अनुक्रमणिका

//भाग–क//

(I) भूमिका..

(1) परिचय.. **8**

1.1 पृष्ठभूमि

1.2 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में UMTC एवं DUTF

1.2.1 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अंतर्गत UMTC विषयक उपबंध

1.2.2 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति में DUTF संबंधी उपबंध

1.3 प्रदेश में लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन के संबंध में तथ्यात्मक स्थिति

1.4 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में भारत सरकार की मंशा एवं लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु कृत कार्यवाही

1.5 भारत सरकार द्वारा लोक परिवहन को संवहनीय बनाये जाने के संबंध में दिशा–निर्देश

1.6 UMTC एवं DUTF के संदर्भ में भारत सरकार की प्रदेश सरकार से अपेक्षा

(2) दृष्टि (VISION) **16**

(3) लक्ष्य (POLICY GOALS) **16**

(II) URBAN METROPOLITAN TRANSPORT COUNCIL (**UMTC**)..

(1) **UMTC गठन की प्रासंगिकता (Relevance)**.. **18**

1.1 UMTC की आवश्यकता

1.2 UMTC गठन का महत्व

(2) विश्व के अन्य देशों में गठित एकीकृत नगरीय परिवहन प्राधिकरण/निकाय **20**

(3) उद्देश्य (OBJECTIVES) **22**

3.1 लोक परिवहन एवं यातयात प्रबंधन हेतु राज्य एवं शहर स्तरीय सर्वोच्च साधिकारिता प्राप्त Apex संस्था का गठन

3.2 संस्था/एजेंसियों की बहुलता (Multiplicity of Agencies) के स्थान पर परिवहन स्वामित्व, कार्य निष्पादन, संधारण एवं अधोसंरचना विकास हेतु एकल एवं समेकित नोडल एजेंसी का गठन एवं उसके माध्यम से समेकित लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन

3.3 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु नगरों से राज्य स्तर तक सुव्यवस्थित प्रशासनिक ढांचे का निर्माण कर समग्र लोक परिवहन प्रणाली का विकास

3.4 आधारभूत मार्गदर्शी संहिता/नीति तथा नियम/उपविधि का निर्माण

3.5 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में पार्किंग, विज्ञापन, TOD, नीति का प्रभावी क्रियान्वयन एवं DUTF का गठन

3.6 DUTF के माध्यम से प्रभावी वित्त प्रबंधन

3.7 विज्ञापन, पार्किंग एवं टिकट दरों का तार्किक निर्धारण एवं विनियमन

3.8 समस्त नगरों में समेकित शहरी लोक परिवहन एवं यातायात कार्ययोजना का निर्माण तथा समुचित–समेकित क्रियान्वयन

3.9 शहरी विकास योजना (CDP) के तारतम्य में शहरी लोक परिवहन एवं यातायात कार्ययोजना का निर्माण एवं व्यवस्थित क्रियान्वयन करना

3.10 राज्य सरकार एवं मिशन शहरों को नीति एवं DPR निर्माण तथा इनके समुचित क्रियान्वयन में सहायता हेतु तकनीकी प्रकोष्ठ का गठन

3.11 विभिन्न विभाग/एजेंसियों/स्टेक होल्डर्स के मध्य समन्वय में वृद्धि एवं परस्पर सूचना का आदान–प्रदान सुनिश्चित करना

3.12 लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था में संलग्न पक्षकारों विभाग/एजेंसियों से सक्रिय सहयोग की प्राप्ति

3.13 लोक परिवहन के सुचारू संचालन में सामानज्ञ एवं Technocrat का समेकित सहयोग प्राप्त करना

3.14 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में संलग्न समस्त स्टेक होल्डर्स का क्षमता संवर्धन

3.15 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में जन–निजी भागीदारी (PPP) को बढ़ावा देकर निजी निवेश में वृद्धि एवं नई कार्यसंस्कृति का विकास

3.16 लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी नियमों के प्रति जन–जागरूकता में वृद्धि के परिणामतः तत्विषयक व्यवहार परिवर्तन सुनिश्चित कर अपेक्षित जनसहयोग की प्राप्ति

3.17 समेकित यातायात प्रबंधन से कंजेशन में कमी

3.18 लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा एवं सुगम व सुरक्षित यातायात प्रबंधन सुनिश्चित करना

3.19 वहनीय, त्वरित, विश्वसनीय, सुलभ, स्तरीय एवं संवहनीय लोक परिवहन एवं यातायात सेवा

3.20 लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा देना एवं निजी वाहनों का उपयोग नियंत्रित करना

3.21 लोक परिवहन एवं यातयात प्रबंधन में समन्वय स्थापित करना

3.22 भूमि उपयोग एवं लोक परिवहन में समन्वय स्थापित करना

3.23 समेकित लोक परिवहन एवं सुगम यातायात अधोसंरचनाओं का उपयोग सुनिश्चित करना

3.24 Intelligent Transport System (ITS) सहायतित राजस्व प्रबंधन

3.25 भविष्य की आवश्यकता के अनुरूप लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन अधोसंरचना का निर्माण

3.26 वर्ग विशेष (रहवासी/विकलांग/महिलाओं) को यथोचित सुविधा प्रदाय कर सामाजिक उद्‌देश्यों की पूर्ति

3.27 लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का मानकीकरण

3.28 समस्त शासकीय विज्ञापनों का प्रदर्शन लोक परिवहन के विभिन्न प्रकार एवं उनसे संबंधित आनुषंगिक संरचनाओं तथा जनसुविधाओं पर सुनिश्चित करना

3.29 लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का प्रभावी विकास एवं विनियमन सुनिश्चित करना

(4) UMTC गठन के मानक/आधारभूत सिद्धांत..29

4.1 लोक परिवहन/यातायात प्रबंधन में संलग्न समस्त एजेन्सियों की सहभागिता से समेकित संरचना का गठन

4.2 राज्य एवं शहर स्तर पर पृथक–पृथक साधिकारता प्राप्त निकायों का गठन

4.3 राज्य एवं शहर स्तर पर लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु सर्वोच्च साधिकार परिषद

4.4 नीति नियामक एवं क्रियान्वयन हेतु पृथक–पृथक एजेंसी का निर्धारण

4.5 राज्य एवं शहरों की आवश्यकतानुरूप केन्द्रीकृत/विकेन्द्रीकृत समेकित संरचना का गठन

4.6 लोकपरिवहन व आनुषंगिक नीतियों के निर्माण–क्रियान्वयन हेतु राज्य/शहर स्तरीय सर्वोच्च साधिकार परिषद

4.7 नीति निर्धारण एवं समुचित क्रियान्वयन सुनिश्चित किये जाने हेतु विशेषज्ञता युक्त तकनीकी प्रकोष्ठ का गठन

4.8 लोक परिवहन व्यवस्था के प्रबंधन हेतु तकनीकी विशेषज्ञों के समुचित सहयोग की प्राप्ति

4.9 राज्य स्तरीय निकाय के माध्यम से नीति/नियम/उपविधि का निर्माण अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन

4.10 शहर स्तरीय निकाय के माध्यम से कार्य योजना का निर्माण तथा SPV/निकाय के माध्यम से कार्य योजना का क्रियान्वयन, अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन

4.11 विभागों की बहुलता के स्थान पर एकल, समेकित एजेन्सी UMTC के माध्यम से अधोसंरचना/व्यवस्था का क्रियान्वयन, विकास, संधारण एवं विनियमन

4.12 राज्य एवं शहर स्तर पर लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु एकीकृत नोडल एजेन्सी

4.13 शहर स्तरीय परिवहन परिषद के प्रमुख कार्य

- 4.13.1 परिवहन अधोसंरचना (रोड व रेल नेटवर्क) का विकास एवं विनियमन
- 4.13.2 सड़क और उसके उपयोग संबंधी प्रभावी प्रबंधन
- 4.13.3 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन का विकास एवं विनियमन
- 4.13.4 संवहनीय वित्तीय व्यवस्था एवं निवेश
- 4.13.5 लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास हेतु शहरी नियोजन एवं भू–उपयोग में अंतर्संबंध
- 4.13.6 SPV के माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का विकास एवं विनियमन
- 4.13.7 निजी वाहनों का पंजीयन/अनुज्ञा/संख्या निर्धारण/इलेक्ट्रानिक रोड प्रायजिंग व टोल टैक्स वसूली
- 4.13.8 NMV एवं Pedestrian नीति के अनुरुप कार्य योजना का निर्माण एवं प्रबंधन

4.14 लोक परिवहन व्यवस्था के संवहनीयता सुनिश्चित किये जाने हेतु एक विशेष कोष का (DUTF) का गठन

4.15 लोक परिवहन व्यवस्था के समेकित एवं सुचारू संचालन हेतु DUTF के माध्यम से वित्तीय संवहनीयता

4.16 यथासंभव PPP आधारित लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन

4.17 बस प्रोक्योरमेंट हेतु जारी गाइड लाइन के माध्यम से अपेक्षित सुधारों का क्रियान्वयन

4.18 नीति निर्माण के साथ–साथ क्रियान्वयन, अधीक्षण का सुनिश्चितीकरण

4.19 आवश्यक सर्वे/अध्ययन/ शोध उपरांत कार्य योजना का निर्माण एवं सुनियोजित क्रियान्वयन

4.20 विभिन्न स्टेक होल्डर्स के मध्य समन्वय एवं उनके सहयोग से समेकित कार्ययोजना निर्माण एवं क्रियान्वयन

4.21 लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय करना

4.22 भूमि का उपयोग सम्पदा के रूप में सुनिश्चित करना

4.23 लोक परिवहन व यातायात के प्रति संवेदनशीलता, जनजागरूकता में वृद्धि कर अपेक्षित जनसहयोग की प्राप्ति

4.24 सुव्यवस्थित लोक परिवहन एवं यातायात संस्कृति का विकास सुनिश्चित किये जाने हेतु आवश्यक तत्व

4.25 सुरक्षित वाहन चालन एवं सुगम यातायात संचालन को बढ़ावा

4.26 शहर के नैसर्गिक एवं कृत्रिम सौन्दर्य में संतुलन

4.27 PPP के माध्यम से वाहन संचालन हेतु सभी को समान अवसर सुनिश्चित कराना।

4.28 गैर मोटरीकृत वाहन एवं लोक परिवहन को बढ़ावा देना

4.29 लोक परिवहन एवं यातायात के साधनो, संरचनाओं एवं इससे संबंद्ध स्थलों पर नागरिक सुविधाओं एवं यथा आवश्यक सूचनाओं का प्रदायीकरण सुनिश्चित करना

4.30 लोक परिवहनमुखी परिवहन एवं यातायात प्रबंधन

4.31 लोक परिवहन एवं यातायत में समन्वय

(5) UMTC संबंधी घटक (Components) 32

5.1 नीति निर्माण एवं क्रियान्वयन हेतु समेकित नोडल एजेंसी का गठन

5.2 लोक परिवहन/यातायात प्रबंधन हेतु नीति/नियम उपविधि व प्रभावी कार्य योजना का निर्माण व क्रियान्वयन

5.3 जनसुरक्षा, सुगम यातायात, सौंदर्यीकरण एवं वाणिज्यिक लाभ में संतुलन करते हुए शहर का विभिन्न परिवहन/यातायात जोनों में वर्गीकरण

5.4 समेकित परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु वाहनों (आकार एवं प्रकार) का वर्गीकरण

5.5 नोडल एजेंसी संबंधित स्टेक होल्डर्स का क्षमतावर्धन

5.6 प्रशासकीय एवं विधिक पहलू

5.7 सुविधाओं का मानकीकरण कर जनसुरक्षा तथा सुरक्षित वाहन चालन

5.8 समेकित प्रभावी लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन

5.9 किराया दरों एवं लोक परिवहन व उनसे संबंधित आनुषंगिक दरों का युक्तियुक्तकरण

5.10 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु समर्पित कोष (DUTF) का गठन

5.11 लोक परिवहन, यातायात एवं भू–उपयोग में समन्वय

5.12 जन–जागरूकता/जनसहभागिता के माध्यम से प्रभावी व पारदर्शी लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन

5.13 विनियमन

5.14 Traffic Information Management & Control Centre (TIMCC) का संस्थापन

5.15 लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु रणनीति

5.16 विधान

5.17 NMV एवं Pedestrian को प्राथमिकता

5.18 सामाजिक सरोकारों (वृद्ध, महिला, विकलांग, बच्चों एवं विद्यार्थियों को लोक परिवहन एवं यातायात में प्राथमिकता) की पूर्ति।

//भाग–ख//

(6) UMTC विषयक प्रमुख मुद्दे (KEY ISSUES) 37

6.1 राज्य एवं शहरों में समेकित एकल, एकीकृत उत्तरदायी साधिकारिता प्राप्त सर्वोच्च एजेंसी का अभाव

6.2 प्रदेश के विभिन्न शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी विभिन्न प्रणाली का प्रचलन

6.3 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में एजेन्सियों की बहुलता

6.4 लोक परिवहन एवं यातायात में संलग्न एजेन्सियों के मध्य समन्वय एवं सूचना के आदान–प्रदान का अभाव

6.5 साधिकार परिवहन परिषद के संबंध में एकीकृत नीति एवं उसके क्रियान्वयन एवं विनियमन का अभाव

6.6 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन संबंधी जनजागरुकता नहीं होने से जनसहभागिता का अभाव

6.7 प्रदेश के विभिन्न शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी कार्य योजना/मास्टर प्लान का अभाव

6.8 शहरों की लोक परिवहन एवं यातायात क्षमताओं का समुचित दोहन नहीं होना

6.9 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन संबंधी प्रभावी विनियमन का अभाव

6.10 शहर स्तर पर लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी अधिकारों के प्रत्यायोजन का अभाव
6.11 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु आवश्यक अधोसंरचना एवं उसके समेकित संधारण का अभाव
6.12 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में संलग्न निकायों/अधिकारियों के क्षमतावर्धन की आवश्यकता
6.13 लोक परिवहन एवं यातायात में सीमित तकनीक का उपयोग
6.14 शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु आवश्यक सार्वजनिक–निजी भागीदारी का अभाव
6.15 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में संवहनीयता का अभाव
6.16 लोक परिवहन एवं यातायात से संबंधित युक्तियुक्त दरों का अभाव
6.17 लोक परिवहन एवं यातायात के संवहनीय संचालन हेतु समर्पित परिवहन कोष का अभाव
6.18 नगरीकरण के परिप्रेक्ष्य में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु आवश्यक संसाधनों की कमी
6.19 समेकित एवं प्रभावी प्रावधानों का अभाव तथा प्रचलित प्रावधानों के उल्लंघन पर दण्ड की अनिश्चितता
6.20 निजी वाहनों के विकास को रोकने व लोक परिवहन के विकास हेतु समेकित वं विशिष्ट प्रावधानों का अभाव

(7) UMTC के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु रणनीति (Realizing the Policy Objectives) 38

7.1 प्रथम चरण – राज्य एवं शहर उभय स्तरों पर परिवहन परिषद का गठन
7.1.1 राज्य एवं शहर उभय स्तरों पर साधिकारिता युक्त समेकित, सर्वोच्च एवं एकल एजेंसी का गठन
7.1.2 लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढ़ीकरण हेतु UMTC का विकेन्द्रीकरण एवं अधिकारों का प्रत्यायोजन
7.1.3 राज्य शासन स्तर पर तकनीकी प्रकोष्ठ का गठन
7.2 द्वितीय चरण – राज्य सरकार के माध्यम से संवहनीय नीति/नियम/उपविधि का निर्माण
7.2.1 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन की संवहनीयता हेतु सम्यक नीति/नियम/उपविधि का निर्माण
7.2.2 नीति, नियम/उपविधि में प्रभावी विनियात्मक उपबंध का समावेशीकरण
7.2.3 उन्नत एवं स्वच्छ तकनीक के उपयोग एवं पर्यावरण हितैषी साधनों को वरीयता के संबंध में प्रावधान
7.2.4 लोक परिवहन एवं यातयात प्रबंधन के माध्यम से सामाजिक सरोकारों की पूर्ति विषयक उपबंध।
7.2.5 PPP के माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात हेतु आवश्यक अधोसंरचना विकास एवं व्यवस्था
7.3 तृतीय चरण – शहर स्तरीय UMTC द्वारा कार्ययोजना का निर्माण एवं मूल्यांकन
7.3.1 शहर स्तरीय उपविधि/कार्ययोजना का निर्माण एवं प्रस्तुतीकरण
7.3.2 जनसहभागिता से शहर स्तरीय परिवहन कार्ययोजना का निर्माण
7.3.3 विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन/कार्ययोजना का मूल्यांकन
7.3.4 बेहतर प्रबंधन हेतु कार्य योजना में प्राथमिकता का निर्धारण
7.3.5 कार्य योजना में आवश्यक, न्यूनतम अधोसंरचना का समावेशीकरण
7.3.6 वित्तीय संवहनीयता निश्चित किये जाने विषयक उपबंध
7.3.7 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति एवं भारत सरकार द्वारा जारी दिशा–निर्देश के समावेश हेतु उपबंध
7.4 चतुर्थ चरण – कार्ययोजना का विभिन्न स्टेक होल्डर्स के समन्वय से क्रियान्वयन
7.4.1 शहर का विभिन्न लोक परिवहन एवं यातायात जोनों में वर्गीकरण
7.4.2 मार्गों के युक्तियुक्तकरण के आधार पर संचालन एवं विनियमन

7.4.3 IEC Plan के माध्यम से जनजागरूकता एवं जनसहभागिता
7.4.4 समस्त शासकीय विज्ञापनों का प्रदर्शन, लोक परिवहन संसाधानों में
7.4.5 लोक परिवहन के विभिन्न साधनों के आकार एवं प्रकार का निर्धारण।
7.4.6 लोक परिवहन, यातायात एवं भू–उपयोग में समन्वय सुनिश्चित करना।
7.4.7 समर्पित शहरी परिवहन कोष C-DUTF का गठन।
7.4.8 वर्तमान में प्रचलित नीति/प्रावधानों में यथोचित संशोधन
7.4.9 राज्य व केन्द्र सरकार से समुचित प्रशासकीय एवं वित्तीय सहयोग
7.4.10 वहनीय, त्वरित, विश्वसनीय, सुविधाजनक, स्तरीय एवं जनहितैषी व्यवस्था का प्रदायीकरण
7.4.11 विभिन्न दरों (पार्किंग, विज्ञापन एवं टिकट) का युक्तियुक्तकरण
7.4.12 ITS आधारित लोक परिवहन एवं यातयात व्यवस्था
7.4.13 पायलट आधार पर सफलता प्राप्ति पश्चात वृहद स्तर पर क्रियान्वयन।

7.5 पंचम चरण – राज्य एवं शहर स्तरीय परिवहन परिषद द्वारा अधीक्षण, अनुश्रवण, मूल्यांकन एवं विनियमन
7.5.1 ट्रांसपोर्ट कम्पनी (SPV) द्वारा शहर स्तरीय कार्ययोजना का क्रियान्वयन
7.5.2 UMTC द्वारा कार्यों का अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन
7.5.3 सुगम यातायात सुनिश्चित किये जाने हेतु माल वाहनों का समुचित विनियमन
7.5.4 लोक परिवहन एवं यातयात प्रबंधन हेतु प्रभावी विनियमन उपबंध का क्रियान्वयन
7.5.5 नियमों/व्यवस्था का उल्लंघन करने पर दण्ड की निश्चितता

(8) UMTC (Unified Metropolitan Transport Council)की संरचना, कार्य एवं उत्तरदायित्व.........43

8.1 राज्य स्तरीय UMTC
8.1.1 शासी परिषद की संरचना
8.1.2 शासी परिषद के कार्य
8.1.3 कार्यकारी परिषद की संरचना
8.1.4 कार्यकारी परिषद के कार्य

8..2 शहर स्तरीय UMTC की संरचना
8.2.1 शहर स्तरीय UMTC के कार्य

8.3 शहर स्तरीय Special Purpose Vehicle (SPV)
8.3.1 शहर स्तरीय SPV के कार्य

8.4 राज्य परिवहन प्राधिकरण का पुनर्गठन
8.4.1 अंतर्राज्यीय, अंतर्नगरीय एवं ग्रामीण क्षेत्रों हेतु राज्य परिवहन प्राधिकरण
8.4.2 शहरी क्षेत्र हेतु राज्य परिवहन प्राधिकरण

(9) UMTC संबंधी विनियात्मक, अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन विषयक उपबंध..63

(III) DEDICATED URBAN TRANSPORT FUND (DUTF) ....

(1) C-DUTF गठन की आवश्यकता 66

(2) C-DUTF गठन के उद्देश्य 67

(3) देश के अन्य शहरों में DUTF गठन की स्थिति 70

(4) DUTF के स्त्रोत 71

4.1 राज्य स्तरीय DUTF ....

4.2 शहर स्तरीय DUTF ....

(5) DUTF का व्ययन 84

(6) DUTF का प्रबंधन एवं विनियमन 85

(IV) परिशिष्ट

परिशिष्ट 1 :– राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति।
परिशिष्ट 2 :– बसों की विस्तृत जानकारी।
परिशिष्ट 3 :– बस प्रोक्योरमेंट के संबंध में अपेक्षित सुधार।
परिशिष्ट 4 :– अन्य देशों में गठित शहरी परिवहन प्राधिकरण के कार्य।
परिशिष्ट 5 :– SPV की संरचना।
परिशिष्ट 6 :– UMTC की समेकित संरचना।

(1) परिचय :–

1.1 **पृष्ठभूमि :–** प्रदेश के शहरों में तेजी से नगरीकरण में वृद्धि हो रही है। नगरीकरण की वृद्धि के समानुपातिक, नगरीय अधोसंरचना एवं सुविधाओं में अभिवृद्धि नहीं होने से, नगरीकरण न केवल भारत सरकार अपितु प्रदेश सरकार के लिये भी एक चुनौती है। नगरों को अर्थव्यवस्था का केन्द्र बनाये जाने एवं शहर की आर्थिक गतिविधियों में तेजी लाने के लिये यह अत्यंत आवश्यक है कि नगरों में न केवल Congetion को कम किया जाये व यातायात व्यवस्था को सुदृढ़ किया जाये, अपितु नगरों में सुदृढ़ लोक परिवहन व्यवस्था भी स्थापित की जाये। इसी संदर्भ में भारत सरकार द्वारा वर्ष 2006 में राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति लागू की गई है, जिसका उद्देश्य, देश के समस्त शहरों में नागरिकों को विश्वसनीय, सस्ती, यथावश्यक रियायती दरों पर संवहनीय, गुणवत्तापूर्ण एवं सुविधाजनक लोक परिवहन व्यवस्था प्रदाय करना है। राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति ***परिशिष्ट–1*** संलग्न है।

1.2 **राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में** UMTC एवं DUTF :– भारत सरकार, शहरी विकास मंत्रालय द्वारा जारी राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के **पैरा क्रं. 5, 18, 21, 23, 37, 38** एवं **पैरा क्रं. 51, 52** में क्रमशः UMTC एवं DUTF विषयक उपबंध प्रावधानित किये गये हैं। अतः प्रदेश के लिये गठित किये जाने वाली UMTC में न केवल प्रदेश की आवश्यकताओं के अनुरूप तत्वों का समावेश किये जाने की आवश्यकता है, अपितु राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के उपबंधों को भी पर्याप्त महत्व प्रदाय किये जाने की आवश्यकता है।

1.2.1 **राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अंतर्गत UMTC विषयक उपबंध** :– वर्ष 2006 में भारत सरकार, शहरी विकास मंत्रालय द्वारा देश के समस्त शहरों में लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ किये जाने के अनुक्रम में राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति निर्मित की गई है। UMTC के संबंध में राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के UMTC विषयक महत्वपूर्ण उपबंध निम्नानुसार हैं :–

राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के पैरा क्रं. (5) एवं (18) में दर्शित उद्देश्य (Objective) के अनुसार –

पैरा 5 :–

- Establishing effective regulatory and enforcement mechanisms that allow a level playing field for all operators of transport services and enhanced safety for transport system users.

- Establishing institutional mechanisms for enhanced coordination in the planning and management of transport systems.

पैरा 18 :–

- To ensure that the fares charged are fair and reasonable, the Central government would require that a regulatory authority be set up by the State Government to, inter-alia, regulate the process to be charged by different types of public transport services.

पैरा 21 :–

Integrated Public Transport System

- All cities have corridors that have varying densities of travel and hence need technologies that best match the level of demand on the corridor. This often requires different operators managing such systems. However, a good public transport system is one that is perceived by the user as a single system and allows seamless travel between one made and the other as also between systems managed by different operators. Such seamless interchange is possible if proper inter-change infrastructure is available and users are able to use a single ticket over all such systems. This also requires that a single agency takes responsibility for coordination's so that there is a common to public transport planning and management.

पैरा 23 :–

Financing

The Central Government would encourage high capacity public transport systems being set up through the mechanism of Special Purpose Vehicles (SPV) and would offer financial support either in the form of equity or one time viability gap financing, subject to a ceiling of 20% of the capital cost of the project, after evaluating various parameters such as -

- Institutional mechanisms set up by the State government to ensure a well coordinated public transport system.

पैरा 37 :–

Legal and Administrative Issues :

- ❖ The current structure of governance for the transport sector is not equipped to deal with the problems of urban transport. These structures were put in place well before the problems of urban transport began to surface in India and hence do not provide for the right co-ordination mechanisms to deal with urban transport. The Central Government will, therefore, recommend the setting up of Unified Metropolitan Transport Authorities (UMTA's) in all million plus cities, to facilitate more co-ordinated planning and implementation of urban transport programs and projects and an integrated management of urban transport system. Such Metropolitian Transport Authorities would need statutory backing in order to be meaningful.

पैरा 38 :–

- ❖ The Central Government would also encourage the setting up of professional bodies that have the capacity to make scientific assessment of the demand on various routes and contract services that can be properly monitored. Towards this end, it would encourage the setting up of umbrella bodies that regulate the overall performance of the public transport system and ensure that the city has a comprehensive public transport system. Such bodies would inter-alia, design network and routes, assess demand contract services, monitor performance, manage common facilities like bus stations and terminals etc.They would have representation from all the major operators and stakeholders.

इस प्रकार राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के प्रावधानों के अनुसार एक ऐसी समेकित संस्थागत संरचना तथा तकनीकी प्रकोष्ठ (BMTC) के गठन की आवश्यकता है, जिसके माध्यम से लोक परिवहन के क्षेत्र में कार्यरत विभिन्न एजेंसियों/स्टेक होल्डर्स के मध्य समन्वय स्थापित कर लोक परिवहन व्यवस्था के सुचारू नियोजन एवं प्रबंधन तथा प्रभावी विनियमन की कार्यवाही सुनिश्चित कर लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किया जा सके।

1.2.2 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति में DUTF संबंधी उपबंध :–

DUTF के संबंध में राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के DUTF विषयक महत्वपूर्ण उपबंध निम्नानुसार हैं :–

पैरा 51

It is evident that huge capital investments will be required in dealing with the urban transport problems. Whether they are for constructing capital intensive mass transit systems or segregated rights of-way for cycles and pedestrians, a substantial financial burden would devolve on the government. Most State governments and local bodies do not have the required resources and, therefore, alternative methods of financing would have to be explored.

पैरा 52

The Central Government would encourage the levy of dedicated taxes to be credited to an urban transport fund and used exclusively to meet urban transport needs within the State. Such dedicated taxes could be in the form of a supplement to the petrol and diesel taxes, betterment levy on land owners or ever an employment tax on employers. In fact, revenues from a betterment levy along new high capacity public transport corridors would be included as a component of the financing plan for such new public transport systems.

1.3 प्रदेश में लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन के संबंध में तथ्यात्मक स्थिति :– वर्तमान में प्रदेश में कोई एक एजेन्सी लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन के लिये उत्तरदायी नहीं है। साथ ही लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु समेकित कोष का अभाव है। फलतः उत्तरदायित्व का बिखराव है एवं विभिन्न एजेन्सियों द्वारा बिना किसी समन्वय के अपने–अपने तरीके से दायित्वों का निर्वहन एवं राशि का व्ययन किया जा रहा है। वर्तमान में न केवल प्रदेश अपितु देश के विभिन्न शहरों में निम्नानुसार एजेन्सियों की बहुलता (Multiplicity of Agencies) विद्यमान हैः–

- ❖ लोक निर्माण विभाग –राज्य की सड़कों का निर्माण एवं मरम्मत
- ❖ राजधानी परियोजना प्रशासन (मात्र भोपाल में)– उनके अधिकार क्षेत्र की सड़कों का निर्माण एवं मरम्मत।
- ❖ नगरीय निकाय – उनको आवंटित एवं छोटी सड़कों का निर्माण एवं मरम्मत, रोड साईनेज, ट्रैफिक लाईट, NMV पर नियंत्रण एवं अनुज्ञप्ति, अतिक्रमण हटाना, पार्किंग एवं विज्ञापन शुल्क वसूली तथा भू–उपयोग विषयक जोनल प्लानिंग।
- ❖ सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार– राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण एवं मरम्मत

- ❖ जिला पंचायत – सड़कों का निर्माण एवं मरम्मत
- ❖ जिला प्रशासन – मालवाहनों के प्रवेश हेतु विनियात्मक उपबंध, कानून व्यवस्था
- ❖ परिवहन विभाग – कर संग्रहण, मार्गों का युक्तियुक्तकरण, परमिट जारी करना, फिटनेस चेक करना
- ❖ यातायात पुलिस – यातायात संबंधी प्रावधान लागू करना, नियमों का पालन नहीं किये जाने की दशा में शास्ति/समझौता शुल्क अधिरोपण एवं अभियोजन की कार्यवाही, लोक परिवहन के साधनों का यातायात की दृष्टि से नियंत्रण।
- ❖ पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय – परिवहन ईंधन की गुणवत्ता एवं मूल्य पर नियंत्रण
- ❖ आवास एवं पर्यावरण विभाग (म.प्र. प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड) – प्रदूषण मानकों के अनुसार उत्सर्जन दर पर नियंत्रण
- ❖ संभाग आयुक्त – मोटर व्हीकल एक्ट एवं नियमों तथा शासन द्वारा जारी निर्देशों के अनुरुप कार्य संपादित करना।

उपरोक्त के अलावा अन्य एजेन्सियां भी हैं, जो प्रत्यक्ष या परोक्ष रुप से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था में संलग्न हैं। इससे यह स्पष्ट है कि प्रदेश में एकल साधिकारिता प्राप्त एजेन्सी द्वारा लोक परिवहन संबंधी कार्य नही किये जा रहे हैं। न ही कोई ऐसी संस्थागत व्यवस्था है, जिससे उनके मध्य समन्वय, सूचना का आदान प्रदान तथा आपसी सहयोग सुनिश्चित किया जा सके। यदि ऐसी व्यवस्था लागू भी कर दी जाती है, जिससे उनमें आपस में समन्वय सुनिश्चित हो जाये परंतु वे स्वतंत्र रुप से कार्य करते रहे, तब भी आदेश की एकता (Unity of Command) का उद्देश्य पूर्ण नहीं हो पायेगा। अतः आवश्यक है कि ऐसी परिवहन संरचना एवं निधि (कोष) का गठन किया जाये, जिसके माध्यम से नीति निर्माण, नियोजन, निवेश, क्रियान्वयन एवं प्रबंधन संबंधी समस्त कार्य समेकित एवं एकीकृत रूप से किये जाये।

1.4 **राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में भारत सरकार की मंशा एवं लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु कृत कार्यवाही** :– भारत सरकार द्वारा देश के महत्वपूर्ण शहरों में लोक परिवहन व्यवस्था का समेकित विकास सुनिश्चित किये जाने हेतु JnNURM योजना लागू की गई है। इसी अनुक्रम में भारत सरकार, शहरी विकास मंत्रालय द्वारा शहरी परिवहन नीति के क्रियान्वयन के लिये मिशन शहरों के लिये BRTS (Bus Rapid Transit System) योजना स्वीकृत

की गई है। इसके अतिरिक्त समस्त मिशन शहरों को अतिरिक्त सहायता के रूप में लोक परिवहन व्यवस्था सुदृढ़ किये जाने हेतु 15 हजार से अधिक बसें स्वीकृत की गई हैं, जिनमें से 525 बसें मध्यप्रदेश के चार मिशन शहरों को स्वीकृत की गई हैं। मध्यप्रदेश के मिशन शहरों को स्वीकृत बसों के संबंध में विस्तृत जानकारी विषयक ***परिशिष्ट–2*** संलग्न है। भारत सरकार शहरी विकास मंत्रालय द्वारा प्रमुख मिशन शहरों में Intelligent Transport System (ITS) संस्थापन हेतु World Bank- GEF के माध्यम से SUTP (Sustainable Urban Transport Project) भी स्वीकृत किया गया है। साथ ही भारत सरकार द्वारा समस्त मिशन शहरों को ट्रैफिक एण्ड ट्रांसपोर्ट सर्वे जैसे CMP, बस प्रोक्योरमेंट हेतु DPR-I, DPR-II, पार्किंग पॉलिसी इत्यादि तैयार किये जाने एवं मेट्रो रेल योजना के संदर्भ में प्री–फीजिबिलिटी सर्वे (PFS) तथा DPR तैयार किये जाने हेतु राशि स्वीकृत किये जाने के प्रावधान किये गये हैं। इसी अनुक्रम में मध्यप्रदेश की राजधानी भोपाल एवं व्यावसायिक राजधानी इन्दौर में मेट्रो रेल योजना लागू किये जाने संबंधी PFS सर्वे का कार्य Delhi Metro Rail Corporation (DMRC) के माध्यम से प्रारंभ किया गया है।

1.5 **भारत सरकार द्वारा लोक परिवहन को संवहनीय बनाये जाने के संबंध में दिशा–निर्देश** :– भारत सरकार द्वारा अपने स्तर से लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु विभिन्न प्रयास किये जा रहे हैं। साथ ही प्रदेश सरकारों को आर्थिक सहायता भी मुहैया कराई जा रही है, ताकि विभिन्न नगरीय निकाय/Para Statal Body राज्यों में राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में लोक परिवहन व्यवस्था को उचित आयाम प्रदाय कर सकें। इसी संदर्भ में भारत सरकार द्वारा समस्त प्रदेश सरकारों से अपेक्षा की गई है, कि वे लोक परिवहन व्यवस्था हेतु आवश्यक सुधार सुनिश्चित करें, जिनमें महत्वपूर्ण सुधार UMTA का गठन, पार्किंग पॉलिसी का निर्माण, विज्ञापन पॉलिसी का निर्माण, TOD नीति (Transit Oriented Development Policy) निर्माण एवं DUTF (Dedicated Urban Trasport Fund) का गठन हैं। भारत सरकार द्वारा प्रदेश सरकार/नगरीय निकाय से अपेक्षित आवश्यक सुधारों के संबंध में जारी दिशा–निर्देश निम्नानुसार हैं :–

राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के संदर्भ में भारत सरकार द्वारा राज्य शासन से अपेक्षित अनिवार्य सुधार :–

1. 10 लाख से अधिक जनसंख्या वाले JnNURM शहरों में नीति निर्माण के माध्यम से शहरी परिवहन से संबंधित समन्वित परियोजनाओं के निर्माण, क्रियान्वयन एवं समेकित प्रबन्धन हेतु UMTA का गठन एवं राज्य स्तर पर समर्पित शहरी परिवहन कोष की स्थापना।

2. बसों के संचालन के लिये मार्गों का चिन्हांकन एवं बस Prioritization तथा JnNURM शहरों में प्रचलित मिनी बसों के परमिटों का फीडर मार्गों पर परिवर्तन।

3. राज्य स्तर पर समस्त शहरी परिवहन विषयों से संबंधित कार्य निष्पादन हेतु एक विभाग विशेष को नोडल विभाग के रूप में नामांकित किया जाना एवं नियमित अंतराल में सार्वजनिक तथा इंटरमिडियेट लोक परिवहन प्रणाली के किराया निर्धारण हेतु एक विनियामक/संस्थागत प्रणाली का गठन।

4. राज्य सरकार द्वारा शहरी परिवहन हेतु बसों/BRTS पर अधिरोपित समस्त करों को करमुक्त किये जाने की कार्यवाही।

5. यातायात के प्रभावी क्रियान्वयन एवं अनुश्रवण तथा परिवहन/यातायात संबंधी भावी कार्ययोजनाओं के लिये Data Generation एवं संग्रहण हेतु TIMCC (Traffic Informaion Management Control Centre) की स्थापना।

6. विज्ञापन पॉलिसी, पार्किंग पॉलिसी एवं TOD पॉलिसी का निर्माण एवं क्रियान्वयन तथा राज्य सरकार एवं समस्त नगरीय निकायों द्वारा समस्त शासकीय विज्ञापनो का बस एवं बस स्टॉप पर अनिवार्यतः प्रदर्शन।

7. BRTS कॉरिडोर एवं उससे लगी भूमि के उपयोग एवं परिवहन में समन्वय स्थापित करते हुये मास्टर प्लान में यथापेक्षित परिवर्तन की कार्यवाही। इस अनुक्रम में इन्दौर में BRTS कॉरिडोर पर FAR, जो वर्तमान Approved Master Plan पर कम की गई है, उसे घनत्वीकरण के सिद्धांत के आधार पर 2.5 से 3 तक बढ़ाये जाने की कार्यवाही अपेक्षित है।

8. वाहनों की मरम्मत, सुधार सुविधा एवं सुचारु लोक परिवहन सुविधा हेतु टर्मिनल एवं डिपो की स्थापना।

9. बसों के संपूर्ण जीवन चक्र को दृष्टिगत रखते हुये लोक परिवहन प्रणाली का संवहनीय (Sustainable) संचालन सुनिश्चित किया जाना।

राज्य शासन एवं विभिन्न JnNURM शहरों के माध्यम से अपेक्षित सुधार विषयक प्रपत्र ***परिशिष्ट–3*** अवलोकनीय है।

1.6 UMTC के अनुक्रम में भारत सरकार की प्रदेश सरकार से अपेक्षाः–

भारत सरकार, शहरी विकास मंत्रालय द्वारा निर्मित राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में शहरों को विभिन्न सर्वे एवं परिवहन योजनायें स्वीकृत किये जाने एवं राशि प्रदाय किये जाने का एकमात्र उद्देश्य देश के शहरों में बढ़ते नगरीकरण को देखते हुए भविष्य में शहरों की परिवहन आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु सुदृढ़ एवं संवहनीय लोक परिवहन व्यवस्था का निर्माण करना है। इसी संदर्भ में भारत सरकार, शहरी विकास मंत्रालय द्वारा विभिन्न मिशन शहरों को न केवल अपने स्तर से विभिन्न सुविधा प्रदाय की जा रही है, अपितु उक्त सुविधाओं के परिप्रेक्ष्य में समस्त प्रदेश से यह अपेक्षा भी की गई है, कि वे शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में बस प्रोक्योरमेंट के संबंध में जारी मार्गदर्शी सिद्धांतों/दिशा निर्देशों के अंतर्गत यथापेक्षित सुधारों (Reforms) की कार्यवाही सुनिश्चित करें। इसके पीछे भारत सरकार की मंशा यह है कि राज्य सरकार लोक परिवहन व्यवस्था के उन्नयन में केवल सतही तौर पर संलग्न न रहे, वरन् अपना सक्रिय योगदान लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ करने हेतु प्रदाय करे, ताकि प्रदेश के विभिन्न शहरों में सुव्यवस्थित लोक परिवहन व्यवस्था का आंतरिकीकरण किया जा सके। इसी अनुक्रम में भारत सरकार द्वारा प्रदेश में लोक परिवहन व्यवस्था को स्तरीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु बसें स्वीकृत की गई है। बस प्रोक्योरमेंट हेतु अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता प्रदाय कर भारत सरकार द्वारा समस्त प्रदेश सरकारों से यह अपेक्षा की गई है कि वे लोक परिवहन को संवहनीय बनाये जाने के संबंध में भारत सरकार द्वारा जारी दिशा–निर्देशों का क्रियान्वयन सुनिश्चित किये जाने के उपरांत ही Bus Procurement हेतु DPR-2 प्रस्तुत करें। DPR-2 प्रस्तुतीकरण के साथ ही क्रियान्वित सुधारों का स्पष्ट उल्लेख किया जाये एवं तत्विषयक दस्तावेज भी संलग्न किये जायें, अन्यथा भारत सरकार द्वारा Bus Procurement हेतु आवश्यक द्वितीय किश्त जारी नहीं की जायेगी। अतः आवश्यक है, कि प्रदेश सरकार, भारत सरकार द्वारा अपेक्षित समस्त सुधारों का क्रियान्वयन सुनिश्चित करे। तत्परिप्रेक्ष्य में महत्वपूर्ण अपेक्षित सुधार UMTC एवं DUTF का गठन है, जिनका त्वरित क्रियान्वयन राज्य सरकार स्तर से अपेक्षित है।

(2) दृष्टि (VISION) :–

मध्यप्रदेश के नगरों के लिये प्रस्तावित UMTC एवं DUTF गठन का Vision निम्नानुसार है :–

एजेंसियों की बहुलता (Multiplicity of Agencies) एवं पृथक–पृथक राशि व्ययन के स्थान पर समेकित साधिकारिता युक्त, समन्वित, विकेन्द्रीकृत, परिवहन परिषद एवं समर्पित शहरी परिवहन कोष का गठन कर शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था तथा इससे संबंधित आनुषंगिक गतिविधियों का प्रोत्साहन एवं समुचित प्रबंधन सुनिश्चित कर प्रथमतः मिशन शहर तदुपरांत अन्य शहरों के समस्त क्षेत्रों में यथावश्यक PPP द्वारा लोक परिवहन का विस्तार कर नागरिकों को विश्वसनीय, वहनीय (Affordable), त्वरित, सुरक्षित, सुविधाजनक एवं स्तरीय लोक परिवहन के साधनों की उपलब्धता सुनिश्चित कर लोक परिवहन व्यवस्था को संपोषणीय स्वरूप प्रदाय करना तथा प्रदेश एवं शहरों का सुनियोजित विकास सुनिश्चित करना।

(3) लक्ष्य (POLICY GOALS) :–

मध्यप्रदेश में लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु राज्य एवं शहरों के लिये प्रस्तावित UMTC एवं DUTF गठन का प्रमुख लक्ष्य लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय करना एवं शहर की Mobility एवं लोक परिवहन का शहर के समस्त क्षेत्रों में आवश्यकतानुसार विस्तार करना है।

UMTC एवं DUTF गठन के लक्ष्य निम्नानुसार हैं :–

3.1 गुणवत्तापूर्ण, समेकित एवं प्रभावी लोक परिवहन व्यवस्था का निर्माण।

3.2 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु राज्य स्तर पर केन्द्रीकृत एवं शहर स्तर पर विकेन्द्रीकृत परिवहन निकाय का गठन।

3.3 राज्य एवं शहर स्तर पर विभागों की बहुलता के स्थान पर विभिन्न एजेंसियों के मध्य समन्वय एवं उनके सहयोग से एकल नोडल एजेंसी एवं एकल कोष के माध्यम से समन्वित रूप से शहरी यातायात का सुचारू एवं व्यवस्थित संचालन, विकास, प्रबंधन, विनियमन एवं प्रभावी अनुश्रवण एवं मूल्यांकन सुनिश्चित करना।

3.4 नगरीय लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था में संलग्न विभिन्न विभागों द्वारा पृथक–पृथक राशि व्ययन के स्थान पर समेकित रूप से गठित DUTF के माध्यम से राशि का समेकन एवं एकीकृत व्ययन।

3.5 UMTC के प्रावधानों के अनुसार प्रदेश के समस्त शहरों में साधिकार परिषद के माध्यम से समेकित एवं समन्वित नीति/नियम/उपविधि/कार्ययोजना निर्माण एवं क्रियान्वयन सुनिश्चित करना।

3.6 नगरीय भूमि का उपयोग संपदा के रूप में सुनिश्चित कर लोक परिवहन व्यवस्था को सुगम एवं संवहनीय रूप प्रदाय करना।

3.7 राज्य एवं शहर स्तरीय UMTC में जनभागीदारी सुनिश्चित कर लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन का लोकतांत्रिकीकरण।

3.8 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में जनसहयोग एवं विषय विशेषज्ञों के सहयोग की प्राप्ति।

3.9 लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था में संलग्न विभिन्न स्टेक होल्डर्स के मध्य समन्वय सुनिश्चित करना ।

3.10 लोक परिवहन के समस्त साधनों पर साधिकारता प्राप्त एजेन्सी का प्रभावी नियंत्रण तथा परिवहन स्वामित्व, कार्यनिष्पादन एवं संधारण तथा अधोसंरचना विकास हेतु उत्तरदायित्व का निर्धारण।

3.11 ऐसी साधिकारिता युक्त एजेन्सी का गठन जिसमें विभिन्न संबंधित विभागों के अधिकारी, जनप्रतिनिधि, विशेषज्ञ, सिविल सोसायटी सदस्य हों तथा राज्य स्तर पर गठित एजेन्सी में शहरों का प्रतिनिधित्व एवं शहर स्तरीय एजेन्सी में राज्य शासन का प्रतिनिधित्व सुनिश्चित करना।

3.12 कर संग्रहण को छोड़कर लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी समस्त कार्यों का निष्पादन एकल एजेन्सी के माध्यम से सुनिश्चित करना।

(II) UMTC

(1) UMTC गठन की प्रासंगिकता (Relevance)

1.1 UMTC की आवश्यकता :– वर्तमान में राज्य स्तर पर एवं शहर स्तर पर लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का कार्य एकल एजेंसी के स्थान पर विभिन्न एजेंसियों द्वारा सम्पादित किया जा रहा है। फलतः समेकित संरचना का अभाव होने एवं विभिन्न स्टेक होल्डर्स पर प्रभावी नियंत्रण नहीं होने से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का विकास एवं विनियमन अपेक्षानुरूप सुनिश्चित नहीं हो पा रहा है। साथ ही समेकित कार्ययोजना नहीं होने से विभिन्न शहरों में अलग–अलग तरीकों से लोक परिवहन व्यवस्था एवं यातायात के संबंध में कार्यवाही किये जाने से उनमें एकरूपता का अभाव है। अतः प्रदेश में व्यवस्थित लोक परिवहन एवं समुचित यातायात प्रबंधन सुनिश्चित किये जाने हेतु न केवल राज्य स्तर पर अपितु प्रदेश के विभिन्न शहरों (विशेषकर मिशन शहर) में समेकित निकाय गठित किये जाने की आवश्यकता है, जिसके माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात तथा भविष्य में समेकित संरचना के स्थायीकरण उपरांत इससे संबंधित अन्य आनुषंगिक कार्यों यथा अधोसंरचनात्मक संरचनाओं – रोड, फ्लाईओवर, रोड ओव्हर ब्रिज का निर्माण, मरम्मत एवं अन्य आवश्यक कार्यवाही सुनिश्चित की जायेगी। इसके अतिरिक्त लोक परिवहन के क्षेत्र में उत्तरदायित्व का बिखराव स्थानीय स्तर पर स्त्रोत का अभाव, विभिन्न संसाधनों/विशेषज्ञों की कमी, अपेक्षित मानव संसाधन एवं ऑटोमेशन का अभाव परिवहन के क्षेत्र में निजी सहभागिता विषयक रणनीति का अभाव, आदेश की एकता के अभाव के साथ ही लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के स्वामित्व, कार्य–निष्पादन, संधारण, परिवहन अधोसंरचना एवं संचालन हेतु उत्तरदायित्व का अभाव होने से भी UMTC गठित किये जाने की आवश्यकता है।

1.2 UMTC गठन का महत्व :–

UMTC गठन का महत्व निम्नानुसार है :–

1.2.1 राज्य एवं शहर स्तर पर साधिकारिता प्राप्त संरचना का गठन।

1.2.2 लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु भिन्न–भिन्न एजेंसी के स्थान पर एकल एजेंसी उत्तरदायी होगी।

1.2.3 लोक परिवहन यातायात व्यवस्था एवं इनके आनुषंगिक विषयों पर प्रभावी नीति/उपविधि/कार्ययोजना का निर्माण एवं क्रियान्वयन में सहायता।

1.2.4 शहरों में प्रचलित लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन नीति/नियमों में एकरूपता।

1.2.5 शहरों की सड़क क्षमता (कैरिज–वे) का प्रभावी उपयोग सुनिश्चित कर सुगम यातयात एवं लोक परिवहन व्यवस्था उपलब्ध कराने में सहायक।

1.2.6 UMTC के गठन से Mobility में वृद्धि से शहर में सामाजिक, आर्थिक गतिविधियों में बढ़ोतरी से आर्थिक विकास में सहायता।

1.2.7 अद्यतन सूचना प्रौद्योगिकी आधारित लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन।

1.2.8 नगरीय निकायों के राजस्व (विशेषकर विज्ञापन, पार्किंग, TOD से प्राप्त) में आशातीत वृद्धि।

1.2.9 लोक परिवहन संरचनाओं एवं लोक सुविधाओं के समुचित दोहन से लोक परिवहन को संवहनीय बनाने में सहायक।

1.2.10 विभिन्न संस्थाओं/विभागों/एजेंसियों की विशेषज्ञता का लाभ।

1.2.11 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में जनसहभागिता सुनिश्चित कर इसका विकेन्द्रीकरण कर इसे पारदर्शी तथा लोकतांत्रिक स्वरूप प्रदाय करने में सहायक।

1.2.12 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के उद्‌देश्यों की पूर्ति में सहायक।

1.2.13 भारत सरकार के द्वारा बस प्रोक्यूरमेंट के सापेक्ष्य अपेक्षित सुधारों की पूर्ति में सहायक।

1.2.14 भूमि का उपयोग सम्पदा के रूप में किये जाने में सहायक।

1.2.15 विभिन्न स्टेक होल्डर्स के मध्य समन्वय एवं परस्पर सूचना का आदान प्रदान।

1.2.16 परिवहन अधोसंरचना का विकास

1.2.17 समग्र लोक परिवहन प्रणाली का विकास।

1.2.18 रोड स्थल की आवश्यकताओं का प्रबंधन, प्रभावी लोक परिवहन के साधनों को प्राथमिकता एवं निजी वाहनों पर नियंत्रण।

1.2.19 स्थानीय विशेषज्ञों की विशेषज्ञता का लाभ।

(2) **<u>विश्व के अन्य देशों में गठित एकीकृत नगरीय परिवहन प्राधिकरण/निकाय</u>** :– विश्व के विकसित देशों में नगरीकरण का प्रतिशत विकासशील देशों से काफी अधिक है। साथ ही विकसित देशों के महानगरों/शहरों में तकनीकी का उपयोग कर ITS आधारित आधुनिक लोक परिवहन व्यवस्था का संचालन किया जा रहा है। उन देशों में लोक परिवहन की संवहनीयता सुनिश्चित किये जाने हेतु लोक परिवहन एवं यातायात के क्षेत्र में संलग्न समस्त स्टेक होल्डर एजेंसियों को समेकित कर एकीकृत अथॉरिटी/निकाय का गठन किया गया है, जिसके माध्यम से लोक परिवहन व्यवस्था के सुचारू सम्पादन हेतु नियोजन, क्रियान्वयन, अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन का कार्य किया जाता है। **<u>वर्तमान में विश्व के महत्वपूर्ण शहरों– लंदन, पेरिस, न्यूयॉर्क, मैड्रिड, हांगकांग, सिंगापुर, बैंकॉक, बोगोटा (कोलम्बिया) कुरीटिबा (ब्राजील) एवं ग्रेटर वैंकुअर (कनाडा) इत्यादि में एकीकृत परिवहन संरचना विद्यमान है,</u>** जिसके माध्यम से लोक परिवहन एवं संवहनीय यातायात व्यवस्था का कार्य सम्पादित किया जा रहा है। विश्व के प्रमुख शहरों में लोक परिवहन हेतु समेकित संरचना निम्नानुसार गठित है :–

- **<u>बैंकॉक :–</u>** बैंकॉक में शासकीय विभाग एवं स्वायत्तशासी निगमों के द्वारा गठित Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) के माध्यम से लोक परिवहन व्यवस्था सम्पादित की जा रही है, जिसका समन्वयन केन्द्रीय नीति सचिवालय (Central Policy Secretriate) व Standing Co-ordinating Committee के माध्यम से सुनिश्चित किया जाता है।

- **<u>सिंगापुर :–</u>** सिंगापुर में विभिन्न परिवहन एजेंसियों को समेकित कर एकीकृत Land Transport Authority (LTA) का गठन किया गया है, जिसके माध्यम से लोक परिवहन व्यवस्था का समुचित क्रियान्वयन किया जाता है।

- **<u>बोगोटा :–</u>** बोगोटा (कोलंबिया) में Trans Milanio गठित है। जिसके माध्यम से लोक परिवहन व्यवस्था संचालित की जाती है।

❖ **<u>कुरिटिबा :–</u>** कुरिटिबा (ब्राज़ील) में Instiiute for Research & Urban Planing in Curitiba गठित की गई है, जिसके माध्यम से लोक परिवहन व्यवस्था एवं BRTS का संचालन किया जाता है।

❖ **<u>ग्रेटर वैंकुअर :–</u>** ग्रेटर वैंकुअर (कनाडा) में Greater Vancouver Transpotation Authority (GVTA) गठित है।

❖ **<u>लंदन :–</u>** लंदन (ब्रिटेन) में Transport for London (TFL) के माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था सुनिश्चित की जाती है।

विश्व के प्रमुख शहरों में लोक परिवहन व्यवस्था हेतु गठित अथॉरिटी एवं उनके द्वारा सम्पादित कार्यों की समेकित सूची ***<u>परिशिष्ट–4</u>*** संलग्न है। अतः वैश्विक परिदृश्य को देखते हुए यह आवश्यक है कि प्रदेश में भी Multiplicity of Agencies के स्थान पर एकल समेकित निकाय का गठन किया जाये व उनके माध्यम से ही लोक परिवहन यातायात एवं उनसे संबंधित समस्त आनुषंगिक कार्यकलापों का क्रियान्वयन एवं अन्य आवश्यक कार्यवाही सुनिश्चित की जाए। यहां यह उल्लेखनीय है कि परिवहन विशेषज्ञों द्वारा उपरोक्त शहरों में से सिंगापुर के मॉडल को सर्वाधिक युक्तियुक्त एवं बैंकाक के मॉडल को कम समेकित आंकलित किया जाता है। अतः लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के सुचारु प्रबंधन हेतु सिंगापुर के समान संबंधित विभागों के उच्च श्रेणी के समेकन की आवश्यकता है। साथ ही प्रदेश में गठित की जाने वाली निकाय को नियोजन, विनियमन, सड़क एवं रेल परिवहन तथा माल वाहन परिवहन विषयक अधोसंरचना के संबंध में दायित्व प्रदाय किया जाना आवश्यक है। इस प्रकार युक्तियुक्त रूप से गठित परिवहन निकाय के माध्यम से सड़क, यातायात, पार्किंग, NMT, प्रबंधन एवं निर्माण तथा लोक परिवहन एवं यातायात से संबंधित अधोसंरचना का विकास एवं सेवाओं का प्रदायीकरण तथा माल वाहन परिवहन अधोसंरचना विकास तथा विनियमन की जिम्मेदारी प्रदाय किया जाना आवश्यक है।

(3) <u>उद्देश्य (OBJECTIVES)</u>

UMTC गठन के उदे्दश्य निम्नानुसार हैं :–

3.1 <u>**लोक परिवहन एवं यातयात प्रबंधन हेतु राज्य एवं शहर स्तरीय सर्वोच्च साधिकारिता प्राप्त Apex संस्था का गठन**</u> :– वर्तमान में विभिन्न एजेंसियां/विभाग, लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था से संबंधित भिन्न–भिन्न कार्यों में संलग्न है। फलतः उनमें समन्वय का अभाव है। साथ ही ऐसी कोई सर्वोच्च साधिकारितायुक्त इकाई नहीं है, जिसके माध्यम से राज्य एवं शहर स्तर पर लोक परिवहन एवं यातायात को सुचारू रूप से प्रबंधित किया जा सके। अतः उक्त के अनुक्रम में एवं राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के तहत भारत सरकार द्वारा जारी दिशा–निर्देश के अनुक्रम में प्रदेश एवं शहर उभय स्तर पर समन्वित, समेकित एवं सर्वोच्च साधिकार प्राप्त संस्था के गठन किये जाने की आवश्यकता है।

3.2 <u>**संस्था/एजेंसियों की बहुलता (Multiplicity of Agencies) के स्थान पर परिवहन स्वामित्व, कार्य निष्पादन, संधारण एवं अधोसंरचना विकास हेतु एकल एवं समेकित नोडल एजेंसी का गठन एवं उसके माध्यम से समेकित लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन**</u> :– वर्तमान में लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु ऐसी कोई नोडल एजेंसी नहीं है, जिसे प्रदेश या शहर स्तर पर उत्तरदायी ठहराया जा सके। मध्यप्रदेश शासन द्वारा नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग को इस विषयक नोडल विभाग बनाया गया है। अतः तत्अनुक्रम में यह आवश्यक है कि संस्थाओं की बहुलता के स्थान पर प्रदेश एवं शहर स्तर पर भी नोडल एजेंसी बनाई जाये एवं उनके माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का सुचारू प्रबंधन किया जाये।

3.3 <u>**लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु नगरों से राज्य स्तर तक सुव्यवस्थित प्रशासनिक ढांचे का निर्माण कर समग्र लोक परिवहन प्रणाली का विकास**</u> :– लोक परिवहन व्यवस्था के समुचित प्रबंधन हेतु केवल राज्य एवं शहर स्तर पर नोडल एजेंसी बनाये जाने से ही व्यवस्था संवहनीय नहीं हो सकेगी, इसके लिये आवश्यक होगा कि जिन भी एजेंसियों की आवश्यकता है, उनका समेकित रूप से गठन किया जाये तथा राज्य से लेकर शहर तक इसका पदानुक्रम सुनिश्चित किया जाये। इसके लिये राज्य स्तर पर नीति निर्माण हेतु नोडल एजेंसी के गठन के साथ–साथ कार्यकारी प्रकृति के कार्यों हेतु भी पृथक से एजेंसी गठित

की जाये। इसके अतिरिक्त तकनीकी प्रकोष्ठ, उपसमिति इत्यादि की भी आवश्यकता होगी।

3.4 **आधारभूत मार्गदर्शी संहिता/नीति तथा नियम/उपविधि का निर्माण** :– शहरों के लिये राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति एवं भारत सरकार द्वारा प्रदाय दिशा–निर्देशों के अनुक्रम में लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु नोडल एजेंसी द्वारा नीति तैयार की जायेगी, जिसके आधार पर यथावश्यक नियम/उपविधि का निर्माण किया जाकर उसका अपेक्षित क्रियान्वयन सुनिश्चित किया जायेगा।

3.5 **राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के अनुक्रम में पार्किंग, विज्ञापन, TOD, नीति का प्रभावी क्रियान्वयन एवं DUTF का गठन** :– लोक परिवहन व्यवस्था की संवहनीयता सुनिश्चित किये जाने हेतु आवश्यक है कि इससे संबंधित आनुषंगिक व्यवस्थाओं के संबंध में भी प्रभावी नीति का निर्माण एवं उनका प्रभावी क्रियान्वयन किया जाये। पार्किंग, विज्ञापन, TOD एवं DUTF लोक परिवहन से प्रत्यक्षतः अंतर्संबद्ध होने से इनके संबंध में सुचारू नीति बनाये जाने एवं एकल नोडल एजेंसी के माध्यम से उनका समुचित क्रियान्वयन किये जाने की आवश्यकता है।

3.6 **DUTF के माध्यम से प्रभावी वित्त प्रबंधन** :– विश्व के अधिकांश देशों में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था सब्सिडी आधारित है। परन्तु प्रदेश की स्थिति को देखते हुये यह आवश्यक है, कि वित्तीय संवहनीयता सुनिश्चित की जाये। इस संदर्भ में एक ऐसी नीति का निरूपण किया जाना होगा, जिसके माध्यम से प्रदेश एवं शहर स्तर पर लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन से, राज्य सरकार द्वारा अधिरोपित कर/अनुदान से, भारत सरकार से एवं बाह्य वित्त पोषित परियोजना तथा अन्य नवाचारमूलक एवं वैकल्पिक स्त्रोतों से राशि प्राप्त की जा सके तथा वित्तीय संवहनीयता सुनिश्चित कर अंततोगत्वा प्रदेश एवं शहरों में नवीन लोक परिवहन संस्कृति का विकास किया जा सके।

3.7 **विज्ञापन, पार्किंग एवं टिकट दरों का तार्किक निर्धारण एवं विनियमन** :– लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था की संवहनीयता के लिये वित्तीय संवहनीयता अत्यंत आवश्यक है। वर्तमान में प्रदेश के विभिन्न शहरों में अधिरोपित दर युक्तियुक्त नहीं है, जिससे व्यवस्था संचालन हेतु अपेक्षित राशि प्राप्त नहीं होती है। राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति एवं भारत सरकार द्वारा जारी दिशा–निर्देशानुसार भी विज्ञापन, पार्किंग एवं टिकट दरों का तार्किक निर्धारण किया जाकर उनका अद्यतन तकनीक के आधार पर समुचित विनियमन किया जाना आवश्यक है।

3.8 **समस्त नगरों में समेकित शहरी लोक परिवहन एवं यातायात कार्ययोजना का निर्माण तथा समुचित–समेकित क्रियान्वयन** :– राज्य शासन के द्वारा गठित सक्षम एजेंसी द्वारा बनाई गई नीति के अनुरूप नियम/उपविधि का निर्माण किया जायेगा, जिसके आधार पर समस्त शहर स्तरीय नोडल एजेंसियों द्वारा कार्ययोजना तैयार की जायेगी। यथावश्यक तकनीकी प्रकोष्ठ से परीक्षण कराया जाकर उसका समुचित एवं समेकित क्रियान्वयन किया जायेगा।

3.9 **शहरी विकास योजना (CDP) के तारतम्य में शहरी लोक परिवहन एवं यातायात कार्ययोजना का निर्माण एवं व्यवस्थित क्रियान्वयन करना** :– शहर के Comprehensive Mobility Plan का निर्माण, शहर विकास योजना के अनुसार किया जाना चाहिये, जिससे उनमें अंतर्संबंध स्थापित किया जाकर शहर के विकास को व्यवस्थित रूप प्रदाय किया जा सके।

3.10 **राज्य सरकार एवं मिशन शहरों को नीति एवं DPR निर्माण तथा इनके समुचित क्रियान्वयन में सहायता हेतु तकनीकी प्रकोष्ठ का गठन** :– लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था की संवहनीयता सुनिश्चित करने हेतु यह आवश्यक है कि प्रदेश स्तर पर एवं यथासंभव शहर स्तर पर तकनीकी प्रकोष्ठ का गठन किया जाये, जिसके माध्यम से प्रदेश एवं शहर स्तर पर निर्मित किये जाने वाले DPR, TOR, EOI, RFP, Proposals इत्यादि का समेकित परीक्षण किया जा सके। इसके अतिरिक्त नीतिगत एवं तकनीकी मुद्दों पर राज्य एवं शहर स्तरीय नोडल एजेंसी को यथावश्यक परामर्श प्रदाय किया जा सके।

3.11 **विभिन्न विभाग/एजेंसियों/स्टेक होल्डर्स के मध्य समन्वय में वृद्धि एवं परस्पर सूचना का आदान–प्रदान सुनिश्चित करना** :– वर्तमान में समेकित नीति एवं नोडल एजेंसी नहीं होने के फलस्वरूप शहरों के द्वारा समेकित कार्ययोजना तैयार नहीं की जा रही है। नोडल एजेंसी के गठन के कारण विभिन्न विभागों के मध्य समन्वय एवं परस्पर सूचना के आदान–प्रदान से कार्ययोजना का निर्माण एवं समेकित क्रियान्वयन किया जा सकेगा।

3.12 **लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था में संलग्न पक्षकारों विभाग/एजेंसियों से सक्रिय सहयोग की प्राप्ति** :– वर्तमान में प्रदेश एवं शहर स्तर पर एकल उत्तरदायी एजेंसी नहीं होने से न केवल विभिन्न विभागों एवं एजेंसियों के मध्य समन्वय का अभाव है, अपितु उनमें परस्पर सूचना का आदान–प्रदान भी नहीं हो पाता है। समेकित नोडल एजेंसियों

का गठन होने से समस्त पक्षकारों का यथापेक्षित सहयोग प्राप्त हो सकेगा।

3.13 **लोक परिवहन के सुचारू संचालन में सामानझ एवं Technocrat का समेकित सहयोग प्राप्त करना** :— समेकित नोडल एजेंसियों के सुचारू एवं स्तरीय कार्यसम्पादन के परिप्रेक्ष्य में यह आवश्यक है कि उन्हें सामानझ का सहयोग एवं यथा आवश्यक तकनीकी सहयोग प्राप्त हो सके, जिसके आधार पर प्रभावी नीति निर्धारण एवं कार्ययोजना का क्रियान्वयन सुनिश्चित हो सके।

3.14 **लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में संलग्न समस्त स्टेक होल्डर्स का क्षमता संवर्धन** :— वर्तमान में प्रदेश एवं शहर स्तर पर न केवल विभिन्न एजेंसियां कार्यरत हैं, अपितु उनमें समन्वय एवं अपेक्षित क्षमता का भी अभाव है, जिसके चलते वे शहर की लोक परिवहन क्षमता का सम्पूर्ण दोहन नहीं कर पाते हैं। साथ ही क्षमता न होने से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु अपेक्षित कार्यवाही भी सुचारू रूप से सम्पादित नहीं हो पाती। अतः आवश्यक है कि न केवल नोडल एजेंसी का गठन किया जाये, अपितु समस्त स्टेक होल्डर्स का संवहनीय लोक परिवहन व्यवस्था हेतु यथापेक्षित क्षमतावर्धन किया जाये।

3.15 **लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में जन–निजी भागीदारी (PPP) को बढ़ावा देकर निजी निवेश में वृद्धि एवं नई कार्यसंस्कृति का विकास** :— लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु अत्यधिक मात्रा में निवेश की आवश्यकता होती है। साथ ही तकनीकी दक्षता एवं पेशेवर अभिवृत्ति की आवश्यकता होती है। यहां यह भी महत्वपूर्ण है कि शासन के पास सीमित स्त्रोत होते हैं। अतः लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में निजी निवेश सुनिश्चित कर शासकीय दायित्व का निर्वहन किया जा सकता है। निजी निवेशक के ज्ञान एवं अनुभव का लाभ उठाया जा सकता है व बहुमूल्य शासकीय धन की बचत की जा सकती है। इससे निजी निवेशक को भी लाभ प्राप्त होता है।

3.16 **लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी नियमों के प्रति जन–जागरूकता में वृद्धि के परिणामतः तत्विषयक व्यवहार परिवर्तन सुनिश्चित कर अपेक्षित जनसहयोग की प्राप्ति** :— वर्तमान में ऐसी समेकित व्यवस्था नहीं है, जिसके माध्यम से नागरिकों, विशेषज्ञों का अपेक्षित सहयोग प्राप्त किया जा सके, इसके अतिरिक्त नागरिकों में लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी ज्ञान नहीं होने से भी लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के सुचारू कार्य सम्पादन में असुविधा होती है। अतः आवश्यक है कि

प्रथमतः प्रदेश एवं शहर के नागरिकों को व्यवस्था के संबंध में अवगत कराया जाए, उनका अभिमत लिया जाये एवं नीति/नियम का समेकित पालन कराया जाए। उक्तानुसार नागरिकों के अभिमत के आधार पर परिवहन एवं यातायात कार्ययोजना का निर्माण किया जाये एवं क्रियान्वयन में भी उनका सक्रिय सहयोग प्राप्त किया जाये।

3.17 **समेकित यातायात प्रबंधन से कंजेशन में कमी** :– शहरों में लोक परिवहन एवं सुविधा की प्रभावी उपलब्धता नहीं होने का ही, परिणाम है कि निजी वाहनों की संख्या में अनपेक्षित बढ़ोतरी होने से यातायात की समस्या विकराल रूप लेती जा रही है। अतः आवश्यक है कि लोक परिवहन व्यवस्था का विकास, यातायात अधोसंरचनाओं में अभिवृद्धि तथा पार्किंग दरों इत्यादि का युक्तियुक्तकरण समेकित नोडल एजेंसी के माध्यम से किया जाये। इससे स्वतः ही कंजेशन में कमी आयेगी एवं सुचारू यातायात प्रबंधन सुनिश्चित हो सकेगा।

3.18 **लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा एवं सुगम व सुरक्षित यातायात प्रबंधन सुनिश्चित करना** :– समुचित यातायात एवं पार्किंग व्यवस्था तथा यातायात प्रबंधन के लिये लोक परिवहन व्यवस्था की संवहनीयता आवश्यक है। अतः समेकित नोडल एजेंसी का यह दायित्व होगा कि वह लोक परिवहन व्यवस्था एवं समेकित यातायात प्रबंधन सुनिश्चित करे।

3.19 **वहनीय, त्वरित, विश्वसनीय, सुलभ, स्तरीय एवं संवहनीय लोक परिवहन एवं यातायात सेवा** :– राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति का यह सर्वाधिक महत्वपूर्ण उपबंध है कि देश के शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किया जाये। इसके लिये आवश्यक है कि भारत सरकार द्वारा प्रदाय मार्गदर्शी निर्देश के अनुरूप कार्यवाही सुनिश्चित की जाकर समुचित लोक परिवहन (सड़क, मेट्रो इत्यादि) की उपलब्धता सुनिश्चित की जाये तथा इस विषयक समेकित कार्ययोजना का निर्माण, बस प्रोक्यूरमेंट, शुल्क अधिरोपण व मार्गों का युक्ति–युक्तकरण इस तरह से किया जाये कि शहर के सभी भागों में यथावश्यक लोक परिवहन सुविधा प्राप्त हो सके।

3.20 **लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा देना एवं निजी वाहनों का उपयोग नियंत्रित करना** :– विश्व एवं देश के शहरों में यातायात समस्या का सबसे बड़ा कारण निजी वाहनों की अनियंत्रित वृद्धि है। अतः न केवल लोक परिवहन व्यवस्था को बढ़ावा देना आवश्यक है, अपितु प्रतिबंधात्मक उपायों यथा करों में वृद्धि, कंजेशन चार्ज एवं विभेदक पार्किंग दरों को अमल में लाया जाना आवश्यक है।

3.21 **लोक परिवहन एवं यातयात प्रबंधन में समन्वय स्थापित करना** :– लोक परिवहन सुविधा का विकास एवं यातायात व्यवस्था एक दूसरे के पूरक हैं अर्थात लोक परिवहन व्यवस्था की समेकित उपलब्धता से सुगम यातायात सुनिश्चित होता है साथ ही सुगम यातायात प्रबंधन अर्थात पार्किंग स्थलों का विकास, पार्क एण्ड राइड सुविधा, नियंत्रित पार्किंग इत्यादि से लोक परिवहन व्यवस्था की ओर नागरिक आकर्षित होते हैं।

3.22 **भूमि उपयोग एवं लोक परिवहन में समन्वय स्थापित करना** :– लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय बनाये जाने के अनुक्रम में लोक परिवहन के अनुरूप भूमि उपयोग में परिवर्तन किये जाने की आवश्यकता होती है। विशेषकर पब्लिक कॉरीडोर के आसपास लगी भूमि के उपयोग में न केवल लोक परिवहन व्यवस्था के अनुरूप परिवर्तन की आवश्यकता होती है, अपितु FAR एवं FSI में भी यथावश्यक वृद्धि किये जाने की आवश्यकता होती है।

3.23 **समेकित लोक परिवहन एवं सुगम यातायात अधोसंरचनाओं का उपयोग सुनिश्चित करना** :– प्रायः शहरों में सड़क पर अतिक्रमण कर लिये जाते हैं या पर्याप्त जगह नहीं होने पर भी ऑन–साइट पार्किंग हेतु सड़कों का उपयोग किया जाता है, जिसके कारण CBD एवं सड़क इत्यादि में यातायात की समस्या निर्मित हो जाती है व 'राइट ऑफ वे' कम हो जाता है। साथ ही ऑन–साइट पार्किंग के कारण ऑफ–साइट पार्किंग का उपयोग सुनिश्चित नहीं हो पाता है। इससे सड़क एवं पार्किंग स्थल इत्यादि का समुचित उपयोग नहीं हो पाता है, जिससे लोक परिवहन व्यवस्था यथापेक्षित तरीके से क्रियान्वित नहीं हो पाती है।

3.24 **Intelligent Transport System (ITS) सहायतित राजस्व प्रबंधन** :– लोक परिवहन व्यवस्था में सूचना प्रौद्योगिकी का उपयोग किया जाना अत्यंत आवश्यक है। इससे न केवल अपेक्षित लोक परिवहन सुविधा प्राप्त हो सकेगी, अपितु विभिन्न स्त्रोतों यथा विज्ञापन, पार्किंग, TOD से प्राप्त राजस्व में अपेक्षानुरूप वृद्धि होगी। साथ ही समय की बचत भी होगी।

3.25 **भविष्य की आवश्यकता के अनुरूप लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन अधोसंरचना का निर्माण** :– वर्तमान में प्रदेश के शहरों में समुचित कार्ययोजना का अभाव होने से आवश्यक अधोसंरचना का निर्माण नहीं हो सका है। कार्ययोजना के क्रियान्वयन उपरांत आवश्यक अधोसंरचना का अपेक्षित निर्माण एवं विकास सुनिश्चित हो सकेगा।

3.26 **वर्ग विशेष (रहवासी/विकलांग/महिलाओं) को यथोचित सुविधा प्रदाय कर सामाजिक उद्देश्यों की पूर्ति** :– लोक परिवहन व्यवस्था के उद्देश्यों में एक महत्वपूर्ण उद्देश्य समाज के कमजोर वर्ग के लोगों को लोक परिवहन के साधनों में आरक्षण, दर में छूट तथा यातायात अधोसंरचनाओं में विशेष व्यवस्था उपलब्ध कराया जाना भी है।

3.27 **लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का मानकीकरण** :– जनसुरक्षा, सुरक्षित वाहन चालन एवं सुगम यातायात सुनिश्चित किये जाने के परिप्रेक्ष्य में तथा व्यवस्था की संवहनीयता के लिये यह आवश्यक है कि प्रदाय सुविधाओं का मानकीकरण किया जाये एवं उसके आधार पर सुविधायें प्रदाय की जायें।

3.28 **समस्त शासकीय विज्ञापनों का प्रदर्शन लोक परिवहन के विभिन्न प्रकार एवं उनसे संबंधित आनुषंगिक संरचनाओं तथा जनसुविधाओं पर सुनिश्चित करना** :– भारत सरकार द्वारा जारी दिशा–निर्देशों के अनुसार लोक परिवहन व्यवस्था की संवहनीयता सुनिश्चित करने के लिये यह आवश्यक है कि राजस्व स्त्रोतों के साथ–साथ गैर राजस्व स्त्रोतों का भी दोहन किया जाये। इसी अनुक्रम में लोक परिवहन के साधनों पर अनिवार्यतः समस्त शासकीय विज्ञापन प्रदर्शित किये जाने की आवश्यकता है। इससे लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन के माध्यम से शासकीय नीति एवं योजनाओं का अधिकतम प्रचार–प्रसार सुनिश्चित हो सकेगा।

3.29 **लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का प्रभावी विकास एवं विनियमन सुनिश्चित करना** :– लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के सुचारू संचालन के लिये आवश्यक है कि राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति, भारत सरकार द्वारा जारी दिशा–निर्देश एवं शहरों की आवश्यकता के अनुरूप समेकित एजेंसी द्वारा तैयार की गई नीति के अनुरूप कार्ययोजना का निर्माण किया जाये एवं लोक परिवहन व्यवस्था का प्रभावी विकास एवं विनियमन सुनिश्चित किया जाकर राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति एवं भारत सरकार द्वारा बस प्रोक्यूरमेंट के संबंध में जारी दिशा–निर्देशों की पूर्ति सुनिश्चित की जाये।

(4) UMTC गठन के मानक/आधारभूत सिद्धांत :–

UMTC गठन के मानक/आधारभूत सिद्धांत निम्नानुसार है :–

4.1 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में संलग्न समस्त एजेन्सियों/विभागों की सहभागिता से समेकित एवं समन्वित संरचना का गठन।

4.2 राज्य एवं शहर स्तर पर पृथक–पृथक साधिकारता प्राप्त निकायों का गठन।

4.3 राज्य एवं शहर स्तर पर UMTC, लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु सर्वोच्च साधिकार परिषद होगी जिसके द्वारा न केवल कार्य का निष्पादन, आवश्यक व्यवस्था का विकास एवं विनियमन तथा समस्त स्टेकहोल्डर पर नियंत्रण, समन्वय, अधीक्षण, अनुश्रवण एवं उनके कार्यों के मूल्यांकन किया जायेगा, वरन् उसे संबंधित द्वारा युक्तियुक्त तरीके से कार्य संपादित नही किये जाने पर शासन के प्रचलित नियमों के अनुसार शास्ति अधिरोपित करने की अधिकारिता भी होगी।

4.4 नीति नियामक एवं क्रियान्वयन हेतु पृथक–पृथक एजेंसी का निर्धारण।

4.5 राज्य एवं शहरों की आवश्यकतानुरूप केन्द्रीकृत/विकेन्द्रीकृत (Centralised/ Decentralised) समेकित संरचना का गठन।

4.6 राज्य एवं शहरों में लोक परिवहन एवं उससे संबंधित आनुषंगिक नीतियों के निर्माण एवं क्रियान्वयन हेतु राज्य एवं शहर स्तरीय सर्वोच्च साधिकार परिषद।

4.7 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु नीति निर्धारण एवं समुचित क्रियान्वयन सुनिश्चित किये जाने हेतु विशेषज्ञता युक्त तकनीकी प्रकोष्ठ का गठन।

4.8 लोक परिवहन व्यवस्था के प्रबंधन हेतु तकनीकी विशेषज्ञों के समुचित की सहयोग प्राप्ति।

4.9 राज्य स्तरीय निकाय के माध्यम से नीति/नियम/उपविधि का निर्माण अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन।

4.10 शहर स्तरीय निकाय के माध्यम से परिवहन एवं यातायात सबंधी कार्य योजना/मास्टर प्लान का निर्माण तथा SPV/निकाय के विभिन्न स्टेकहोल्डर के माध्यम से कार्य योजना का क्रियान्वयन, अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन।

4.11 विभागों की बहुलता के स्थान पर एकल, समेकित एजेन्सी UMTC के माध्यम से अधोसंरचना (सड़क, टर्मिनल, बस स्टाप, पार्किंग स्थल, फ्लाई ओवर, ROB, विज्ञापन स्थल, इत्यादि) का विकास एवं संधारण तथा लोक परिवहन, यातायात एवं इनसे संबंधित समस्त कार्य/व्यवस्था का क्रियान्वयन, विकास एवं विनियमन।

4.12 राज्य स्तरीय शहरी परिवहन परिषद एवं शहर स्तरीय परिवहन परिषद क्रमशः राज्य एवं शहर स्तर पर लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु एकीकृत नोडल एजेन्सी होगी। राज्य स्तरीय परिवहन परिषद द्वारा नीति निर्माण एवं शहर स्तरीय परिषद द्वारा इसके आधार पर कार्य योजना का निर्माण एवं क्रियान्वयन सुनिश्चित किया जायेगा। प्रदेश के शहरी क्षेत्रों के लिये राज्य स्तरीय परिषद के अतिरिक्त किसी अन्य निकाय/संस्था द्वारा निकाय को नीति निर्माण की अधिकारिता नही होगी। इसी प्रकार शहर स्तरीय परिवहन परिषद के गठन के उपरांत शहरों में अन्य निकाय द्वारा लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन संबंधी कार्यवाही नही की जा सकेगी।

4.13 शहरी परिवहन परिषद द्वारा लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी समस्त कार्य यथा नियोजन, प्रबंधन, SPV के माध्यम से बस संचालन इत्यादि कार्य सुनिश्चित किये जायेंगे। शहर स्तरीय परिवहन परिषद के प्रमुख कार्य निम्नानुसार हैं :–

4.13.1 परिवहन अधोसंरचना (रोड व रेल नेटवर्क) का विकास एवं विनियमन

4.13.2 सड़क और उसके उपयोग संबंधी प्रभावी प्रबंधन (जिसमें वाहनों की आयु एवं फिटनेस निर्धारण तथा उनका विनियमन एवं प्रथमतः वाहनों के परमिट जारी किये जाने विषयक दिशा निर्देश निर्धारण तदुपरांत परिवहन परिषद के व्यवस्था में आंतरिकीकरण उपरांत परमिट जारी किये जाने संबंधी अधिकारिता भी सम्मिलित होगी)।

4.13.3 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन का विकास एवं विनियमन।

4.13.4 संवहनीय वित्तीय व्यवस्था एवं निवेश।

4.13.5 लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास हेतु शहरी नियोजन एवं भू–उपयोग में अंतर्संबंध स्थापित किये जाने के संबंध में कार्य योजना का निर्माण एवं सक्षम स्वीकृति उपरांत उसका क्रियान्वयन एवं विनियमन सुनिश्चित करना।

4.13.6 SPV के माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का विकास एवं विनियमन।

4.13.7 यथा आवश्यकता शासन द्वारा नीति निर्धारण किये जाने की दशा में निजी वाहनों का पंजीयन एवं अनुज्ञा जारी करना तथा निजी वाहनों की शहर में संख्या निर्धारित करना एवं इलेक्ट्रानिक रोड प्रायसिंग तथा टोल टैक्स वसूली।

4.13.8 NMV एवं Pedestrian नीति के अनुरुप कार्य योजना का निर्माण एवं प्रबंधन।

4.14 लोक परिवहन व्यवस्था के संवहनीयता सुनिश्चित किये जाने हेतु एक विशेष कोष का (DUTF) का गठन।

4.15 लोक परिवहन व्यवस्था के समेकित एवं सुचारू संचालन हेतु DUTF के माध्यम से वित्तीय संवहनीयता सुनिश्चित करना।

4.16 यथासंभव PPP आधारित लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन।

4.17 राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति एवं भारत सरकार के माध्यम से बस प्रोक्योरमेंट हेतु जारी गाइड लाइन के माध्यम से अपेक्षित सुधारों का क्रियान्वयन।

4.18 नीति निर्माण के साथ–साथ क्रियान्वयन, अधीक्षण का सुनिश्चितीकरण।

4.19 लोक परिवहन व्यवस्था के क्रमिक एवं स्तरीय विकास हेतु आवश्यक सर्वे/अध्ययन/शोध उपरांत कार्य योजना का निर्माण एवं सुनियोजित क्रियान्वयन।

4.20 शहरी परिवहन व्यवस्था में राज्य स्तरीय एवं शहर स्तरीय व्यवस्था में विभिन्न स्टेक होल्डर्स के मध्य समन्वय एवं उनके सहयोग से समेकित कार्ययोजना निर्माण एवं क्रियान्वयन का सुनिश्चितीकरण।

4.21 लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय करना।

4.22 भूमि का उपयोग सम्पदा के रूप में सुनिश्चित करना।

4.23 लोक परिवहन एवं यातायात के प्रति संवेदनशीलता, जनजागरूकता में वृद्धि कर अपेक्षित जनसहयोग की प्राप्ति।

4.24 सुव्यवस्थित लोक परिवहन एवं यातायात संस्कृति का विकास सुनिश्चित किये जाने हेतु आवश्यक तत्व।

- 4.24.1 अद्यतन तकनीक का उपयोग।
- 4.24.2 इलेक्ट्रॉनिक पंजीयन।
- 4.24.3 मार्गो का युक्तियुक्तकरण।
- 4.24.4 सूचना प्रौद्योगिकी आधारित प्रबंधन।

4.25 सुरक्षित वाहन चालन एवं सुगम यातायात संचालन को बढ़ावा।

4.26 शहर के नैसर्गिक एवं कृत्रिम सौन्दर्य में संतुलन।

4.27 PPP के माध्यम से वाहन संचालन हेतु सभी को समान अवसर सुनिश्चित कराना।

4.28 गैर मोटरीकृत वाहन एवं लोक परिवहन को बढ़ावा देना।

4.29 लोक परिवहन एवं यातायात के साधनों, संरचनाओं एवं इससे संबद्ध स्थलों पर नागरिक सुविधाओं एवं यथा आवश्यक सूचनाओं का प्रदायीकरण सुनिश्चित करना।

4.30 लोक परिवहनमुखी परिवहन एवं यातायात प्रबंधन।

4.31 लोक परिवहन एवं यातायत में समन्वय।

(5) UMTC संबंधी घटक (Components) :–

5.1 **नीति निर्माण एवं क्रियान्वयन हेतु समेकित नोडल एजेंसी का गठन :–** वर्तमान में न केवल प्रदेश, अपितु देश के कई प्रमुख शहरों में प्रभावी लोक परिवहन व्यवस्था का नितांत अभाव है। इसका प्रमुख कारण लोक परिवहन हेतु राज्य एवं शहर उभय स्तर पर Multiplicity of Agencies का होना है। अतः प्रदेश एवं शहर उभय स्तरों पर समेकित, समन्वित, साधिकारिता प्राप्त नोडल एजेंसी का गठन कर लोक परिवहन व्यवस्था को सुदृढ़ किये जाने की आवश्यकता है।

5.2 **शहरी लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु नीति/नियम उपविधि एवं प्रभावी कार्य योजना का निर्माण एवं क्रियान्वयन :–** वर्तमान में राज्य स्तर पर समेकित नीति नहीं होने से शहर स्तर पर समुचित कार्ययोजना संधारित नहीं है। अतः प्रभावी व्यवस्था हेतु राज्य स्तर पर नीति व तत्अनुक्रम में शहरों के लिये नियम, उपनिधि एवं प्रत्येक शहर स्तर पर कार्ययोजना का निर्माण किये जाने की आवश्यकता है।

5.3 **जनसुरक्षा, सुगम यातायात, सौंदर्यीकरण एवं वाणिज्यिक लाभ में संतुलन करते हुए शहर का विभिन्न परिवहन/यातायात जोनों में वर्गीकरण :–** वर्तमान में Comprehensive Mobility Plan का निर्माण एवं क्रियान्वयन नहीं होने से शहर के समस्त क्षेत्रों में परिवहन का अपेक्षित विस्तार नहीं हुआ है।

साथ ही प्रभावी कार्ययोजना नहीं होने से यातायात व्यवस्था भी युक्तियुक्त नहीं हैं। इसके अतिरिक्त व्यस्ततम व विरल क्षेत्रों में एक ही प्रकार की सुविधायें हैं, जबकि शहर के सम्पूर्ण क्षेत्रों को लोक परिवहन/यातायात ज़ोनों में वर्गीकृत कर क्षेत्र विशेष की आवश्यकतानुरूप प्रभावी व्यवस्था उपलब्ध कराई जाने की आवश्यकता है।

5.4 **<u>समेकित परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु वाहनों (आकार एवं प्रकार) का वर्गीकरण :–</u>** प्रदेश की आवश्यकतानुरूप नीति तथा शहरों की आवश्यकतानुरूप उपविधि एवं तत्आधार पर समेकित कार्ययोजना निर्माण किये जाने की आवश्यकता है, जिसमें शहर की आवश्यकतानुरूप एवं उपलब्ध अधोसंरचनाओं, नागरिकों की सुविधा, यातायात की सुगमता इत्यादि को देखते हुये मार्गों के युक्तियुक्तकरण के आधार पर Low Floor, Semi Low Floor, Standard, Midi/Mini Buses संचालित किया जाना उचित होगा।

5.5 **<u>नोडल एजेंसी संबंधित स्टेक होल्डर्स का क्षमतावर्धन :–</u>** लोक परिवहन के क्षेत्र में प्रभावी कार्यनिष्पादन नहीं होने का एक प्रमुख कारण क्रियान्वयन एजेंसियों की क्षमता का पूर्णतः दोहन नहीं होना है। प्रभावी दोहन नहीं होने का मुख्य कारण स्टेकहोल्डर्स का प्रभावी क्षमतावर्धन नहीं होना है। अतः न केवल राज्य अपितु शहर स्तर की सभी एजेंसियों का क्षमतावर्धन किये जाने की आवश्यकता है, ताकि परिवहन व्यवस्था को समुचित स्वरूप प्रदाय किया जा सके।

5.6 **<u>प्रशासकीय एवं विधिक पहलू :–</u>** वर्तमान में प्रदेश एवं शहर उभय स्तर पर एकल उत्तरदायी परिवहन एजेंसी का अभाव है, जिसके अनुक्रम में उभय स्तरों पर प्रशासकीय एजेंसियों को स्पष्ट रूप से परिभाषित किये जाने की आवश्यकता है। वर्तमान में शहरों में भिन्न–भिन्न एजेंसियों द्वारा भिन्न–भिन्न कार्य सम्पादित किये जा रहे हैं, साथ ही समेकित क्रियान्वयन, विनियमन, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन हेतु भी कोई एजेंसी नहीं है। अतः प्रदेश अनुसार उभय स्तर पर सक्षम प्राधिकार प्राप्त परिषद के माध्यम से लोक परिवहन व्यवस्था का समुचित क्रियान्यन एवं विनियमन किये जाने की आवश्यकता है। इसके लिये समुचित नीति/नियम/उपविधि के निर्माण, तदुपरांत संबंधित एजेंसी/परिषद के माध्यम से क्रियान्वयन हेतु व्यवस्थित कार्य योजना एवं विकेन्द्रीकृत पद्धति के माध्यम से पारदर्शितापूर्ण प्रक्रिया अपनाई जाने की आवश्यकता है।

5.7 **<u>सुविधाओं का मानकीकरण कर जनसुरक्षा तथा सुरक्षित वाहन चालन :–</u>** किसी भी व्यवस्था का प्रभावी क्रियान्वयन एवं अपेक्षित परिणाम प्राप्त किये जाने हेतु व्यवस्था का मानकीकरण किये जाने की आवश्यकता होती है।

इसी तारतम्य में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के माध्यम से प्रदाय की जाने वाली सुविधा, अधोसंरचना विकास, विनियमन, तकनीकी इत्यादि की मानकीकरण (Bench Marking) किये जाने की आवश्यकता होगी, ताकि व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किया जा सके।

5.8 **<u>समेकित प्रभावी लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन :–</u>** विभिन्न विभागों द्वारा पृथक–पृथक एवं स्वतंत्र रूप से कार्य करने के स्थान पर उन्हें एक ही संस्थागत व्यवस्था के अंतर्गत लाये जाने की आवश्यकता है, ताकि विभिन्न विभागों के समन्वय से समेकित व्यवस्था सुनिश्चित की जा सके।

5.9 **<u>किराया दरों एवं लोक परिवहन व उनसे संबंधित आनुषंगिक दरों (यथा पार्किंग, विज्ञापन इत्यादि) का युक्तियुक्तकरण :–</u>** लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय बनाने के लिये राजस्व स्त्रोतों का प्रभावी आंकलन किया जाना अत्यंत आवश्यक है। साथ ही तार्किक दर निर्धारित किये जाने की भी आवश्यकता है, जिससे विभिन्न राजस्व स्त्रोतों से अपेक्षित आय प्राप्त हो सके एवं नागरिकों को स्तरीय एवं विश्वसनीय सुविधा प्राप्त हो सके।

5.10 **<u>लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु समर्पित कोष (DUTF) का गठन :–</u>** लोक परिवहन की संवहनीयता के लिये प्रभावी वित्तीय प्रबंधन सर्वाधिक महत्वपूर्ण अवयव है। शहरों/स्थानीय निकायों में पर्याप्त वित्तीय स्त्रोत नहीं है। फलतः उनके लिये बिना किसी बाह्य सहायता के विश्वसनीय लोक परिवहन एवं यातायात सुविधा प्रदाय करना संभव नहीं होगा। साथ ही उन्हें अपने स्तर पर भी नवीन वित्तीय स्त्रोत अर्थात गैर राजस्व स्त्रोत तलाशने होंगे तथा उनका समुचित दोहन कर वित्तीय अनुशासन लागू किये जाने की आवश्कयता होगी। इस हेतु राज्य एवं शहर उभय स्तर पर DUTF गठित किये जाने की आवश्यकता होगी। गैप फण्डिंग की व्यवस्था के लिये राज्य सरकार, केन्द्र सरकार एवं बाह्य वित्त पोषित स्त्रोतों का उपयोग किया जा सकेगा।

5.11 **<u>लोक परिवहन, यातायात एवं भू–उपयोग में समन्वय :–</u>** लोक परिवहन व्यवस्था के प्रभावी विकास के लिये यह आवश्यक है, कि भू–उपयोग एवं परिवहन आवश्यकता में समन्वय स्थापित किया जाये। साथ ही Transit Oriented Development के सिद्धांतों के अनुरूप भूमि–उपयोग में परिवर्तन एवं तदनुकूल FAR एवं FSI में परिवर्तन किये जाने की आवश्यकता होगी। इसके अतिरिक्त भविष्य में निर्मित होने वाली समस्त सड़कों का भूमि उपयोग एवं FAR तथा FSI, लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास तथा TOD के अनुरूप निर्धारित किये जाने की आवश्यकता होगी।

5.12 **<u>जन–जागरूकता एवं जनसहभागिता के माध्यम से प्रभावी एवं पारदर्शी लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन सुनिश्चित करना :–</u>** वर्तमान में न केवल भिन्न–भिन्न एजेंसियां लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था में संलग्न हैं, अपितु शहर के नागरिकों, विशेषज्ञों एवं सिविल सोसायटियों का परिवहन संरचनाओं में कोई प्रतिनिधित्व नहीं है, जिससे लोक परिवहन व्यवस्था में उनका अपेक्षित योगदान प्राप्त नहीं हो पाता। अतः परिवहन परिषद के माध्यम से उक्त वर्ग के लोगों को सम्मिलित कर व्यवस्था का लोकतांत्रिकीकरण किये जाने की आवश्यकता है।

5.13 **<u>विनियमन :–</u>** वर्तमान में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का उल्लंघन करने पर दण्ड की अनिश्चितता प्रवृत्त है। इसके अतिरिक्त समेकित एजेंसी न होने से पर्याप्त विनियमन का भी अभाव है। परिवहन परिषद के माध्यम से प्रभावी विनियमन सुनिश्चित किये जाने हेतु राज्य स्तर पर नीति तैयार की जायेगी तथा इसका समुचित क्रियान्वयन शहर स्तरीय परिषद द्वारा किया जायेगा। शहर स्तरीय परिषद को वर्तमान में लोक परिवहन एवं यातायात के कार्यों में संलग्न विभाग/एजेंसियों को प्राप्त समस्त शक्तियां होंगी। इसके अतिरिक्त राज्य सरकार यथावश्यकता अपनी शक्तियां शहर स्तरीय परिषद को प्रत्यायोजित कर सकेगी।

5.14 <u>Traffic Information Management & Control Centre (TIMCC)</u> **<u>का संस्थापनः–</u>** प्रदेश एवं शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के प्रभावी नियंत्रण तथा अद्यतन डाटा संग्रहण, प्रोसेसिंग एवं तत्आधार पर लोक परिवहन एवं यातायात को संवहनीय रूप दिये जाने की आवश्यकता है। प्रदेश के विभिन्न शहरों में TIMCC तथा भोपाल में एक केन्द्रीय TIMCC गठित किये जाने की आवश्यकता होगी, जिसके माध्यम से शहरों में संचालित लोक परिवहन एवं यातायात गतिविधियों का समुचित संचालन किया जा सके।

5.15 **<u>लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु रणनीति :–</u>** शहरों की परिवहन व्यवस्था के सुदृढ़ीकरण हेतु आवश्यक है कि चरणबद्ध तरीके से नीति का निर्माण, नियम/उपविधि का निर्माण, तदनुरूप कार्ययोजना का निर्माण, कार्ययोजना के आधार पर संस्थागत संरचना का विकास, सुधारों का क्रियान्वयन, सुविधाओं में अभिवृद्धि, विनियात्मक उपबंधों का अधिरोपण इत्यादि किये जाने की आवश्यकता होगी। इसके अतिरिक्त राज्य एवं शहर स्तर पर नवाचारमूलक उपाय भी अंगीकृत किये जा सकते हैं, जिससे लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को सृदृढ़ता प्राप्त होगी।

5.16 **<u>विधान</u> :–** व्यवस्थित लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु राज्य शासन द्वारा लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु बनाये गये

नियम/उपविधियों का यथावश्यक पालन सुनिश्चित कराये जाने की आवश्यकता होगी तथा शहर स्तरीय परिषद को राज्य शासन द्वारा जारी नीति/नियम के परिप्रेक्ष्य में उनका प्रभावी क्रियान्वयन सुनिश्चित कराये जाने हेतु यथावश्यक निर्देश जारी किये जाने की अधिकारिता होगी। शहर स्तरीय परिषद द्वारा लोक परिवहन एवं उसके आनुषंगिक गतिविधियों के सुचारू क्रियान्वयन यथा– सशुल्क पार्किंग, नियंत्रित पार्किंग, विज्ञापन, कार्ययोजना, यातायात नियमों/उपविधियों में संशोधन किये जाने हेतु नियमानुसार आवश्यक कार्यवाही की जायेगी। इससे स्थानीय आवश्यकता के अनुरूप नियमों का निर्माण एवं क्रियान्वयन सुनिश्चित हो सकेगा।

5.17 **NMV एवं Pedestrian को प्राथमिकता :–** वर्तमान में निजी वाहनों की संख्या में अनियंत्रित वृद्धि हो रही है, वहीं लोक परिवहन के साधनों में कमी आ रही है। साथ ही यातायात में वृद्धि के फलस्वरूप ROW में पर्याप्त स्थल की कमी होने व पैदल पथ (Pedestrian Road) की पर्याप्त उपलब्धता नहीं होने से दिन–प्रतिदिन NMV की संख्या एवं पैदल–गमन में कमी आ रही है। निजी वाहनों की संख्या में बढ़ोतरी से जहां कंजेशन की स्थिति निर्मित हो रही है, यातायात की समस्या विकराल होती जा रही है, वहीं प्रदूषण के स्तर में भी वृद्धि हो रही है। अतः भविष्य का शहर बनाये जाने हेतु NMV एवं पैदल–गमन को प्राथमिकता दिये जाने की आवश्यकता है।

5.18 **सामाजिक सरोकारों (वृद्ध, महिला, विकलांग, बच्चों एवं विद्यार्थियों को लोक परिवहन एवं यातायात में प्राथमिकता) की पूर्ति :–** जनकल्याणकारी राज्य का यह उद्देश्य है कि वंचित एवं कमजोर वर्गों को प्राथमिकता दी जाये। साथ ही लोक परिवहन व्यवस्था की ओर आकर्षित किये जाने व अंततोगत्वा लोक परिवहन व्यवस्था के समेकित विकास के लिये भी यह आवश्यक है कि लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के माध्यम से विशेष रियायत/सुविधा प्रदाय की जाये।

भाग–ख

(6) UMTC विषयक प्रमुख मुद्दे (KEY ISSUES) :–

6.1 शहर में लोक परिवहन एवं यातयात के समुचित क्रियान्वयन हेतु राज्य एवं शहरों में समेकित एकल, एकीकृत उत्तरदायी साधिकारिता प्राप्त सर्वोच्च एजेंसी का अभाव।

6.2 प्रदेश के विभिन्न शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी विभिन्न प्रणाली का प्रचलन।

6.3 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में एजेन्सियों की बहुलता।

6.4 लोक परिवहन एवं यातायात में संलग्न विभिन्न एजेन्सियों के मध्य समन्वय एवं परस्पर सूचना के आदान– प्रदान का अभाव।

6.5 साधिकार परिवहन परिषद के संबंध में एकीकृत नीति एवं उसके क्रियान्वयन एवं विनियमन का अभाव।

6.6 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन की महत्ता एवं इसकी आवश्यकता के संबंध में जनजागरुकता नहीं होने से जनसहभागिता का अभाव।

6.7 प्रदेश के विभिन्न शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी कार्य योजना/मास्टर प्लान का अभाव।

6.8 शहरों की लोक परिवहन एवं यातायात क्षमताओं का समुचित दोहन नहीं होना।

6.9 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन संबंधी प्रभावी विनियमन का अभाव।

6.10 शहर स्तर पर लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी अधिकारों के प्रत्यायोजन का अभाव।

6.11 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु आवश्यक अधोसंरचना एवं उसके समेकित संधारण का अभाव।

6.12 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में संलग्न निकायों/अधिकारियों के क्षमतावर्धन की आवश्यकता।

6.13 लोक परिवहन एवं यातायात में सीमित तकनीक का उपयोग।

6.14 शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु आवश्यक सार्वजनिक–निजी भागीदारी का अभाव।

6.15 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन में संवहनीयता का अभाव ।

6.16 लोक परिवहन एवं यातायात से संबंधित युक्तियुक्त दरों (यथा– टिकट दर, पार्किंग दर, विज्ञापन दर) का अभाव।

6.17 लोक परिवहन एवं यातायात के संवहनीय संचालन हेतु समर्पित परिवहन कोष का अभाव।

6.18 नगरीकरण के परिप्रेक्ष्य में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु आवश्यक संसाधनों (यथा– स्थल, अधोसंरचना एवं वित्तीय स्त्रोत) की कमी।

6.19 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु समेकित एवं प्रभावी प्रावधानों का अभाव तथा प्रचलित प्रावधानों के उल्लंघन पर दण्ड की अनिश्चितता।

6.20 निजी वाहनों के अनियंत्रित विकास को रोके जाने तथा लोक परिवहन व्यवस्था के विकास हेतु समेकित एवं विशिष्ट प्रावधानों का अभाव।

(7) UMTC के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु रणनीति (STRATEGY FOR RELIAZING THE POLICY OBJECTIVES)

लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु निम्नानुसार चरणवार कार्यवाही की जाना अपेक्षित है :–

7.1 प्रथम चरण – राज्य एवं शहर उभय स्तरों पर परिवहन परिषद का गठन।

7.1.1 **राज्य एवं शहर उभय स्तरों पर साधिकारिता युक्त समेकित, सर्वोच्च एवं एकल एजेंसी का गठन :–** राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति 2006 एवं भारत सरकार के द्वारा लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने के अनुक्रम में लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु समस्त स्टेक होल्डर्स विभागों एवं विशेषज्ञों के संयोजन से समेकित साधिकारिता प्राप्त परिवहन परिषद का राज्य एवं शहर स्तर पर गठन किया जायेगा, जिसके माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के सुचारू

सम्पादन हेतु आवश्यक नीति/नियम/उपविधि निर्माण, क्रियान्वयन, अनुश्रवण, मूल्यांकन की कार्यवाही की जायेगी।

7.1.2 **लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढ़ीकरण हेतु UMTC का विकेन्द्रीकरण एवं अधिकारों का प्रत्यायोजन (Delegation of Power) सुनिश्चित करना :–** शहर विशेष से ही नीति के अनुक्रम में क्रियान्वयन अपेक्षित होता है, किन्तु शहर स्तर पर साधिकारिता प्राप्त निकाय नहीं होने से नीतियों का समुचित क्रियान्वयन नहीं हो रहा है। अतः शहर स्तर पर भी राज्य शासन द्वारा तैयार नीतियों के क्रियान्वयन हेतु नोडल एजेंसी का गठन आवश्यक है, जो शहर की परिवहन कार्ययोजना का समुचित क्रियान्वयन कर सके। यथावश्यकता राज्य शासन/राज्य स्तरीय परिवहन परिषद अपनी शक्तियों का प्रत्यायोजन भी शहर स्तरीय निकाय को कर सकेगी।

7.1.3 **राज्य शासन स्तर पर तकनीकी प्रकोष्ठ का गठन :–** राज्य स्तर पर गठित परिवहन परिषद को तकनीकी सलाह प्रदाय करने एवं शहर स्तरीय परिवहन परिषद द्वारा तैयार DPR, TOR, RFP के परीक्षण एवं यथावश्यक तकनीकी मार्गदर्शन प्रदाय किये जाने हेतु तकनीकी प्रकोष्ठ का गठन किया जायेगा।

7.2 **द्वितीय चरण – राज्य सरकार के माध्यम से संवहनीय नीति/नियम/उपविधि का निर्माण :–**

भारत सरकार की राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति एवं बस प्रोक्यूरमेंट हेतु जारी दिशा–निर्देश तथा शहर विशेष की लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी आवश्यकताओं को देखते हुए राज्य स्तर पर नीति/नियम का निर्माण किया जायेगा एवं शहर विशेष द्वारा नीति/नियम का क्रियान्वयन सुनिश्चित किये जाने हेतु शहर विशेष स्तर पर उपविधि का निर्माण किया जायेगा, जिसके राज्य शासन स्तर पर अनुमोदन उपरांत कार्ययोजना का निर्माण किया जाकर लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का समेकित एवं संवहनीय प्रबंधन निम्नानुसार सुनिश्चित किया जायेगा :–

7.2.1 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु सम्यक नीति/नियम/उपविधि का निर्माण।

7.2.2 नीति, नियम/उपविधि में प्रभावी विनियात्मक उपबंध का समावेशीकरण।

7.2.3 उन्नत एवं स्वच्छ लोक परिवहन एवं यातायात तकनीक के उपयोग एवं पर्यावरण हितैषी साधनों को वरीयता दिये जाने के संबंध में प्रावधान।

7.2.4 लोक परिवहन एवं यातयात प्रबंधन के माध्यम से सामाजिक सरोकारों की पूर्ति विषयक उपबंध।

7.2.5 यथासंभव जन निजी भागीदारी (PPP) के माध्यम से लोक परिवहन एवं यातयात हेतु आवश्यक अधोसंरचना विकास एवं व्यवस्था संबंधी घटक।

7.3 तृतीय चरण – शहर स्तरीय UMTC द्वारा कार्ययोजना का निर्माण एवं मूल्यांकन।

राज्य एवं शहर स्तरीय परिवहन परिषद में यथावश्यकता जनप्रतिनिधि, सिविल सोसायटी एवं मोहल्ला समिति इत्यादि के सदस्यों को स्थान प्रदाय किये जाने की आवश्यकता है, ताकि लोकतांत्रिक रूप से जनसहभागिता द्वारा आवश्यक उपविधि/कार्ययोजना का निर्माण किया जाकर शहर विशेष में स्थापित ट्रांसपोर्ट कम्पनी/स्टेक होल्डर्स के माध्यम से इनका प्रभावी क्रियान्वयन निम्नानुसार सुनिश्चित किया जायेगा :–

7.3.1. शहर स्तरीय लोक परिवहन एवं यातायात उपविधि/कार्ययोजना का निर्माण एवं तकनीकी प्रकोष्ठ के समक्ष प्रस्तुतीकरण ।

7.3.2. जनसहभागिता एवं विषय विशेषज्ञों की सहायता से शहर स्तरीय परिवहन कार्ययोजना का निर्माण।

7.3.3. राज्य स्तरीय तकनीकी प्रकोष्ठ के माध्यम से या शहर स्तरीय तकनीकी प्रकोष्ठ द्वारा विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन/कार्ययोजना का मूल्यांकन।

7.3.4. बेहतर लोक परिवहन यातायात प्रबंधन हेतु कार्य योजना में प्राथमिकता का निर्धारण।

7.3.5. कार्य योजना में लोक परिवहन एवं यातयात प्रबंधन हेतु आवश्यक, न्यूनतम अधोसंरचना यथा सड़क, फ्लाईओवर, रोड ओव्हर ब्रिज, मेट्रो रेल इत्यादि का समावेशीकरण।

7.3.6. वित्तीय संवहनीयता निश्चित किये जाने विषयक उपबंधों का समावेशीकरण।

7.3.7. राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति एवं भारत सरकार द्वारा जारी दिशा–निर्देश के समावेशीकरण हेतु उपबंध।

7.3.8. **<u>चतुर्थ चरण – लोक परिवहन एवं यातायात कार्ययोजना का विभिन्न स्टेक होल्डर्स के समन्वय से क्रियान्वयन।</u>**

वर्तमान में नागरिकों को लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी नीति एवं व्यवस्था के बारे में पर्याप्त जानकारी नहीं होने से प्रभावी क्रियान्वयन नहीं हो पाता है। साथ ही स्थानीय विशेषज्ञों एवं सिविल सोसायटियों से समन्वय न होने से कार्ययोजना का प्रभावी क्रियान्वयन नहीं हो पाता है। अतः आवश्यक है कि शहर स्तरीय परिषद में न केवल जनप्रतिनिधि, स्थानीय विषय–विशेषज्ञ, अपितु मोहल्ला समिति के सदस्य व सिविल सोसायटियों के सदस्यों को सम्मिलित कर उन्हें लोक परिवहन एवं यातायात कार्ययोजना के उद्देश्यों एवं आधारभूत जानकारी से अवगत कराया जाकर तथा उनके अभिमत प्राप्त कर कार्ययोजना का निम्नानुसार क्रियान्वयन किया जाये : –

7.4.1 लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के बेहतर प्रबंधन एवं क्रियान्वयन हेतु शहर का विभिन्न लोक परिवहन एवं यातायात जोनों में वर्गीकरण।

7.4.2 मार्गों के युक्तियुक्तकरण के आधार पर विभिन्न लोक परिवहन साधनों का संचालन एवं विनियमन।

7.4.3 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन संबंधी नीति/नियमों/उपविधियों एवं कार्ययोजना के प्रभावी क्रियान्वयन के संबंध में IEC Plan के माध्यम से जनजागरूकता एवं जनसहभागिता को प्रोत्साहन।

7.4.4 भारत सरकार द्वारा लोक परिवहन को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु जारी दिशा–निर्देशों अनुसार UMTC की वित्तीय संपोषणीयता सुनिश्चित किये जाने हेतु समस्त शासकीय विज्ञापनों का प्रदर्शन, लोक परिवहन साधनों में किये जाने की कार्यवाही।

7.4.5 शहरों की अधोसंरचनात्मक सुविधाओं को देखते हुए लोक परिवहन के विभिन्न साधनों के आकार एवं प्रकार का निर्धारण।

7.4.6 लोक परिवहन, यातायात एवं भू–उपयोग में समन्वय सुनिश्चित करना।

7.4.7 प्रभावी लोक परिवहन एवं यातायात की व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु समर्पित शहरी परिवहन कोष C-DUTF का गठन।

7.4.8 लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी वर्तमान में प्रचलित नीति/प्रावधानों में संवहनीयता के अनुक्रम में यथोचित संशोधन।

7.4.9 राज्य शासन एवं केन्द्र सरकार से समुचित प्रशासकीय एवं वित्तीय सहयोग की प्राप्ति सुनिश्चित करना।

7.4.10 वहनीय, त्वरित, विश्वसनीय, सुविधाजनक स्तरीय एवं जनहितैषी लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का प्रदायीकरण।

7.4.11 लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन के सुचारू सम्पादन हेतु विभिन्न दरों (पार्किंग, विज्ञापन एवं टिकट) का युक्तियुक्तकरण ।

7.4.12 ITS आधारित लोक परिवहन एवं यातयात व्यवस्था सुनिश्चित करना।

7.4.13 पायलट आधार पर प्रदेश के विभिन्न शहरों तथा शहर के जोन विशेष लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के क्रियान्वयन उपरांत सफलता प्राप्ति पश्चात वृहद स्तर पर क्रियान्वयन।

7.5 पंचम चरण – राज्य एवं शहर स्तरीय परिवहन परिषद द्वारा अधीक्षण, अनुश्रवण, मूल्यांकन एवं विनियमन।

7.5.1 शहर स्तरीय कार्ययोजना का क्रियान्वयन, ट्रांसपोर्ट कम्पनी (SPV)/शहर स्तरीय परिवहन परिषद के विभिन्न स्टेकहोल्डर्स के माध्यम से सुनिश्चित किया जायेगा।

7.5.2 राज्य स्तरीय परिवहन परिषद द्वारा शहर स्तरीय परिवहन परिषदों के कार्यों का अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन तथा शहर स्तरीय परिवहन परिषद द्वारा SPV/विभिन्न स्टेक होल्डर्स के कार्यों का अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन।

7.5.3 सुगम यातायात सुनिश्चित किये जाने हेतु माल वाहनों का समुचित विनियमन सुनिश्चित करना।

7.5.4 लोक परिवहन एवं यातयात प्रबंधन हेतु प्रभावी विनियमन उपबंध का क्रियान्वयन।

7.5.5 लोक परिवहन एवं यातयात नियमों/व्यवस्था का उल्लंघन करने पर दण्ड की निश्चितता ।

(8) UMTC की संरचना, कार्य एवं उत्तरदायित्व :–

National Urban Transport Policy (NUTP) **के सुचारू क्रियान्वयन के अनुक्रम में भारत सरकार द्वारा लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के संवहनीय क्रियान्वयन के संबंध में प्रदाय मार्गदर्शी गाईड लाईन एवं निर्देशानुसार** UMTC **के कार्य एवं उत्तरदायित्व निम्नानुसार होंगे :–**

8.1 UMTC (Unified Metropolitan Transport Council) : -

शहरों की लोक परिवहन व्यवस्था को सुव्यवस्थित आयाम देने के परिप्रेक्ष्य में भारत सरकार द्वारा राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति के संवहनीय क्रियान्वयन के अनुक्रम में UMTA का गठन किये जाने के निर्देश प्रदाय किये गये हैं। UMTA गठन के परिप्रेक्ष्य में केन्द्र सरकार एवं राज्य सरकार के विभिन्न अधिनियमों, नियमों एवं निर्देशों में संशोधन किये जाने की आवश्यकता होगी। फलतः UMTA का प्रारूप निर्मित एवं अधिनियमित करने में काफी समय लगेगा। अतः भारत सरकार के निर्देशों की तात्कालिक पूर्ति व लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को सुचारू रूप प्रदाय किये जाने तथा भारत सरकार द्वारा अनुदानित स्तरीय बसों के सुचारू संचालन हेतु शहरों में नई लोक परिवहन संस्कृति का विकास किया जाना अत्यंत आवश्यक है। देश के महत्वपूर्ण शहरों यथा मुम्बई, दिल्ली, बैंगलोर, जयपुर एवं अन्य शहरों में कार्यकारी आदेश (Executive Order) के माध्यम से एकीकृत परिवहन परिषद का गठन किया गया है। अतः उपुर्यक्त तथ्यात्मक स्थिति को देखते हुए **मध्यप्रदेश में भी UMTA का गठन कार्यकारी आदेश (Executive Order) के माध्यम से किया जाना प्रस्तावित है।** कार्यकारी आदेश के माध्यम से इस प्रकार गठित संरचना Unified Metropolition Transport Council (UMTC) कहलायेगी। UMTC प्रदेश में शहरी क्षेत्रों के लिये लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास एवं विनियमन हेतु सर्वोच्च साधिकार परिषद (Empowered Council) होगी। विश्व के महत्वपूर्ण शहरों एवं देश व प्रदेश के लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी अनुभव को देखते हुए लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के सुचारू क्रियान्वयन हेतु प्रदेश में विकेन्द्रीकृत परिवहन परिषद का गठन किया जाना उचित प्रतीत होता है। **विकेन्द्रीकृत परिवहन संरचना के अनुक्रम में राज्य एवं शहर उभय स्तरों पर लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी साधिकार परिषद के गठन किये जाने की आवश्यकता है।** साधिकार परिषद प्रथमतः प्रदेश के JnNURM मिशन शहरों (भोपाल, जबलपुर, इंदौर एवं उज्जैन) एवं ग्वालियर तदुपरांत अन्य शहरों में भी गठित की जायेगी। साधिकार परिषद को न केवल राज्य शासन के वे समस्त वित्तीय एवं प्रशासनिक अधिकार होंगे, जो विभिन्न परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिये विभिन्न विभागों को होते हैं, अपितु इसे समन्वय तथा मंत्री परिषद (केबिनेट) की शक्तियॉ भी प्राप्त होंगी।

वर्तमान में भारत सरकार की JnNURM योजना देश के मिशन शहरों में क्रियान्वित की जा रही है। इसमें मध्यप्रदेश के चार महत्वपूर्ण शहर – भोपाल, इन्दौर, जबलपुर एवं उज्जैन भी शामिल हैं। UMTC के माध्यम से प्रथमतः उक्त चारों शहरों तदुपरान्त क्रमशः प्रदेश के अन्य शहरों में भी नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग (प्रदेश में लोक परिवहन एवं यातायात हेतु नोडल विभाग) के माध्यम से शहरों की लोकपरिवहन आवश्यकताओं के अनुरुप मोटर यान अधिनियम 1988, मध्यप्रदेश मोटर यान नियम–1994 एवं भारत सरकार तथा मध्यप्रदेश शासन द्वारा जारी दिशा निर्देशों के अनुरुप शहरी परिवहन संबंधी परियोजनाओं के संबंध में कर संग्रहण को छोड़कर, नीति निर्धारण, संबंधित ट्रान्सपोर्ट कंपनियों तथा वर्तमान में परिवहन तथा यातायात कार्य में संलग्न एजेन्सियों के द्वारा UMTC के माध्यम से सुव्यवस्थित लोक परिवहन परियोजनाओं का क्रियान्वयन/अधीक्षण, मार्गदर्शन एवं विनियमन सुनिश्चित किया जायेगा।

यथावश्यकता UMTC शहरी क्षेत्रों में लोक परिवहन के समुचित विस्तार हेतु अंतर्नगरीय एवं निकटवर्ती नगरों हेतु भी नीति निर्धारित एवं कार्ययोजना का क्रियान्वयन कर सकेगी। राज्य स्तरीय UMTC मुख्यतः नीति निर्धारण एजेन्सी होगी एवं शहर स्तरीय UMTC कार्ययोजना निर्माण, क्रियान्वयन एजेन्सी के माध्यम से सुचारू क्रियान्वयन, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन का कार्य करेगी। राज्य एवं शहर स्तर पर UMTC गठन किये जाने तथा शहरों मे संचालित कंपनियों को तकनीकी मार्गदर्शन एवं विभिन्न विभागों के मध्य आपसी समन्वय सुनिश्चित कराने एवं राज्य स्तरीय UMTC के सचिवालय के रुप में कार्य संपादन हेतु विभाग स्तर पर एक राज्य शहरी परिवहन नियोजन, अनुश्रवण एवं तकनीकी प्रकोष्ठ State Urban Transport Technical Planning, Monitoring and Evaluation Cell (Technical Cell) के गठन किये जाने की आवश्यकता होगी, जिसके सुचारु संचालन हेतु मुख्य कार्यपालन अधिकारी (CEO), Urban Transport Planner, Transport Expert, Traffic Advisor cum Expert, Advisor Finance, Advisor Rolling stock, Manager Admin. & Personnel, IT Expert इत्यादि की आवश्यकता होगी। Technical Cell के द्वारा मुख्यतः S-UMTC एवं C-UMTC को तकनीकी सलाह प्रदाय की जायेगी। तकनीकी प्रकोष्ठ द्वारा निम्नानुसार कार्य सम्पादित किये जायेंगे :–

1. C-UMTC द्वारा प्रस्तुत कार्ययोजना, विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन, अभिव्यक्ति की अभिरुचि, ToR एवं RFP इत्यादि का मूल्यांकन।
2. S-UMTC के निर्देश तथा C-UMTC के प्रस्ताव पर RFP, TOR निर्माण एवं निविदा संबंधी कार्यवाही एवं यथोचित सहायता।
3. यथा आवश्यकता शहर स्तर पर निर्मित C-UMTC एवं SPV को तकनीकी मार्गदर्शन।

4. योजनाओं की समीक्षा तथा उनकी उपयुक्तता के संबंध में अनुशंसा करना।
5. शहरों द्वारा संचालित लोक परिवहन यातायात को संवहनीय स्वरुप प्रदाय किये जाने हेतु अभिमत प्रदाय करना।
6. S-UMTC एवं C-UMTC को लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के संबंध में यथा आवश्यक सलाह प्रदाय करना।
7. S-UMTC, C-UMTC द्वारा समय–समय पर सौंपे गये कार्य।

फिलहाल Technical Cell के लिये पृथक से संस्थागत व्यवस्था प्रस्तावित नहीं की जा रही है। फलतः राज्य सरकार पर तात्कालिक रुप से कोई अतिरिक्त वित्तीय भार नही पड़ेगा। SUDA के द्वारा ही आगामी आदेश तक राज्य स्तरीय UMTC के सचिवालय के रुप में कार्य किया जायेगा। भविष्य में यथा आवश्यकता पृथक से UMTC सचिवालय एवं तकनीकी प्रकोष्ठ गठन किये जाने की कार्यवाही प्रस्तावित की जा सकेगी।

UMTC प्रदेश के शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी गतिविधियों को सुनिश्चित कराये जाने हेतु सर्वोच्च संस्था होगी, जिसमें मोटरयान अधिनियम–1988 के तहत राज्य परिवहन प्राधिकरण एवं प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण की शक्तियां भी वेष्ठित होंगी। UMTC द्वारा प्रदेश में लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन के संबंध में जारी आदेशों का अध्यारोही प्रभाव होगा।

लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था की संवहनीयता सुनिश्चित किये जाने हेतु विकेन्द्रीकृत UMTC व्यवस्था लागू किये जाने की आवश्यकता होगी। इस प्रकार राज्य एवं शहर उभय स्तर पर UMTC का गठन किये जाने की कार्यवाही की जायेगी। फलतः राज्य स्तर पर State Level Unified Metropolitan Transport Council (S-UMTC) एवं शहर स्तर पर City Level Unified Metropolitan Transport Council (C-UMTC) गठित की जायेगी। अतः UMTC के सुचारू कार्य सम्पादन एवं व्यवस्थित कार्य विभाजन सुनिश्चित किये जाने हेतु प्रदेश स्तर पर UMTC की Governing Council (शासी परिषद) एवं Executive Council (कार्यकारी परिषद) का गठन प्रस्तावित किया जा रहा है। शासी परिषद के अध्यक्ष माननीय मुख्यमंत्री एवं कार्यकारी परिषद के अध्यक्ष माननीय मुख्य सचिव होंगे। राज्य स्तरीय UMTC (S-UMTC) की संरचना एवं कार्य निम्नानुसार होंगे :–

8.1.1 राज्य स्तरीय UMTC (Unified Metropolitan Transport Council) की संरचना निम्नानुसार प्रस्तावित है :–

<u>शासी परिषद (Governing Council)</u>

- मुख्य मंत्री जी – अध्यक्ष
- मंत्री, नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग – उपाध्यक्ष
- मंत्री, परिवहन विभाग – सदस्य
- मंत्री, वाणिज्य कर विभाग – सदस्य
- मंत्री, वित्त विभाग – सदस्य
- मंत्री, लोक निर्माण विभाग – सदस्य
- मंत्री, आवास एवं पर्यावरण विभाग – सदस्य
- मंत्री, योजना, आर्थिक और सांख्यिकी विभाग – सदस्य
- मंत्री, राजस्व विभाग – सदस्य
- मंत्री, गृह विभाग – सदस्य
- मंत्री, जन संपर्क विभाग – सदस्य
- मुख्य सचिव – सदस्य
- प्रमुख सचिव, नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग – सदस्य सचिव
- प्रमुख सचिव, आवास एवं पर्यावरण विभाग – सदस्य
- प्रमुख सचिव, वित्त – सदस्य
- प्रमुख सचिव, योजना, आर्थिक एवं सांख्यिकी– सदस्य
- प्रमुख सचिव, परिवहन विभाग – सदस्य
- प्रमुख सचिव, गृह – सदस्य
- प्रमुख सचिव, राजस्व – सदस्य
- प्रमुख सचिव, वाणिज्यकर – सदस्य
- प्रमुख सचिव, लोक निर्माण विभाग – सदस्य
- पुलिस महानिदेशक – सदस्य
- अध्यक्ष, प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड – सदस्य
- अति. पुलिस महानिदेशक, यातयात – सदस्य
- क्षेत्रीय रेल प्रबंधक/मंडल रेल प्रबंधक/उनके प्रतिनिधि – सदस्य
- आयुक्त जनसम्पर्क – सदस्य
- परिवहन आयुक्त – सदस्य
- प्रमुख अभियंता, लोक निर्माण विभाग – सदस्य

परिषद आवश्यकतानुसार अन्य मंत्रीगण, अधिकारी एवं विशेषज्ञों को परिषद में नामांकित कर सकेगी। परिषद अध्यक्ष/सदस्य सचिव को, प्रत्येक बैठक में समस्त सदस्यों को बुलाना बाध्यकारी नहीं होगा। परिषद की बैठकों में चर्चा हेतु शामिल विषयों से संबंधित सदस्यों को ही आवश्यकतानुसार आहुत कर आवश्यक कार्यवाही सुनिश्चित की जायेगी। शासी समिति यथा आवश्यक सुचारु कार्य संपादन हेतु कार्य संचालन नियम एवं निर्देश का निर्माण कर सकेगी। राज्य शासन स्तर पर प्रमुख सचिव पदस्थ नहीं होने पर सचिव/संबंधित विभाग के वरिष्ठतम अधिकारी परिषद के सदस्य होंगे।

8.1.2 S-UMTC (शासी परिषद) के कार्य एवं उत्तरदायित्व निम्नानुसार होंगे :–

1. प्रदेश के शहरी क्षेत्रों में लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु नीति निर्धारण तथा कार्यकारी परिषद के माध्यम से उनका क्रियान्वयन सुनिश्चित कराना।
2. लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय करना।
3. लोक परिवहन एवं यातायात के कार्यों में संलग्न विभिन्न स्टेक होल्डर विभागों के मध्य समन्वय।
4. शहरों के यातायात एवं लोक परिवहन योजनाओं की समीक्षा।
5. S-UMTC की कार्यकारी परिषद, राज्य स्तरीय तकनीकी प्रकोष्ठ, शहर स्तरीय UMTC एवं ट्रांसपोर्ट कंपनियों के कार्यों की समीक्षा।
6. भूमि उपयोग एवं परिवहन नियोजन में समन्वय स्थापित करना।
7. Congetion मुक्त शहरों का विकास।
8. लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु Service Level Bench Marks (सेवा स्तर सूचक) निर्धारित करना।
9. शहरों में गठित ट्रान्सपोर्ट कंपनियों के माध्यम से शहरी क्षेत्रों में व्यवस्थित लोक परिवहन का क्रियान्वयन सुनिश्चित कराना एवं क्रियान्वयन से संबंधित विभागों को उचित निर्देश प्रसारित करना।
10. नगरीय लोक परिवहन एवं यातायात से जुड़े विवादों का निपटारा/समाधान किये जाने हेतु नीति निर्धारण एवं S-UMTC की कार्यकारी परिषद के माध्यम से प्रदेश के शहरों में उसका क्रियान्वयन सुनिश्चित कराना।
11. व्यवस्था को सुनिश्चित किये जाने हेतु अन्य विभाग के माध्यम से वर्तमान में सम्पादित किये जाने वाले कार्यों का उत्तरदायित्व कार्यकारी परिषद/C-UMTC को प्रदाय कर सकेगी।
12. लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढ़ीकरण हेतु S-UMTC के अधिकारों का प्रत्यायोजन कार्यकारी परिषद को कर सकेगी।

13. सुचारू कार्यसम्पादन हेतु यथा आवश्यकता विभिन्न उपसमितियों का गठन कर सकेगी।
14. लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास एवं विनियमन हेतु Dedicated Urban Transport Fund (DUTF) का गठन एवं उसके लिये वित्तीय स्त्रोतों का चिन्हांकन कर राशि की उपलब्धता सुनिश्चित कराना।
15. नगरीय यातायात व्यवस्था तथा नगर नियोजन को एक दूसरे के प्रमुख घटक के रुप में सम्मिलित करना।
16. नगरीय लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के अधोसंरचना निर्माण में भूमि को एक संसाधन के रुप में उपयोग कर उपयुक्त वित्तीय व्यवस्था करना।
17. नगरीय लोक परिवहन एवं यातयात व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु अन्य आवश्यक कार्य।

8.1.3 State Level Unified Metropolitan Transport Council की Executive Council (कार्यकारी परिषद) की संरचना एवं कार्य निम्नानुसार होंगे :–

कार्यकारी परिषद (Executive Council) :–

- मुख्य सचिव – अध्यक्ष
- प्रमुख सचिव, नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग – उपाध्यक्ष
- प्रमुख सचिव, गृह – सदस्य
- प्रमुख सचिव, वित्त – सदस्य
- प्रमुख सचिव, लोक निर्माण विभाग – सदस्य
- प्रमुख सचिव, आवास एवं पर्यावरण विभाग – सदस्य
- प्रमुख सचिव, वाणिज्य कर – सदस्य
- पुलिस महानिदेशक, यातयात – सदस्य
- अतिरिक्त पुलिस महानिदेशक, यातायात – सदस्य
- आयुक्त, परिवहन – सदस्य
- आयुक्त, वाणिज्यकर – सदस्य
- आयुक्त, जनसंपर्क – सदस्य
- संबंधित संभाग आयुक्त – सदस्य
- आयुक्त/संचालक, नगर तथा ग्राम निवेश – सदस्य

- संबंधित शहर के महापौर – सदस्य
- आयुक्त/संचालक नगरीय प्रशासन एवं विकास – सदस्य सचिव
- डीन/प्राचार्य/परिवहन संबंधी विशेषज्ञ, NIT/शासकीय अभियांत्रिकी महाविद्यालय – सदस्य
- राज्य में रेल्वे के वरिष्ठतम अधिकारी/उनके प्रतिनिधि – सदस्य
- एयरपोर्ट मैनेजर/उसके प्रतिनिधि – सदस्य

परिषद आवश्यकतानुसार अन्य अधिकारियों, विशेषज्ञों को परिषद में नामांकित कर सकेगी एवं यथावश्यकता परिषद की बैठकों में परिवहन से संबंधित विशेषज्ञों को आमंत्रित कर सुझाव प्राप्त कर सकेगी। परिषद अध्यक्ष/सदस्य सचिव को प्रत्येक बैठक में समस्त सदस्यों को बुलाना बाध्यकारी नहीं होगा। परिषद की बैठकों में चर्चा हेतु शामिल विषयों से संबंधित सदस्यों को ही आवश्यकतानुसार आहुत कर आवश्यक कार्यवाही सुनिश्चित की जायेगी। इसके अतिरिक्त अन्य अधिकारियों/विशेषज्ञों को भी आमंत्रित सदस्य के रूप में यथावश्यकता बैठक में आहुत कर सकेगी। कार्यकारी समिति यथा आवश्यक सुचारु कार्य संपादन हेतु कार्य संचालन नियम–निर्देश का निर्माण शासी परिषद (S-UMTC(G)) के अनुमोदन अनुसार कर सकेगी। राज्य शासन स्तर पर प्रमुख सचिव पदस्थ नहीं होने पर सचिव या संबंधित विभाग के वरिष्ठतम अधिकारी परिषद के सदस्य होंगे। गैर शासकीय सदस्य दो वर्ष के लिये नामांकित किये जायेंगे। दो वर्ष की समयावधि पूर्ण होने पर यथावश्यकता पुनः नामांकित किये जा सकेंगे।

8.1.4 कार्यकारी समिति, शासी समिति के अध्यधीन प्रदेश के शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन संबंधी कार्य तकनीकी प्रकोष्ठ C-UMTC तथा SPV के माध्यम से निम्नानुसार संपादित करेगीः–

1. शासी परिषद द्वारा निर्धारित नीति–निर्देशों के अनुक्रम में C-UMTC के माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का समुचित विकास एवं विनियमन सुनिश्चित करना।

2. राज्य के शहरी क्षेत्रों में लोक परिवहन एवं यातायात गतिविधियों में संलग्न विभिन्न विभागों/एजेंसियों के मध्य प्रभावी समन्वयन।

3. शासी परिषद को निर्णय प्रक्रिया में सहायता करना।

4. शासी परिषद के द्वारा लिये गये समस्त निर्णयों का क्रियान्वयन सुनिश्चित कराना।

5. शहरों में Comprehensive Mobility Plan (CMP) के माध्यम से कार्ययोजना का निर्माण एवं उनका क्रियान्वयन सुनिश्चित कराना।

6. शहरों में C-UMTC के माध्यम से निष्पादित कार्ययोजनाओं/ गतिविधियों का परीक्षण एवं मूल्यांकन।

7. C-UMTC की कार्ययोजना के अनुक्रम में भूमि उपयोग एवं परिवहन आवश्यकताओं में समन्वय स्थापित करना।

8. राज्य के शहरी क्षेत्रों के लिये राज्य परिवहन प्राधिकरण के रूप में कार्य करेगी।

9. प्रदेश के शहरों में लोक परिवहन प्रणालियों के नगरीय यातायात के मानकों के अनुसार संचालन सुनिश्चित कराना।

10. नगरीय लोक परिवहन एवं यातायात से जुड़े विवादों का निपटारा/समाधान करना।

11. शहरी क्षेत्रों मे व्यवस्थित लोक परिवहन का क्रियान्वयन सुनिश्चित करने हेतु संबंधित अधिकारियों को उचित निर्देश प्रसारित करना, निर्देशों का अनुपालन राज्य स्तर पर नहीं होने से उनके विरूद्ध कार्यवाही सुनिश्चित करना तथा शहर स्तर के स्टेक होल्डर्स द्वारा अपेक्षानुरूप कार्यवाही नहीं किये जाने पर यथावश्यक, संबंधित शहर के C-UMTC के माध्यम से दंडात्मक कार्यवाही सुनिश्चित करना।

12. विभिन्न C-UMTC/शहरी ट्रान्सपोर्ट कंपनियों को लोक परिवहन एवं यातायात के संबंध में मार्गदर्शन प्रदाय करना।

13. विभिन्न C-UMTC/शहरी ट्रान्सपोर्ट कंपनियों की संवहनीयता सुनिश्चित किये जाने हेतु विभिन्न उपबंध किया जाना।

14. संवहनीय लोक परिवहन व्यवस्था के लिये नीति–नियमों में परिवर्तन प्रस्तावित करना।

15. विभिन्न शहरी ट्रान्सपोर्ट कंपनियों के द्वारा संपादित कार्यों की नियमित रुपेण समीक्षा करना एवं सुचारु कार्य संपादन के परिप्रेक्ष्य में आवश्यक नीतिगत मुद्दे शासी परिषद के संज्ञान में लाया जाकर नीति निर्माण में सहयोग प्रदाय करना।

16. शहरों द्वारा प्रस्तुत विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन (DPR), कार्य–योजना का परीक्षण एवं अनुमोदन हेतु शासी परिषद को अनुशंसा करना।

17. वर्तमान एवं भविष्य की आवश्यकताओं को देखते हुए लोक परिवहन एवं यातायता संबंधी नियोजन।

18. राज्य एवं शहरों में परिवहन कार्य में संलग्न अधिकारियों का क्षमतावर्धन।

19. व्यवस्था को सुनिश्चित किये जाने हेतु अन्य विभाग के माध्यम से वर्तमान में सम्पादित किये जाने वाले कार्यों का उत्तरदायित्व C-UMTC को प्रदाय कर सकेगी।

20. लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु कार्यकारी परिषद अपने अधिकारों का प्रत्यायोजन C-UMTC को कर सकेगी।

21. सुचारू कार्यसम्पादन हेतु यथा आवश्यकता कार्यकारी परिषद विभिन्न उप–समितियों (यथा CMP क्रियान्वयन मल्टीमोडल इंट्रीगेशन, पार्किंग, टीओडी, विज्ञापन, MRTS, अधोसंरचना, लोक परिवहन, यातायात, क्रियान्वयन, विनियमन इत्यादि) का गठन कर सकेगी।

22. लोक परिवहन का भूमि उपयोग, पार्किंग, विज्ञापन एवं अन्य आनुषंगिक व्यवस्थाओं से समन्वय स्थापित करना।

23. लोक परिवहन से संबंधित नीति/नियम इत्यादि की रणनीतिक संचालन एवं प्रबंधन हेतु आवश्यक उपाय करेगी।

24. स्थायी नगरीय यातायात व्यवस्था और नॉलेज मैनेजमेंट सिस्टम स्थापित करने के लिये क्षमतावर्धन।

25. यातायात तंत्रों व नियोजन में अधिक समन्वय के लिये संस्थान स्थापित करना।

26. शासी परिषद को यथा आवश्यकता कार्ययोजना इत्यादि के संबंध में सलाह प्रदाय करना।

27. C-UMTC/SPV के कार्यों का अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन तथा लोक परिवहन एवं यातायात के विकास हेतु उचित निर्देश प्रसारित करना।

28. S-UMTC द्वारा तैयार नीतियों का C-UMTC के माध्यम से क्रियान्वयन एवं उसका विनियमन।

29. C-UMTC एवं SPV के कार्यों पर प्रभावी नियंत्रण।

30. तकनीकी प्रकोष्ठ के कार्यों का अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन।

31. तकनीकी सेल के अधिकारियों/कर्मचारियों के नियुक्ति के प्रकार एवं सेवा शर्तें संबंधी नियम निर्धारण।

32. शासी परिषद के पर्यवेक्षण में DUTF का संचालन प्रबंधन एवं व्ययन।

33. विभिन्न C-UMTC के माध्यम से शहरी ट्रान्सपोर्ट कंपनियों के द्वारा संपादित कार्यों की नियमित समीक्षा करना एवं सुचारु कार्य संपादन के परिप्रेक्ष्य में नीति निर्माण एवं निर्देश जारी करने के संबंध में आवश्यक कार्यवाही सुनिश्चित करना।

34. C-UMTC के माध्यम से विभिन्न शहरी ट्रान्सपोर्ट कंपनियों की Sustainability सुनिश्चित किये जाने हेतु विभिन्न उपबंध किया जाना।

35. C-UMTC के माध्यम से विभिन्न ट्रान्सपोर्ट कंपनियों (SPVs) को मार्गदर्शन प्रदाय करना।

36. शहरी क्षेत्रों में परिवहन से जुड़े संबंधित विभागों के मध्य समन्वय सुनिश्चित करना।

37. BRTS कॉरिडोर, शहर के अन्य लोक परिवहन मार्गों एवं उससे लगी भूमियों के उपयोग एवं लोक परिवहन तथा यातायात में समन्वय स्थापित करना तथा लोक परिवहन की आवश्यकतानुसार FAR तथा FSI में परिवर्तन की कार्यवाही सुनिश्चित करना।

38. विभिन्न शहरों के CMP अनुसार लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का विकास एवं विनियमन।

39. सभी नगरों में यातायात नियोजन एवं एकीकृत भूमि उपयोग को प्रोत्साहित करना, जिससे यात्रा की दूरियां नियंत्रित करते हुये शिक्षा रोजगार एवं अन्य आवश्यकता के लिये नगरीय जनसंख्या की पहुंच सुगम हो सके।

40. केन्द्र सरकार एवं राज्य सरकार द्वारा लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के संबंध में प्रदाय निर्देश/अपेक्षित सुधारों के संबंध में कार्यवाही सुनिश्चित करना।

41. लोक परिवहन प्रणालियों का नगरीय परिवहन एवं यातायात के मानकों के अनुसार संचालन सुनिश्चित कराना।

42. शहरी क्षेत्रों में लोक परिवहन एवं यातायात प्रणाली एवं इनकी आनुषंगिक प्रणाली/कार्यों के संपोषणीय (Sustainable) संचालन हेतु नीति निर्धारण में सहायता एवं C-UMTC तथा SPV के माध्यम से क्रियान्वित गतिविधियों का अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन।

43. लोक परिवहन एवं यातयात व्यवस्था की संवहनीयता सुनिश्चित किये जाने हेतु शहरी क्षेत्रों में लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी शासी परिषद द्वारा सौंपे गये अन्य कार्य सम्पादित करना।

8.2 शहर स्तरीय UMTC की संरचना निम्नानुसार प्रस्तावित है :–

- संभाग आयुक्त – अध्यक्ष
- पुलिस महानिरीक्षक – सदस्य
- महापौर – सदस्य
- अध्यक्ष/आयुक्त/अति. आयुक्त/उपायुक्त (म.प्र.गृह निर्माण मण्डल) – सदस्य
- अध्यक्ष, विकास प्राधिकरण – सदस्य
- कलेक्टर – सदस्य
- वरिष्ठ पुलिस अधीक्षक/पुलिस अधीक्षक – सदस्य
- आयुक्त, नगर निगम – सदस्य सचिव

- राज्य शासन के प्रतिनिधि – सदस्य
- राज्य स्तरीय तकनीकी प्रकोष्ठ का प्रतिनिधि – सदस्य
- शहर में रेलवे के वरिष्ठतम अधिकारी/उनके प्रतिनिधि – सदस्य
- एयरपोर्ट मैनेजर/उनके प्रतिनिधि – सदस्य
- क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी – सदस्य
- आयुक्त/अति. संचालक/संयुक्त संचालक, जन संपर्क – सदस्य
- अतिरिक्त/उप पुलिस अधीक्षक (यातायात) – सदस्य
- अधीक्षण यंत्री/कार्यपालन यंत्री (लोक निर्माण विभाग) – सदस्य
- अधीक्षण यंत्री (NHAI) (भारतीय राष्ट्रीय राज मार्ग प्राधिकरण) – सदस्य
- *अधीक्षण यंत्री/कार्यपालन यंत्री (CPA) – सदस्य
- अतिरिक्त/संयुक्त/उप संचालक (नगर तथा ग्राम निवेश विभाग) – सदस्य
- सिटीजन फोरम/मोहल्ला समिति के 2 प्रतिनिधि – सदस्य
- लोक परिवहन क्षेत्र के 2–3 विशेषज्ञ – सदस्य
- Civil Society के 2–3 प्रतिनिधि – सदस्य

*(यह केवल भोपाल के लिये लागू होगा)

परिषद आवश्यकतानुसार संभाग/जिला स्तरीय अन्य अधिकारियों को परिषद में नामांकित तथा बैठकों में आहुत कर सकेगी एवं परिषद की बैठकों में परिवहन से संबंधित विशेषज्ञों को आमंत्रित कर सुझाव प्राप्त कर सकेगी। परिषद अध्यक्ष को, प्रत्येक बैठक में समस्त सदस्यों को बुलाना बाध्यकारी नहीं होगा। परिषद की बैठकों में चर्चा हेतु शामिल विषयों से संबंधित उपाध्यक्षों/सदस्यों को ही आवश्यकतानुसार आहुत कर आवश्यक कार्यवाही सुनिश्चित की जायेगी। C-UMTC यथा आवश्यक सुचारु कार्य संपादन हेतु कार्य संचालन नियम एवं निर्देश का निर्माण S-UMTC(E) के अनुमोदन अनुसार कर सकेगी। यथावश्यकता C-UMTC, उपपरिषद/उपसमिति का गठन, स्टेक होल्डर सदस्यों के माध्यम से कर सकेगी। विशेषज्ञ सदस्यों एवं Civil Society (सिटीजन फोरम/मोहल्ला समिति) के प्रतिनिधियों का कार्यकाल दो वर्ष का होगा। परिषद

आवश्यकता अनुसार उक्त सदस्यों को पुनः नामांकित कर सदस्य नियुक्त कर सकेगी।

राजधानी की C-UMTC में संबंधित विभागों के राज्य स्तरीय अधिकारी, संभागीय मुख्यालय पर संभाग स्तर के अधिकारी एवं जिला स्तर पर जिला स्तर के अधिकारी सदस्य होंगे। पद रिक्त होने पर प्रभारी अधिकारी प्रतिनिधित्व करेंगे।

8.2.1 <u>शहर स्तरीय UMTC निम्नानुसार कार्य संपादित करेगी</u> :–

1. राज्य स्तरीय UMTC द्वारा जारी नीति–निर्देशों का क्रियान्वयन सुनिश्चित करना।

2. SPV / विभिन्न स्टेक होल्डर्स के माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का सुनिश्चितीकरण।

3. S-UMTC(E) को शहरी यातायात एवं विकास संबंधी कार्ययोजना / DPR / RFP अनुमोदन हेतु अनुशंसा करना।

4. S-UMTC(G) की नीति के अनुक्रम में व्यवस्था के विकास एवं विनियमन हेतु नियम / निर्देश जारी करना।

5. शहर के लोक परिवहन के समस्त साधनों का पंजीयन एवं उन पर नियंत्रण।

6. SPV के माध्यम से ऑपरेटर्स पर नियंत्रण एवं प्रभावी विनियमन के माध्यम से गुणवत्तापूर्ण लोक परिवहन एवं यातायात सेवा प्रदायीकरण।

7. शहर के लोक परिवहन मार्ग नगरीय निकायों को अंतरित किये जायेंगे एवं इनके संधारण हेतु राशि C-UMTC को City Level Dedicated Urban Transport Fund (C-DUTF) के माध्यम से प्रदाय की जायेगी। राष्ट्रीय राजमार्ग की दशा में निर्माण संबंधित विभाग / एजेन्सी द्वारा कराया जायेगा परंतु इसकी सूचना C-UMTC को प्रदाय की जायेगी।

8. भारत सरकार एवं राज्य सरकार से प्राप्त राशि से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु आवश्यक अधोसंरचना का निर्माण, विकास एवं विनियमन सुनिश्चित कराया जायेगा। शहर विशेष में लोक परिवहन मार्गों के निर्माण एवं मरम्मत हेतु राशि C-UMTC को DUTF के माध्यम से उपलब्ध कराया जायेगा, जिसके अनुक्रम में C-UMTC द्वारा संबंधित

कार्य निर्माण विभाग के माध्यम से कार्य सुनिश्चित कराया जायेगा। कार्य निर्माण विभाग द्वारा युक्तियुक्त एवं अपेक्षा अनुरुप कार्य संपादित नही किये जाने की दशा में अन्य निर्माण एजेन्सी/निजी कान्ट्रेक्टर के माध्यम से भी कार्य कराया जा सकेगा।

9. शहर मे सुव्यवस्थित लोक परिवहन व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु शहरी परिवहन कार्य योजना का निर्माण एवं क्रियान्वयन सुनिश्चित करना।

10. लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के समुचित प्रबंधन हेतु शहर में संचालित समस्त वाहनों के संबंध में यथावश्यक उपचारात्मक एवं विनियात्मक उपबंधों का क्रियान्वयन।

11. शहरी परिवहन के क्षेत्र में संलग्न विभागों एवं एजेन्सियों के मध्य समन्वय स्थापित करना।

12. शहर विशेष हेतु गठित ट्रान्सपोर्ट कंपनी के माध्यम से लोक परिवहन व्यवस्था को संपोषणीय स्वरुप प्रदाय करना।

13. C-UMTC द्वारा स्टेक होल्डर्स को प्रदायित कार्यों तथा ट्रान्सपोर्ट कंपनी के कार्यों का अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन करना एवं यथा आवश्यक निर्देश प्रसारित करना।

14. शहर में नगरीय लोक परिवहन एवं यातायात से जुड़े विवादों का निपटारा/समाधान करना।

15. शहरी लोक परिवहन के क्रियान्वयन से संबंधित अधिकारियों को उचित निर्देश प्रसारित करना, निर्देशों के पालन नहीं किये जाने पर शासन के प्रचलित नियमानुसार दण्डात्मक कार्यवाही सुनिश्चित करना।

16. शहरी क्षेत्र में ट्रान्सपोर्ट कंपनी के माध्यम से संचालित लोक परिवहन प्रणाली हेतु किराया निर्धारण एवं उन्हें अधिसूचित कराये जाने की कार्यवाही सम्पादित करना।

17. शहरी क्षेत्रों में यातायात मार्गों का युक्तियुक्तकरण, सूत्रीकरण एवं उन्हें अधिसूचित किये जाने के संबंध में कार्यवाही सम्पादित करना।

18. राज्य स्तरीय UMTC द्वारा प्रत्यायोजित कार्य एवं शहर में समुचित लोक परिवहन व्यवस्था सुनिश्चित किये जाने हेतु अन्य आवश्यक उपबंध करना।

19. C-DUTF का गठन एवं उसका प्रभावी व्ययन सुनिश्चित करना।

20. लोक परिवहन एवं यातायात के संबंध में जन–जागरूकता का प्रचार–प्रसार करना।

21. शहर स्तर पर लोक परिवहन एवं यातायात में संलग्न निकाय, एजेंसियों के अधिकारियों का क्षमतावर्धन।

22. लोक परिवहन कार्ययोजना के संबंध में S-UMTC के द्वारा अपेक्षा किये जाने पर प्रतिवेदन प्रस्तुत करना।

23. सुचारू कार्यसम्पादन हेतु यथा आवश्यकता S-UMTC विभिन्न उपसमितियों का गठन कर सकेगी।

24. Comprehensive Mobility Plan तथा शहर की लोक परिवहन व्यवस्था के विकास एवं विनियमन की आवश्यकता के आधार पर कार्ययोजना का निर्माण एवं क्रियान्वयन।

25. SPV/ स्टेक होल्डर्स द्वारा प्रस्तुत कार्ययोजना, RFP, ToR एवं अनुबंध का अनुमोदन। अनुमोदन के अनुक्रम में S-UMTC(E) एवं तकनीकी प्रकोष्ठ से आवश्यक मार्गदर्शन प्राप्त कर सकेगी।

26. क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी/प्राधिकरण, क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी एवं यातायात पुलिस को केन्द्र सरकार/प्रदेश शासन द्वारा प्राप्त, मोटर यान अधिनियम/नियम के संदर्भ में लोक परिवहन के वाहनों एवं मालवाहक वाहनों पर नियंत्रण, निरीक्षण, विनियमात्मक उपबंधों के क्रियान्वयन संबंधी समस्त अधिकार (मात्र कर संग्रहण को छोड़कर) C-UMTC को होंगे। आवश्यकता अनुसार उक्त अधिकार C-UMTC द्वारा SPV एवं विभिन्न स्टेक होल्डर्स को प्रदाय किये जा सकेंगे।

27. लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के संदर्भ में नियोजन, क्रियान्वयन, विनियमन, अधोसंरचनाओं के विकास हेतु, मात्र कर संग्रहण के संबंध में परिवहन विभाग को प्राप्त अधिकारिता को छोड़कर, लोक परिवहन एवं मालवाहनों के परमिट, फिटनेस परीक्षण, MV Act के उल्लंघन के संबंध में कार्यवाही विषयक परिवहन विभाग या यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु यातायात पुलिस को प्राप्त समस्त शक्तियां C-UMTC में

वेष्ठित होगी, जो आवश्यकतानुसार विभिन्न स्टेक होल्डर्स को प्रत्यायोजित की जा सकेंगी।

28. लोक परिवहन एवं मालवाहनों के पंजीयन, परमिट, फिटनेस, मार्गों के युक्तियुक्तकरण के संबंध में S-UMTC के द्वारा बनाये गये नीति/नियम का शहर में परिवहन संबंधी विभागों/अधिकारियों के माध्यम से क्रियान्वयन सुनिश्चित करायेगी।

29. लोक परिवहन एवं यातायात के व्यवस्थित विकास हेतु जनसामान्य, सिविल सोसायटी, विषय विशेषज्ञों (ट्रान्सपोर्ट प्लानर, ट्रान्सपोर्ट इकानॉमिस्ट, ट्रान्सपोर्ट एक्सपर्ट इत्यादि) एवं निजी क्षेत्र का यथावश्यक सहयोग प्राप्त करना।

30. लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु शहर के लिये आवश्यक सर्विस लेवल बेंच मार्क का निर्धारण किया जायेगा एवं तदुनुरुप व्यवस्था का संचालन।

31. C-UMTC के समस्त स्टेक होल्डर्स के मध्य तथा स्टेक होल्डर्स एवं SPV के मध्य यथावश्यक समन्वय स्थापित करना।

32. संविदा पर C-UMTC तथा SPV के लिये अधिकारी/कर्मचारियों/विशेषज्ञों की नियुक्ति हेतु आवश्यक सेवा शर्तें भी तैयार की जायेंगी। यथा आवश्यकता लोक परिवहन व्यवस्था के विकास हेतु उक्तानुसार सेवायें प्रतिनियुक्ति/संविदा पर प्राप्त की जायेंगी।

33. लोक परिवहन एवं भूमि उपयोग में समन्वय स्थापित करते हुये भूमि उपयोग एवं FAR एवं FSI में परिवर्तन की अनुशंसा करना।

34. लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास हेतु परमिट, फिटनेस, वाहनों की आयु, वाहनों के प्रकार इत्यादि के संबंध में परिवहन विभाग की एजेन्सी/स्टेक होल्डर को आवश्यक दिशा निर्देश जारी कर उनका क्रियान्वयन सुनिश्चित करायेगी।

35. शहर के विभिन्न लोक परिवहन के साधनों के मध्य Multi Modal Integeration एवं Common Ticketing सुनिश्चित करना।

36. समस्त लोक परिवहन के प्रकारों यथा ट्रंक/स्टेंडर्ड/काम्प्लीमेंट्री मार्गों पर चलने वाले वाहन एवं IPT (आटो, मैजिक इत्यादि तथा रेडियो टैक्सी इत्यादि) वाहनों का संचालन SPV के माध्यम से सुनिश्चित किया जायेगा।

37. यातायात नियोजन हेतु ''इंटेलिजेंट ट्रान्सपोर्ट सिस्टम'' संस्थापित करना।

38. यात्रा व्यवहार में परिवर्तन लाया जाकर प्रदूषण के स्तर को कम करना।

39. सड़क क्षेत्र का साम्यतापूर्ण विभाजन इस प्रकार किया जाना जिसमें वाहनों के स्थान पर उपभोक्ता को केन्द्र बिन्दु माना जाये।

40. लोक यातायात के साधनो और बिना इंजिन वाले यातायात साधन तथा पैदल गमन को प्रोत्साहित करना।

41. Traffic Information and Management Control Centre (TIMCC) की स्थापना करना।

42. लोक परिवहन व्यवस्था का स्टेक होल्डर/SPV के माध्यम से क्रियान्वयन एवं विनियमन।

43. SPV द्वारा प्रस्तुत कार्ययोजना की समीक्षा एवं S-UMTC (E) के अनुमोदन हेतु अनुशंसा।

44. SPV/स्टेक होल्डर्स के कार्यों का पर्यवेक्षण, मूल्यांकन एवं यथावश्यक मार्गदर्शन/निर्देश जारी करना।

45. लोक परिवहन एवं यातायात नियमों के उल्लंघन पर स्टेक होल्डर एवं SPV के माध्यम से शास्ति अधिरोपण की कार्यवाही सुनिश्चित करना।

46. शहरी क्षेत्रों में यातायात मार्गों का युक्तियुक्तकरण, सूत्रीकरण एवं उन्हें अधिसूचित किया जाना।

47. शहरों में लोक परिवहन व्यवस्था के समुचित क्रियान्वयन हेतु कार्ययोजना का निर्माण।

48. लोक परिवहन के विभिन्न प्रकार के वाहनों के लिये किराया/शुल्क का निर्धारण – महंगाई दर/सूचक तथा डीजल/पेट्रोल इत्यादि के मूल्य में वृद्धि के फलस्वरुप आनुपातिक रुप से किराये में वृद्धि किये जाने हेतु स्वविनियात्मक प्रणाली विकसित की जायेगी, जिसके आधार पर युक्तियुक्त तरीके से किराये में वृद्धि की जा सकेगी।

49. स्तरीय लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था उपलब्ध कराना।

50. लोक परिवहन व्यवस्था के संपोषणीय विकास हेतु परमिट, फिटनेस वाहनों की आयु इत्यादि के संबंध में परिवहन विभाग/उनकी एजेन्सियों को यथा आवश्यक निर्देश प्रदाय करना। यातायात नियमों के उल्लंघन पर समझौता शुल्क की दर निर्धारण करना।

51. लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु नियम बनाने के संबंध में S-UMTC(E) को अनुशंसा करना।

52. अन्य आवश्यक कार्य जो शहर में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास हेतु आवश्यक हो।

शहर स्तरीय परिषद (C-UMTC) द्वारा विभिन्न स्टेक होल्डर्स एवं SPV के माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का कार्य सम्पादित कराया जायेगा। शहरों में लोक परिवहन का कार्य सम्पादित किये जाने हेतु SPV गठित की जायेगी। SPV का गठन शासन के निर्देशानुसार C-UMTC द्वारा किया जायेगा। बसों के अतिरिक्त मिनी बस, IPT, NMV, रेडियो टैक्सी तथा पैदल गमन के संबंध में S-UMTC तथा C-UMTC के निर्देश के अनुरूप कार्यवाही SPV द्वारा सम्पादित की जायेगी। शहर के समस्त लोक परिवहन के प्रकारों का संचालन SPV के माध्यम से होगा। इस हेतु समस्त वाहनों का पंजीयन भी SPV में कराया जायेगा, ताकि समस्त लोक परिवहन के साधनों का संचालन एकीकृत व्यवस्था के माध्यम से सुनिश्चित हो सके। शहर स्तरीय SPV के Board of Directors की संरचना निम्नानुसार होगी :–

8.3 शहर स्तरीय Special Purpose Vehicle (SPV) की संरचना :–

- महापौर – अध्यक्ष
- अध्यक्ष/उपाध्यक्ष, शहर विकास प्राधिकरण – उपाध्यक्ष
- आयुक्त, नगरपालिक निगम – प्रबंध संचालक

- क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी – सदस्य
- मुख्य कार्यपालन अधिकारी, शहरी विकास प्राधिकरण – सदस्य सचिव
- अतिरिक्त पुलिस अधीक्षक, यातायात – सदस्य
- मुख्य कार्यपालन अधिकारी – सदस्य सचिव
- अति. संचालक/संयुक्त संचालक जनसम्पर्क/जनसम्पर्क अधिकारी – सदस्य
- परिवहन एवं यातायात क्षेत्र के विशेषज्ञ – आमंत्रित सदस्य
- सिविल सोसायटी के सदस्य – आमंत्रित सदस्य
- लोक परिवहन साधनों के संचालक (ऑपरेटर) – आमंत्रित सदस्य

SPV यथा आवश्यकता अन्य अधिकारियों, सिविल सोसायटी के सदस्य/लोक परिवहन एवं यातयात विशेषज्ञों को C-UMTC के अनुमोदन उपरांत नामित कर सकेगी व SPV की संरचना में परिवर्तन कर सकेगी। शासकीय सदस्य पदेन सदस्य होंगे, जबकि अशासकीय सदस्य 02 वर्ष के लिये नामित होंगे। SPV आवश्यकतानुसार अशासकीय सदस्यों को पुनः सदस्य नामित कर सकेगी।

8.3.1 SPV के कार्य/उत्तरदायित्व निम्नानुसार होंगे :–

1. शहर में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का समुचित क्रियान्वयन।
2. लोक परिवहन व्यवस्था एवं यातायात व्यवस्था हेतु कार्ययोजना का निर्माण।
3. लोक परिवहन के समस्त साधनों का पंजीयन एवं उन पर प्रभावी नियंत्रण।
4. शहर में लोक परिवहन संस्कृति को बढ़ावा देने हेतु आवश्यक कार्यवाही सुनिश्चित करना।
5. लोक परिवहन के विभिन्न साधनों यथा Bus, Mini-Bus, Radio-Taxi, IPT, NMV इत्यादि का समेकित एवं स्तरीय संचालन।
6. कर संग्रहण को छोड़कर लोक परिवहन एवं यातयात व्यवस्था संबंधी समस्त कार्यवाही (जिसमें वाहनों का निरीक्षण, यातायात नियमों का

उल्लंघन/बिना टिकट यात्रा करने वालों पर शास्ति आरोपण एवं उसकी वसूली इत्यादि सम्मिलित होंगे।)

7. टिकट/पास/विज्ञापन तथा लोक परिवहन के संवहनीय संचालन हेतु प्रयुक्त दर निर्धारण के संबंध में अनुशंसा।

8. मार्गों के युक्तियुक्तकरण के परिप्रेक्ष्य में शहर के विभिन्न मार्गों का चिन्हांकन।

9. स्टेक होल्डर के मध्य समन्वय स्थापित करना।

10. SPV का सुचारू संचालन तथा इसके अनुक्रम में आवश्यक अधोसंरचना, वित्तीय स्त्रोतों तथा मानव संसाधनों की व्यवस्था करना।

11. शहर में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का विकास एवं विनियमन।

12. S-UMTC तथा C-UMTC द्वारा समय–समय सौंपे गये कार्य।

13. अन्य समस्त कार्य जो शहर में लोक परिवहन एवं यातयात व्यवस्था सुनिश्चत कराये जाने हेतु आवश्यक हो।

SPV की संरचना विषयक ***परिशिष्ट–5*** तथा उपरोक्त तथ्यात्मक स्थिति के परिप्रेक्ष्य में प्रदेश में शहरी लोक परिवहन व्यवस्था के सुव्यवस्थित संचालन एवं पर्यवेक्षण हेतु समन्वित संरचना (सेट–अप) ***परिशिष्ट–6*** संलग्न है।

8.4 राज्य परिवहन प्राधिकरण का पुनर्गठन :–

मोटर यान अधिनियम 1988 की धारा 68 (1) के अनुसार :– ''राज्य सरकार राज्य के लिये एक परिवहन प्राधिकरण गठित करेगी जो उपधारा 68 (3) मे निर्दिष्ट शक्तियों का प्रयोग और कृत्यों का निर्वहन करेगा।'' अधिनियम के उक्त प्रावधान अनुसार राज्य शासन द्वारा अधिसूचना क्रमांक एफ–6–4–90–आठ, दिनांक 25 मई 1999 के माध्यम से राज्य परिवहन प्राधिकरण का पुर्नगठन किया गया था। वर्तमान में राज्य परिवहन प्राधिकरण की संरचना निम्नानुसार है :–

- प्रमुख सचिव/सचिव, मध्यप्रदेश शासन परिवहन विभाग – अध्यक्ष
- परिवहन आयुक्त, मध्यप्रदेश – सदस्य
- मुख्य अभियंता, लोक निर्माण विभाग (भवन एवं पथ) – सदस्य

राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति 2006 एवं भारत सरकार द्वारा प्रदाय निर्देशानुसार शहरी क्षेत्रों की लोकपरिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास एवं विनियमन का विषय नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग को आवंटित किया गया है। इसी अनुक्रम में माननीय मुख्यमंत्री द्वारा मंथन–2007 में की गई घोषणा के परिप्रेक्ष्य में नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग द्वारा UMTC का गठन किया जाना प्रस्तावित है। UMTC का अधिकार क्षेत्र राज्य का संपूर्ण शहरी क्षेत्र होगा। फलतः इसे राज्य परिवहन प्राधिकरण की शक्तियां भी होंगी। अतः उक्त के अनुक्रम में राज्य परिवहन प्राधिकरण का निम्नानुसार पुर्नगठन किया जाना प्रस्तावित है :–

8.4.1 अंतर्राज्यीय, अंतर्नगरीय एवं ग्रामीण क्षेत्रों हेतु राज्य परिवहन प्राधिकरण

- प्रमुख सचिव / सचिव, मध्यप्रदेश शासन परिवहन विभाग – अध्यक्ष
- परिवहन आयुक्त, मध्यप्रदेश – सदस्य
- मुख्य अभियंता लोक निर्माण विभाग (भवन एवं पथ) – सदस्य

8.4.2 शहरी क्षेत्र हेतु राज्य परिवहन प्राधिकरण :–

- प्रमुख सचिव / सचिव, म. प्र. शासन, नगरीय प्र. एवं वि. विभाग – अध्यक्ष
- आयुक्त, नगरीय प्रशासन एवं विकास, मध्यप्रदेश – सदस्य
- मुख्य अभियंता, संचालनालय, नगरीय प्रशासन एवं विकास – सदस्य

(9) UMTC संबंधी विनियात्मक, अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन विषयक उपबंध :–

UMTC लोक परिवहन एवं यातयात प्रबंधन हेतु राज्य एवं शहर स्तरीय सर्वोच्च साधिकार परिषद होगी। S-UMTC प्रमुखतः नीति निर्धारण एजेंसी होगी, जिसके द्वारा प्रदेश में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने हेतु समुचित उपबंध किये जायेंगे। S-UMTC (G) द्वारा राज्य स्तर पर नीति निर्धारण का कार्य सम्पादित किया जायेगा, जबकि S-UMTC (E) द्वारा निधारित नीति का क्रियान्वयन, अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन C-UMTC तथा राज्य स्तरीय तकनीकी प्रकोष्ठ के माध्यम से सुनिश्चित कराया जायेगा। इस संबंध में मोटर व्हीकल एक्ट–1998 एवं इसके संबंध में निर्मित नियमों की अधिकारिता का प्रयोग किया जायेगा। राज्य स्तर पर लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के शहरों में समुचित क्रियान्वयन हेतु तकनीकी प्रकोष्ठ का गठन भी किया जायेगा। तकनीकी प्रकोष्ठ में विषय विशेषज्ञ सम्मिलित होंगे तथा इसके सुचारू संचालन हेतु नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग द्वारा प्रशासकीय अधिकारी नियुक्त किया जायेगा, जिसके द्वारा विशेषज्ञों की सहायता से S-UMTC (G) को S-UMTC (E) के माध्यम से तकनीकी सलाह प्रदाय की

जायेगी। इसके द्वारा शहरों के लिये एवं शहरों द्वारा प्रस्तुत कार्ययोजना, विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन, Terms of Reference (ToR), RFP, इत्यादि समस्त दस्तावेजों का निर्माण एवं मूल्यांकन किया जायेगा।

साथ ही राज्य स्तर पर S-DUTF का भी गठन किया जायेगा, जिसमें भारत सरकार, राज्य सरकार, बाह्य वित्त पोषित परियोजना, निजी वाहनों पर करारोपण/ग्रीन टैक्स इत्यादि एवं अन्य स्त्रोतों यथा संचालनालय, नगरीय प्रशासन एवं विकास, योजना/वित्त आयोग से प्राप्त राशि तथा कालांतर में शहर विशेष में रोड, ROB, फ्लाई ओवर इत्यादि अधोसंरचना विकास के संबंध में राज्य शासन द्वारा प्रदाय राशि इत्यादि भी संग्रहित की जायेगी एवं इसका व्ययन S-UMTC(G) के अनुमोदन उपरांत शहरों के कार्ययोजना निर्माण तथा लोक परिवहन एवं यातायात तथा इससे संबंधित आनुषंगिक क्रियाकलापों के लिये सुनिश्चित किया जायेगा। C-UMTC को राशि S-UMTC के माध्यम से तथा उसके स्वयं के स्त्रोतों से प्राप्त हो सकेगी। C-UMTC स्तर पर भी एक पृथक DUTF का गठन किया जायेगा, जिसमें लोक परिवहन एवं यातायात तथा इनकी आनुषंगिक व्यवस्थाओं से प्राप्त समस्त राशि संग्रहित की जायेगी, जिसका उपयोग लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को संवहनीय रूप प्रदाय किये जाने में किया जायेगा।

S-UMTC लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी राज्य स्तरीय सर्वोच्च साधिकार परिषद होगी जिसके द्वारा न केवल नीति निर्माण अपितु S-UMTC (E) के माध्यम से शहरों के लिये गठित C-UMTC एवं SPV द्वारा क्रियान्वित गतिविधियों का समुचित अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन किया जायेगा। C-UMTC/SPV द्वारा नियमों/निर्देशों का पालन नहीं किये जाने की दशा में शासन के नियम–निर्देश अनुसार शास्ति अधिरोपित करने की कार्यवाही की जा सकेगी।

इसी प्रकार C-UMTC शहर में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु सर्वोच्च साधिकार परिषद होगी, जिसके माध्यम से शहर में लोक परिवहन हेतु आवश्यक व्यवस्थाओं का अपने स्टेक होल्डर्स एवं SPV के माध्यम से समुचित क्रियान्वयन सुनिश्चित किया जायेगा। साथ ही अपने द्वारा प्रदाय निर्देशों के अनुरूप कार्यवाही भी सम्पादित की जायेगी। इसके अतिरिक्त C-UMTC द्वारा स्टेक होल्डर्स/SPV के द्वारा संचालित गतिविधियों का अधीक्षण, अनुश्रवण एवं मूल्यांकन भी किया जायेगा। यहां यह उल्लेखनीय है कि S-UMTC एवं C-UMTC द्वारा ही राज्य एवं शहर में लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी गतिविधियों का संचालन सुनिश्चित किया जायेगा। उदाहरणतः अधोसंरचना, विकास, लोक परिवहन के साधनों यथा बस, रेडियो टेक्सी, मेट्रो, जलमार्ग के माध्यम से संचालित वाहनों का संचालन S-UMTC के अधीक्षण में C-UMTC द्वारा SPV/स्टेक होल्डर्स के माध्यम से किया जायेगा। C-UMTC को S-UMTC की भांति, उनके निर्देशों का पालन नहीं किये जाने पर SPV/स्टेक होल्डर्स के विरूद्ध समेकित कार्यवाही किये जाने की अधिकारिता होगी। साथ ही शासन

द्वारा बनाये गये नियमों के तहत लोक परिवहन के वाहनों/निजी वाहनों की जांच–परीक्षण करने एवं नियमों के उल्लंघन करने पर शास्ति अधिरोपित करने की अधिकारिता होगी। सारांश में C-UMTC द्वारा शहर में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के समुचित क्रियान्वयन हेतु यथावश्यक समस्त प्रबंध किये जायेंगे।

(III) DUTF (DEDICATED URBAN TRANSPORT FUND)

लोक परिवहन एवं यातायात निधि का गठन UMTC के सर्वाधिक महत्वपूर्ण तत्वों में से एक है। प्रभावी लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन हेतु DUTF का गठन एवं उसका प्रभावी उन्नयन सुनिश्चित किया जाना आवश्यक है। पर्याप्त लोक परिवहन एवं यातायात निधि के अभाव में प्रभावी लोक परिवहन एवं यातायात प्रबंधन संभव नहीं है। अतः आवश्यक है कि सक्षम प्राधिकार परिषद द्वारा शहर में, समस्त परिवहन राजस्व (Fare Box Revenue- टिकट, पास इत्यादि) गैर परिवहन राजस्व (विज्ञापन, पार्किंग इत्यादि) राज्य एवं केन्द्र सरकार से प्राप्त आर्थिक सहायता/परियोजना हेतु प्राप्त राशि, जन–निजी भागीदारी (PPP), निजी निवेश व अन्य नवाचारमूलक स्त्रोतों से प्राप्त राशि को सम्मिलित कर राज्य स्तर पर समर्पित राज्य परिवहन कोष (State Level Dedicated Urban Transport Fund, S-DUTF) एवं प्रत्येक शहर में समर्पित नगरीय परिवहन कोष (City Level Dedicated Urban Transport Fund, C-DUTF) का गठन किया जाए। DUTF में विभिन्न स्त्रोतों से प्राप्त राशि का पृथक–पृथक विवरण रखा जाना होगा, ताकि समस्त स्त्रोतों से प्राप्त राशि के संबंध में समेकित जानकारी प्राप्त हो सके।

(1) DUTF गठन की आवश्यकता :–

UMTC के सुचारु कार्य संपादन हेतु न केवल शहर स्तरीय स्त्रोतों का दोहन अपितु यथा आवश्यकता राज्य, केन्द्र, बाह्य संस्थाओं, PPP एवं निजी निवेश के माध्यम से वित्त पोषण की आवश्यकता होगी। शहर स्तरीय स्त्रोतों के दोहन के लिये शहर स्तरीय DUTF एवं राज्य, केन्द्र एवं बाह्य संस्थाओं से राशि/आर्थिक सहायता प्राप्ति एवं उसके प्रबंधन हेतु राज्य स्तरीय DUTF के गठन की आवश्यकता होगी। DUTF के संपोषणीय स्त्रोत एवं उसके प्रभावी प्रबंधन से ही उभय स्तरों अर्थात C-UMTC एवं S-UMTC का प्रभावी कार्य संपादन निर्भर है।

उक्त के अनुक्रम में DUTF गठन संबंधी महत्वपूर्ण आधार निम्नानुसार हैं :–

1. राज्य एवं शहर उभय स्तरों पर लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु पृथक निधि का अभाव।
2. शहरों के सीमित वित्तीय स्त्रोत।
3. शहर प्रदेश के विकास केन्द्र हैं, फलतः शहरों में प्रभावी Mobility होना आवश्यक है ताकि आर्थिक गतिविधियों में सक्रियता सुनिश्चित की जा सके।
4. शहरीकरण में तीव्र गति से वृद्धि हो रही है। अतः शहरों के समस्त क्षेत्रों में लोक परिवहन व्यवस्था का विकास अत्यंत आवश्यक है।

5. लोक परिवहन के राजस्व स्त्रोत संपूर्ण लोक परिवहन व्यवस्था के समुचित क्रियान्वयन हेतु पर्याप्त नहीं हैं।
6. गैर परिवहन राजस्व स्त्रोतों के चिन्हांकन एवं उनके राजस्व में वृद्धि हेतु।
7. शहर में लोक परिवहन एवं यातायात हेतु विभिन्न स्त्रोतों से प्राप्त राशियों का समेकित रुप से उपयोग किये जाने हेतु।
8. लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के संवहनीय विकास एवं विनियमन हेतु।
9. लोक परिवहन के विभिन्न साधनों पर तकनीकी लागत एवं प्राप्त वास्तविक किराये के अंतर में पूर्ति हेतु।
10. तकनीकी विशेषज्ञों की सेवायें प्राप्त करने हेतु।
11. लोक परिवहन एवं यातायात अधोसंरचना के विकास, संधारण, विस्तार, उन्नयन एवं विनियमन हेतु।
12. NMV व Pedestrian नीति के अनुरुप कार्ययोजना के निर्माण एवं प्रबंधन हेतु।
13. शहर व राज्य स्तर के समस्त स्टेक होल्डर्स के क्षमता संवर्धन हेतु।
14. सामाजिक सरोकारों (यथा विद्यार्थी, महिला, विकलांग, वृद्धों एवं बच्चों को रियायती दर पर परिवहन सुविधा प्रदाय करना आदि) की पूर्ति हेतु।
15. UMTC की प्रशासकीय व्यवस्था के सुचारु संपादन हेतु।
16. लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था से संबंधित विविध आवश्यकताओं की पूर्ति यथा– परिवहन मास्टर प्लान, सर्वे, DPR, फीजिबिलिटी रिपोर्ट के निर्माण हेतु।
17. UMTC की आवश्यकतानुसार लोक परिवहन एवं संवहनीय यातायात व्यवस्था संबंधी अन्य कार्य।

(2) DUTF गठन के उद्देश्य :–

UMTC के सुचारू कार्य सम्पादन हेतु DUTF का गठन अत्यंत आवश्यक है। UMTC द्वारा चिन्हांकित कार्य एवं अपेक्षित उद्देश्यों की पूर्ति, DUTF के माध्यम से ही की जा सकती है। DUTF गठन के महत्वपूर्ण उद्देश्य निम्नानुसार हैं :–

1. **संवहनीय नगरीय परिवहन अधोसंरचना एवं नगरीय परिवहन कमाण्ड एवं नियंत्रण केन्द्र (TIMCC) का विकास :–** परिवहन एवं यातायात संबंधी आंकड़े केवल नई परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिये आवश्यक नहीं हैं, अपितु इनका सर्वाधिक महत्वपूर्ण योगदान लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के सुचारु संचालन हेतु है। इन आंकड़ों की सहायता से मोबिलिटी पैटर्न एवं परिवहन संबंधी अन्य जानकारी प्राप्त होती हैं, जिसके उपयोग से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को और अधिक व्यवस्थित किया जा सकता है। लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास के लिये आवश्यक है, कि आवश्यक अधोसंरचना यथा– रोड, बस स्टॉप, FOB, ROB इत्यादि हेतु समुचित निवेश किया जाये तथा लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का नियंत्रण/विनियमन

एक सुव्यवस्थित नियंत्रण केन्द्र के माध्यम से किया जाये। इससे निम्नांकित लाभ होंगे –

1.1 मार्गों के युक्तियुक्तकरण के माध्यम से लोक परिवहन के साधनों तक नागरिकों की पहुँच में वृद्धि होगी।

1.2 भारत सरकार के निर्देशानुसार कॉमन मोबिलिटी कार्ड के माध्यम से लोक परिवहन के समस्त साधनों का उपयोग समेकित रूप से किया जा सकेगा।

1.3 विभिन्न लोक परिवहन के साधनों के मध्य मल्टी मोडल इंटीग्रेशन सुनिश्चित हो सकेगा।

1.4 पार्किंग राजस्व प्रबंधन का व्यवस्थित विकास सुनिश्चित हो सकेगा।

1.5 निजी वायरलेस संचार नेटवर्क के माध्यम से डी–रेगुलेटेड बैंड्स के माध्यम से निम्नांकित गतिविधियों का ऑन लाइन अनुश्रवण सुनिश्चित हो सकेगा –

1.5.1 मोबाईल तथा इंटरनेट के माध्यम से यात्रियों को सीधे तथा बसों/बस स्टॉपों पर स्थापित यात्री सूचना तंत्रों के माध्यम से जानकारी का प्रदायीकरण।

1.5.2 लोक परिवहन के साधनों में इलेक्ट्रॉनिक पद्धति के माध्यम से किराया संग्रहण सुनिश्चित कर परिचालकों द्वारा टिकट नहीं दिये जाने संबंधी एवं अन्य अनियमितताओं पर अंकुश।

1.5.3 यात्रियों की सुरक्षा हेतु लोक परिवहन के साधनों में निगरानी कैमरा इत्यादि का संस्थापन।

1.5.4 आपातकालीन स्थितियों को दृष्टिगत रखते हुए बेहतर समन्वयन सुनिश्चित करने हेतु पुलिस कन्ट्रोल रूम/फायर ब्रिगेड सेवाओं से समेकन।

1.5.5 आपातकालीन एवं आपदा प्रबंधन के दृष्टिकोण से शहरव्यापी लोक सूचना तंत्र का विकास।

2. **C-UTMC के माध्यम से पार्किंग स्थलों यथा–बहुमंजिला पार्किंग का विकास एवं प्रबंधन –** लोक परिवहन की संवहनीयता एवं यातायात समस्या निवारण के लिये यह आवश्यक है, कि आवश्यकता अनुसार पार्किंग स्थलों का विकास किया जाये। विशेषकर सघन यातायात के क्षेत्रों यथा– CBD, मुख्य बाजार इत्यादि क्षेत्रों में पार्किंग स्थलों का होना अत्यंत आवश्यक है। शहरों में वांछित स्थलों पर पार्किंग हेतु पर्याप्त स्थान नहीं मिल पाते हैं। अतः शहरों में स्थल के अभाव को देखते हुये बहुमंजिला पार्किंग क्षेत्र, पार्किंग के बेहतर विकल्प हो सकते हैं। बहुमंजिला पार्किंग क्षेत्र, आवश्यकता अनुसार मैनुअल या मेकेनाईज्ड हो सकते हैं। बहुमंजिला पार्किंग के निर्माण के लिये स्थल के साथ–साथ धन की भी काफी आवश्यकता होती है, जिसकी पूर्ति DUTF, निजी निवेश या जन–निजी भागीदारी के माध्यम से की जा सकती है।

3. **<u>लोक यातायात व्यवस्था के विकास हेतु आवश्यक अधोसंरचना का निर्माण :–</u>** कोई भी पार्किंग या लोक परिवहन प्रणाली/यातायात व्यवस्था, आवश्यक अधोसंरचनाओं के बिना समुचित रूप से क्रियान्वित नहीं की जा सकती है। अतः आवश्यक है कि DUTF का एक अंश लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु आवश्यक अधोसंरचना के निर्माण, विकास एवं संधारण हेतु प्रदाय किया जाये।

4. **<u>जनजागरूकता एवं जनसहभागिता :–</u>** किसी भी योजना/व्यवस्था की सफलता बिना जनजागरूकता के संभव नहीं है। अतः आवश्यक है कि लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के संबंध में नागरिकों को जागरूक किया जाये एवं इसके व्यवस्थित प्रबंधन हेतु यथावश्यक जनसहभागिता सुनिश्चित की जाये। इसके लिये विविध प्रचार माध्यमों यथा–रेडियो, टेलीविजन, लोकल चैनल इत्यादि का प्रभावी उपयोग किया जा सकता है।

5. **<u>रियायती किराया दर :–</u>** लोक कल्याणकारी राज्य के लिये आवश्यक है कि वह सामाजिक सरोकारों की पूर्ति करे। इस संदर्भ में वृद्ध/विकलांग/महिला/विद्यार्थी/बच्चों को रियायती दरों पर लोक परिवहन की सुविधा उपलब्ध करानी चाहिये, ताकि लोक परिवहन व्यवस्था सामाजिक सरोकारों की पूर्ति का प्रभावी माध्यम बन सके एवं लोक परिवहन प्रणाली का समेकित उपयोग समाज के सभी वर्ग के लोगों के द्वारा सुनिश्चित किया जा सके।

6. **<u>तकनीकी आधारित प्रबंधन :–</u>** DUTF से संबंधित समस्त संग्रहण के लिये एक तकनीकी प्लेटफॉर्म का उपयोग किया जाना चाहिये, ताकि समस्त स्त्रोतों से राशि अधिकतम दक्षता एवं प्रभावी रूप से संग्रहित की जा सके। तकनीकी प्लेटफॉर्म उपलब्ध कराने के लिये खुली प्रतिस्पर्धात्मक निविदा के माध्यम से सलाहकार का चयन किया जा सकता है, जिसके द्वारा न केवल तकनीकी प्लेटफार्म का विकास, प्रबंधन अपनी स्वयं की लागत से किया जायेगा, अपितु अपने निवेश की प्रतिपूर्ति युक्तियुक्त संव्यवहार (Transaction) शुल्क के माध्यम से प्राप्त की जा सकेगी।

7. **<u>Single Ticket Fare निर्धारण :–</u>** संवहनीय लोक परिवहन व्यवस्था हेतु मल्टी मोडल इंटीग्रेशन अत्यंत आवश्यक है, क्योंकि इससे यात्रियों को Seamless परिवहन की सुविधा प्राप्त होती है। मल्टी मोडल इंटीग्रेशन की सफलता के लिये एकल टिकट दर निर्धारित किया जाना आवश्यक है। इसके माध्यम से एक ही टिकट की सहायता से यात्री विभिन्न लोक परिवहन सुविधाओं का उपभोग कर सकता है। हालांकि एकल टिकट दर से ऑपरेटर को अपेक्षित Fare box revenue प्राप्त नहीं होता, परंतु लोक परिवहन व्यवस्था की स्वीकार्यता एवं लोक परिवहन व्यवस्था की ओर modal shift के लिये यह आवश्यक है।

8. **Non-motorized Vehicle एवं पैदल गमन को बढ़ावा** – Non-motorized Vehicle लोक परिवहन के महत्वपूर्ण साधन हैं। साथ ही इससे प्रदूषण को रोकने में सहायता भी मिलती है व ये पर्यावरण हितैषी भी है। इसके अतिरिक्त पैदल–गमन भी कंजेशन को रोकने में सहायक है। परंतु NMV एवं पैदल–गमन हेतु पृथक से निधि की व्यवस्था नहीं होने से, इनमें उतरोत्तर कमी आती जा रही है। अतः DUTF के माध्यम से इस हेतु पृथक से निधि की व्यवस्था कर इन्हें बढ़ावा दिया जाना आवश्यक है।

9. **लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को संवहनीय रुप प्रदाय किये जाने के संबंध में अन्य आवश्यक गतिविधियों के कियान्वयन हेतु :–** DUTF का सर्वाधिक महत्वपूर्ण उद्देश्य लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को संवहनीय रुप प्रदाय करना है व इसके लिये शहरों को आवश्यक राशि प्रदाय करना है। यह राशि प्रथमतः शहर के स्त्रोतों से प्राप्त की जानी चाहिये। तदुपरांत गैप फंडिंग हेतु राज्य स्तरीय स्त्रोतों या PPP का सहयोग लिया जा सकता है।

(3) देश के अन्य शहरों में DUTF गठन की स्थिति

भारत सरकार, शहरी विकास मंत्रालय द्वारा बस प्रोक्योरमेंट के संबंध में अपेक्षित सुधार के अनुक्रम में समस्त मिशन शहरों/प्रदेशों में DUTF का गठन किया जाना है। इसी तारतम्य में पिंपरी–चिंचवाड़, सूरत, बैंगलोर, मैसूर, नया रायपुर एवं हैदराबाद आदि में DUTF का गठन किया जा चुका हैं। देश के उक्त शहरों में निम्नानुसार DUTF गठन किया गया हैः–

1. **बैंगलौर व मैसूर :–** कर्नाटक सरकार द्वारा अन्य चिन्हांकित स्त्रोतों के अतिरिक्त प्रथमतः 10 करोड़ रुपये बैंगलौर एवं 5 करोड़ मैसूर को सीड मनी के रुप में प्रदाय किया जाकर DUTF का गठन किया गया है।

2. **पिंपरी–चिंचवाड़ (पुणे) :–** पिंपरी–चिंचवाड़ में BRTS कॉरिडोर के दोनों ओर एक हजार मीटर में स्थित भूमि व संपत्तियों के लोक परिवहन निवेश के अनुक्रम में मूल्य में हुई बढ़ोतरी के परिप्रेक्ष्य में बेटरमेन्ट–लेवी/टैक्स, भूमि विकास शुल्क, बढ़े हुये FSI पर शुल्क अधिरोपित किया गया है, जिससे प्रतिवर्ष 15 से 16 करोड़ की राशि पिंपरी–चिंचवाड़ नगर निगम को प्राप्त होगी।

3. **नया रायपुर :–** नया रायपुर विकास प्राधिकरण द्वारा नया रायपुर क्षेत्र में समस्त भूमि के ट्रान्जेक्शन मूल्य की 1% राशि DUTF में प्रदाय की जायेगी।

4. **<u>हैदराबाद :–</u>** हैदराबाद मेट्रोपॉलिटन अथॉरिटी द्वारा DUTF हेतु कॉर्पस मनी की व्यवस्था की गई है एवं आवश्यकतानुसार लोक परिवहन हेतु राशि मेट्रोपॉलिटन अथॉरिटी द्वारा प्रदाय की जायेगी, जिसके माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था सुनिश्चित की जायेगी।

5. **<u>सूरत :–</u>** सूरत में बजटरी प्रावधान, व्हीकल टैक्स अधिरोपण, पार्किंग व विज्ञापन से प्राप्त होने वाली समस्त आय आदि DUTF के स्त्रोत के रुप में चिन्हांकित किये गये हैं।

(4) <u>DUTF के स्त्रोत :–</u>

UMTC के संवहनीय कार्य निष्पादन हेतु यह आवश्यक है, कि उभय स्तर अर्थात राज्य एवं शहर स्तर पर DUTF का समेकित रूप से गठन किया जाये। राज्य स्तर पर गठित कोष S-DUTF एवं शहर स्तर पर गठित कोष C-DUTF कहलायेगा। उक्त के अनुक्रम में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था में संलग्न एजेंसियों की राशि, राज्य स्तर पर S-DUTF में एवं शहर स्तर पर C-DUTF में अंतरित की जा सकेगी। इसके अतिरिक्त यह भी आवश्यक है कि लोक परिवहन एवं यातायात संबंधी समस्त प्रकार के स्त्रोत अर्थात पारंपरिक स्त्रोत (परिवहन राजस्व से प्राप्त आय), गैर परिवहन राजस्व से आय (विज्ञापन, पार्किंग इत्यादि से प्राप्त आय), नवाचारमूलक, PPP आधारित स्त्रोत के साथ भूमि का उपयोग सम्पदा के रूप में सुनिश्चित किया जाये। इस प्रकार उभय स्तरों पर DUTF स्त्रोतों को निम्नानुसार वर्गीकृत किया जा सकता है :–

- परिवहन राजस्व से प्राप्त आय।
- गैर परिवहन राजस्व (व्यावसायिक गतिविधियों) से प्राप्त आय।
- शासन से प्राप्त सब्सिडी/आर्थिक सहायता।
- भूमि पर निवेश से भूमि की मूल्यवृद्धि से प्राप्त आय।
- जन निजी भागीदारी से प्राप्त आय।
- निजी निवेश से प्राप्त आय।
- नवाचारमूलक एवं विविध स्त्रोतों से प्राप्त आय।

4.1 <u>S-DUTF के स्त्रोत :–</u>

राज्य स्तर पर S-DUTF एवं शहर स्तर पर C-DUTF का गठन अपेक्षित है। DUTF के मुख्य स्त्रोत शासन से प्राप्त अनुदान, केन्द्र सरकार से प्राप्त आर्थिक सहायता, बाह्य संस्थाओं एवं विभिन्न नवाचारमूलक स्त्रोतों से प्राप्त राशि होंगे। S-DUTF के माध्यम से C-UMTC को उनकी विभिन्न परिवहन एवं यातायात योजना के क्रियान्वयन हेतु वित्तीय सहायता प्रदाय की जायेगी। S-DUTF के मुख्य स्त्रोत निम्नानुसार प्रस्तावित हैं :–

1. **राज्य शासन द्वारा प्रदाय सीड मनी (कॉर्पस फंड) :–** देश के अन्य प्रदेशों में DUTF का सर्वाधिक महत्वपूर्ण एवं प्राथमिक स्त्रोत राज्य शासन से प्राप्त होने वाला आर्थिक अनुदान रहा है। चूंकि C-DUTF का गठन S-DUTF के साथ किया जा रहा है। फलतः वर्तमान में C-DUTF के पास वित्तीय उपलब्धता नहीं है। अतः प्रदेश के प्रत्येक मिशन शहर के मान से लगभग 10 करोड़, साथ ही ग्वालियर हेतु 10 करोड़ के मान से कुल 50 करोड़ की राशि कॉर्पस फंड के रुप में म.प्र. शासन से प्रदाय किया जाना प्रस्तावित है। आवश्यकता अनुसार प्लान एवं नॉन प्लान बजट के माध्यम से राशि राज्य शासन से प्राप्त की जा सकेगी।

2. **ग्रीन टैक्स के अधिरोपण से प्राप्त आय :–** पुराने वाहनों से अधिक मात्रा में प्रदूषण होता है। अतः ऐसी नीति अपनानी चाहिये, जिससे एक निश्चित वर्ष से अधिक पुराने वाहनों का प्रयोग हतोत्साहित किया जा सके। इसी संदर्भ में देश के कई राज्यों यथा– महाराष्ट्र, कर्नाटक, आंध्रप्रदेश, तमिलनाडु आदि राज्यों में पुराने वाहनों पर ग्रीन टैक्स अधिरोपित किया गया है। इसी तारतम्य में प्रदेश के समस्त पुराने वाहनों पर ग्रीन टैक्स अधिरोपित किया जाना प्रस्तावित है। इससे न केवल प्रदूषण में कमी आयेगी, अपितु लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढ़ीकरण में भी सहयोग प्राप्त होगा। वाहनों पर निम्नानुसार ग्रीन टैक्स अधिरोपित किया जाना प्रस्तावित है :–

   (A) 15 वर्ष पुराने गैर परिवहन (Non-Transport) वाहन के पंजीयन नवीनीकरण पर
   - 2 पहिया वाहन पर रुपये 50/– प्रतिवर्ष
   - 2 पहिया वाहन के अतिरिक्त अन्य वाहन रुपये 150/– प्रतिवर्ष

   (B) 7 वर्ष पुराने परिवहन वाहन के पंजीयन नवीनीकरण पर
   - रुपये 200/– प्रतिवर्ष

   ग्रीन टैक्स अधिरोपण हेतु मध्यप्रदेश मोटरयान नियमों में संशोधन किये जाने की आवश्यकता होगी। C-UMTC को ग्रीन टैक्स अधिरोपण के संबंध में नियामक प्राधिकरण अधिसूचित किया जाना प्रस्तावित है।

3. **दो एवं चार पहिया वाहनों पर अतिरिक्त पंजीयन शुल्क/एक मुश्त लेवी अधिरोपित कर :–**वर्तमान में शहरों में कन्जेशन का सर्वाधिक महत्वपूर्ण कारण दो पहिया एवं चार पहिया वाहनों की संख्या में अनियंत्रित वृद्धि है। साथ ही निजी वाहनों की अधिकता से लोक परिवहन के साधनों के उपयोग एवं संख्या में क्रमशः कमी आ रही है। अतः आवश्यक है कि निजी वाहनों की संख्या में कमी की जाकर लोक परिवहन के साधनों के उपयोग को बढ़ावा दिया जाये।

इसी तारतम्य में व लोक परिवहन व्यवस्था के सुदृढ़ीकरण हेतु निम्नानुसार अतिरिक्त पंजीयन शुल्क/एक मुश्त लेवी अधिरोपित किया जाना प्रस्तावित हैः–

- दो पहिया वाहन पर एक्स शोरुम मूल्य का 3%
- चार पहिया वाहन (7 लाख से कम मूल्य के) पर एक्स शोरुम मूल्य का 3%
- चार पहिया वाहन (7 लाख से अधिक मूल्य के) पर एक्स शोरुम मूल्य का 10%

यह शुल्क लोक परिवहन के साधनों यथा–ऑटो रिक्शा, रेडियो टैक्सी, ऐसी मिनीबस जिनकी क्षमता 25 सीट से अधिक हो तथा समस्त शासकीय वाहन, एम्बुलेंस, फायर–ब्रिगेड इत्यादि पर अधिरोपित नहीं किया जायेगा।

यह शुल्क वेब आधारित तकनीकी प्लेटफॉर्म के माध्यम से संग्रहित किये जायेंगे, जो व्हीकल डीलर द्वारा आसानी से उपयोग किया जा सके व यह क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी (RTO) कार्यालय से भी जुड़ा रहेगा, ताकि बिना शुल्क लिये न तो डीलर द्वारा किसी भी वाहन का विक्रय किया जा सके, न ही RTO द्वारा किसी भी वाहन का पंजीयन किया जा सके।

4. **<u>डीजल वाहनों पर अतिरिक्त पंजीयन शुल्क अधिरोपित कर :–</u>** डीजल वाहनों से अत्यधिक प्रदूषण होता है। इसलिये डीजल वाहनों पर अंकुश लगाया जाना अत्यंत आवश्यक है। साथ ही इससे यातायात के समस्या में भी कमी आयेगी। अतः डीजल वाहनों पर अतिरिक्त पंजीयन शुल्क अधिरोपित किया जाना प्रस्तावित है। अतिरिक्त पंजीयन शुल्क का अधिरोपण S-UMTC के अनुमोदन से किया जा सकेगा।

5. **<u>पेट्रोल/डीजल पर अतिरिक्त VAT अधिरोपित कर :–</u>** समस्त वाहनों द्वारा पेट्रोल/डीजल का उपयोग ईंधन के रुप में किया जाता है। वाहन, कंजेशन एवं प्रदूषण के सर्वाधिक बड़े कारक हैं। अतः पेट्रोल व डीजल पर अतिरिक्त VAT/Cess अधिरोपित करने से पेट्रोल एवं डीजल के उपयोग में कमी होगी, जिससे निजी वाहनों के उपयोग में भी कमी आयेगी। अतः पेट्रोल/डीजल पर अतिरिक्त VAT का अधिरोपण तथा मिशन शहरों एवं ग्वालियर में कम्पनी के माध्यम से संचालित लोक परिवहन के वाहनों को इस अतिरिक्त कर से छूट प्रदाय किया जाना प्रस्तावित है।

6. **<u>राज्य शासन द्वारा शहरों की आवश्यकता अनुसार आवर्ती निधि का प्रावधान :–</u>** शहरों के पास सीमित वित्तीय स्त्रोत हैं, जबकि लोक परिवहन योजनाओं के क्रियान्वयन के लिये अत्यधिक मात्रा में राशि की आवश्यकता होती है। अतः विभिन्न शहरों को उनकी कार्य योजना के अनुरुप बजटरी सहायता के अतिरिक्त आवश्यकता अनुसार Non Plan सेक्टर से भी आवर्ती निधि प्रदाय

किया जाना प्रस्तावित है, जिससे S-DUTF के माध्यम से समस्त शहरों को लोक परिवहन सुविधा में अभिवृद्धि हेतु आवश्यकतानुसार राशि की उपलब्धता सुनिश्चित हो सके।

7. **MP-UIF के अंतर्गत परिवहन गतिविधियों हेतु पृथक से राशि प्रावधानित कर :–** नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग द्वारा MP-UIF का गठन किया गया है जिसके माध्यम से शहरों को उनकी आवश्यकता के अनुरुप आर्थिक सहायता उपलब्ध करायी जायेगी। लोक परिवहन, शहरी व्यवस्था का एक अत्यंत महत्वपूर्ण अंग है। अतः MP-UIF का नियत प्रतिशत शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात सुविधा प्रदाय किये जाने हेतु प्रस्तावित है।

8. **लोक परिवहन के वाहनों के क्रय पर राज्य सरकार द्वारा अधिरोपित कर (VAT and Entry Tax) माफ करने से प्राप्त राशि S-DUTF मे अंतरित कर :–** भारत सरकार द्वारा बस प्रोक्यूरमेंट के संबंध में जारी निर्देशानुसार लोक परिवहन साधनों के क्रय पर राज्य शासन द्वारा अधिरोपित कर यथा VAT एवं Entry Tax में छूट प्रदाय किया जाना है, ताकि लोक परिवहन के साधनों की लागत कम हो एवं उनका संवहनीय संचालन सुनिश्चित हो सके। इस संदर्भ में प्रथमतः मिशन शहरों एवं ग्वालियर में तदुपरांत अन्य शहरों में C-UMTC के माध्यम से लोक परिवहन का संचालन सुनिश्चित होने पर राज्य शासन द्वारा अधिरोपित करों से छूट दिया जाना प्रस्तावित है। छूट प्रत्यक्षतः ऑपरेटर/ट्रांसपोर्ट कम्पनी को प्राप्त नहीं होगी। छूट की राशि तकनीकी प्लेटफार्म की सहायता से S-DUTF में जमा की जायेगी, जो शहर विशेष को आवश्यकतानुसार प्रदाय की जा सकेगी।

9. **समस्त गैर लोक परिवहन के तिपहिया एवं चारपहिया वाहनों पर वार्षिक पार्किंग शुल्क अधिरोपण :–** शहर में ऐसे कई शासकीय स्थल होते है जो घोषित पार्किंग स्थल नही होते हैं, परंतु उनका उपयोग दिन में एवं अधिकांशतः रात में पार्किंग स्थल के रुप में किया जाता है किन्तु उक्त पार्किंग से शासन को किसी प्रकार की राजस्व की प्राप्ति नहीं होती है। अतः समस्त वाहनों पर (C-UMTC/ट्रांसपोर्ट कंपनियों के द्वारा संचालित वाहनों को छोड़कर) वार्षिक पार्किंग शुल्क अधिरोपित किया जाना प्रस्तावित है। शुल्क का निर्धारण C-UMTC के प्रस्ताव पर S-UMTC द्वारा किया जायेगा।

10. **समस्त तिपहिया एवं चारपहिया वाहनों पर वार्षिक विज्ञापन शुल्क का अधिरोपणः–** प्रायः समस्त तिपहिया एवं चारपहिया व्यावसायिक वाहनों में विज्ञापन प्रदर्शन किया जाता है परंतु इसके एवज में किसी प्रकार का विज्ञापन शुल्क प्रदाय नहीं किया जाता है। अवैधानिक रुप से वाहनों पर प्रदर्शित इन विज्ञापनों से शासन को राजस्व की क्षति होती है। अतः समस्त तिपहिया एवं

चार पहिया व्यावसायिक वाहनों पर एवं ऐसे वाहन जिन पर विज्ञापन का प्रदर्शन किया जाता है, से वार्षिक विज्ञापन शुल्क का अधिरोपण एवं RTO के माध्यम से इनका संग्रहण किया जाकर DUTF में अंतरण प्रस्तावित है।

11. **Entry Tax की राशि :–** चुंगी कर समाप्ति पश्चात शासन द्वारा लिये गये निर्णय अनुसार प्रवेश कर (Entry tax) से प्राप्त राशि, चुंगी कर की प्रतिपूर्ति के रुप में नगरीय निकायों को प्रदाय की जाती है। इसका एक निश्चित अंश S-DUTF में अंतरित किया जाना प्रस्तावित है, जो आवश्यकता अनुसार C-DUTF को सक्षम अनुमति उपरांत अंतरित किया जा सकेगा।

12. **केन्द्र सरकार की विभिन्न परियोजनाओं से प्राप्त राशि –** केन्द्र सरकार द्वारा विभिन्न लोक परिवहन योजनाओं तथा विभिन्न सर्वे, स्टडी, DPR तैयार किये जाने हेतु आर्थिक सहायता विभिन्न योजना अंतर्गत प्रदाय की जाती है। केन्द्र सरकार से प्राप्त राशि S-DUTF को अंतरित की जाकर S-UMTC के माध्यम से परिवहन योजनाओं का क्रियान्वयन सुनिश्चित किया जा सकेगा।

13. **बाह्य संस्थाओं से प्राप्त राशि–** विभिन्न बाह्य संस्थाओं यथा– विश्व बैंक, एशियन विकास बैंक, DFID इत्यादि संस्थाओं से परिवहन परियोजनाओं के क्रियान्वयन हेतु अनुदान/ऋण प्रदाय किया जाता है। इसका उपयोग भी DUTF के स्त्रोत के रुप में किया जा सकता है।

14. **वित्त आयोग से प्राप्त होने वाली राशि का अंश –** वित्त आयोग से नगरीय निकायों को विभिन्न जन सुविधाओं के अनुक्रम में राशि प्राप्त होती है, जिसका एक निश्चित अंश परिवहन योजनाओं में व्ययन हेतु S-DUTF में प्रदाय किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त वित्त आयोग से प्रदेश के लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास हेतु अतिरिक्त राशि प्राप्त की जा सकती है जिसका उपयोग लोक परिवहन की योजनाओं हेतु किया जा सकता है।

15. **वाहन पंजीयन एवं चालन अनुज्ञप्ति (ड्रायविंग लायसेंस) पर वार्षिक नवीनीकरण शुल्क अधिरोपित कर :–**वर्तमान में निजी वाहनों की संख्या में काफी वृद्धि हो रही है। फलतः समानुपातिक रुप से चालन–अनुज्ञप्ति की संख्याओं में भी काफी बढ़ोतरी हो रही है। अतः वाहन पंजीयन एवं चालन–अनुज्ञप्ति पर वार्षिक नवीनीकरण शुल्क अधिरोपित किया जाना प्रस्तावित है। S-UMTC द्वारा वार्षिक नवीनीकरण शुल्क का निर्धारण किया जायेगा।

16. **विविध स्त्रोत :–** राज्य सरकार द्वारा यथा आवश्यक टैक्स/शुल्क/सेस अधिरोपित कर या नगरीय निकायों के माध्यम से अधिरोपित कर या नगर निगम को अधिकार प्रत्यायोजित कर नवाचारमूलक स्त्रोतों से DUTF हेतु राशि संग्रहित

की जा सकती है, जिसका उपयोग लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के विकास एवं विनियमन हेतु किया जा सकेगा।

4.2 C-DUTF के स्त्रोत–

राज्य शहरी परिवहन/विज्ञापन/TOD नीति के सुचारु क्रियान्वयन हेतु यथा– परिवहन अधोसंरचनाओं के विकास, परिवहन विषयक आवश्यक सर्वे, DPR/कार्य योजना तैयार किये जाने एवं आवश्यक संसाधनों की व्यवस्था हेतु City Level Dedicated Urban Transport Fund (C-DUTF) का गठन किया जाना आवश्यक है। C-DUTF में शहरी लोक परिवहन के संचालन एवं लोक परिवहन के आनुषंगिक स्त्रोत यथा पार्किंग/विज्ञापन आदि अनुबंध से प्राप्त राशि संग्रहित की जायेगी। C-DUTF की आय के पृथक–पृथक स्त्रोतों को पृथक मद में दर्शित किया जायेगा एवं व्यवस्था विशेष यथा– विज्ञापन, पार्किंग State Level Dedicated Urban Transport Fund (S-DUTF), Transit Oriented Development (TOD) इत्यादि से प्राप्त राशि का उपयोग सामान्यतः संबंधित व्यवस्था हेतु किया जायेगा, किन्तु आवश्यकता होने पर C-UMTC के अनुमोदन उपरांत एक मद की राशि दूसरे मद में भी लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के सुचारु संचालन एवं विनियमन हेतु उपयोग की जा सकेगी। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि S-UMTC के अनुमोदन अनुसार संबंधित शहर विशेष के लोक परिवहन से संबंधित अधोसंरचनाओं/सुविधाओं यथा–सड़क निर्माण, बस टर्मिनल निर्माण, अंतर्राज्यीय, अंतर्जिला, अंतर्शहरी बस स्थानक निर्माण, फ्लाई ओव्हर निर्माण, ओव्हर ब्रिज, अण्डर ब्रिज, फुट ओव्हर ब्रिज (FOB), स्काई वॉक एवं ट्रैफिक एवं ट्रांसपोर्ट सर्वे हेतु, शहर विशेष के लिये अंतर्राष्ट्रीय एजेंसी/भारत सरकार या मध्यप्रदेश शासन से मिलने वाली राशि शहरी परिवहन निधि अर्थात C-UDTF में जमा की जा सकेगी तथा इसका व्ययन C-UMTC के निर्देशानुसार उनके द्वारा निर्धारित कार्ययोजना के अनुसार संबंधित निर्माण एजेंसी या यथावश्यक विशेषज्ञतायुक्त विभाग/एजेंसी के माध्यम से किया जा सकेगा। C-DUTF के व्ययन के संबंध में C-UMTC का अनुमोदन आवश्यक होगा। यथा आवश्यकता, C-UMTC राशि के व्ययन के संबंध में नियम/निर्देश जारी कर सकेगी। उक्तानुसार C-DUTF के निम्नानुसार स्त्रोत प्रस्तावित हैं :–

1. **परिवहन राजस्व से प्राप्त आय :–** C-UMTC के पर्यवेक्षण एवं नियंत्रण में लोक परिवहन का संचालन SPV द्वारा किया जायेगा। संचालन से नियमानुसार Fare box collection अर्थात टिकट, पास इत्यादि से प्राप्त आय SPV की आय का स्त्रोत होगा। SPV द्वारा अर्जित अतिरिक्त राशि C-DUTF को अंतरित की जा सकेगी।
2. **शहर में विज्ञापनों से प्राप्त समस्त आय** :– शहरों में विज्ञापन नीति के क्रियान्वयन से नगरीय निकायों को विज्ञापन से प्राप्त होने वाली समस्त आय यथा– लोकमार्गों के दोनों ओर, लोक परिवहन के साधनों, अन्य संरचनाओं

जैसे FOB, ROB. Bus Terminal, Bus Stop, Sky walk, Fly over, जनसुविधा केन्द्रों पर विज्ञापन प्रदर्शन से प्राप्त होने वाली समस्त आय DUTF में संग्रहित की जायेगी। इसके लिये यथावश्यक तकनीकी प्लेटफॉर्म का उपयोग किया जायेगा।

3. **<u>पार्किंग से प्राप्त आय : –</u>** नगरीय भूमि बहुमूल्य होती है, परंतु भूमि के मूल्य के समानुपातिक पार्किंग दरें अधिरोपित नहीं की जाती हैं। इससे पार्किंग राजस्व की हानि होती है। अतः पार्किंग में प्रयुक्त भूमि की कलेक्टर गाईडलाईन के आधार पर पार्किंग दरें नियत की जाकर उनका युक्तियुक्तकरण किया जाना चाहिये तथा पार्किंग एवं इसके आनुषंगिक स्त्रोतों से प्राप्त राशि DUTF की आय का स्त्रोत बनायी जानी चाहिये। साथ ही पार्किंग शुल्क का संग्रहण टेक्नालॉजी प्लेटफॉर्म के तहत Hand Held Devices के माध्यम से संग्रहित किया जाना प्रस्तावित है। समस्त हेंड हेल्ड उपकरण सेंट्रल सर्वर से जुड़े रहेंगे, इससे नगरीय निकायों को निम्नानुसार सहायता प्राप्त होगी :–

   - वर्ष भर में पार्क किये गये समस्त वाहनों की सम्यक जानकारी प्राप्त हो सकेगी, जिससे आगामी वर्षों में पार्किंग स्थल के ऑफसेट प्राईज़ दर निर्धारण में उन्हें सुविधा होगी।
   - कलेक्टर दर के आधार पर पार्किंग दरों का निर्धारण होने/विभेदक पार्किंग दर लागू किये जाने की दशा में, समय आधारित पार्किंग दर निर्धारण पर व पार्किंग के दिन एवं समय की जानकारी प्राप्त करने में सुविधा होगी।
   - पार्किंग स्लिप की अनियमितता पर रोक लगेगी।

4. **<u>सड़कों पर स्वागत द्वार अस्थाई होर्डिंग इत्यादि से प्राप्त आय :–</u>** सामान्यतः लोकमार्गों पर स्वागत द्वार, तोरण इत्यादि लगाये जाते हैं। इससे न केवल लोकमार्गों का दुरुपयोग होता है, अपितु राजस्व की हानि भी होती है। अतः लोकमार्गों पर लगाये जाने वाले समस्त स्वागत द्वार से राशि प्राप्त किये जाने के संबंध में पर्याप्त प्रावधान किये जाने होंगे व प्राप्त राशि C-DUTF में जमा की जानी होगी।

5. **<u>कंजेशन शुल्क से प्राप्त आय :–</u>** नगरों में निजी वाहनों की संख्या में अनियंत्रित वृद्धि हो रही है। इससे नगरों में यातायात एवं कंजेशन की समस्या उत्पन्न हो रही है। अतः शहरों को विशेषकर CBD क्षेत्र/मुख्य बाजार/व्यस्ततम क्षेत्रों को कंजेशन मुक्त किये जाने की आवश्यकता है। इन क्षेत्रों को कंजेशन मुक्त करने के लिये विश्व के अन्य देशों में लागू की गई कंजेशन शुल्क की पद्धति अपनाया जाना प्रस्तावित है, ताकि यथावश्यक

विश्व के अन्य देशों एवं देश के अन्य कई शहरों की भांति प्रदेश के शहरों को भी कंजेशन मुक्त किया जा सके।

6. **<u>मोटर व्हीकल एक्ट एवं अन्य यातायात नियमों के उल्लंघन से प्राप्त समन (समझौता) शुल्क से प्राप्त राशि (Enforcement of traffic regulation):–</u>** C-UMTC द्वारा शहरों में समेकित रुप से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था, संबंधित स्टेक होल्डर के माध्यम से सुनिश्चित की जाना है। अतः आवश्यक है कि यातायात के उल्लंघन से यातायात पुलिस द्वारा संग्रहित राशि चालान के माध्यम से S-DUTF में जमा की जाये, जिसमें से C-DUTF में शहर विशेष की आवश्यकता अनुरुप राशि अंतरित की जाकर उससे यातायात व्यवस्था का प्रभावी प्रबंधन सुनिश्चित किया जाये।
7. **<u>Betterment levy/ Land Value Tax/ Develoment charges (विकास शुल्क) अधिरोपण से प्राप्त आय :–</u>** लोक परिवहन में निवेश या M RTS कॉरिडोर के निर्माण से भूमि के मूल्य में काफी वृद्धि होती है, जिसका लाभ भूमि/संपत्ति स्वामी को होता है। कलेक्टर गाईडलाईन के आधार पर इस मूल्य वृद्धि का 10% विकास शुल्क के रुप में अधिरोपित कर इसका उपयोग लोक परिवहन व्यवस्था को संवहनीय रुप प्रदाय किये जाने में किया जा सकता है। विकास शुल्क अधिरोपण के संबंध में यह प्रावधान किया जा सकता है, कि प्रत्येक नये भवन के ले–आऊट/भवन अनुज्ञा दिया जाने के दौरान लोक परिवहन व्यवस्था एवं यातायात के विकास हेतु विकास शुल्क संग्रहण उपरांत ही भवन अनुज्ञा दी जाये। यहां यह उल्लेखनीय है कि शहरी गरीब, कम लागत के मकानों व झुग्गी बस्ती के विस्थापन के परिप्रेक्ष्य में बनने वाले आवासों से यह शुल्क नहीं लिया जायेगा।

    विकास शुल्क की दरें निम्नानुसार प्रस्तावित है :–

- आवासीय भवन–15 रुपये प्रतिवर्गफीट
- संस्थागत भवन–30 रुपये प्रतिवर्गफीट
- व्यावसायिक भवन–45 रुपये प्रतिवर्गफीट

यह समस्त नगरीय निकायों (नगर–निगम, नगर पंचायत, नगर पालिका) के लिये आवश्यक होगा कि वे समस्त बिल्डर, कॉलोनाईजर, डेव्हलपर या भूमि स्वामी को बिल्डिंग प्लान या ले–आउट स्वीकृति देने से पूर्व उक्तानुसार शुल्क प्राप्त करें। यहां यह भी आवश्यक होगा कि समस्त शुल्क, संग्रहण बावत् तैयार किये गये टेक्नालॉजी प्लेटफॉर्म के माध्यम से जमा किया जायेगा। इससे सक्षम अधिकारी को सम्पत्तिकर संग्रहण में कारित अनियमितता को रोकने में सहायता मिलेगी। उन समस्त भवनों से, जो निर्माण की अवस्था में हैं किंतु पूर्णतः निर्मित नहीं हुये हैं, पूर्णता प्रमाण पत्र प्रदाय किये जाने से पूर्व यह शुल्क प्राप्त किया जायेगा।

10. <u>Transfer of Development right (**भूमि (संपत्ति) विकास अधिकार के अंतरण/विक्रय पर प्रीमियम का प्रदायीकरण**) :–</u> लोक परिवहन एवं शासकीय निवेश से न केवल क्षेत्र का विकास होता है, निजी निवेश आकर्षित होते है अपितु संपत्ति के मूल्य में कई गुना वृद्धि होती है। किन्तु इस शासकीय निवेश का अपेक्षानुरुप लाभ शासन को नहीं मिल पाता है। इसके अतिरिक्त भूमि के अंतरण/विक्रय पर भूमि के बढ़े हुये मूल्य का लाभ भूमि स्वामी को प्राप्त होता है। अतः आवश्यक है कि न केवल बढ़े हुये FSI, भूमि विकास अपितु भूमि विक्रय पर भूमि के बढ़े हुये मूल्य का लाभ भी लोक परिवहन संस्था/शासन को मिले, अपितु निवेश के क्षेत्र में भूमि/भवन के विक्रय पर कलेक्टर गाईडलाईन के आधार पर बढ़े हुये विक्रय मूल्य का न्यूनतम 10 प्रतिशत C-DUTF में संग्रहित किया जाना प्रस्तावित है।

11. <u>**लोक मार्गों के विकास, मरम्मत, संधारण हेतु निर्माण विभाग को प्राप्त राशि :–**</u> शहर की समस्त सड़कें C-UMTC को हस्तांतरित की जायेंगी। C-UMTC द्वारा लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनिमयन का संपूर्ण दायित्व अपने स्टेक होल्डर्स, जिनमें निर्माण विभाग भी सम्मिलित है, के माध्यम से निर्वहित किया जायेगा। शहर की समस्त सड़कों के विकास, मरम्मत एवं संधारण का दायित्व C-UMTC का होगा। अतः सड़क निर्माण एवं संधारण इत्यादि हेतु राशि S-DUTF/C-DUTF को प्रदाय की जायेगी, जिसके परिप्रेक्ष्य में C-UMTC द्वारा कार्य सुविधा अनुसार सड़क के विकास एवं मरम्मत इत्यादि कार्य, निर्माण विभाग या ठेकेदार के माध्यम से कराये जायेंगे।

12. <u>**आवासीय संपत्ति का व्यावसायिक उपयोग किये जाने पर अतिरिक्त शुल्क का अधिरोपण :–**</u> नगरीय क्षेत्रों में आवासीय भवनों का सामान्यतः नियमों का उल्लंघन कर व्यावसायिक रूप से उपयोग किया जाता है, परन्तु नगरीय निकाय न तो इसे नियमित कर पाते हैं और न ही उनसे अवैध उपयोग के अनुक्रम में शास्ति अधिरोपित कर पाते हैं। सामान्यतः आवासीय भवनों का इस्तेमाल ATM, बैंक की शाखा, ब्यूटी पार्लर एवं डिर्पाटमेंटल स्टोर इत्यादि खोलकर किया जाता है। अतः उपयोग किये जाने वाले भवनों पर अतिरिक्त वार्षिक क्षति शुल्क अधिरोपित किया जाना प्रस्तावित है। इससे न केवल आवासीय भवनों के व्यावसायिक उपयोग पर विराम लगेगा, अपितु नगरीय निकायों को अतिरिक्त आय भी प्राप्त होगी। यहां यह उल्लेखनीय है कि क्षति शुल्क के अधिरोपण से किसी प्रकार के नियमितीकरण का अधिकार प्राप्त नहीं होगा। आवासीय भवनों का व्यावसायिक इस्तेमाल करने पर 15 रुपये प्रति वर्गफीट वार्षिक या संपत्ति कर का 10 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, लिया जाकर DUTF में समायोजित किया जायेगा।

13. <u>MRTS/बस कॉरीडोर के प्रभाव क्षेत्र अर्थात कॉरीडोर के दोनों ओर 1000 मीटर के क्षेत्र में 10% अतिरिक्त संपत्ति कर अधिरोपित कर :–</u> BRTS कॉरीडोर के निर्माण से भूमि की कीमत में कई गुना वृद्धि हो जाती है व क्षेत्र विकसित हो जाता है, परन्तु इस निवेश का लाभ निवेशकर्ता शहर या विभाग को प्राप्त नहीं होता है। अतः आवश्यक है कि निवेश के प्रतिफल स्वरूप विकास के एवज में अतिरिक्त राशि संबंधित क्षेत्र के भू–स्वामी/भवन स्वामियों से प्राप्त की जाये। इस संदर्भ में पिंपरी–चिंचवाड़ नगर–निगम की भांति BRTS कॉरीडोर के दोनों ओर के 1000 मीटर के क्षेत्र में 10% अतिरिक्त सम्पत्ति कर अधिरोपित किया जाना प्रस्तावित है।

14. <u>मास ट्रांजिट सिस्टम के दोनों ओर या लोक परिवहन में निवेश से अतिरिक्त FSI में बढ़ोतरी पर प्रीमियम का अधिरोपण :–</u> मास ट्रांजिट कॉरीडोर के निर्माण से कॉरीडोर के दोनों ओर की भूमि के FSI में लोक परिवहन एवं भूमि उपयोग में समन्वय स्थापित किये जाने हेतु वृद्धि किया जाना आवश्यक होता है। FSI मे वृद्धि से भूमि के मूल्य में वृद्धि होती है। साथ ही लोक परिवहन में निवेश से भी भूमि के FSI में वृद्धि किये जाने से संपत्ति के स्वामी को काफी लाभ प्राप्त होता है। किन्तु इसका लाभ शासन को या शासकीय एजेन्सी को प्राप्त नहीं होता है। अतः आवश्यक है कि सरकार को निवेश का लाभ प्राप्त हो। इसके लिये FSI में वृद्धि के फलस्वरूप अतिरिक्त FSI के मूल्य की 15% कलेक्टर गाईडलाईन के आधार पर भूमि स्वामी से प्राप्त किया जाना प्रस्तावित है। अतिरिक्त FSI की अनुमति तभी दी जायेगी जब भूमि स्वामी द्वारा अतिरिक्त FSI के मूल्य की 15% राशि कलेक्टर गाईडलाईन के आधार पर C-DUTF मे जमा करायी जायेगी। राशि संग्रहण तकनीकी प्लेटफार्म के आधार पर की जायेगी।

15. <u>मोबाईल टॉवर के संस्थापन हेतु लायसेंस शुल्क अधिरोपित कर :–</u> मोबाईल टॉवर नगरीय निकाय के आय के स्त्रोत हैं। मोबाईल व्यवसाय के लिये टॉवर अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। शहर के क्षेत्रफल में वृद्धि के फलस्वरुप मोबाईल टॉवरों की संख्या में वृद्धि होती जायेगी। अतः मोबाईल के लिये टॉवर के उपयोगिता को देखते हुये, इसे लोक परिवहन निधि अर्थात C-DUTF की आय का स्त्रोत बनाया जा सकता है। साथ ही वार्षिक भू–भाटक भी मोबाईल टावर से प्राप्त किया जाना प्रस्तावित है एवं भू–भाटक की राशि भी C-DUTF को प्रदाय किया जाना प्रस्तावित है।

16. <u>सम्पत्ति कर का एक निश्चित प्रतिशत का उपयोग लोक परिवहन के विकास में सुनिश्चित कर :–</u> वर्तमान में शहरी लोकपरिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनिमयन का दायित्व नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग को दिया गया है। अतः नगरीय निकायों का दायित्व है, कि अपनी आय का एक निश्चित प्रतिशत लोक परिवहन एवं यातायात के विकास हेतु प्रदाय करें। इस संबंध में समस्त मिशन शहरों के द्वारा संग्रहित संपत्ति कर का 10% अंश या जैसा S-UMTC,

C-UMTC की आवश्यकताओ को देखते हुये उचित समझे, नगरीय लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु प्रदाय किया जाना प्रस्तावित है।

17. **<u>लोक परिवहन निवेश क्षेत्र की संपत्तियों पर अधिक संपत्ति कर का अधिरोपणः–</u>** लोक परिवहन में निवेश से संपत्ति के मूल्य में बढ़ोतरी होती है, परंतु नगरीय निकाय द्वारा अन्य क्षेत्रों की भांति ही संपत्ति कर की दरों में वृद्धि की जाती है, जबकि जिन क्षेत्रों में निवेश हुआ है, उन क्षेत्रों के संपत्ति कर की दरों में अन्य क्षेत्रों के मुकाबले अधिक वृद्धि करनी चाहिये। संपत्ति कर में वृद्धि से प्राप्त आधिक्य की राशि C-DUTF की आय का स्त्रोत बनाया जाना प्रस्तावित है।

18. **<u>BRT कॉरीडोर के प्रभाव क्षेत्र (कॉरीडोर के दोनों ओर 500 मीटर) में विज्ञापन से प्राप्त होने वाली आय :–</u>** MRTS कॉरीडोर निर्माण से संबंधित क्षेत्र व्यावसायिक दृष्टिकोण से काफी महत्वपूर्ण हो जाता है, जिसका दोहन व्यावसायिक उद्देश्यों के परिप्रेक्ष्य में संबंधित हितबद्ध पक्षकार द्वारा सुनिश्चित किया जाता है। MRTS कॉरीडोर में दोनों तरफ विज्ञापन प्रदर्शित किया जाकर इसका व्यावसायिक दोहन भी किया जाता है। अतः MRTS कॉरिडोर में विज्ञापन प्रदर्शन से प्राप्त होने वाला समस्त प्रीमियम एवं भू–भाटक लोक परिवहन व्यवस्था के उन्नयन हेतु C-DUTF मे संग्रहित किया जाना प्रस्तावित है।

19. **<u>अप्रत्यक्ष हितग्राहियों से क्रमिक संपत्ति कर का अधिरोपण :–</u>** MRTS कॉरीडोर या क्षेत्र में लोक परिवहन के निवेश से भूमि एवं भवनों के मूल्य में काफी वृद्धि होती है। अतः निवेश के परिप्रेक्ष्य में बढ़े मूल्य के अनुक्रम में निवेश क्षेत्र की संपत्तियों पर अधिरोपित कर में क्रमिक वार्षिक बढ़ोतरी की जा सकती है, जिससे लोक परिवहन में निवेश के सापेक्ष राशि DUTF के माध्यम से पुनः लोक परिवहन के सुदृढ़ीकरण हेतु उपयोग की जा सकेगी।

20. **<u>ड्रायविंग लायसेंस एवं वाहन पंजीयन के नवीनीकरण पर अतिरिक्त शुल्क अधिरोपित कर (15 प्रतिशत) :–</u>** लोक परिवहन एवं यातायात के विकास को बढ़ावा देने के लिये आवश्यक है कि परिवहन के वैकल्पिक स्त्रोतों से आय अर्जित की जाये। अतः ड्रायविंग लायसेन्स एवं वाहन पंजीयन के नवीनकरण पर अतिरिक्त शुल्क लिया जाना प्रस्तावित है। इस विषयक मोटर व्हीकल अधिनियम, अन्य अधिनियम एवं नियमों के प्रावधानों में यथा–अपेक्षित सुसंगत प्रावधान प्रस्तावित है।

21. **<u>फ्यूल टैक्स :–</u>** शहरों में यातायात समस्या का प्रमुख कारण निजी वाहनों की संख्या में अनियंत्रित वृद्धि है। साथ ही निजी वाहनों द्वारा फ्यूल के इस्तेमाल से प्रदूषण में भी वृद्धि होती है। अतः लोक परिवहन व्यवस्था में उन्नयन के सापेक्ष फ्यूल टैक्स अधिरोपित किया जाना एवं उसका उपयोग C-DUTF के रुप में

किया जाना प्रस्तावित है। फ्यूल टैक्स का अधिरोपण तकनीकी प्लेटफार्म के मायध्यम से किया जायेगा।

22. **रोड चार्जेस :–** C-UMTC के माध्यम से सड़कों का निर्माण, विकास, मरम्मत एवं संधारण सुनिश्चित किया जायेगा। इसके लिये राशि की व्यवस्था C-DUTF से की जायेगी। अतः सड़क उपयोग के तारतम्य में शहर के बाहर से आने वाले एवं यथा आवश्यकता शहर के वाहन जिनके द्वारा सड़क का उपयोग किया जाता है, पर रोड चार्जेस/टोल टैक्स अधिरोपित किया जाकर C-DUTF के रुप में उपयोग किया जाना प्रस्तावित है।

23. **म्यूनिसिपल बॉण्ड्स/DUTF बांड्स जारी कर :–** लोक परिवहन में निवेश एवं उनसे होने वाली आय को दृष्टिगत रखते हुए म्यूनिसीपल/C-DUTF बॉण्ड्स जारी कर मार्केट से विभिन्न लोक परिवहन योजनाओं हेतु राशि प्राप्त की जा सकेगी। C-UMTC द्वारा उक्तानुसार बॉण्ड्स जारी करने की कार्यवाही S-UMTC के अनुमोदन उपरांत ही की जा सकेगी।

24. **लोक परिवहन हब/टर्मिनल पर सम्पत्ति विकास के माध्यम से आय :–** C-UMTC बस डिपो/बस टर्मिनल/बस स्टैण्ड इत्यादि पर स्वयं निवेश कर या PPP के माध्यम से लोक परिवहन की सम्पत्ति का मूल्यवर्धन कर सकेगी एवं सम्पत्ति विकास से प्राप्त राशि का उपयोग लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के उन्नयन हेतु कर सकेगी।

25. **राज्य वित्त आयोग से प्राप्त राशि :–** नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग द्वारा परिवहन आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुए राज्य वित्त आयोग से यथा आवश्यकता राशि प्राप्त करने की कार्यवाही की जायेगी एवं इसका उपयोग लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था के सुदृढ़ीकरण हेतु किया जायेगा।

26. **चुंगी क्षतिपूर्ति का एक निश्चित प्रतिशत C-DUTF के लिये आरक्षित कर :–** मिशन शहरों को चुंगी क्षतिपूर्ति विषयक राशि अंतरण किये जाने के दौरान एक निश्चित अंश लोक परिवहन परियोजनाओं में व्ययन किये जाने हेतु S-UMTC/ नगरीय प्रशासन विभाग द्वारा निर्देशित किया जा सकेगा। नियत राशि का निर्धारण S-UMTC/ नगरीय प्रशासन विभाग द्वारा किया जायेगा।

27. **यात्री कर की क्षतिपूर्ति राशि :–** S-UMTC/विभाग द्वारा यात्रीकर की क्षतिपूर्ति राशि/उसका एक नियत भाग लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु आरक्षित रखने का प्रस्ताव है, जिसे आवश्यकतानुसार C-UMTC को प्रदाय किया जा सकेगा।

28. **लोक परिवहन एवं यातायात के विकास एवं विनियमन हेतु नगरीय निकायों / C-UMTC को पृथक से राशि प्रदायीकरण :–** नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग लोक परिवहन की आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुए विभागीय बजट/अनुपूरक बजट के माध्यम से पृथक राशि की व्यवस्था नगरीय निकायों/C-UMTC के लिये कर सकेगी।

29. **योजना आयोग/वित्त आयोग से विशेष घटक के रुप में लोक परिवहन हेतु राशि का प्रावधान :–** आवश्यकतानुसार राज्य की लोक परिवहन एवं यातायात परियोजनाओं हेतु वांछित राशि का प्रावधान योजना/वित्त आयोग के माध्यम से नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग/S-UMTC द्वारा कराया जायेगा।

30. **कार्बन क्रेडिट से प्राप्त आय :–** मिशन शहरों द्वारा सुचारू लोक परिवहन व्यवस्था के संचालन से कार्बन उत्सर्जन से आयी कमी के अनुक्रम में Clean Development Mechanism (CDM) के अंतर्गत प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाकर कार्बन क्रेडिट से प्राप्त होने वाली आय का उपयोग C-DUTF के रूप में किया जा सकेगा।

31. **अन्य शहरों/नगरीय निकाय को Devolution से प्राप्त होने वाली आय C-DUTF में अंतरित कर** :– JnNURM मिशन शहर प्रदेश के बड़े एवं महत्वपूर्ण शहर हैं व संभागीय मुख्यालय भी हैं। जहां अन्य शहरों/नगरीय निकाय के लोग आते हैं व मिशन शहरों द्वारा प्रदाय सुविधा, जिसमें नगरीय परिवहन सुविधा भी सम्मिलित है, का उपयोग करते हैं। फलतः मिशन शहरों में लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को न केवल उस शहर विशेष अन्य निकटवर्ती क्षेत्रों में (शहरों एवं गांव) के दृष्टिकोण से भी सुदृढ़ किये जाने की आवश्यकता होगी। अतएव मिशन शहरों की आवश्यकता को देखते हुए अन्य नगरीय निकायों/शहरों को प्रदाय होने वाली Devolution की कुछ राशि मिशन शहरों एवं ग्वालियर के DUTF को प्रदाय किया जाना प्रस्तावित है।

32. **मिशन शहरों को Devolution एवं अन्य स्त्रोतों से प्राप्त राशि अंतरित कर :–** S-UMTC/नगरीय प्रशासन एवं विकास विभाग द्वारा नगरीय निकायों की यात्रीकर, मुद्रांक शुल्क, सड़क मरम्मत, राज्य वित्त आयोग, मूलभूत एवं बारहवें वित्त आयोग के माध्यम से प्राप्त होने वाली राशि का एक नियत प्रतिशत लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु आरक्षित किया जाकर DUTF में अंतरित किया जाना प्रस्तावित है।

(5) DUTF का व्ययन :–

लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था का विकास एवं विनियमन UMTC के माध्यम से सुनिश्चित किया जायेगा। अतः लोक परिवहन एवं यातायात के संवहनीय प्रबंधन हेतु आवश्यक समस्त कार्यों हेतु DUTF का उपयोग सुनिश्चित किया जायेगा। जिसमें से प्रमुख कार्य निम्नानुसार हैं :–

1. **योजनाओं के कियान्वयन हेतु :–** UMTC द्वारा लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु आवश्यक अधोसंरचनाओं (यथा सड़क, BRTS, MRTS, FOB, ROB, Fly over, टर्मिनल, बस स्टाप, डिपो, अंडरब्रिज, पार्किंग एवं विज्ञापन अधोसंरचना) तथा सेवा प्रदायीकरण (बस संचालन, पार्किंग सुविधा, प्रसाधन सुविधा इत्यादि) संबंधी नियोजन, डिजाईनिंग, प्रबंधन, निर्माण, विकास, संधारण व संचालन हेतु DUTF का प्रभावी संचालन सुनिश्चित किया जायेगा।

2. **रोलिंग स्टॉक की व्यवस्था :–** UMTC द्वारा DUTF के माध्यम से न केवल विभिन्न अधोसंरचना का निर्माण किया जायेगा, अपितु विभिन्न रोलिंग स्टॉक तथा लोक परिवहन के विभिन्न साधनों की व्यवस्था भी सेवा प्रदायीकरण के अनुक्रम में सुनिश्चित की जायेगी।

3. **लोक परिवहन एवं यातायात को लोकप्रिय बनाने हेतु प्रचार–प्रसार :–** लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था की संवहनीयता इसके व्यापक प्रचार–प्रसार में सन्निहित है। अतः DUTF के माध्यम से लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था को लोकप्रिय बनाने हेतु प्रचार–प्रसार की कार्यवाही सुनिश्चित की जायेगी।

4. **आधुनिक तकनीकी संस्थापन :–** अधोसंरचना निर्माण एवं विभिन्न लोक परिवहन साधनों में अद्यतन तकनीकी का समावेशण एवं संस्थापन यथा– Automated Fair Collection (AFC), TIMCC, VMS, CCTV कैमरा, Sensors, GPS/GPRS आधारित Bus Tracking System, Multimodal Integration, कॉमन मोबिलिटी कार्ड इत्यादि ITS संस्थापन हेतु DUTF का उपयोग अपेक्षित है।

5. **लोक परिवहन यातायात का प्रबंधन एवं विनियमन :–** लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था की संवहनीयता इसके प्रभावी प्रबंधन एवं विनियमन में निहित है। DUTF के महत्वपूर्ण उपयोगों में से एक प्रमुख उपयोग लोक परिवहन एवं यातायात का प्रबंधन एवं विनियमन है।

6. **सर्वे, DPR, फीजिबिलिटी स्टडी :–** लोक परिवहन एवं यातायात की विभिन्न परियोजनाओं हेतु विभिन्न सर्वे, स्टडी एवं DPR निर्माण की आवश्यकता होती है, जिसके लिये DUTF का उपयोग किये जाने की आवश्यकता होती है।

7. **<u>NMV एवं पैदल गमन सुविधा प्रबंधन :–</u>** लोकपरिवहन के विभिन्न साधनों के साथ–साथ NMV व पैदल गमन को प्रोत्साहित करना भी संवहनीय लोकपरिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु आवश्यक है। अतः DUTF के माध्यम से NMV व पैडिस्ट्रियन मास्टर प्लान का निर्माण व समुचित क्रियान्वयन अपेक्षित है।

8. **<u>प्रभावी लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु आवश्यक अन्य समस्त कार्यः–</u>** उपरोक्त उल्लेखित गतिविधियों के अतिरिक्त अन्य समस्त गतिविधियां जो लोक परिवहन एवं यातायात व्यवस्था हेतु आवश्यक हैं, के लिये DUTF का उपयोग सुनिश्चित किया जायेगा।

(6) प्रबंधन एवं विनियमन :–

S-UMTC के माध्यम से S-DUTF हेतु प्लान एवं नॉन–प्लान बजट से, PPP, केन्द्र सरकार तथा बाह्य संस्थाओं से राशि की व्यवस्था की जायेगी तथा S-UMTC के निर्देशानुसार/तय मानकों के अनुसार S-DUTF का संचालन S-UMTC (E) के माध्यम से सुनिश्चित किया जायेगा। इसी प्रकार शहरों में SPV को प्राप्त राशि का व्ययन C-UMTC के निर्देशानुसार किया जायेगा। इसके अतिरिक्त SPV की आवश्यकता से अतिरिक्त राशि C-DUTF में जमा की जायेगी। इसके अतिरिक्त C-DUTF में शहर के विभिन्न स्त्रोतों से प्राप्त राशि व S-DUTF से प्राप्त राशि C-DUTF के घटक होंगे। C-DTUF का व्ययन S-UMTC तथा C-UMTC के द्वारा जारी निर्देशों/निर्णयों के अनुक्रम में C-UMTC के अध्यक्ष एवं सदस्य सचिव के संयुक्त हस्ताक्षर के माध्यम से किया जायेगा। S-DUTF का व्ययन S-UMTC के निर्देशानुसार, C-DUTF का व्ययन S-UMTC, व C-UMTC के निर्देशानुसार तथा SPV निधि का व्ययन S-UMTC, C-UMTC तथा SPV के BOD के निर्देशानुसार सुनिश्चित किया जायेगा।

DUTF के गठन हेतु मध्यप्रदेश मोटरयान नियमों में संशोधन किये जाने की आवश्यकता होगी, साथ ही S-UMTC/C-UMTC को विभिन्न लोक परिवहन गतिविधियों हेतु नियामक प्राधिकरण अधिसूचित किये जाने की आवश्यकता होगी। भूमि/सम्पत्ति में लोक परिवहन संबंधी निवेश से मूल्यवृद्धि की दशा में FSI उपयोग, भवन निर्माण की अनुमति तथा भवन/भूमि अंतरण की अनुमति, अतिरिक्त FSI हेतु सक्षम परिषद द्वारा नियत राशि, भूमि विकास शुल्क तथा भूमि/भवन अंतरण पर प्रीमियम प्रदायीकरण पर ही दी जायेगी।