

ಭಾರತದಲ್ಲ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ಸಮಾನತ್ವ ಹಾಗೂ ಸುಸ್ಥಿರತೆಯತ್ತ ಸಾಗುವುದು



I. ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ (ಯುಣ) ಏಕೆ ಮುಖ್ಯ?

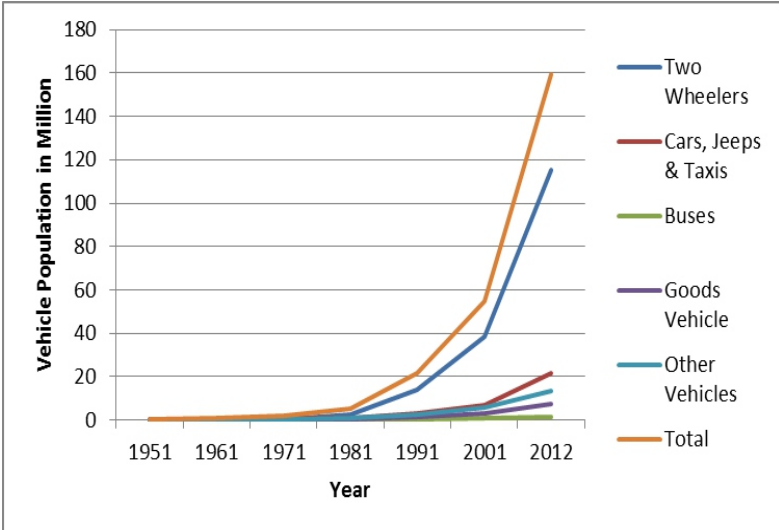
ಮಾನವ ಆರೋಗ್ಯ ಹಾಗೂ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ನಗರ ಸಂಚಾರವು ದೀರ್ಘಕಾಲೀನ ಪ್ರಭಾವಗಳನ್ನು ಬೀರುತ್ತದೆ. ವಾಯುಮಾಲಿನ್ಯದಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಉಸಿರಾಟದ ಬಾಂಧುಗಳನ್ನು, ಹಾಗೂ ಸಂಚಾರ ಅಪಘಾತಗಳು, ಸಂಚಾರದಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಎರಡು ಅತ್ಯಂತ ದೊಡ್ಡ ಆರೋಗ್ಯ ಹೊರಗಣಲಿವೆ. ಭಾರತದಲ್ಲ ಅಧಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಸಂಚಾರ ಅಪಘಾತಗಳು ಸಂಭವಿಸುತ್ತವೆ - ಹಾಗೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು. ಭಾರತದ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲ 2013ರಲ್ಲ ಸುಮಾರು 2.2 ಲಕ್ಷ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳು ನಡೆದು, ಮರಣದ ಪ್ರಮಾಣವು 25 ಪ್ರತಿಶತ ಇತ್ತು. ಅದು ನಗರಗಳಲ್ಲಿನ ಧೂಳಿನ ಕಣಗಳಿಗೆ (ಪಿಎಮ್ - ಪಾರ್ಟಿಕುಲೇಟ್ ಮ್ಯಾಟರ್) ಸಂಚಾರ ವಲಯದ ಕೊಡುಗೆಯ ನಡೆಸಿದ ಅಧ್ಯಯನವೊಂದರ ಪ್ರಕಾರ, ಸುಮಾರು 30ರಿಂದ 50 ಪ್ರತಿಶತದಷ್ಟು ಧೂಳಿನ ಕಣಗಳಿಗೆ, ವಾಹನದಿಂದ ಉಂಟಾಗುವ ಮಾಲಿನ್ಯವೇ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ.

ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲ ವಾಹನ ಮಾಲಿನ್ಯವು ವಾಯು ಮಾಲಿನ್ಯಕ್ಕೆ ಪ್ರಮುಖ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ನೀಡುವುದರಿಂದಾಗಿ, ಪಟಿಯುಟಿ ಇಂಧನಗಳ ಪ್ರಮುಖ ಬಳಕೆದಾರರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆಯ ವಾಸ್ತವತೆಗಳ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲ, ನಗರ ಸಂಚಾರವು ಕೇವಲ ಸ್ಥಳೀಯ ವಿಷಯವಾಗಿ ಉಳಿಯದೆ, ಜಾಗತಿಕ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಬೀರಿವೆ.

II. ಭಾರತದಲ್ಲ ನಗರ ಸಂಚಾರ

ಚಿತ್ರ 1ರಲ್ಲ ಇರುವಂತೆ, ಭಾರತದಲ್ಲ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳಲ್ಲ ವೇಗವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದೆ. ಇದು ಒಟ್ಟಾರೆ ವಾಹನ ಸಂಯೋಜನೆಯಲ್ಲ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿ, ರಸ್ತೆಯಲ್ಲ ಸಂಚರಿಸುವ ಬಹುತೇಕ ವಾಹನಗಳು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳಾಗಿವೆ. ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಮಾಲೀಕತ್ವದ ಈ ಹೆಚ್ಚಳ - ಅಂದರೆ ಕಾರ್ಗಳು ಹಾಗೂ ದ್ವಿಚಕ್ರವಾಹನಗಳು - ಸಂಚಾರದ ಹಲವಾರು ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರಮುಖ ಕಾರಣಗಳಲ್ಲ ಒಂದು, ವಿಶೇಷವಾಗಿ ರಸ್ತೆ ದಟ್ಟಣೆ ಹಾಗೂ ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು - ಆಗಿವೆ.

ಚಿತ್ರ 1: ಭಾರತದಲ್ಲ ವಾಹನಗಳ ಬೆಲವಣಿಗೆ (1951 - 2012)



Source: MoRTH, 2012

ಭಾರತೀಯ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ದಟ್ಟಣೆಯು ರೋಚಕವಾಗಿದ್ದು, ಇತರ ದೇಶಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ವಾಹನ ಮಾಲೀಕತ್ವದ ದರಗಳಿವೆ (1,000ಕ್ಕೆ 15), ಉ.ದಾ. ಜೀನಾದಲ್ಲಿ 1,000ಕ್ಕೆ 44 ಹಾಗೂ, ಬ್ರೂಕ್ಲಿನ್ ದೇಶದಲ್ಲಿ 1,000ಕ್ಕೆ 457.

ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾಲಿಗೆ (ಪಿಇ)

ಖಾಸಗಿ ವಾಹನ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಲು ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು, ಸೂಕ್ತವಲ್ಲದ ಹಾಗೂ ಅವಿಶ್ವಸನೀಯ ಸಾಲಿಗೆ. ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕತ್ವದ ಏಲಕೆಗೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು, ಸೂಕ್ತ ಮಟ್ಟದ ಹಾಗೂ ಅವಿಶ್ವಸನೀಯ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾಲಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ. ಭಾರತದ ಕೆಲವೇ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಹಾಗೂ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾಲಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತದಲ್ಲಿ, ಈ ಮೊದಲನ 20 ನಗರಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ (ಎನ್‌ಇಐಪಿಸಿ), 65 ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಬಸ್ ಸೇವೆಗಳು ಇವೆ. ಕೆಲವು ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಸುಧಾರಣೆಗಳು ಆಗಿದ್ದರೂ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾಲಿಗೆಯು ಬಹುತೇಕ ಕಳಪೆ, ಅಸಮರ್ಪಕ ಹಾಗೂ ವಿಶ್ವಾಸಾರ್ಹವಾಗಿದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾಲಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಅತ್ಯಂತ ಸಾಮಾನ್ಯ ರೂಪವೆಂದರೆ ಬಸ್ ಸೇವೆ. ಜಿಎನ್‌ಎನ್‌ಯುಆರ್‌ಎಮ್‌ನ ಭಾಗವಾಗಿ, ಅನೇಕ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಪರಿಚಯಿಸಲಾಗಿದೆ. ದೆಹಲಿ, ಅಹಮದಾಬಾದ್, ಪುಣೆ, ಇಂದೋರ್, ಇತ್ಯಾದಿ ಕೆಲವು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಲಾದ ಬಸ್ ರಾಪಿಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸಿಟ್ ಸಿಸ್ಟಮ್, ವಿಭಿನ್ನ ಮಟ್ಟದ ಯಶಸ್ಸನ್ನು ಕಂಡಿದೆ.

ಭಾರತದ ಕೆಲವು ಮೂರೇ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು-ಆಧಾರಿತ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾಲಿಗೆ ಇದ್ದು (ಮುಂಬಯಿ, ಚೆನ್ನೈ ಹಾಗೂ ಕೊಲ್ಕತ್ತಾದ ಉಪನಗರ ರೈಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ), ಹಿಂದಿನ ದಶಕದಲ್ಲಿ ದೆಹಲಿ ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಮಾಸ್ ರಾಪಿಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸಿಟ್ ಸಿಸ್ಟಮ್‌ಗಳ (ಎಮ್‌ಆರ್‌ಟಿಎಸ್) ಪರಿಚಯ ಮಾಡಲಾಗಿದ್ದು, ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಇದರ ಅನುಷ್ಠಾನ ಮಾಡುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹಮ್ಮಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ.

1 ನ್ಯಾಷನಲ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಮಿಟಿ/ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಮಿತಿ

ಮೋಟಾರ್‌ವಹನ ಸಾಲಿಗೆ (ಎನ್‌ಎಮ್‌ಇ)

ಪಯಣಗಳ ಬಹುತೇಕ ಭಾಗವು ಎನ್‌ಎಮ್‌ಇ ವಿಧಾನಗಳಾದ ನಡಿಗೆ ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ಸವಾಲ ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಇದು ಆಲ್ಟರ್ನೇಟಿವ್ ಸಂಗತಿಯೇನಲ್ಲ, ಏಕೆಂದರೆ ಭಾರತದ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಬಡಜನರಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾಲಿಗೆಯ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಶಕ್ತಿಯೂ ಇಲ್ಲ, ಹಾಗೂ, ದೂರದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೂ ಕಾಲ್ಕೂಗಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ಸೈಕಲ್ ಬಳಸುತ್ತಾರೆ (ತಿವಾಲಿ, 2011). ವಿಪರ್ಯಯವೆಂದರೆ, ದುಬಾಲಿ ವಸತಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಿಂದ ಅಥವಾ ಬಲವಂತದ ಉಚ್ಚಾನೇಗಳಿಂದ, ಈ ನಗರದ ಬಡಜನರು ನಗರದ ಅಂಚಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ (ಬಾದಾಮಿ, 2009). ಭಾರತದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಪಾದಚಾಲಿಗಳು ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರಿದ್ದರೂ, ಅವರಿಗೆ ಅತ್ಯಲ್ಪ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿಲ್ಲ.

ಪಯಣಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹಾಗೂ ಪಯಣದ ದೂರ

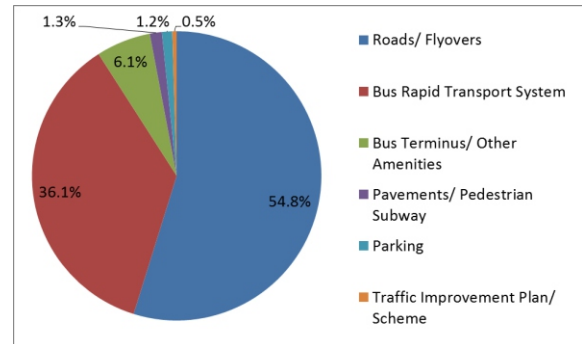
ಪಯಣಗಳ ಬಹುತೇಕ ಭಾಗವು ಎನ್‌ಎಮ್‌ಇ ವಿಧಾನಗಳಾದ ನಡಿಗೆ ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ಸವಾಲ ಒಳಗೊಂಡಿದೆ. ಇದು ಆಲ್ಟರ್ನೇಟಿವ್ ಸಂಗತಿಯೇನಲ್ಲ, ಏಕೆಂದರೆ ಭಾರತದ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಬಡಜನರಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾಲಿಗೆಯ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಪಡೆಯುವ ಶಕ್ತಿಯೂ ಇಲ್ಲ, ಹಾಗೂ, ದೂರದ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೂ ಕಾಲ್ಕೂಗಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ ಮತ್ತು ಸೈಕಲ್ ಬಳಸುತ್ತಾರೆ (ತಿವಾಲಿ, 2011). ವಿಪರ್ಯಯವೆಂದರೆ, ದುಬಾಲಿ ವಸತಿ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಿಂದ ಅಥವಾ ಬಲವಂತದ ಉಚ್ಚಾನೇಗಳಿಂದ, ಈ ನಗರದ ಬಡಜನರು ನಗರದ

ಅಂಚಿನ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಣಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ (ಬಾದಾಮಿ, 2009). ಭಾರತದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಅಧಿಕ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಪಾದಚಾಲಿಗಳು ಹಾಗೂ ಸೈಕಲ್ ಸವಾರರಿದ್ದರೂ, ಅವರಿಗೆ ಅತ್ಯಲ್ಪ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಾಗಿಲ್ಲ.

III. ಕಾರ್ಯನೀತಿ ಹಾಗೂ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ಚೌಕಟ್ಟು

ಕೆಲವು ದಶಕದವರೆಗೂ, ಎನ್‌ಎಮ್‌ಇ ಹಾಗೂ ಪಿಇಯನ್ನು ಬದಲಿಸಿ, ಪ್ರಧಾನ ಕಾರ್ಯನೀತಿ ಪ್ರತಿಕ್ರಿಯೆಯು, ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಚಲನೆಯನ್ನು ಸುಗಮಗೊಳಿಸುವುದೇ ವಾಸ್ತವ (ತಿವಾಲಿ, 2011). ಆದರೆ, ಕೆಲವು ದಶಕದಲ್ಲಿ, ಅದರಲ್ಲೂ ವಿಶೇಷವಾಗಿ 2006ರಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸಿದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿಯಂತಹ (ಎನ್‌ಯುಐಪಿ) ಯತ್ನಗಳಿಂದ ಇದು ಬದಲಾಗಿದ್ದು, ಸಾಲಿಗೆ ವಲಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಸುಸ್ಥಿರ ಹಾಗೂ ಜನ-ಸ್ನೇಹಿ ಮಾಡುವ ರೂಪರೇಷ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡಿದೆ. ವಾಹನಗಳತ್ತ ಹೆಚ್ಚು ಒತ್ತು ನೀಡದೆ, ಅದರ ಮುಖ್ಯ ಗುಲಿಯನ್ನು, ರಸ್ತೆಯ ಸ್ಥಳದ ಸಮಾನವಾದ ನಿಯೋಜನೆಯತ್ತ ಒತ್ತು ನೀಡಿದೆ.

ಚಿತ್ರ 4: ಸಾಲಿಗೆ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಜಿಎನ್‌ಎನ್‌ಯುಆರ್‌ಎಮ್ ಅನುದಾನದ ಹಂಚಿಕೆ



ಮೂಲ: ವಾಂಠಡೆ, 2012

ಇತ್ತೀಚೆಗೆ, ಅಡಚಿತಾತ್ಮಕ ಪರಿವರ್ತನೆ ಹಾಗೂ ತಡೆ-ಸ್ಥಳಾಂತರಣ-ಸುಧಾರಣಾ ಕಾರ್ಯತಂತ್ರಗಳನ್ನು ಗುಲಿಯಾಗಿಸಿದ ಸಮಗ್ರ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯನೀತಿ ಸಮಿತಿಯ (ಎನ್‌ಇಐಪಿಸಿ) ವರದಿಯು ವಿವರಿಸಿದೆ. ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ವಲಯದ ಅಡಚಿತಾತ್ಮಕ ಇರುವ ಪ್ರಸ್ತುತ ಸಾಂಸ್ಥಿಕ ರಚನೆಯು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟಗಳಲ್ಲಿ ವಿಭಜಿತವಾಗಿದೆ/ಉದ್ರಗೊಂಡಿದ್ದು, ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯ ವಿವಿಧ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಮಂತ್ರಾಲಯಗಳು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಿಂದ ಹೋಣಿಗಾಲಿಕೆಯೂ ಚದುರಿಹೋಗಿದೆ. ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಜಾಲಗಳು ಹಾಗೂ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಸಮನ್ವಯಗೊಳಿಸುವಲ್ಲಿ, ಅಂತರಸರ್ಕಾರಿ ಸಂಯೋಜನೆಯ ಸೀಮಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಲಭ್ಯವಿವೆ. ಬಹುತೇಕ ಜಾಗತಿಕ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಇರುವ ಲೀತಿ ಇರದೆ, ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ನಿರ್ಣಯಗಳಲ್ಲಿ ನಗರ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಸೀಮಿತ ಪಾತ್ರವನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತವೆ.

ಕೆಲವು ದಶಕದಲ್ಲಿ, ಜಿಎನ್‌ಎನ್‌ಯುಆರ್‌ಎಮ್ ಮೂಲಕ ಈ ವಲಯಕ್ಕೆ ಹಣವು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಜಿಎನ್‌ಎನ್‌ಯುಆರ್‌ಎಮ್‌ನಿಂದ ಅನೇಕ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯ ಬಸ್ ಪಡೆಯು ಹೆಚ್ಚಿದ್ದರೂ, ಇದರ ಬಹುತೇಕ ಭಾಗದ ಅನುದಾನವು ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲೇಕರಣೆ ಹಾಗೂ ಫ್ಲೈಓವರ್‌ಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಶಿಫಾರಸ್ಸುಗಳು

ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯ ಕ್ಷಿಪ್ರ ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ, ಕೆಲವು ತಿಳಿಸಿರುವಂತೆ, ಅಡಚಿತದ ಎಲ್ಲ ಮೂರು ಹಂತಗಳಲ್ಲೂ, ಕಾರ್ಯನೀತಿ, ಸಂಸ್ಥೆ, ಶಾಸನ ಮತ್ತು ಖರ್ಚುಗಳನ್ನು ನಿಧಿ ಉತ್ಪತ್ತಿ/ನಿಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ:

ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಮಟ್ಟ

ಕೇಂದ್ರ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿ

ಸುರಕ್ಷತೆ, ಪಾಲಿಸಾಲಕ ಪ್ರಭಾವ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹೂಡಿಕೆ ನಿರ್ವಹಣೆ, ಸಾಮರ್ಥ್ಯ, ಸಮಾನತ್ವ ಹಾಗೂ ಕೈಗೆಟುಕುವ ಬೆಲೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯ ವ್ಯವಹಾರದ ಮಾನದಂಡಗಳಿಗಾಗಿ ಸಮಗ್ರ ಕಾರ್ಯನೀತಿಯ ಸೃಷ್ಟಿಯ ಮುಖ್ಯ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಕೇಂದ್ರವು ಹೊರಬೀಕಾಗಿದೆ. ಕಾರ್ಯನೀತಿಯ ಗಮನವನ್ನು ಇವುಗಳತ್ತ ನಿರ್ದೇಶಿಸಬೇಕು - ತಪ್ಪಿಸು (ಸಾಲಿಗೆಯ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು, ಸುಧಾಲತ ನಗರ ಯೋಜನೆಯ ಮೂಲಕ ಸಾಲಿಗೆಯ ಅಣಿತ್ಯ), ಬದಲಾವಣೆ (ಪಿಟಿ ಹಾಗೂ ಎನ್‌ಎಮ್‌ಇಯಂತಹ ಇಂಗಾಲ-ಸಮರ್ಥ ಏಧಾನಗಳು), ಹಾಗೂ ಸುಧಾರಣೆ (ಇಂಗಾಲ-ಸಮರ್ಥ ಏಧಾನಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ಹಾಗೂ ಕೈಗೆಟುಕುವ ಬೆಲೆ). ಜೊತೆಗೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮಾದಲ ಸಮಗ್ರ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿ, ಅದು ರಾಜ್ಯಗಳು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದರಲ್ಲಿ ಅಂತ್ಯಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಜೊತೆಜೊತೆಗೇ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಪ್ರಯಾಣ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ಸುಸಂಬಂಧಿತೆ ಹಾಗೂ ಪರಸ್ಪರ ಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಕಾಯಿದೆಗಳ ಮರುನಿರೂಪಣೆಯನ್ನೂ ಮಾಡಬೇಕು (ಉದಾ: ಮೆಟ್ರೋ, ಉಪನಗರ ರೈಲು, ಮೋನೋರೈಲು, ಇತ್ಯಾದಿಯಾದ ರೈಲು ಆಧಾರಿತ ಸಾಲಿಗೆ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನಗಳನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸುವ ಕಾಯಿದೆಗಳು).

ಸಂಸ್ಥೆಗಳು

ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂತ್ರಾಲಯದ ಭಾಗವಾಗಿ, ಸಾಲಿಗೆ ಕಾರ್ಯತಂತ್ರಕ್ಕೆಂದೇ ಮುಡಿಪಾಲಿಟ್ಟ ಕಛೇಲಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ, ಅದು ಸದೃಢವಾದ ತಾಂತ್ರಿಕ ಘಟಕ ಹಾಗೂ ಮಾಹಿತಿ ಕೋಶವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ, ಅವುಗಳ ಕಾರ್ಯವ್ಯಾಪ್ತಿಯ ನಿಯೋಜನೆ ಕೆಲಕಂಡಂತೆ ಇರಬೇಕು:

- ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ಮಾನದಂಡಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ;
- ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ-ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕಾಗಿ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು ಹಾಗೂ ಕೈಪಿಡಿಗಳ ತಯಾರಿ;
- ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ಮೆಟ್ರೋ ಮಾಹಿತಿ ಮೂಲಗಳಿಂದ ಮಾಹಿತಿ ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮಾಡುವ ಮೂಲಕ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಾಲಿಗೆ ಮಾಹಿತಿ ಭಂಡಾರವನ್ನು ಏನ್ಯಾಸ್‌ಗೊಳಿಸಿ, ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಿ, ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವುದು;
- ಸುರಕ್ಷತೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಏಷಯಗಳೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಸಂಶೋಧನೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವುದು, ಹಾಗೂ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯಲ್ಲಿನ ಪಾಲುದಾರಲಗಾಗಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ-ಬೆಲೆವೆಣಿಗೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಆಯೋಜನೆ ಮಾಡುವುದು;

ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟ

ನಗರ ಹಾಗೂ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಆಧ್ಯಂತ, ಸಾಲಿಗೆ ಹೂಡಿಕೆ, ಯೋಜನೆ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಯನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಮನ್ವಯತೆಯನ್ನು ಸಾಧಿಸುವತ್ತ ಪ್ರತಿ ರಾಜ್ಯವೂ ಗಮನ ಹಲಬಿಬೇಕು. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಗಳನ್ನು ಮೂಲಭೂತವಾಗಿ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಗೆ ಹೊಣೆಗಾರರನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ನಗರಗಳ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ದಶಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾದಾಗ, ಈ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ನಗರ ಸರ್ಕಾರಗಳಿಗೆ ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡಿ, ಜೊತೆಜೊತೆಗೇ, ಸೂಕ್ತ ಸ್ಥಳೀಯ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಜಾಲಿಯಲ್ಲಿ ಇರುವಂತೆ ಖಚಿತ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯದ ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂತ್ರಾಲಯದೊಳಗೆ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರಾಜ್ಯವೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಇಲಾಖೆ ಅಥವಾ ಸಾಲಿಗೆ ಕಾರ್ಯತಂತ್ರ ಕಾರ್ಯಾಲಯವನ್ನು

ಸ್ಥಾಪಿಸಬೇಕು. ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಇರುವ ಇತರ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಸಂಯೋಜನೆಯೊಂದಿಗೆ, ಇದು ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯ ಸ್ಥಾನವಾಗಬೇಕು. ಕಾರ್ಯನೀತಿಗಳ ನಿರೂಪಣೆ, ಕಾನೂನುಗಳ ಪರಿಪಾಲನೆ, ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಗಾಗಿ ನಿಯಮಗಳು ಹಾಗೂ ನಿಬಂಧನೆಗಳು, ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಬೆಲೆವೆಣಿಗೆಯ ಆಯೋಜನೆ ಹಾಗೂ ಪೂರ್ವ-ನಿರ್ಧಾರಿತ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ರಾಜ್ಯ ಯುಟಿಎಫ್‌ಗಳಿಂದ ತನ್ನ ನಗರಗಳಿಗೆ ಅನುದಾನವನ್ನು ನಿಯೋಜನೆ ಮಾಡುವ ಪಾತ್ರವನ್ನು ಅದು ವಹಿಸಬೇಕು.

ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯಗಳು ಹಾಗೂ ವ್ಯವಸ್ಥಾಪಕ ರಚನೆಗಳು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಆದಂತೆಲ್ಲ, ಸ್ವತಂತ್ರ ಅಧಿಕಾರ, ಅನುದಾನಗಳಿಗೆ ಲಭ್ಯತೆ, ಹಾಗೂ ಸೂಕ್ತ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹೊಂದಿದ ಏಕೀಕೃತ ಮಹಾನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಿ (ಯುಎಮ್‌ಇಎ), ಈ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಇದಕ್ಕೆ ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕು; ಯುಎಮ್‌ಇಎ ಇಲ್ಲದ ಇತರ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವೇ ನಿರ್ವಹಿಸುವುದನ್ನು ಮುಂದುವರೆಸುತ್ತದೆ.

ಶಾಸನ

ಯುಟಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸ್ಥಾಪನೆಗಾಗಿ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರಾಜ್ಯವೂ ಸಮಗ್ರ ಯುಟಿ ಕಾಯಿದೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಬೇಕು - ಇದರಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ನಗರ ಸರ್ಕಾರಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಕಾರ್ಯನಿರತವಾದ ನಗರ ಭೂ ಬಳಕೆ ಹಾಗೂ ಸಾಲಿಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳಿಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಗಳನ್ನು ನಿಯೋಜಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬಾಧ್ಯತೆಗಳು/ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಗಳು, ಬೆಲೆ ನಿಗದಿ, ಸುರಕ್ಷತೆ, ಸಾರ್ವಜನಿಕ ನಿಧಿ/ಅನುದಾನ ನಿಯೋಜನೆಗಳು ಹಾಗೂ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕಾಯಿದೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಜೊತೆಗೆ, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ಕಾರ್ಯನೀತಿ ಚೌಕಟ್ಟಿನೊಂದಿಗೆ ಈ ಕಾಯಿದೆಯು ಸಾಮರಸ್ಯವನ್ನು ಹೊಂದಿರುವಂತೆ ಖಚಿತಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಈ ಕಾಯಿದೆಯ ನಿಬಂಧನೆಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ದಶಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆಯಿರುವ ನಗರಗಳಿಗಾಗಿ, ಆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ನಗರದ ಎಲ್ಲ ಸಾಲಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ನಡುವೆ ತಾಂತ್ರಿಕ ಯೋಜನೆ, ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ, ನಿರ್ಣಯ-ಕೈಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ ಹಾಗೂ ಸಂಯೋಜನೆಗಾಗಿ, ಯುಎಮ್‌ಇಎಅನ್ನು ಪೂರ್ಣ-ಪ್ರಮಾಣದ ವೃತ್ತಿಪರ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಎಲ್ಲ ನಗರ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಹಾಗೂ ಪಾಲುದಾರರು, ಅಲ್ಲದೆ ಸುತ್ತಲಿರುವ ಹಾಗೂ ನಗರದ ಹೊರವಲಯದ ನಗರೀಕೃತ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಪ್ರತಿನಿಧಿತ್ವವನ್ನು ಯುಎಮ್‌ಇಎ ಹೊಂದಿರಬೇಕು.

ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಅನುದಾನ

ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಯ ಮೂಲಭೂತ ಸವಲತ್ತುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಬಂಡವಾಳದ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಹಾಗೂ ತನ್ನ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳ ಪ್ರಾರಂಭಕ ಹಂತದಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಮೀಸಲಟ್ಟ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ನಿಧಿಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ರಾಜ್ಯ ಆಯವ್ಯಯ ನಿಯೋಜನೆಗಳು, ಪ್ರಸ್ತುತ ವೈಯಕ್ತಿಕೃತ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲಿನ ಉಪತೆಲಿಗೆ ಹಾಗೂ, ವಾಹನದ ಮೌಲ್ಯದ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ, ಹೊಸ ಖಾಸಗಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಅಥವಾ ಡೀಸೆಲ್ ವಾಹನಗಳ ಖರೀದಿಯ ಮೇಲಿನ ತೆಲಿಗೆಯಿಂದ ಸಂಗ್ರಹಿಸಿದ ಹಣದಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಯುಟಿಎಫ್‌ಗೆ ಅನುದಾನಗಳನ್ನು ಒದಲಿಸಬೇಕು. ರಾಜ್ಯ ಯುಟಿಎಫ್ ನಿಧಿಗಳ ನಿಶ್ಚಿತ ಪ್ರಮಾಣವು, ನಗರ ಸಾಲಿಗೆಗೆ ನಿಯೋಜಿಸಬೇಕು, ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯದ ನಗರ ಸಾಲಿಗೆ ಕಾಯಿದೆಯಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿರುವಂತೆ, ಗ್ರಾಮೀಣ ಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಭೂತ ಸವಲತ್ತುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಮಿಕ್ಕ ಹಣವನ್ನು ನಿಯೋಜಿಸಬೇಕು.

