभन्दा दोब्बर रहेको अधिकारीहरूको अनुमान छ ।^{२०}
- अटोरिक्साको रुट, भाडादर र समयतालिकामा व्यवस्थित प्रणालीको अभाव रहेको छ । चालकहरूले प्रायः मनोमानी भाडा लिने र ट्राफिक नियमको पालना नगर्ने गरेको पाइन्छ ।
- बस, माइक्रोबस जस्ता मध्यम वा ठूला क्षमताका सवारी साधनहरूको सार्वजनिक सेवामा नरहेकाले बढी यात्रु क्षमता भएका यातायातका साधनहरूको आपूर्तिमा ठूलो कमी छ ।
- यात्रु सुरक्षा र व्यावसायिकताको कमीका कारण आपूर्तिमा मात्रात्मक रूपमा वृद्धि भए पनि गुणात्मक रूपमा कमजोर रहेको छ ।

२० जिल्ला ट्राफिक र वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाका अधिकारीहरूसँग गरिएको कुराकानीबाट प्राप्त जानकारी

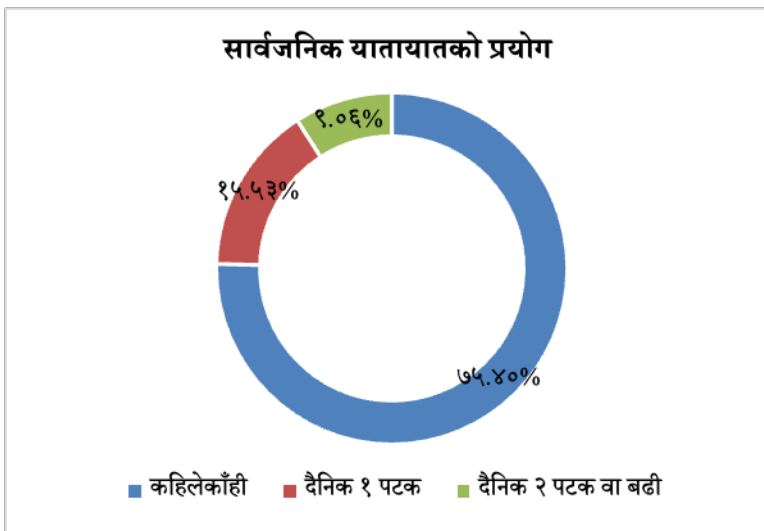
वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको अवस्था सम्बन्धमा अध्ययन

यो सर्वेक्षण वीरेन्द्रनगर नगरपालिकामा सार्वजनिक यातायातको विद्यमान अवस्था देखाउने उद्देश्यले गरिएको हो । वीरेन्द्रनगर कर्णाली प्रदेशको राजधानी र यस क्षेत्रको प्रमुख व्यापारिक तथा शैक्षिक केन्द्र भएकाले यहाँ सार्वजनिक यातायातको भूमिका महत्त्वपूर्ण छ । शहरीकरणको द्रुत विकाससँगै सार्वजनिक यातायातको माग र यसका चुनौतीहरू पनि बढ्दै गएका छन् । यस सर्वेक्षणले वीरेन्द्रनगरका बासिन्दाहरूले सार्वजनिक यातायात सेवाहरूलाई कसरी हेर्छन् भन्नेबारे विस्तृत जानकारी सङ्कलन गर्ने प्रयास गरेको छ । यसमा यातायातको पहुँच, समय, भाडादर, सिट क्षमता, सरसफाइ, सुरक्षा, र चालक तथा सहचालकको व्यवहार जस्ता विभिन्न पक्षहरूलाई समेटिएको छ । साथै, सार्वजनिक यातायात प्रयोग गर्दा यात्रुहरूले भोग्ने मुख्य समस्याहरू र सुधारका सम्भावित क्षेत्रहरू पनि यसमा पहिचान गरिएको छ । सर्वेक्षणबाट प्राप्त तथ्याङ्कले वीरेन्द्रनगर नगरपालिका र सम्बन्धित निकायहरूलाई सार्वजनिक यातायात प्रणाली सुधार गर्नका लागि आवश्यक नीति तथा कार्यक्रमहरू तर्जुमा गर्न मद्दत पुग्ने अपेक्षा गरिएको छ । यसले यात्रुमैत्री र प्रभावकारी यातायात सेवाको विकासमा योगदान पुर्याउने विश्वास छ ।

३.१ सरोकारवाला तथा सार्वजनिक यातायात प्रयोगकर्ताको धारणा अध्ययन

यसअन्तर्गत सुर्खेतको वीरेन्द्रनगरमा अस्थायी एवं स्थायी रूपमा बसोबास गर्दै आएका सार्वजनिक यातायातका प्रयोगकर्ताका साथै यहाँको सार्वजनिक सरोकारका मुद्दाहरूमा सरोकार राख्ने व्यक्तिहरूसँग सर्वेक्षण गरेका छौं । सर्वेक्षणमार्फत प्राप्त नतिजालाई तपशिलबमोजिम विश्लेषण गरिएको छ ।

३.१.१ सार्वजनिक यातायातको प्रयोग



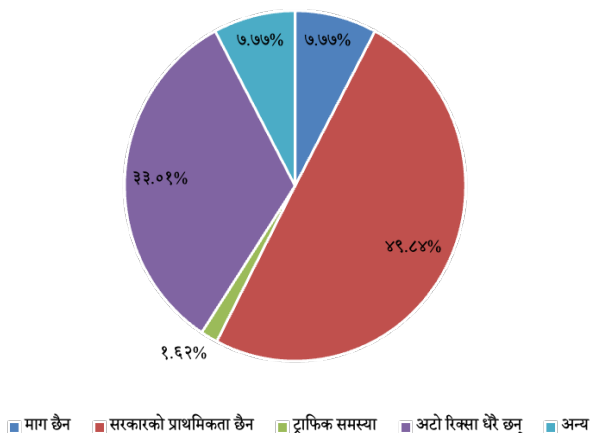
स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको प्रयोगको अवस्था हेर्दा, सर्वेक्षणमा सहभागीमध्ये ७५.४ प्रतिशतले अटोरिक्सा वा अन्य सार्वजनिक यातायातका माध्यमहरू कहिलेकाहीं मात्र प्रयोग गर्ने गरेको पाइएको छ, जसले अधिकांश बासिन्दा दैनिक रूपमा यसमा निर्भर नरहेको संकेत गर्छ । त्यस्तै, १५.५३% ले दैनिक एक पटक र ९.०६% ले दैनिक दुई वा सोभन्दा बढी पटक सार्वजनिक यातायात प्रयोग गर्ने बताएका छन्, जसले नियमित प्रयोगकर्ताहरूको सानो हिस्सा मात्र

रहेको देखिन्छ । यो तथ्यांकले वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको व्यापक प्रयोगका लागि सेवाको पहुँच, विश्वसनीयता र आकर्षण बढाउनुपर्ने आवश्यकता देखिन्छ ।

३.१.२ वीरेन्द्रनगरमा हालसम्म नगर बस नहुनुको कारण

वीरेन्द्रनगरमा हालसम्म नगर बस नहुनुको कारण



स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

वीरेन्द्रनगरमा नगर बस (Public City Bus) सेवा सञ्चालनमा नआउनुको मुख्य कारणहरू बुझ्नका लागि उत्तरदाताहरूबाट प्राप्त प्रतिक्रियाहरूलाई समग्रमा हेर्दा, सरकारको प्राथमिकताको अभाव सबैभन्दा प्रमुख कारण (४९.६४%) को रूपमा अगाडि आएको छ। अटोरिक्सा रिक्साको बाहुल्यलाई पनि (३३.०१%) एउटा महत्त्वपूर्ण कारण मानेका छन्, जसले विद्यमान यातायात व्यवस्थाले आंशिक रूपमा माग पूरा गरेको वा नगर बसका लागि प्रतिस्पर्धी वातावरण सिर्जना गरेको देखाउँछ। 'माग छैन' भन्ने धारणा ७.७७% ले अहिलेको अवस्थालाई नै ठिक ठानेको देखिन्छ। यस्तै, ट्राफिक समस्यालाई १.६२% जनाले र अन्य विविध कारणहरूलाई ७.७७% ले उल्लेख गरेका छन्। विविध कारण उल्लेख गर्नेहरूले पूर्वाधारको अपर्याप्तता वा व्यवस्थापकीय जटिलता जस्ता पक्षहरू पनि अवरोधकको रूपमा रहेको बताएका छन्। उत्तरदाताहरूले वीरेन्द्रनगरमा नगर बस नहुनुका मुख्य कारणहरूमा माग र योजना भए पनि आर्थिक दिगोपनको अभाव (उच्च सञ्चालन लागत र कम आम्दानीको जोखिम), सहरको भौगोलिक बनावट र साँघुरा सडकहरूले निम्त्याएका पूर्वाधारगत चुनौतीहरू, तथा कमजोर सरकारी व्यवस्थापन र सरोकारवालाहरू (विशेषगरी स्थानीय, प्रदेश सरकार र निजी क्षेत्र) बीचको सहकार्यको कमी आदी वताएका छन्। यी बहुआयामिक समस्याहरूले गर्दा वीरेन्द्रनगरमा नगर बस सेवा सञ्चालन हुन सकेको छैन भन्ने उत्तरदाताहरूको बुझाइ थियो।

सर्भेको क्रममा धेरै नागरिकहरूले नगर बस सेवा सरकारको प्राथमिकतामा छैन भनेको भए पनि वीरेन्द्रनगर नगरपालिकाले चालु आर्थिक वर्षको रातो कितावअनुसार वार्षिक बजेट विनियोजनमा नगर बस सञ्चालनको लागि २ करोड रकम विनियोजन गरेको छ।

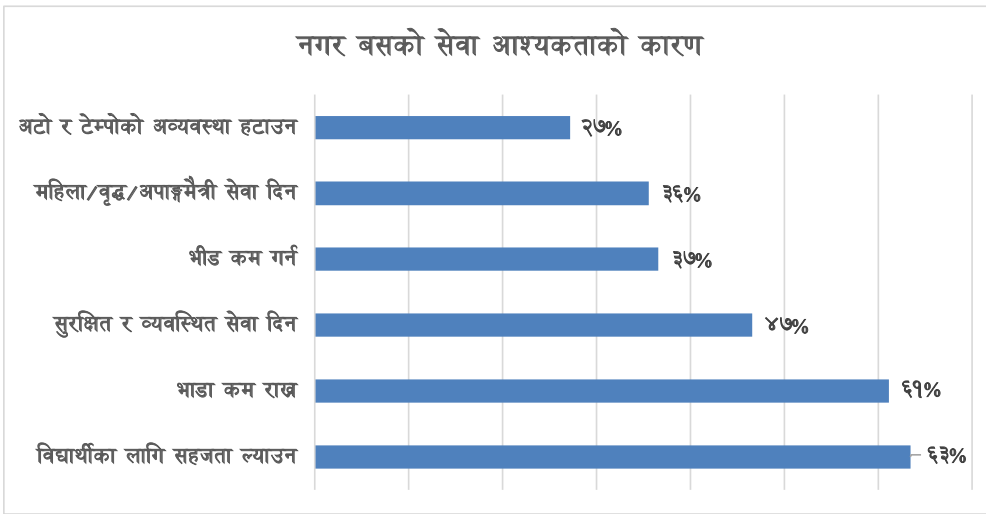
३.१.३ नगर बसको आवश्यकता

यसका लागि एकभन्दा बढी विकल्पको छनोट गर्ने अवसर दिइएकोमा सहभागीहरूले सबैभन्दा प्रमुख कारणका रूपमा विद्यार्थीका लागि सहजता (६३ प्रतिशत) लाई लिएका छन्। जसबाट हाल विद्यार्थीका लागि सुलभ र भरपर्दो यातायातको अभाव रहेको निष्कर्षमा पुग्न सकिन्छ। वीरेन्द्रनगरमा यहाँका स्थायी बासिन्दाबाहेक कर्णाली प्रदेशका विभिन्न जिल्लाका विद्यार्थीहरू विध्यालय तथा विश्वविद्यालय शिक्षाका लागि वीरेन्द्रनगरमा बसोबास गर्दै आएका छन्। यसैगरी, भाडा कम गर्नको लागि नगरवस आवश्यक छ भन्नेहरू ६१ प्रतिशत रहेका जना रहेका छन्। यसले हाल वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात लागत महँगो भएको देखिन्छ।

सुरक्षित र व्यवस्थित सेवा प्रदान गर्न (४७ प्रतिशत), भिड कम गर्नको लागि (३७ प्रतिशत) महिला, वृद्ध र अपाङ्गता भएका व्यक्तिहरूका लागि मैत्रीपूर्ण सेवा दिन (३६ प्रतिशत) नगर बस अपरिहार्य रहेको मानिएको छ, जसले हालको सार्वजनिक यातायातमा सुरक्षा, व्यवस्थापन र समावेशिताको कमीलाई औंल्याउँछ ।

साथै अटोरिक्साको अव्यवस्था हटाउन (२७ प्रतिशत) पनि नगर बस सेवाले महत्त्वपूर्ण भूमिका खेल्ने अपेक्षा गरिएको छ । यी सबै कारणहरूले वीरेन्द्रनगरका बासिन्दाहरू आधुनिक, सुलभ, सुरक्षित र समावेशी सार्वजनिक यातायात प्रणालीको तीव्र अपेक्षामा रहेको स्पष्ट पार्छन् ।

सर्वेक्षणमा सहभागी एकजनाले भनेका छन्: 'नगर बस मुख्य रुट वा स्थलका लागि हो । गल्ली भित्र सम्मका लागि अटो उपयुक्त हुन्छ ।'^{२१}



स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

३.१.४ यातायातका साधन छनोट गर्दा ध्यान दिइने विषयहरू

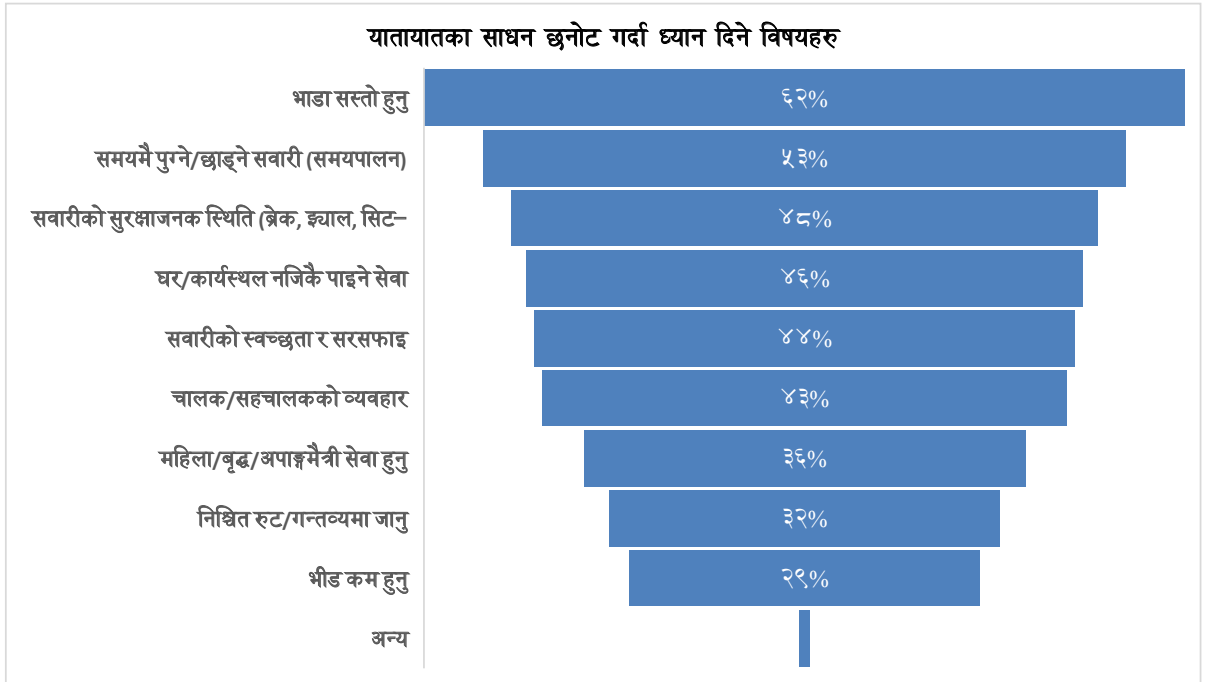
उत्तरदाताहरूलाई बहुबैकल्पिक उत्तर छनोटको अवसर दिइएकोमा वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको साधन चयन गर्दा यात्रुहरूका प्राथमिकताहरू विविध देखिएका छन्, तर तीमध्ये भाडा सस्तो हुनु (६२ प्रतिशत) र समयमै पुग्ने/छाड्ने (समयपालन) (५३ प्रतिशत) लाई सर्वाधिक महत्त्व दिइएको छ । यसले यात्रुहरूका लागि आर्थिक सुलभता र समयको बचत प्रमुख निर्धारक तत्व रहेको देखिन्छ ।

यसैगरी, सवारीको सुरक्षाजनक स्थिति (४८ प्रतिशत), घर/कार्यस्थल नजिकै सेवा पाउनु (४६ प्रतिशत), स्वच्छता र सरसफाइ (४४ प्रतिशत), र चालक/सहचालकको व्यवहार (४३ प्रतिशत) जस्ता सेवाको गुणस्तरसँग सम्बन्धित पक्षहरूले पनि उच्च प्राथमिकता पाएका छन् । महिला/वृद्ध/अपाङ्गमैत्री सेवा (३६ प्रतिशत) र निश्चित रुट/गन्तव्यमा जानु (३२ प्रतिशत) जस्ता समावेशीता र व्यवस्थित सेवाका विशेषताहरू पनि यात्रुको रोजाइमा पर्दछन्, जबकि भीड कम हुनु (२९ प्रतिशत) तुलनात्मक रूपमा कम महत्त्वपूर्ण कारक देखिएको छ ।

अध्ययनको क्रममा एक उत्तरदाताले भने "पहिलेभन्दा अहिले अटोरिक्सा व्यवस्थित भए पनि धेरै महँगो भाडा लिने समस्या कायमै छ । विशेषगरी भित्री सडकहरूमा बागेनिड गर्नुपर्ने र थाहा नभएका मानिसहरू ठगिने समस्या छ । मुख्य रुटमा २०-३० रुपैयाँ लाग्ने भए पनि भित्री सडकमा ५० रुपैयाँ भन्दा कम भाडा पाइँदैन । वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्साको मनोमानी र भाडामा एकाधिकार छ । भाडा महँगो असुल्छन् भन्ने गुनासो ट्राफिक प्रहरीमा पनि निकै आउने गरेको छ ।"

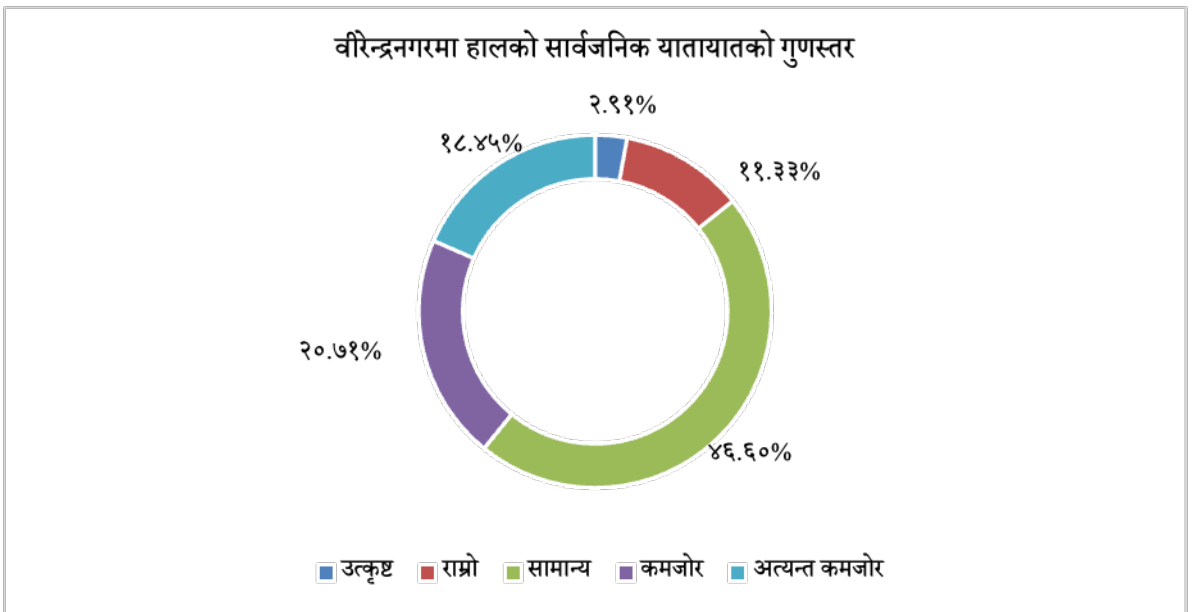
२१ सर्वेक्षणमा सहभागी सार्वजनिक यातायात प्रयोगकर्ताले व्यक्त गरेको विचार ।

वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात सेवा प्रदायकहरूले यात्रुहरूलाई आकर्षित गर्न र उनीहरूको सन्तुष्टि बढाउनका लागि प्रतिस्पर्धी भाडादर, समयको पावन्दी, सुरक्षित र सफा सवारी साधन, पहुँचयोग्य रुट, र मैत्रीपूर्ण व्यवहारमा विशेष ध्यान केन्द्रित गर्नुपर्ने देखिन्छ ।



स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

३.१.५ वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको हालको गुणस्तर



स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात सेवाको हालको गुणस्तरबारे गरिएको मूल्याङ्कनमा सहभागीहरूको मिश्रित तर प्रायः नकारात्मक प्रतिक्रिया प्राप्त भएको छ । सर्वाधिक ४६.४५% ले सेवाको गुणस्तरलाई 'सामान्य' भनेर मूल्याङ्कन गरेका छन् । यसपछि, उल्लेखनीय संख्यामा २०.९७% ले 'कमजोर' र १८.३९% ले 'अत्यन्त कमजोर'

रहेको बताएका छन्। यसको विपरीत, सेवाको गुणस्तरलाई 'राम्रो' मान्नेहरू ११.२९% मात्र थिए, भने 'उत्कृष्ट' भन्नेहरू त २.९०% मा सीमित रहे।

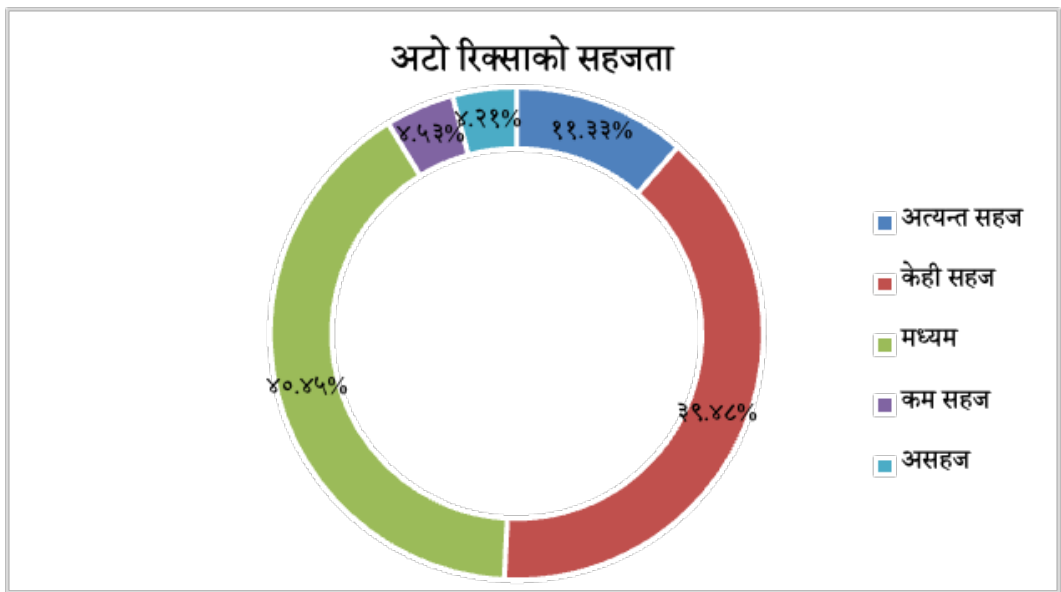
यस तथ्यांकले वीरिन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात सेवाको गुणस्तर औसतभन्दा तल रहेको स्पष्ट पाछै। करिब ४०% (कमजोर र अत्यन्त कमजोर) ले सेवाको स्तर न्यून रहेको बताएका छन्, जबकि लगभग ४६.४५% ले यसलाई केवल 'सामान्य' मानेका छन्। यो मतले हालको सार्वजनिक यातायात प्रणालीले यात्रुहरूको अपेक्षा पूरा गर्न नसकेको र यसको समग्र गुणस्तरमा व्यापक सुधारको आवश्यकता रहेको प्रस्ट संकेत गर्दछ। यात्रुहरूलाई आकर्षित गर्न र सहरको बढ्दो यातायातको मागलाई सम्बोधन गर्न सेवा प्रदायक र सम्बन्धित निकायले गुणस्तर अभिवृद्धिमा विशेष ध्यान दिनुपर्ने देखिन्छ।

अध्ययनको क्रममा एक उत्तरदाताले भने, "अटोरिक्सा चालकहरूले लाइसेन्स नभई चलाउने र लापरवाही गर्ने गरेको जस्तो देखिन्छ। व्यावसायिकताको कमी छ। क्षमताभन्दा बढी यात्रु राख्ने गर्छन्। साँझको समयमा यात्रु नपाउने भन्दै महँगो भाडा लिने प्रवृत्ति छ।"^{२२}

३.१.६ अटोरिक्सा रिक्साको सहजता

वीरिन्द्रनगरमा अटोरिक्सा सेवाको सहजता र उपयोगिताको मूल्याङ्कन गर्दा सहभागीहरूको मिश्रित धारणा पाइएको छ, तर अधिकांशले यसलाई औसत वा केही हदसम्म मात्र सहज मानेका छन्। सर्वाधिक ४०.३२% ले अटोरिक्सा सेवालाई 'मध्यम' स्तरको सहज र उपयोगी मानेका छन्। यसैगरी, ३९.६८% ले यसलाई 'केही सहज' बताएका छन्। यी दुई वर्गका प्रतिक्रियाहरूले अटोरिक्सा सेवा पूर्ण रूपमा सहज र प्रभावकारी नभए पनि पूर्ण असहज पनि नरहेको, अर्थात् बीचको अवस्थामा रहेको देखाउँछन्। सेवालार्ई 'अत्यन्त सहज' मान्नेहरूको संख्या ११.२९% मा सीमित छ। अर्कोतर्फ, ४.५२% ले 'कम सहज' र ४.१९% ले 'असहज' रहेको बताएका छन्, जसले केही यात्रुहरूले अटोरिक्सा सेवाबाट असन्तुष्टि पनि व्यक्त गरेको देखाउँछ।

यस जानकारीले वीरिन्द्रनगरमा अटोरिक्सा सेवाको सहजता र उपयोगिता सामान्यदेखि मध्यम स्तरको रहेको देखाउँछ। यद्यपि यसले सहरको यातायातको आवश्यकतालाई केही हदसम्म पूरा गरिरहेको छ, ठूलो संख्यामा यात्रुहरूले यसलाई उत्कृष्ट वा पूर्ण रूपमा सहज मानेका छैनन्।



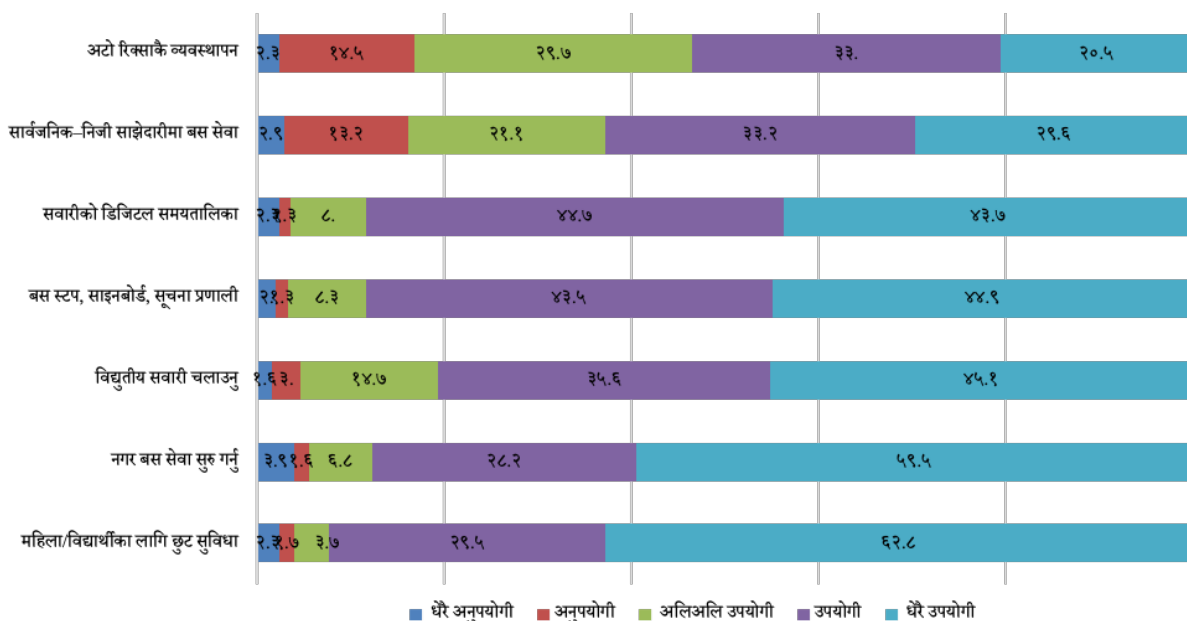
स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

२२ सरोकारवालाहरूले अन्तर्वार्ताका क्रममा व्यक्त गरेको विचार

तर अन्तर्वार्ता एवं सर्भेमा सहभागी केही सरोकारवालाहरूले भने उनिहरूको अव्यवसायिकता र यात्रुको सुरक्षामा गम्भिर प्रश्न उठाएका छन । अटोरिक्सा चालकहरूले महिला यात्रुहरूलाई सुरक्षाको डर सिर्जना गर्ने र फेसबुक आईडी/फोन नम्बर मान्ने जस्ता व्यक्तिगत कुरा सोधिखोजी गर्ने गर्छन् । महिला अटोरिक्सा चालकहरूको व्यवहार भने राम्रो र इमान्दार रहेको पाइयो ।^{२३} अटोरिक्सा चालकहरू जरिवाना तिर्न तयार भए पनि लाइसेन्स बनाउँदैनन् । उनीहरूमा शिक्षा र जनचेतनाको अभाव छ । अटोरिक्साको संख्या धेरै भएकाले नेपालगञ्ज लगायतका शहरबाट समेत यहाँ अटोरिक्सा ल्याएर चलाउने गरिएको छ ।^{२४}

३.१.७ वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात सम्बन्धमा सरोकारवालाको अपेक्षा

वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको सम्बन्धमा उत्तरदाताहरूले बहुआयामिक अनुभवहरू प्रकट गरेका छन् । महिला र विद्यार्थीका लागि छुट सुविधा (६२.८% धेरै उपयोगी सहित कुल ९२.३% उपयोगी/धेरै उपयोगी) लाई सबैभन्दा उच्च प्राथमिकता दिइएको छ । जसले समाजका यी वर्गहरूका लागि आर्थिक राहत र समावेशिताको आवश्यकता देखाउँदछ । त्यसपछि, नगर बस सेवा सुरु गर्नु (५९.५% धेरै उपयोगी, कुल ८७.७% उपयोगी/धेरै उपयोगी) र बस स्टप, साइनबोर्ड तथा सूचना प्रणालीको व्यवस्थापन (४४.९% धेरै उपयोगी, कुल ८८.४% उपयोगी/धेरै उपयोगी) तथा सवारीको डिजिटल समयतालिका (४३.७% धेरै उपयोगी, कुल ८८.४% उपयोगी/धेरै उपयोगी) जस्ता पहलहरूलाई पनि अत्यधिक उपयोगी मानिएको छ । यसले व्यवस्थित, समयबद्ध र सूचना-मैत्री सार्वजनिक



यातायात प्रणालीको तीव्र माग रहेको देखाउँछ ।

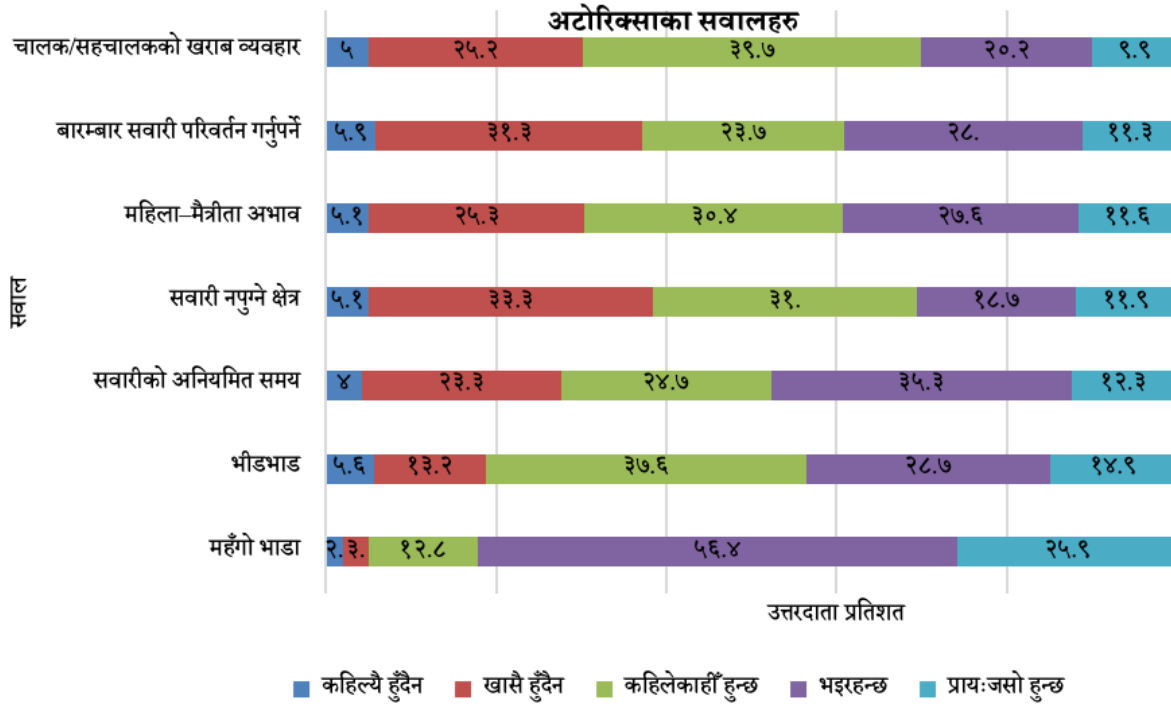
स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

विद्युतीय सवारी साधन चलाउनु (४५.१% धेरै उपयोगी, कुल ८०.७% उपयोगी/धेरै उपयोगी) लाई पनि ठूलो संख्यामा उपयोगी मानिएको छ । यद्यपि, सार्वजनिक-निजी साझेदारीमा बस सेवा (२९.६% धेरै उपयोगी, कुल ६२.८% उपयोगी/धेरै उपयोगी) र अटोरिक्साकै व्यवस्थापन (२०.५% धेरै उपयोगी, कुल ५३.५% उपयोगी/धेरै उपयोगी) लाई तुलनात्मक रूपमा कम उपयोगी मानिएको छ । विशेषगरी, अटोरिक्साको व्यवस्थापनलाई सबैभन्दा कम प्रतिशतले 'धेरै उपयोगी' भनेका छन्, जसले अटोरिक्साको मात्र व्यवस्थापनमा सेवाग्राही असन्तुष्ट रहेको देखिन्छ ।

२३ अन्तर्वार्तामा सहभागी एक महिलाको भनाई

२४ ट्राफिक अधिकारीले अन्तर्वार्तामा व्यक्त गरेको भनाई

यसबाट वीरेन्द्रनगरका बासिन्दाहरू महिला/विद्यार्थीका लागि सहूलियत, नगर बस सेवाको सुरुवात, व्यवस्थित पूर्वाधार (बस स्टप, सूचना प्रणाली), र डिजिटल समयतालिका जस्ता पहलहरूलाई सार्वजनिक यातायात सुधारका लागि सर्वाधिक महत्वपूर्ण रहेको उत्तरदाताहरूको बुझाइ छ। विद्युतीय सवारी साधनको प्रयोगमा पनि उच्च चासो देखिन्छ। यद्यपि, अटोरिक्साको मात्र व्यवस्थापन वा सार्वजनिक-निजी साझेदारी भन्दा पनि नगरपालिकाको प्रत्यक्ष संलग्नतामा नगर बस प्रणालीको विकासलाई प्राथमिकता दिइएको देखिन्छ। यसले यहाँका नीजि क्षेत्रप्रति नागरिकहरूको विश्वासको वातावरण नबनेको देखिन्छ।



स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायातमा यात्रुहरूले सामना गर्ने समस्याहरूको विश्लेषण गर्दा, महँगो भाडा सबैभन्दा प्रमुख चुनौतीका रूपमा देखिएको छ। सर्वेक्षणमा सहभागीमध्ये ८२.३% (५६.४% भइरहन्छ र २५.९% प्रायःजसो हुन्छ) ले भाडा महँगो हुने समस्या नियमित रूपमा अनुभव गरेको बताएका छन्। यसपछि, सवारीको अनियमित समय (४७.६% भइरहन्छ/प्रायःजसो हुन्छ) र भीडभाड (४३.६% भइरहन्छ/प्रायःजसो हुन्छ) पनि उच्च आवृत्तिमा सामना गरिने समस्याहरू हुन्, जसले सेवाको भरपर्दोपना र आरामदायी यात्राको अभावलाई दर्शाउँछ।

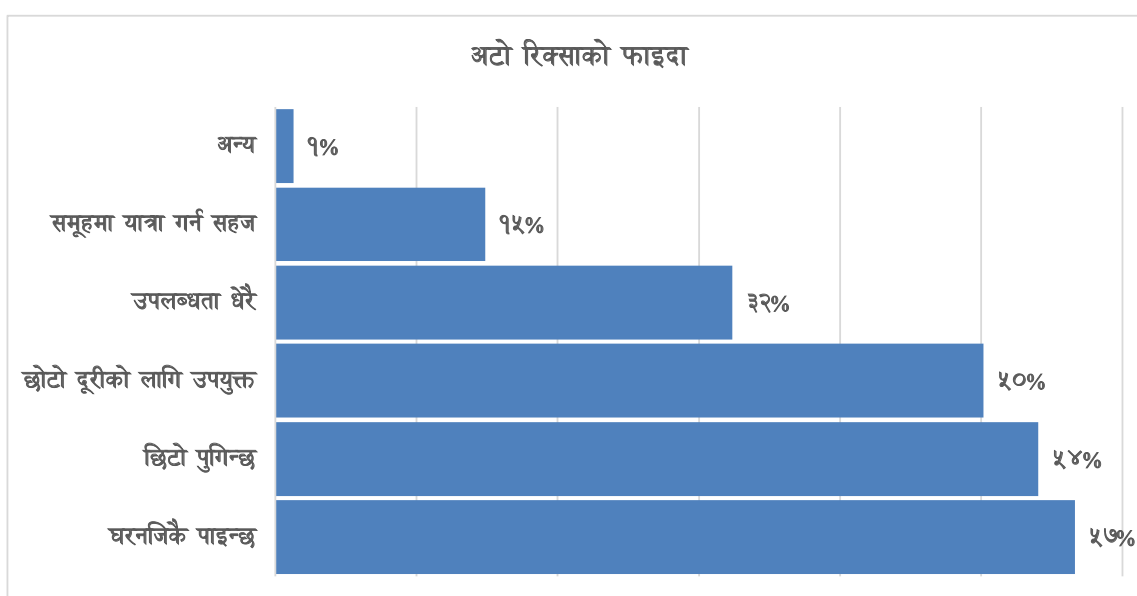
यात्रुहरूले बारम्बार सवारी परिवर्तन गर्नुपर्ने (३९.३% भइरहन्छ/प्रायःजसो हुन्छ) र महिला-मैत्रीताको अभाव (३९.२% भइरहन्छ/प्रायःजसो हुन्छ) जस्ता समस्याहरू पनि बारम्बार भोग्ने गरेको बताएका छन्, जसले सेवाको अपर्याप्त रुट व्यवस्थापन र महिला यात्रुहरूका लागि असुरक्षित वातावरणको आवश्यकतालाई उजागर गर्छ। चालक/सहचालकको खराब व्यवहार (३०.१% भइरहन्छ/प्रायःजसो हुन्छ) र सवारी नपुग्ने क्षेत्र (३०.६% भइरहन्छ/प्रायःजसो हुन्छ) पनि महत्वपूर्ण समस्याका रूपमा रहेका छन्।

यस तथ्यांकले वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको प्रयोगकर्ताहरूले मुख्यतया उच्च भाडा, समयको अनियमितता, र सवारी साधनमा हुने भीडभाड जस्ता समस्याहरू बारम्बार सामना गरिरहेको देखाउँछ। महिला-मैत्रीताको अभाव र रुटको अपर्याप्तता जस्ता पक्षहरूमा पनि सुधारको ठूलो आवश्यकता देखिएको छ।

३.१.८ अटोरिक्सा रिक्साका फाइदा

वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्सा सेवालार्ई उपयोगी मान्नुका विभिन्न कारणहरू उत्तरदाताहरूका प्रतिक्रियाबाट स्पष्ट हुन्छन्। यस सर्वेक्षणअनुसार, अटोरिक्साको उपयोगिताको सबैभन्दा प्रमुख कारण 'घरनजिकै पाइन्छ' भन्ने हो, जसलाई कुल छनोटमध्ये ५७ प्रतिशतले रोजेका छन्। यसले यात्रुहरूका लागि यसको उच्च पहुँच र सुविधाजनक उपलब्धतालाई स्पष्ट पार्छ। दोस्रो महत्वपूर्ण कारण 'छोटो पुगिन्छ' भन्ने हो, जसले कुल छनोटको ५४ प्रतिशत हिस्सा ओगटेको छ। यसले समयको बचत यात्रुहरूका लागि महत्वपूर्ण प्राथमिकता रहेको देखाउँछ। साथै, 'छोटो दूरीको लागि उपयुक्त' भन्ने कारणलाई पनि ५० प्रतिशतले छनोट गरेका छन्, जसले अटोरिक्साले सहरी क्षेत्रभित्रको छोटो र मध्यम दूरीको यात्राका लागि प्रभावकारी समाधान प्रदान गरेको संकेत गर्छ। अन्य कारणहरूमा, 'उपलब्धता धेरै' भन्नेलाई ३२ प्रतिशतले ले रोजेका छन्, जसले अटोरिक्सा जुनसुकै बेला पनि सहजै उपलब्ध हुने धारणालाई पुष्टि गर्छ। 'समूहमा यात्रा गर्न सहज' भन्ने कारणलाई भने १५ प्रतिशतले मात्र छनोट गरेका छन्, जुन कम प्राथमिकतामा रहेको देखिन्छ।

यस जानकारीले वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्सा सेवा मुख्यतया यसको पहुँच, समयको बचत गर्ने क्षमता, र छोटो दूरीका लागि उपयुक्तताका कारण लोकप्रिय र उपयोगी रहेको देखाउँछ। यात्रुहरूले यसको उपलब्धता र घर नजिकैबाटै सेवा लिन सकिने सुविधालाई बढी महत्त्व दिएका छन्। यद्यपि, 'समूहमा यात्रा गर्न सहज' भन्ने कारक तुलनात्मक रूपमा कम छनोटमा पर्नुले अटोरिक्साको सीमित सिट क्षमता र ठूलो समूहका लागि असुविधालाई पनि देखाउँदछ।



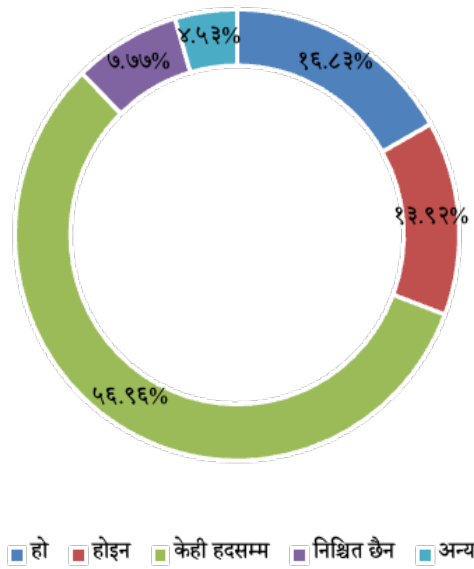
स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

३.१.९ अटोरिक्साद्वारा नगर बसको आवश्यकता परिपूर्तिको अवस्था ?

वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्सा सेवाले नगर बसको आवश्यकतालाई कम गरेको छ कि छैन भन्ने प्रश्नमा सहभागीहरूको धारणा मिश्रित तर महत्वपूर्ण रूपमा 'केही हदसम्म' भन्नेमा केन्द्रित रहेको पाइएको छ। सर्वाधिक ५७.१०% ले अटोरिक्साले नगर बसको आवश्यकतालाई 'केही हदसम्म' मात्र कम गरेको बताएका छन्। यसको अर्थ अटोरिक्साले पूर्ण रूपमा नगर बसको विकल्प दिन सकेको छैन, तर यसको अनुपस्थितिमा केही आवश्यकता अवश्य पूरा गरेको छ। 'हो' भन्ने १६.७७% र 'होइन' भन्ने १३.८७% को प्रतिक्रिया रहेको देखिन्छ। यसले यस विषयमा स्पष्ट ध्रुवीकरण देखाउँछ किनकी केहीले विकल्प मानेका छन् भने केहीले मानेका छैनन्। 'निश्चित छैन' भन्ने ७.७४% र 'अन्य' प्रतिक्रिया दिने ४.५२% ले भने यस विषयमा थप स्पष्टताको आवश्यकता रहेको देखाउँछन्।

‘अन्य’ प्रतिक्रिया दिनेहरूले अटोरिक्सालाई नगर बस नहुँदाको विकल्पको रूपमा लिइएको र यसको सहज उपलब्धता तथा भित्री गल्लीहरूमा पनि जान सक्ने विशेषताका कारण केही हदसम्म माग पूरा गरेको बताएका छन् यद्यपि, नगर बसको आवश्यकता अझै पनि रहेको बताएका छन् । अटोरिक्सा सुरक्षित नभएको, मनोमानी भाडा लिने, र सडकलाई व्यस्त बनाउने जस्ता नकारात्मक पक्षहरू पनि औँल्याइएका छन् । केहीले त नगर बस नभएकै कारण अटोरिक्साको आवश्यकता बढी देखिएको मात्र तर्क समेत गरेका छन् । यस विश्लेषणले वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्सा सेवाले नगर बसको आवश्यकतालाई पूर्ण रूपमा कम नगरेको तर नगर बसको अनुपस्थितिमा एक वैकल्पिक समाधानको रूपमा सेवा दिइरहेको देखाउँछ ।

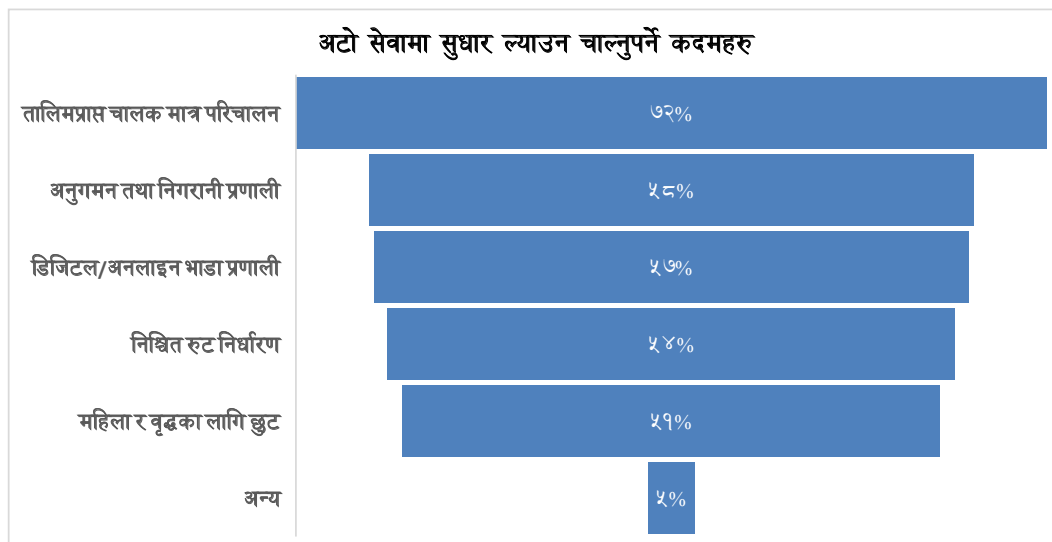
अटोरिक्साद्वारा नगर बसको आवश्यकता परिपूर्ति



स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

३.१.१० अटोरिक्सा सेवामा सुधार ल्याउन चाल्नुपर्ने कदमहरू

वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्सा सेवाको गुणस्तर सुधारका लागि उत्तरदाताहरूले विभिन्न महत्वपूर्ण सुझावहरू दिएका छन् । प्राप्त प्रतिक्रियामध्ये, ७२ प्रतिशतले तालिमप्राप्त चालक मात्र परिचालन सबैभन्दा प्रमुख सुझावका रूपमा धारणा राखेका छन् । यसले चालकको दक्षता र व्यावसायिकतामा देखिएको कमीलाई सम्बोधन गर्ने आवश्यकता औँल्याउँछ, र 'अन्य' प्रतिक्रियामा 'परिपक्व र सिपयुक्त चालक' तथा 'लाइसेन्स प्राप्त चालक' को अनिवार्यतामा जोड दिइएको छ । दोस्रो र तेस्रो प्रमुख सुझाव क्रमशः अनुगमन तथा निगरानी प्रणाली ५८ प्रतिशतले र डिजिटल/ अनलाइन भाडा प्रणाली ५७ प्रतिशतले स्थापना गर्नु पर्दछ भनेका छन्, जसले अटोरिक्साको सेवामा पारदर्शिता र जवाफदेहिताको माग रहेको देखाउँछ । 'निश्चित भाडा दर कायम होस्' भन्ने 'अन्य' प्रतिक्रियाले पनि डिजिटल भाडा प्रणालीको आवश्यकतालाई थप बल दिएको छ । त्यसैगरी, निश्चित रुट निर्धारण ५४ प्रतिशतले र महिला र वृद्धका लागि छुट ५१ प्रतिशतले सुझावको रूपमा दिएका छन् । 'अन्य' मा ट्राफिक नियमको पालना र वृद्धवृद्धाका लागि छुटको कुरा पनि समावेश छ । यस तथ्यले वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्सा सेवालाई अझ प्रभावकारी र यात्रुमैत्री बनाउनका लागि चालकको योग्यता र व्यावसायिकता अभिवृद्धि महत्वपूर्ण रहेको देखाउँछ । यसका साथै, सेवाको पारदर्शिता र जवाफदेहिता सुनिश्चित गर्न डिजिटल भाडा प्रणाली र बलियो अनुगमन संयन्त्र स्थापना गर्नु अपरिहार्य छ ।



स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

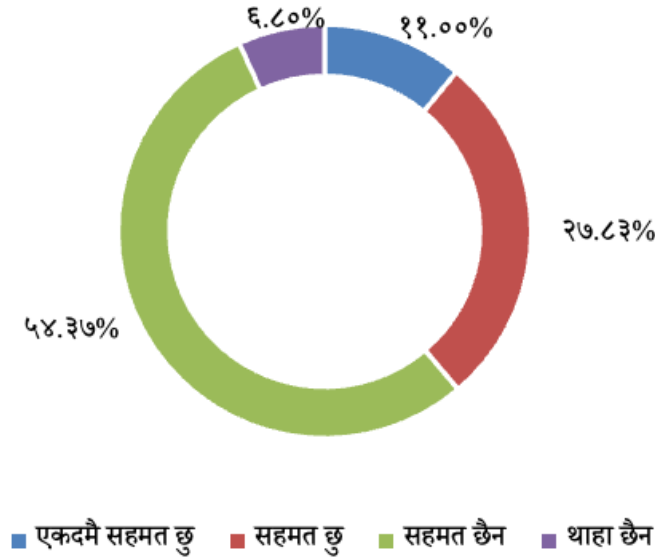
३. १.११ अटोरिक्साको संख्यामा नियन्त्रण गर्नुपर्ने रायहरू:

वीरेन्द्रनगरका अधिकांश बासिन्दाले अटोरिक्सा रिक्साको संख्यामा नियन्त्रण गर्नुपर्ने विभिन्न कारणहरू औंल्याएका छन्। ६२% उत्तरदाताहरूले नियन्त्रण गर्नुपर्ने बताउँदा १५% ले भने नियन्त्रण गर्नु नपर्ने राय व्यक्त गरेका थिए तर २३% ले भने निश्चित नभएको बताएका छन्। अटोरिक्साको संख्यामा नियन्त्रण गर्नुपर्छ भन्ने उत्तरदाताहरूलाई किन नियन्त्रण गर्नुपर्छ भनी प्रतिप्रश्न समेत गरिएको थियो। उनीहरूका मुख्य भनाइहरूलाई निम्न बुँदामा सारांश गरिएको छ :

- वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्साको संख्या आवश्यकताभन्दा बढी भएकोले सडकमा अत्यधिक भीडभाड हुने गरेको छ। यसले गर्दा सवारी साधन र पैदल यात्रु दुवैलाई असहजता भएको छ।
- अटोरिक्साको संख्या धेरै हुनुका साथै चालकहरूको लापरवाही र तीव्र गतिका कारण सडक दुर्घटनाहरू बढेको छ। धेरै चालकहरूसँग लाइसेन्स नहुनु पनि दुर्घटनाको जोखिम बढाउने एक कारण हो।
- अटोरिक्साहरू अव्यवस्थित ढंगले सञ्चालन हुने, जथाभावी रोक्ने/पार्किङ गर्ने र तोकिएको रुटमा नचल्ने समस्या छ। यसबाहेक, चालकहरूले यात्रुबाट मनमानी भाडा असुल्ने गरेको र सोझा यात्रुहरूलाई ठग्ने गरेको गुनासो पनि व्यापक छ।
- इन्धनबाट चल्ने अटोरिक्साको बढ्दो संख्याले वायु र ध्वनि प्रदूषण बढाएको छ, जसले वातावरण र जनस्वास्थ्यमा नकारात्मक असर पारिरहेको छ।
- अटोरिक्साको अत्यधिक संख्या र अव्यवस्थाका कारण वीरेन्द्रनगरमा नगर बस जस्ता व्यवस्थित सार्वजनिक यातायात सञ्चालनमा कठिनाई भएको छ।
- अटोरिक्साको संख्या बढी हुँदा व्यवसायीहरूबीच अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा बढेको र यसले व्यवसायिक पलायनलाई बढावा दिएको छ।
- केही अटोरिक्साहरू धेरै पुराना र यान्त्रिक रूपमा असुरक्षित भएकाले यात्रुको जीवनका लागि खतरा बनेका छन्।

यी कारणहरूले गर्दा वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्साको संख्यामा नियन्त्रण गरी व्यवस्थित रुट निर्धारण, भाडादर नियमन, चालक अनुमतिपत्र अनिवार्य र प्रदूषण नियन्त्रणमा जोड दिनुपर्ने मत देखिन्छ। केहीले त अटोरिक्सालाई पूर्ण रूपमा हटाएर विद्युतीय बस जस्ता वातावरणमैत्री र व्यवस्थित सार्वजनिक यातायात सञ्चालनमा ल्याउनुपर्ने सुझाव पनि दिएका छन्।

अटो रिक्साको व्यवस्थापनद्वारा नगर बसको विकल्प

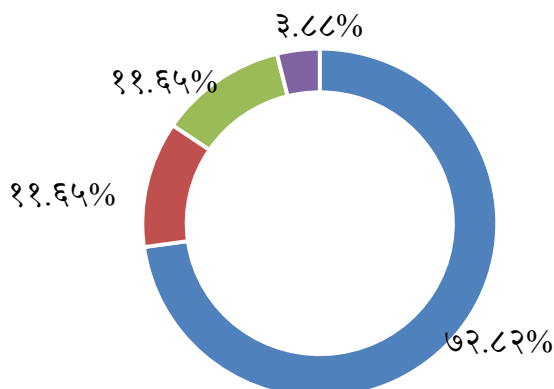


स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

वीरेन्द्रनगरमा हालको अटोरिक्सा सेवालालाई मात्र व्यवस्थित गरेर सञ्चालन गरेमा नगर बसको आवश्यकता पर्दैन भन्ने धारणामा सहभागीहरूको बहुमत असहमती देखिएको छ। सर्वाधिक ५८.१९% ले यो भनाइसँग 'सहमत छैन' भनेका छन्। यसले अटोरिक्साको व्यवस्थापनमा सुधार गरे पनि त्यसले नगर बसको आवश्यकतालाई पूर्ण रूपमा प्रतिस्थापन गर्न नसक्ने मत रहेको देखाउँछ। यद्यपि, केही सहभागीहरूले यसमा सहमति जनाएका छन्; २८.०६% ले 'सहमत छु' र १०.९७% ले 'एकदमै सहमत छु' भन्ने विकल्प रोजेका छन्। यसको अर्थ करिब ३९.०३% सहभागीहरूले अटोरिक्साको व्यवस्थित सञ्चालनलाई नगर बसको विकल्पको रूपमा हेरेका छन्। 'थाहा छैन' भन्ने ६.७७% को प्रतिक्रियाले यस विषयमा केही अन्योल रहेको देखाउँछ। यस तथ्यांकको आधारमा, वीरेन्द्रनगरका अधिकांश बासिन्दाहरू (५८.१९%) अटोरिक्सा सेवालालाई जतिसुकै व्यवस्थित बनाए पनि त्यसले नगर बसको आवश्यकतालाई पूर्ण रूपमा मेटाउन नसक्ने धारणा राख्छन्। यसले अटोरिक्साको सीमित क्षमता, सुरक्षा चुनौती, र व्यवस्थित ठूला सार्वजनिक यातायात प्रणालीले प्रदान गर्ने अन्य फाइदाहरू (जस्तै कम भाडा, भीड व्यवस्थापन, समावेशी सेवा) लाई प्राथमिकता दिएको बुझिन्छ। अतः, अटोरिक्सा सेवाको सुधार आवश्यक भए पनि, यसलाई नगर बसको पूर्ण विकल्पको रूपमा हेर्न नसकिने धेरैको विचार रहेकोले व्यवस्थित नगर बस सेवाको आवश्यकता अझै प्रबल रहेको निष्कर्षमा पुग्न सकिन्छ।

३.१.१२ नगर बसका सम्बन्धमा नगरपालिकालाई सुझाव

नगर बसका सम्बन्धमा नगरपालिकालाई सुझाव



- तुरुन्त नगर बस किनेर नगरपालिकाले सञ्चालन गर्नुपर्छ
- बस चलाउने त नीजी क्षेत्रले हो नगरले सहजीकरण गर्नुपर्छ
- अटो छँदैछन्, यिनैलाई व्यवस्थापन गर्ने हो। नगर बस आवश्यक छैन
- अन्य

स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

सर्वेक्षणमा प्राप्त कुल प्रतिक्रियामध्ये, बहुसंख्यक ७२.५८% ले 'तुरुन्त नगर बस किनेर नगरपालिकाले सञ्चालन गर्नुपर्छ' भन्ने विकल्पलाई सुझाएका छन्। यसले नगरपालिका आफैले अग्रसरता लिएर नगर बस सेवा सुरु गर्नुपर्छ भन्ने जनचाहना बलियो रहेको देखाउँछ। यसको तुलनामा, ११.९४% ले मात्र 'बस चलाउने त निजी क्षेत्रले हो, नगरले सहजीकरण गर्नुपर्छ' भन्ने धारणा राखेका छन्, जसले निजी क्षेत्रको भूमिकालाई स्वीकार गरे पनि नगरपालिकाको प्रत्यक्ष संलग्नतालाई कम प्राथमिकता दिएको देखाउँछ। उल्लेखनीय रूपमा, ११.६१% ले 'अटोरिक्सा छँदैछन्, यिनैलाई व्यवस्थापन गर्ने हो, नगर बस आवश्यक छैन' भन्ने विचार राखेका छन्, जसले विद्यमान अटोरिक्सा प्रणालीलाई नै सुधार गरेर अघि बढ्नुपर्ने मतलाई प्रतिविम्बित गर्छ। बाँकी ३.८७% ले 'अन्य' प्रतिक्रिया दिएका छन्।

यसले वीरेन्द्रनगरका अधिकांश बासिन्दाहरू नगर बस सेवाको आवश्यकता र यसको सञ्चालनका लागि नगरपालिकाको प्रत्यक्ष र सक्रिय भूमिकाको पक्षमा रहेको देखाउँदछ। 'तत्काल नगर बस खरिद गरी सञ्चालन गर्नुपर्ने' भन्ने जनमत ठुलो रहनुले सहरमा व्यवस्थित र भरपर्दो सार्वजनिक यातायातको तीव्र माग रहेको र नगरपालिकाले यसलाई आफ्नो प्राथमिकतामा राख्नुपर्ने जनदबाब देखिन्छ। यद्यपि, निजी क्षेत्रको भूमिका र अटोरिक्साको व्यवस्थापनमा सुधारका विकल्पहरू पनि उठेका छन्। यद्यपि व्यक्तिगत अन्तर्वाता तथा समुह छलफलमा सहभागीहरू भने नगर बस निजी क्षेत्रमार्फत चलाउनु आवश्यक रहेको तर्क गर्छन्।

वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनका लागि नगर बस सञ्चालन गर्नुपर्छ भन्नेमा अधिकांश सरोकारवालाहरूको सहमति देखिए पनि यसको सञ्चालन मोडेलबारे फरक मत पाइएको छ। युवा समूहका सहभागीहरू र मुख्य सुचकसँगको अन्तर्वातामा सहभागी निजी क्षेत्रका प्रतिनिधि तथा जनप्रतिनिधिहरूले नगर बस नगरपालिकाले आफै किनेर चलाउनुभन्दा निजी क्षेत्रमार्फत सञ्चालन गर्नु बढी प्रभावकारी हुने धारणा राखेका छन्। उनीहरूको विचारमा, नगरपालिका आफैले यातायात सञ्चालन गर्दा दिगोपनको अभाव हुनसक्छ। त्यसैले,

नगरपालिकाले नियमनकारी निकायको रूपमा काम गरी निजी क्षेत्रलाई बस खरिद गर्न तथा सञ्चालन गर्न प्रोत्साहन र सहूलियतहरू प्रदान गर्नुपर्छ । यसका लागि निजी लगानीकर्तालाई निश्चित समयको लागि मुनाफाको जोखिम कम गर्न अनुदान वा अन्य छुटहरू दिन सकिन्छ । यसले गर्दा अटोरिक्सा व्यवसायीहरूसँग पनि सहकार्य कायम गर्न सकिन्छ, जसले अस्वस्थ प्रतिस्पर्धालाई रोक्न मद्दत गर्छ ।^{२५} साथै, टिकट प्रणाली, समय तालिका, र उचित भाडादर निर्धारण गरी सेवाको गुणस्तर बढाउन सकिने सुझाव पनि आएको छ ।

यसलाई हेर्दा नगरपालिकाले नियमन र सहजीकरणको भूमिका निर्वाह गर्ने र निजी क्षेत्रले लगानी तथा सञ्चालनको जिम्मेवारी लिने मोडल वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात सुधारका लागि एक व्यवहारिक र दिगो उपाय हुन सक्छ ।

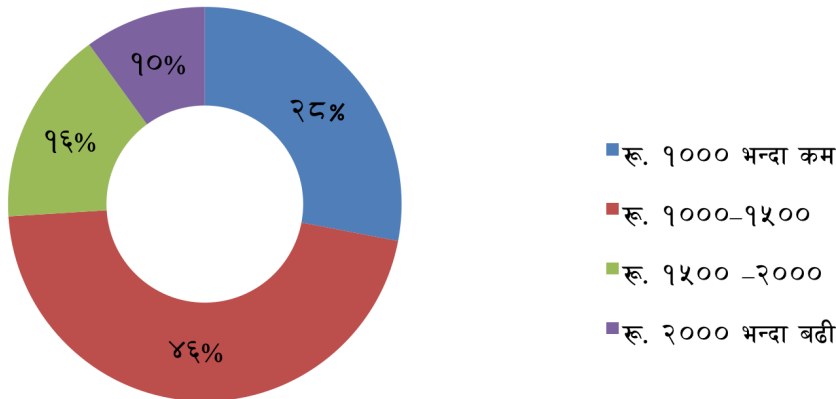
३.२ अटोरिक्सा व्यवसायीको धारणा अध्ययन

अध्ययनको क्रममा सुर्खेतको वीरेन्द्रनगरमा अटोरिक्सा व्यवसायमार्फत सहरमा यातायात सेवा उपलब्ध गराउँदै आएका चालकहरूसँग उहाँहरूको धारणाका विषयमा सर्वेक्षण गरेका छौं । अटोरिक्सा व्यवसायीहरूसँग गरिएको सर्वेक्षणको नतिजाका आधारमा प्राप्त जानकारीलाई तपशिलबमोजिम विश्लेषण गरिएको छ ।

३.२.१ दैनिक यात्रु ओसारपसार र आमदानी

सर्वेक्षणमा सहभागी अटोरिक्सा व्यवसायीहरूले न्यूनतम ४ र अधिकतम ५० चक्करसम्म दैनिक अटोरिक्सामा यात्रु ओसारपसार गर्ने बताएका छन् । वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातका सवारी साधनहरूले औसतमा दैनिक लगभग १६ चक्कर (rounds) लगाउने गरेको देखिन्छ । यस तथ्यांकले एक सवारी साधनको दैनिक सञ्चालनको अनुमानित स्तरलाई संकेत गर्छ ।

अटो व्यवसायीको दैनिक खुद कमाई



स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

वीरेन्द्रनगरका अटोरिक्सा व्यवसायीहरूको दैनिक आमदानीको मोटामोटी सर्वेक्षण गर्दा, अधिकांश व्यवसायीहरूको आमदानी मध्यम स्तरमा रहेको पाइएको छ । सर्वेक्षणमा सहभागीमध्ये, सर्वाधिक ४६% ले आफ्नो दैनिक आमदानी रु. १००० देखि १५०० सम्म रहेको बताएका छन् । यसपछि, २७% को आमदानी रु. १००० भन्दा कम रहेको देखिन्छ, जसले आमदानीको तल्लो तहमा रहेका व्यवसायीहरूको पनि एक महत्वपूर्ण हिस्सा रहेको औँल्याउँछ । तुलनात्मक रूपमा कम संख्यामा, १६% ले रु. १५०० देखि २००० सम्म र १०% ले रु. २००० भन्दा बढी कमाउने

२५ अन्तर्वार्ता तथा छलफलमा सहभागीहरूको विचारको आधारमा विश्लेषण गरिएको ।

बताएका छन्। यस तथ्यांकले वीरेन्द्रनगरका अटोरिक्सा व्यवसायीहरूको ठूलो बहुमत (७४% - रू. १०००-१५०० र रू. १००० भन्दा कम) को दैनिक आमदानी रू. १५०० भन्दा कम रहेको देखाउँछ। यो आमदानी स्तरले उनीहरूको आर्थिक अवस्थालाई औसत वा सामान्यतः चुनौतीपूर्ण देखाउँछ, जहाँ दैनिक खर्च धान्नका लागि निरन्तर संघर्ष गर्नुपर्ने हुन सक्छ। यसले नगर बस जस्तो नयाँ सार्वजनिक यातायात प्रणालीको सम्भावित सञ्चालनले उनीहरूको रोजगारी र आमदानीमा पार्न सक्ने असरप्रति व्यक्त गरिएको चिन्तालाई थप बल पुर्याउँछ, किनकि उनीहरू अहिले नै उच्च आमदानीको वर्गमा पर्दैनन्।

३.२.२ व्यवसायिक प्रतिस्थापनको डर

नगर बस वा सिटी यातायातका अन्य माध्यम सञ्चालन भएमा तपाईंको व्यवसायमा के असर गर्छ भनेर हामीले अटोरिक्सा व्यवसायीहरूलाई सोधेका थियौं। रोजगारीमा असर पर्छ भन्ने जवाफ दिने अधिकांश व्यक्तिहरूले आफ्नो रोजगारीमा नकारात्मक असर पर्ने मुख्य कारण आमदानीमा कमी आउनु रहेको बताएका छन्। यसका प्रमुख कारणहरू निम्न छन्:

- “आमदानीमा कमी”, “आय कम हुने”, “भाडा घटेर आमदानी कम हुने”, “कामै कम हुने” जस्ता कारण दिएका छन्। यसले नगर बस सञ्चालन भएमा यात्रुहरू बसतर्फ आकर्षित भई हालका सार्वजनिक सवारी चालकहरूको आमदानी घट्ने चिन्ता देखाउँछ।
- “बेरोजगार हुने डर”, “रोजगार गुम्ने डर”, “बिदेशिनु पर्ने अवस्था” जस्ता कारणहरू पनि उल्लेख गरिएका छन्, जसले रोजगारी गुम्ने सम्भावनाप्रति चिन्ता देखाउँछ।
- “यात्रु कम”, “यात्रुको अभाव”, “अटोरिक्सामा चढ्ने मान्छे नहुने” जस्ता कारणहरूले यात्रु संख्या घट्ने अनुमानलाई जोड दिएको छ।
- “दैनिक खर्च उठाउन पनि सकिन्न” भन्ने एकजनाको प्रतिक्रियाले सञ्चालन खर्च धान्न पनि गाह्रो हुने चिन्ता देखाउँछ।

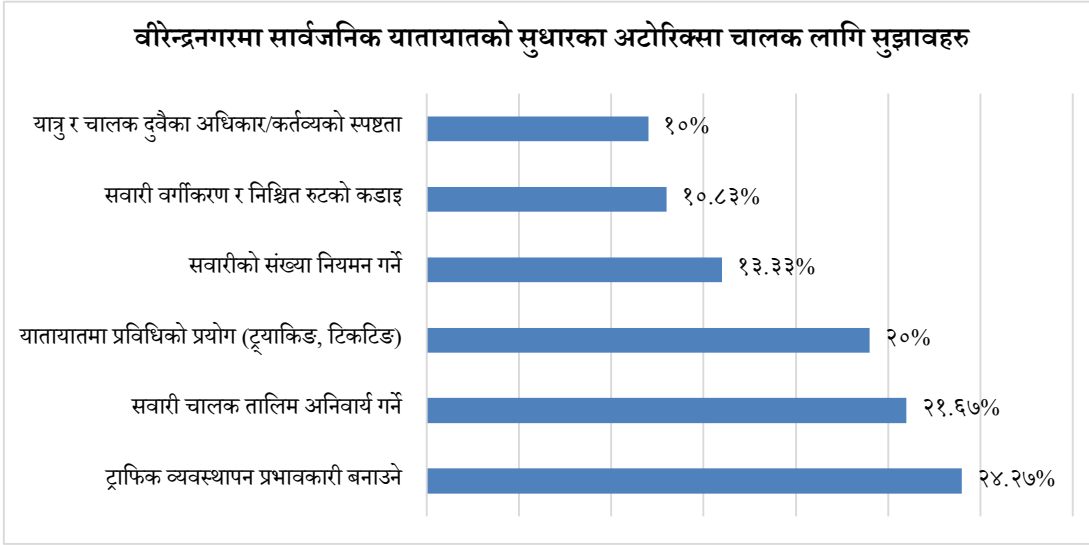
यद्यपी केहीले भने नगरपालिकामा सिटी यातायातका अन्य व्यवस्थापनहरू भएमा आफ्नो अटोरिक्सा व्यवसायलाई खासै फरक नपर्ने बताएका छन्। फरक पर्दैन भन्ने जवाफ दिने व्यक्तिहरूले दिएका कारणहरूमा: “आफ्नो चिनेको मान्छेलाई सेवा दिने र भित्री बाटोमा चलाउने” भन्ने लगायतका प्रतिक्रियाले व्यक्तिगत पारिवारिक तथा सामाजिक सम्बन्ध वा सहायक मार्गहरूमा सेवा जारी राख्ने सम्भावना देखाउँछ।

यो जानकारीले वीरेन्द्रनगरमा नगर बस सञ्चालन गर्दा हाल सार्वजनिक यातायात सञ्चालन गरिरहेका चालक तथा व्यवसायीहरूको रोजगारी र आमदानीमा नकारात्मक असर पर्ने ठूलो चिन्ता रहेको देखाउँछ। अधिकांशले प्रत्यक्ष असर पर्ने बताएका छन्।

३.२.३ यात्रुसँग विवाद

हामिले अटोरिक्सा व्यवसायीहरूलाई यात्रुसँग कुन कुरामा विवाद हुन्छ भनेर सोधेका थियौं। अधिकांशजसो अटोरिक्सा व्यवसायीहरूले भाडाका सम्बन्धमा विवाद हुने बताएका छन्। यद्यपी केहीले भने सिट बाँडफाँडका विषयमा समेत विवाद हुने बताएका छन्।

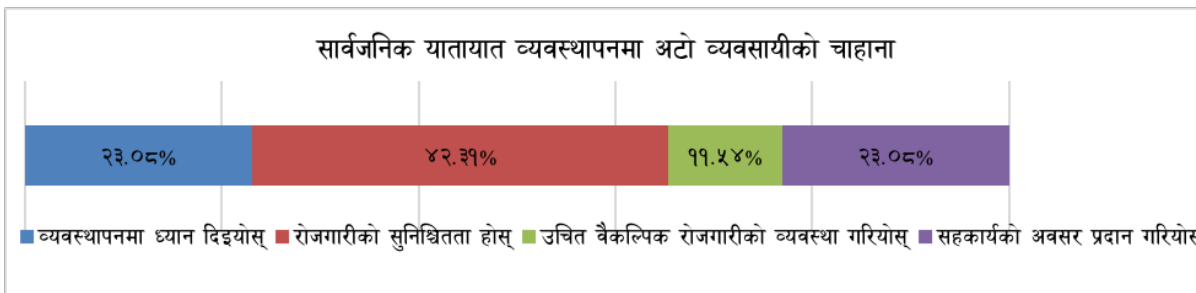
३.२.४ सार्वजनिक यातायातको सुधारका लागि अटोरिक्सा चालकका सुझावहरू



स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात सेवा सुधारका लागि विभिन्न सुझावहरू प्राप्त भएका छन्। प्राप्त प्रतिक्रियाहरूमध्ये ट्राफिक व्यवस्थापनलाई प्रभावकारी बनाउने (२४.१७%) सुझाव प्रमुख रहेको छ। यसैगरी, सवारी चालक तालिम अनिवार्य गर्ने (२१.६७%) र यातायातमा प्रविधिको प्रयोग (ट्र्याकिङ, टिकटिङ) (२०.००%) लाई पनि महत्वपूर्ण सुधारका क्षेत्र मानिएको छ। यसले चालकको व्यावसायिकता अभिवृद्धि र आधुनिक प्रविधि अपनाएर सेवालार्ई पारदर्शी र व्यवस्थित बनाउनुपर्ने आवश्यकता देखाउँछ। सवारीको संख्या नियमन गर्ने (१३.३३%), सवारी वर्गीकरण र निश्चित रुटको कडाइ (१०.६३%), तथा यात्रु र चालक दुवैका अधिकार र कर्तव्यको स्पष्टता (१०.००%) जस्ता सुझावहरूले समग्र प्रणालीलाई अनुशासित र उत्तरदायी बनाउनु पर्नेमा जोड दिएका छन्।

भविष्यमा नगरले नयाँ सवारी व्यवस्था लागू गर्ने भएमा अटोरिक्सा रिक्सा चालकहरूका चाहनाहरू स्पष्ट रूपमा व्यक्त भएका छन्। प्राप्त प्रतिक्रियाहरूमध्ये, रोजगारीको सुनिश्चितता होस् (४२.३१%) भन्ने चाहना सबैभन्दा प्रमुख रहेको छ। यसले नयाँ यातायात प्रणालीको सम्भावित सुरुवातले हालका व्यवसायीहरूको जीविकोपार्जनमा पर्न सक्ने नकारात्मक असरप्रति गम्भीर चिन्ता रहेको देखाउँछ। 'व्यवस्थापनमा ध्यान दिइयोस् (२३.०८%)' र 'सहकार्यको अवसर प्रदान गरियोस् (२३.०८%)' भन्ने चाहनाहरूले नगरपालिकाले नयाँ प्रणाली ल्याउँदा व्यवस्थित योजना र विद्यमान अटोरिक्सा रिक्सा चालकहरूसँगको समन्वयलाई जोड दिएको छ। 'उचित वैकल्पिक रोजगारीको व्यवस्था गरियोस् (११.५४%)' भन्ने सुझाव तुलनात्मक रूपमा कम भए पनि, रोजगारी गुम्ने अवस्थामा विकल्पको आवश्यकतालाई यसले औँल्याउँछ।



स्रोत: फिल्ड सर्भे, २०८२

नगर बस सञ्चालन भएमा आम्दानी घट्ने र रोजगारी गुम्ने चिन्ता छ । यसलाई सम्बोधन गर्न रोजगारीको सुनिश्चितता, वैकल्पिक आम्दानीका स्रोतहरू वा सरकारबाट राहतको अपेक्षा गरिएको छ । ट्राफिक नियमको प्रभावकारी कार्यान्वयन, नियमित चेकजाँच, लाइसेन्सविनाका चालकहरूलाई नियन्त्रण र समग्र यातायात प्रणालीलाई व्यवस्थित गर्नुपर्नेमा जोड दिइएको छ । विशेषगरी भित्री सडकहरूको सुधारको आवश्यकता औंल्याइएको छ । सवारी साधनमा लाग्ने राजस्व र करको दर घटाउनुपर्ने, र भाडा दरमा किचकिच कम गर्नुपर्ने सुझाव दिइएको छ । सरकारबाट सहयोग, अनुदान र चालकहरूका लागि तालिमको आवश्यकता पनि उल्लेख गरिएको छ ।

निष्कर्षहरू

वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायातको अवस्था र व्यवस्थापनसम्बन्धी यस अध्ययनले वर्तमान प्रणालीका जटिलता, चुनौतीहरू, र भविष्यका सम्भावनाहरूलाई बहुआयामिक दृष्टिकोणबाट केलाएको छ । विस्तृत विश्लेषणका आधारमा निम्नानुसारका निष्कर्षहरू प्रस्तुत गरिएका छन्:

- वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायातको मुख्य आधार अटोरिक्सा बनेको छ । हाल १२४९ वटा अटोरिक्सा नगरपालिकामा रुट परमिट लिएका छन्, जुन निर्देशिकाले तोकेको संख्या (८००) भन्दा बढी हो । यसले नगरपालिकामा अटोको माग बढ्दा समेत किन उक्त निर्देशिकाको संख्या पुनर्विचार भएन वा मागभन्दा साँच्चिकै अटोरिक्सा बढी छन् ? भन्ने सन्दर्भमा अध्ययनको आवश्यकता देखिन्छ ।
- कुल सडक सञ्जालको केवल २४.२१% मात्र कालोपत्रे हुनुले यातायात पूर्वाधारको विकासमा अझै धेरै काम गर्नुपर्ने आवश्यकता देखाउँछ । व्यवस्थित बसपार्क र यात्रु प्रतीक्षालयको अभावले सेवालाई थप अव्यवस्थित बनाएको छ ।
- सर्वेक्षणमा सहभागीमध्ये ४६.४५% ले सार्वजनिक यातायातको गुणस्तरलाई 'सामान्य' र करिब ४०% ले 'कमजोर' वा 'अत्यन्त कमजोर' बताएका छन् । यसले हालको सेवाको स्तर यात्रुको अपेक्षा अनुरूप नरहेको स्पष्ट पार्छ ।
- यात्रुहरूले सामना गर्ने मुख्य समस्याहरूमा महँगो भाडा (८२.३% ले अनुभव गरेको), सवारीको अनियमित समय, भीडभाड, महिला-मैत्री सेवाको अभाव, र चालकको खराब व्यवहार रहेका छन् ।
- अटोरिक्साको मुख्य उपयोगिता यसको उच्च पहुँच (घर नजिकै पाइने), छिटो पुग्न सकिने र छोटो दूरीको लागि उपयुक्त हुनु हो । तर, यसको सीमित सिट क्षमता र अव्यवस्थाका कारण यो पूर्ण रूपमा प्रभावकारी नभएको उत्तरदाताहरूको बुझाई छ ।
- ७२.५८% उत्तरदाताले नगरपालिका आफैँले बस सेवा सुरु गर्नुपर्ने पक्षमा छन् । यो तथ्यांकले व्यवस्थित नगर बस सेवाको तीव्र माग रहेको देखाउँछ ।
- २०८० मा सुरु भएको नगर बस सेवाको असफलताले उच्च सञ्चालन लागत, अटोरिक्सा रिक्साबाट प्रतिस्पर्धा र सरकारी सहयोगको कमीजस्ता चुनौतीहरू रहेको देखिन्छ । यसले नगर बस सञ्चालनका लागि दिगो आर्थिक मोडल र सबल व्यवस्थापकीय योजनाको आवश्यकता देखाउँछ ।
- ५४.१९% उत्तरदाताहरूले अटोरिक्साको व्यवस्थापनले मात्र नगर बसको आवश्यकतालाई पूर्ण रूपमा प्रतिस्थापन गर्न नसक्ने बताएका छन् । यसले अटोरिक्साको सीमित क्षमता र व्यवस्थित यातायात प्रणालीले प्रदान गर्ने अन्य फाइदाहरू (जस्तै: कम भाडा, सुरक्षा) लाई प्राथमिकता दिएको देखिन्छ ।
- नगर बस सेवा सुरु भएमा अटोरिक्सा चालकहरूलाई आमदानीमा कमी आउने र रोजगारी गुम्ने ठूलो चिन्ता छ । उनीहरूले नयाँ प्रणाली लागू भएमा रोजगारीको सुनिश्चितता, वैकल्पिक आमदानी र सहकार्यको अवसरको अपेक्षा राखेका छन् ।

- अटोरिक्सा चालकहरूले यात्रुसँग मुख्यतया भाडा र सिट बाँडफाँडको विषयमा विवाद हुने गरेको बताएका छन्, भने यात्रुहरूको गुनासो पनि सोहीमा केन्द्रित छ। जसले भाडादर र रुट निर्धारणमा स्पष्टताको आवश्यकतालाई देखाउँछ।
- अटोरिक्साको संख्या नियन्त्रण गर्ने, भाडादर र रुटमा एकरूपता कायम गर्ने, र चालकहरूको लागि तालिम अनिवार्य गर्ने जस्ता कदमहरू आवश्यक रहेको बताएका छन्।
- नगरपालिकाले 'अटोरिक्सा तथा इ-रिक्सा व्यवस्थापन निर्देशिका, २०७५' को प्रभावकारी कार्यान्वयनमा जोड दिनुपर्छ। साथै, निजी क्षेत्रसँगको सहकार्यमा वा आफैले नगर बस सेवा सञ्चालन गरी व्यवस्थित र भरपर्दो यातायात प्रणालीको विकासमा नेतृत्व लिनुपर्छ।
- टूयाकिड, टिकटिड र डिजिटल भाडा प्रणाली जस्ता प्रविधिको प्रयोगले सेवामा पारदर्शिता र दक्षता बढाउन सक्छ।
- इन्धनबाट चल्ने अटोरिक्साको संख्या बढ्दा वायु र ध्वनि प्रदूषणको जोखिम बढेको छ। यसको समाधानका लागि विद्युतीय बस वा अटोरिक्सा जस्ता वातावरणमैत्री सवारी साधनलाई प्रोत्साहन गर्न सकिन्छ।
- नगर बस सञ्चालन गर्ने योजनाले हालका अटोरिक्सा चालकहरूको जीविकोपार्जनमा प्रत्यक्ष प्रभाव पार्ने चिन्ता अध्ययनले उजागर गरेको छ। उनीहरूले आफ्नो आमदानी घट्ने र रोजगारी गुम्ने प्रबल सम्भावना देखेका छन्। यस अवस्थालाई सम्बोधन गर्न उनीहरूले वैकल्पिक रोजगारीको व्यवस्था, आयको सुनिश्चितता, सरकारबाट राहत प्याकेज वा वित्तीय सहयोगको अपेक्षा गरेका छन्।
- सवारी साधनमा लाग्ने उच्च राजस्व र करका दरहरूका कारण यातायात व्यवसायी तथा चालकहरूमा असन्तुष्टि देखिन्छ। यसका साथै, भाडा दरमा एकरूपता नहुनु र चालक तथा यात्रुबीच बारम्बार किचकिच हुने समस्याले समग्र प्रणालीमा पारदर्शिता र नियमनको अभावलाई प्रतिबिम्बित गर्दछ। भाडा दर निर्धारणमा वैज्ञानिक विधि अपनाइनु पर्ने र यसको कडाइका साथ अनुगमन गरिनुपर्ने आवश्यकता छ।
- यातायात व्यवसायी तथा चालकहरूले सरकारबाट प्रोत्साहन, अनुदान र नीतिगत सहयोगको अपेक्षा गरेका छन्। उनीहरूले सवारी मर्मतसम्भार, सुरक्षा, ट्राफिक नियम पालना र यात्रु व्यवहारसम्बन्धी नियमित तालिमको आवश्यकता महसुस गरेका छन्।
- वर्तमानमा, वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायातको ठूलो हिस्सा अटोरिक्साले ओगटेको छ। यिनले सहरका भित्री भागहरू र साना गल्लीहरूमा समेत पहुँच पुर्याएर नागरिकहरूको तत्कालको आवश्यकता पूरा गरिरहेका छन्। यो उनीहरूको लागि रोजगारीको प्रमुख माध्यम पनि हो। यद्यपि, अटोरिक्साको सेवा अव्यवस्थित, अप्रत्याशित र भाडा दरमा एकरूपता नहुने जस्ता सीमाहरू छन्। साथै, तिनीहरूको सानो क्षमताले ठूलो संख्यामा यात्रुहरूलाई एकै पटक सेवा दिन असम्भव बनाउँछ, जसले बढ्दो सहरी चापलाई धान्न सक्दैन।
- यदि नगर बस सेवा सञ्चालन हुँदा अटोरिक्सालाई पूर्ण रूपमा प्रतिस्थापन गर्ने नीति लिइयो भने, यसले ठूलो संख्यामा अटोरिक्सा व्यवसायी र चालकहरूको रोजगारी गुमाउने जोखिम निम्त्याउँछ, जसले सामाजिक-आर्थिक अस्थिरता पैदा गर्न सक्छ। यसको सट्टा, मुख्य ठूला रुटहरूमा नगर बस सञ्चालन गरी, अन्य भित्री रुट वा सहायक रुटहरूमा अटोरिक्सालाई नै व्यवस्थित रूपमा सञ्चालन गर्ने पूरक प्रणाली अपनाउनु बढी व्यवहारिक र दिगो देखिन्छ।

- वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात प्रणालीलाई सफल बनाउनका लागि एक एकीकृत र समन्वयकारी व्यवस्थापन प्रणालीको आवश्यकता छ। यसमा नगरपालिका, यातायात व्यवस्था कार्यालय, ट्राफिक प्रहरी, र यातायात व्यवसायीहरूलगायत सबै सरोकारवालाहरूबीच नियमित समन्वय, साझा नीति निर्माण, कार्यान्वयन र अनुगमन हुनुपर्छ। 'रुट भित्र व्यवस्थापन', 'सार्वजनिक-निजी साझेदारी (PPP)', 'विद्युतीय सवारीको प्रवर्द्धन' र 'बस स्टप सुधार र समयतालिका' जस्ता सुझावहरूले एक सुदृढ र दिगो प्रणालीको परिकल्पना गरेका छन्, जसले सहरको वर्तमान आवश्यकता र भविष्यको विकास दुवैलाई सम्बोधन गर्न सक्छ।
- समग्रमा, वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात प्रणालीको विकासले अटोरिक्साको वर्तमान भूमिकालाई पूरकको रूपमा स्वीकार गर्दै, नगर बस सेवाको विस्तार गर्ने र यसका लागि आवश्यक नीति, पूर्वाधार तथा सामाजिक-आर्थिक व्यवस्थापनमा ध्यान केन्द्रित गर्नुपर्छ। यसले मात्रै सहरका नागरिकहरूलाई सुरक्षित, सुलभ र व्यवस्थित यातायात सेवा प्रदान गर्न सक्नेछ।
- वीरेन्द्रनगरमा सार्वजनिक यातायात उपयोगकर्ताहरूले सार्वजनिक यातायात छनोटमा भाडादरलाई महत्वपूर्ण ठान्छन् यद्यपि उनिहरूले घर वा कार्यालयनजिकैको सेवा र कम समयमै पाइने सेवालाई महत्वपूर्ण ठान्छन्। यसले के देखाउँछ भने वीरेन्द्रनगरमा मुख्य सडकहरू जस्तै राजमार्ग, हटलाइन र रिंगरोड लगायतबाहेक भित्रि सडकहरूमा अटोरिक्सा नै सञ्चालन गर्न सकिने देखिन्छ।
- ट्राफिक प्रहरीबाट प्राप्त तथ्याङ्कले अटोरिक्सा चालकहरूमा लाइसेन्सको कमी र ट्राफिक नियमको व्यापक उल्लङ्घन रहेको देखाउँछ। आर्थिक वर्ष २०८१/८२ मा ७४ वटा दुर्घटना हुनु र ४८८ जना चालक लाइसेन्स बिना चलाएर कारबाहीमा पर्नुले यातायात सुरक्षामा चुनौती रहेको पुष्टि गर्दछ।
- अटोरिक्सा चालकहरूको अव्यवसायिक व्यवहार (जस्तै: महिला यात्रुहरूलाई सुरक्षाको डर, व्यक्तिगत कुरा सोध्नुपर्छ गर्ने, लापरवाहीपूर्ण ड्राइभिङ गर्ने) ले सेवाको गुणस्तरमा कमी ल्याएको छ। यद्यपि, महिला अटोरिक्सा चालकहरूको व्यवहार भने तुलनात्मक रूपमा इमान्दार र राम्रो रहेको यात्रुहरूको विचार थियो।
- वीरेन्द्रनगरमा व्यवस्थित बस स्टप, प्रतिकालय र यात्रुमैत्री सडक संरचनाको अभाव छ। यसका साथै ट्राफिक लाइट जस्ता अत्यावश्यक पूर्वाधारहरूको पनि कमी रहेकाले यातायात व्यवस्थापन थप चुनौतीपूर्ण बनेको छ।
- अध्ययनका क्रममा युवा समूह र अन्य सरोकारवालाहरूबाट प्राप्त सुझावअनुसार, मुख्य रुटहरूमा नगर बस र भित्री सडकहरूमा अटोरिक्साको मिश्रित प्रणाली लागू गर्न सकिन्छ। यसका लागि नगरपालिका आफैले बस चलाउनुभन्दा निजी क्षेत्रलाई नियमन र प्रोत्साहन गरी सञ्चालन गर्न दिनुपर्छ भन्नेमा सहमति देखिएको छ। राइड सेयरिङ प्लेटफर्म (पठाओ मोडल) र टिकट प्रणाली जस्ता प्रविधिहरू लागू गर्दा जवाफदेहिता र सेवाको गुणस्तर बढ्ने निष्कर्ष सरोकारवालाको छ।

सुझावहरू

वीरेन्द्रनगरको सार्वजनिक यातायात व्यवस्थापनसम्बन्धी अनुसन्धानको आधारमा तपशिलबमोजिमका सुझावहरू प्रस्तुत गरिएको छ ।

१. तत्काल कार्यान्वयन गर्न सकिने सुझावहरू (६ महिनादेखि १ वर्षभित्र)

सुझाव	तर्क
वीरेन्द्रनगरका प्रमुख रुटहरूमा (जस्तै: चोक-चोक, प्रमुख बजार क्षेत्र र शैक्षिक/स्वास्थ्य हब जोड्ने मार्गहरू) ठूला क्षमताका नगर बसहरू सञ्चालन गर्ने ।	सहरको बढ्दो जनसंख्या र यात्रु चापलाई धान्न, यातायातलाई सस्तो र सुरक्षित बनाउन ठूला क्षमताका बसहरू आवश्यक छन् । यसले निजी सवारी साधनको प्रयोग घटाउन मद्दत गर्छ ।
सहरको जनसंख्या घनत्व, प्रमुख गन्तव्यहरू र यात्रु प्रवाहलाई विश्लेषण गरी बस र अटोरिक्सा दुवैका लागि वैज्ञानिक र व्यवस्थित रुटहरू निर्धारण गर्ने ।	अव्यवस्थित यातायात प्रणालीले यात्रुलाई असुविधा र चालकलाई प्रतिस्पर्धा बढाएको छ । व्यवस्थित रुटले सेवाको गुणस्तर र पहुँच दुवै बढाउँछ ।
रुट अनुसारको वैज्ञानिक भाडा दर निर्धारण गर्ने र त्यसको डिजिटल डिस्प्ले तथा कडाइका साथ कार्यान्वयन गर्ने । (मिटर सिस्टम हुन सक्छ)	हाल भाडा दरमा एकरूपता नहुँदा यात्रु र चालकबीच विवाद हुने गरेको छ । पारदर्शी भाडा दरले यात्रुलाई विश्वास र सेवा प्रदायकलाई स्पष्टता प्रदान गर्छ ।
बस र अटोरिक्सा दुवैका लागि आवश्यक पर्ने स्थानहरूमा व्यवस्थित बस स्टप र यात्रु प्रतीक्षालय निर्माण गर्ने ।	हाल बस स्टपको अभावले यात्रुहरूले जथाभावी चढ्ने/ओर्लने गर्छन्, जसले दुर्घटनाको जोखिम बढाउँछ र ट्राफिक व्यवस्थापनमा चुनौती खडा गर्छ । व्यवस्थित स्टपले सुरक्षा र सुविधा दुवै बढाउँछ ।
सवारी साधनको नियमित प्राविधिक चेकजाँच गर्ने र चालकहरूको लाइसेन्स, सवारी दर्ता तथा बीमाको अनुगमन गर्ने । ट्राफिक नियम, सार्वजनिक यातायातको प्रयोगका फाइदा र असल व्यवहारबारे चालक तथा यात्रुमा जनचेतना फैलाउने ।	मर्मत नभएका र नियमविपरीतका सवारी साधनले दुर्घटनाको जोखिम बढाउँछ । नियमित चेकजाँचले सवारी साधनको अवस्था र कानूनी पालना सुनिश्चित गर्छ ।
सार्वजनिक सवारीका चालक र सहचालकका लागि स्पष्ट आचारसंहिता निर्माण गरी त्यसको कडाइका साथ पालना गराउने । (यात्रुसँगको व्यवहार, सरसफाइ, पोशाक लगाउने आदि)	मर्यादित व्यवहारले यात्रुको विश्वास जित्छ र सेवाको गुणस्तर बढाउँछ । यसले सार्वजनिक यातायातलाई थप आकर्षक बनाउँछ ।

२. मध्यमकालीन सुधार सुझाव (१ वर्षदेखि ५ वर्षभित्र)

सुझाव	तर्क
सहरका भित्री तथा सहायक सडकहरूको मर्मतसम्भार र आवश्यक परेमा नयाँ सडक निर्माण गर्ने ।	सडकको खराब अवस्थाले सवारी साधनको आयु घटाउने, यात्रा अवधि लम्ब्याउने र दुर्घटनाको जोखिम बढाउने गर्छ । राम्रो सडक पूर्वाधारले सहज र सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित गर्छ ।
नगर बसले समेट्न नसक्ने भित्री सडक र सहायक रुटहरूमा अटोरिक्सालाई मात्र सञ्चालनका लागि निश्चित क्षेत्र/रुट तोक्ने ।	अटोरिक्साको विशिष्टतालाई उपयोग गर्दै उनीहरूको रोजगारीलाई सुनिश्चित गर्ने । यसले बस र अटोरिक्सा दुवैको पूरक भूमिका स्थापित गर्छ ।
अटोरिक्सा व्यवसायीहरूलाई नयाँ व्यवसायमा लाग्न वा सवारी स्तरोन्नति गर्न सहूलियतपूर्ण ऋण वा अनुदानको व्यवस्था गर्ने ।	विस्थापित हुने व्यवसायीहरूलाई आर्थिक रूपमा सवल बनाउन मद्दत गर्छ र नयाँ प्रणालीमा सहज रूपमा घुलमिल हुन प्रोत्साहन गर्छ ।
नगर बस सेवा सञ्चालनका लागि सार्वजनिक-निजी साझेदारी मोडल अपनाउने । नगर बसको लागि विनियोजित बजेटबाट निजी क्षेत्रको नियमन/सहूलियत तथा आवश्यक यात्रुमैत्री पूर्वाधारहरू निर्माण गर्ने ।	सरकारको सीमित स्रोतलाई निजी क्षेत्रको लगानी, विशेषज्ञता र व्यवस्थापकीय क्षमतासँग जोड्दा परियोजना दिगो र सफल हुने सम्भावना बढी हुन्छ ।
चालकहरूका लागि व्यावसायिक सीप विकास, यात्रुसँगको व्यवहार र सवारी मर्मतसम्भारसम्बन्धी नियमित तालिमको व्यवस्था गर्ने ।	चालकहरूको क्षमता अभिवृद्धिले सेवाको गुणस्तर, सुरक्षा र दक्षता बढाउँछ ।
रुट, बस/अटोरिक्साको आगमन समय तालिका (real-time tracking), भाडा दर र गुनासो सुन्ने संयन्त्रसहितको मोबाइल एप (Mobile App/website) विकास गर्ने ।	यात्रुहरूलाई जानकारीमा आधारित भई यात्रा योजना बनाउन, समय बचत गर्न र सेवालाई पारदर्शी बनाउन मद्दत गर्छ । प्रविधिले युवा पुस्तालाई सार्वजनिक यातायात प्रयोग गर्न आकर्षित गर्छ ।
नगदविहीन कारोबारलाई प्रोत्साहन गर्न कार्ड, QR कोड वा मोबाइल बैंकिङमार्फत भाडा भुक्तानी गर्ने प्रणाली प्रोत्साहित गर्ने ।	यसले भाडा संकलनलाई पारदर्शी बनाउँछ, परिवर्तनको झन्झट हटाउँछ, सुरक्षा बढाउँछ र यात्रुलाई सुविधा प्रदान गर्छ ।
बस स्टप/प्रतिकालय र सवारी साधनलाई ज्येष्ठ नागरिक, बालबालिका र फरक क्षमता भएका व्यक्तिहरू (ज्येष्ठ नागरिक तथा अपाङ्गमैत्री र्याम्प, सिट) का लागि पहुँचयोग्य बनाउने ।	समावेशी यातायात प्रणालीले सबै वर्गका नागरिकहरूको आवतजावतको अधिकारलाई सुनिश्चित गर्छ । यसले उनीहरूको जीवनयापनलाई सहज बनाउँछ ।
छोटो दूरीको यात्राका लागि सुरक्षित पैदल मार्ग (फुटपाथ) र साइकल लेनको विकास तथा विस्तार गर्ने ।	पैदल यात्रा र साइकलिंगलाई प्रोत्साहन गर्दा ट्राफिक जाम कम हुन्छ, प्रदूषण घट्छ, शारीरिक स्वास्थ्यमा सुधार आउँछ र सहरलाई थप जीवन्त बनाउँछ ।

सार्वजनिक यातायात प्रयोगकर्ताहरूको आवश्यकता, सन्तुष्टि र अपेक्षा बुझ्न नियमित सर्वेक्षण गर्ने ।	यात्रुको प्रतिक्रियाले सेवा सुधारका लागि महत्वपूर्ण जानकारी प्रदान गर्छ । डाटामा आधारित योजनाले स्रोतको प्रभावकारी उपयोग सुनिश्चित गर्छ ।
महिला चालकहरूलाई अटोरिक्सा चलाउनका लागि विशेष सुविधा र प्रोत्साहान दिने ।	महिलाहरूमा देखिएको इमान्दारिता र राम्रो व्यवहारलाई प्रयोग गर्दै सेवाको गुणस्तर सुधार गर्न । रोजगारी सिर्जना गर्दै महिला सशक्तीकरणलाई टेवा पुर्याउन ।

३. दीर्घकालीन सुधार सुझाव (५ वर्षदेखि १० वर्षसम्म)

सुझाव	तर्क
वीरेन्द्रनगरको आवश्यकतालाई सम्बोधन गर्न स्थानीय यातायात ऐन तथा नियमावली तर्जुमा गरी सो अनुसार काम गर्ने ।	संविधानले प्रदान गरेको अधिकार कार्यान्वयन भइ यहाँको सार्वजनिक यातायातको समस्या समाधानमा योगदान पुग्छ ।
दीर्घकालीन रूपमा डिजेल/पेट्रोलबाट चल्ने सवारी साधनलाई विद्युतीय सवारीमा रूपान्तरण गर्न प्रोत्साहन गर्ने (जस्तै: चार्जिङ स्टेशन स्थापना, सहूलियत) ।	विद्युतीय सवारी साधनले वायु प्रदूषण घटाउँछ, इन्धन आयातमा निर्भरता कम गर्छ र सञ्चालन खर्च घटाउँछ, जसले दिगो यातायात प्रणालीलाई बढावा दिन्छ ।
सार्वजनिक यातायात प्रणालीको नियमित कार्यसम्पादनको अनुगमन गरी आवधिक प्रतिवेदन सार्वजनिक गर्ने ।	अनुगमनले सेवाको गुणस्तर, समस्या र सुधारका क्षेत्रहरू पत्ता लगाउन मद्दत गर्छ, जसले गर्दा समयमै आवश्यक कदम चाल्न सकिन्छ ।

ऋति फाउण्डेसनको बारेमा

ऋति फाउण्डेसन— कर्णाली प्रदेशका आर्थिक, राजनीतिक, सामाजिक विषय तथा नीतिगत मामिलामा अध्ययन, अनुसन्धान, बहस तथा पैरवी गर्दै आइरहेको गैरनाफामूलक संस्था हो। विशेषतः खुला र लोकतान्त्रिक बहसको वातावरण बनाई समग्र प्रादेशिक विकासमा योगदान गर्ने यसको उद्देश्य रहेको छ। फाउण्डेसनले २०७६ सालदेखि हरेक वर्ष फागुनमा कर्णालीलाई चिन्ने र चिनाउने बहस र विमर्शको नीति उत्सव कर्णाली उत्सव ..कुडा कर्णालीका आयोजना गर्दै आइरहेको छ। फाउण्डेसनले सार्वजनिक बहसका नियमित कार्यक्रमका साथै कर्णाली प्रदेशको समृद्धिका लागि आवश्यक नीतिगत अध्ययन, अनुसन्धान तथा अभियान सञ्चालन गर्छ।



ऋति फाउण्डेसन
सम्बन्ध कर्णालीका लागि

Hriti Foundation

Birendranagar 08, Surkhet,
Karnali Province, Nepal

Telephone: (+977) 083521564

Email: info@hriti.org

Website: www.hriti.org



Purak Asia

77 Kunwar Marga,
Kathmandu 31, Nepal

Telephone: (+977) 14564599

Email: info@purakasia.org

Website: www.purakasia.org