

# **Jawaharlal Nehru**

## **National Urban Renewal Mission**



**Government of India**

**Ministry of Urban Development**

**Financial Assistance for Purchase of Buses**

**Model Detailed Project Report**

**Preparation Guidelines**

**April 2013**

**[Front Page]**

**Detailed Project Report**  
**for**  
**Financial Assistance under MoUD Scheme for**  
**Purchase of Buses**

***[Name of the City] [Name of the State]***

***[Total Project Cost: (in Rs Lakhs)]***

***[Central Financial Assistance Required: (in Rs Lakhs)]***

## REPORT CARD OF EARLIER JnNURM FUNDING<sup>1</sup>:

- **Status of earlier funding for buses under JnNURM<sup>2</sup>**

S. No.	Particulars	Status
1	Number of buses sanctioned under JnNURM	
2	Number of buses purchased under JnNURM	
3	Total funding approved under JnNURM	
4	Total fund utilized under JnNURM	
5	Route details to be attached (route, length, frequency & number of buses)	

- **Status of JnNURM Reforms<sup>3</sup>**

S. No	Items	Yes/No	Status
1.	Scientific determination of bus network, routes, and frequencies		
2.	Infrastructure arrangement being made to accord priority to the operation of buses		
3.	City specific wholly owned Special Purpose Vehicle for managing city bus service		
4.	Institutional arrangements being put in place for introduction/ improvement of the public transport system		
5.	Provision of maintenance of buses through their entire useful life		
6.	Contracting strategy for engagement of private sector for operation of buses		
7.	Provision of ITS facilities provided – Automated Fare Collection System, on-board GPS Units, Control Centre, PIS Boards		
8.	Integration of the services with other public transport systems		
9.	Strategy for making bus operations financially self sustainable		
10.	Unified Metropolitan Transport Authority (UMTA)		
11.	Urban Transport Fund (UTF)		

<sup>1</sup> Applicable only for JnNURM mission cities

<sup>2</sup> Details to be included in respective chapter of the report

<sup>3</sup> Relevant Govt. orders/policies etc to be attached

S. No	Items	Yes/No	Status
12.	Advertisement Policy		
13.	Parking Policy		
14.	Institutional mechanism of periodic revision of fares, but not only city bus service, but other modes of public transport and intermediate public transport		
15.	Transit Oriented Development (TOD) policy and amendments proposed in the byelaws to encourage TOD		
16.	Coordination Department in the State Government		
17.	Waive off/ reimburse taxes		
18.	Traffic Information and Management Control Center (TIMCC)		
19.	Common Mobility Card and National Public Helpline (NPH)		



## TABLE OF CONTENTS

<b>CHAPTER 1:</b>	<b>CITY PROFILE.....</b>	<b>11</b>
1.1	BACKGROUND .....	11
1.2	SPATIAL GROWTH AND REGIONAL SETTING .....	11
1.3	CLIMATE.....	11
1.4	LINKAGES & CONNECTIVITY.....	11
1.5	DEMOGRAPHIC PROFILE .....	12
1.5.1	<i>Population.....</i>	12
1.5.2	<i>Population growth rate.....</i>	12
1.5.3	<i>Population density .....</i>	13
1.5.4	<i>Gender ratio and age profile.....</i>	13
1.5.5	<i>Literacy rate .....</i>	13
1.6	URBAN ECONOMY.....	14
1.6.1	<i>Employment distribution.....</i>	14
1.6.2	<i>Income profile .....</i>	14
1.7	LAND USE DISTRIBUTION .....	15
1.8	TRANSPORT NETWORK CHARACTERISTICS .....	16
1.8.1	<i>Road Network Characteristics.....</i>	16
1.8.2	<i>Major intersections .....</i>	17
1.8.3	<i>Pedestrian and NMV facilities.....</i>	17
1.8.4	<i>Traffic Management including Parking .....</i>	18
1.8.5	<i>Traffic Safety.....</i>	18
1.9	VEHICULAR GROWTH AND COMPOSITION .....	19
1.9.1	<i>Rail Network Characteristics.....</i>	19
1.9.2	<i>Major Transportation Nodes .....</i>	19
1.9.3	<i>Traffic characteristics of city roads .....</i>	20
1.9.4	<i>Socio-Economic and Travel Characteristics.....</i>	21
1.10	COMPREHENSIVE MOBILITY PLAN/ COMPREHENSIVE TRAFFIC AND TRANSPORTATION STUDY (CMP/CTTS) .....	23
1.10.1	<i>Major issues to traffic and transportation .....</i>	23
1.11	URBAN GOVERNANCE AND INSTITUTIONAL FRAMEWORK.....	24
<b>CHAPTER 2:</b>	<b>PUBLIC TRANSPORT CHARACTERISTICS.....</b>	<b>25</b>
2.1	INTRODUCTION .....	25
2.1.1	<i>Mass Rapid Transit System (Metro/Mono/Light Rail, if any).....</i>	25

2.1.2	<i>Bus Rapid Transit System (if any)</i> .....	25
2.1.3	<i>City Bus System (if any)</i> .....	25
2.1.4	<i>Intermediate Public Transport and other modes</i> .....	25
2.1.5	<i>Public Transport Ridership</i> .....	26
2.2	EXISTING CITY BUS SYSTEM.....	26
2.2.1	<i>System overview</i> .....	26
2.2.2	<i>Physical performance</i> .....	27
2.2.3	<i>Financial performance (if operated by public sector)</i> .....	28
2.3	EXISTING FARE STRUCTURE.....	29
2.3.1	<i>Fare Structure of CBS</i> .....	29
2.3.2	<i>Concessional fare</i> .....	29
2.3.3	<i>Fare fixation &amp; revision mechanism for city buses</i> .....	30
2.3.4	<i>Existing fare collection mechanism</i> .....	30
2.4	TAXATION ON PUBLIC TRANSPORT.....	30
2.4.1	<i>Motor Vehicle Tax</i> .....	30
2.4.2	<i>Passenger Tax</i> .....	30
2.4.3	<i>Issues with the existing taxation policies</i> .....	30
2.4.4	<i>Steps taken (if any) to reduce or exempt public transport from taxes</i> .....	31
2.5	EXISTING INSTITUTIONAL SETUP FOR CITY BUS OPERATIONS.....	31
2.5.1	<i>Management Structure – RTC/MC/SPV/ others</i> .....	31
2.5.2	<i>Staff details for organization/management body</i> .....	31
2.6	SUPPORT INFRASTRUCTURE.....	31
2.6.1	<i>Existing Bus Q Shelters (BQS) if any</i> .....	31
2.6.2	<i>Existing Bus Depots and Terminals</i> .....	32
2.6.3	<i>Proposed Depot, Terminals and Bus Shelters for JNNURM buses</i> .....	33
2.7	INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS (ITS).....	34
2.7.1	<i>Existing Infrastructure</i> .....	34
2.7.2	<i>Proposed Intelligent Transport Systems (ITS)</i> .....	35
<b>CHAPTER 3:</b>	<b>PROPOSED OPERATION PLAN</b> .....	<b>37</b>
3.1	ASSESSMENT OF FLEET.....	37
3.1.1	<i>Method 1 – Based on ‘Travel Demand Characteristics’</i> .....	37
3.1.2	<i>Method 2 – Based on ‘Increased frequency on existing routes’</i> .....	38
3.1.3	<i>Method 3 – Based on ‘new proposed routes’</i> .....	39
3.1.4	<i>Strategy for route rationalization of IPT/ para-transit system</i> .....	39
3.2	CATEGORY WISE DISTRIBUTION OF BUSES.....	40
3.3	BUS SPECIFICATIONS.....	40
3.4	CONTRACTING MECHANISM FOR OPERATION & MAINTENANCE OF BUSES (PUBLIC/PRIVATE).....	40

3.4.1	Operation through public sector .....	40
3.4.2	Operation through private sector .....	41
<b>CHAPTER 4:</b>	<b>FINANCIAL RESOURCES PLAN.....</b>	<b>42</b>
4.1	CAPITAL COST .....	42
4.2	FUNDING PATTERN .....	43
4.3	FINANCIAL SUSTAINABILITY .....	43
4.3.1	Assumptions for Financial Analysis .....	43
4.3.2	Outcomes of Financial Analysis (profit – loss / IRR /viability gap funding required) .....	44
4.3.3	Steps for financial sustainability of operation and maintenance .....	44
<b>CHAPTER 5:</b>	<b>URBAN TRANSPORT REFORMS .....</b>	<b>45</b>
5.1	ABOUT.....	45
5.2	INSTRUCTIONS AND DISCLAIMERS .....	45
5.3	SPECIAL PURPOSE VEHICLE / “COST CENTRE” UNDER SRTC .....	46
5.4	UNIFIED METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITY (UMTA).....	46
5.5	URBAN TRANSPORT FUND .....	46
5.6	ADVERTISEMENT POLICY.....	47
5.7	PARKING POLICY .....	47
5.8	TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) POLICY .....	47
5.9	TRAFFIC INFORMATION AND MANAGEMENT CONTROL CENTRE.....	47
5.10	REGULATORY MECHANISM FOR THE PERIODIC REVISION OF FARES .....	47
5.11	WAIVER OF TAXES.....	48
5.12	PROPOSED TIMELINES FOR REFORMS .....	48

### Abbreviations and Acronyms

Abbreviations and Acronyms	Descriptions
JnNURM	Jawaharlal Nehru National Urban Renewal Mission
Gol	Government of India
MoUD	Ministry of Urban Development
DPR	Detailed Project Report
UBS	Urban Bus Specifications
CBS	City Bus System
SPV	Special Purpose Vehicle
MC	Municipal Corporation
DA	Development Authority
UMTA	Unified Metropolitan Transport Authority
UTF	Urban Transport Fund
NUTP	National Urban Transport Policy
ULB	Urban Local Body
STU	State Transport Undertaking
SRTC	State Road Transport Corporation
PIS	Passenger Information System
TOD	Transit Oriented Development
TIMMC	Traffic Information & Management Control Centre
NPH	National Public Helpline
BMLTA	Bangalore Metropolitan Land Transport Authority
AJL	Ahmedabad Janmarg Limited
CMP	Comprehensive Mobility Plan
CTTS	City Traffic and Transportation Study
NMV	Non Motorized Vehicles
O-D	Origin Destination
PCU	Passenger Car Unit
PCTR	Per Capita Trip Rate
MRTS	Mass Rapid Transit System
BRTS	Bus Rapid Transit System
ETVM	Electronic Ticket Vending Machine
VAT	Value Added Tax
ITS	Intelligent Transport System
GPS	Global Positioning System
CCTV	Close Circuit Tele Vision
IPT	Intermediate Public Transport
ATL	Average Trip Length

## List of Tables

---

TABLE 1-1: TEMPERATURE AND PRECIPITATION.....	11
TABLE 1-2: POPULATION OF THE CITY .....	12
TABLE 1-3: POPULATION OF MALE AND FEMALE .....	13
TABLE 1-4: LITERACY RATE .....	13
TABLE 1-5: COMPOSITION OF WORKFORCE BY ACTIVITIES .....	14
TABLE 1-6: INCOME CHARACTERISTICS .....	14
TABLE 1-7: SPATIAL DISTRIBUTION OF INCOME PROFILE.....	15
TABLE 1-8: LAND USE DETAILS .....	15
TABLE 1-9: EXISTING ROAD DETAILS IN THE CITY .....	16
TABLE 1-10: MAJOR ROADS AND THEIR FEATURES.....	16
TABLE 1-11: DETAILS OF MAJOR INTERSECTIONS .....	17
TABLE 1-12: PEDESTRIAN FLOWS AT INTERSECTIONS .....	17
TABLE 1-13: PARKING FACILITIES IN THE CITY .....	18
TABLE 1-14: ROAD ACCIDENTS IN THE CITY .....	18
TABLE 1-15: REGISTRATION OF VEHICLES IN THE DISTRICT .....	19
TABLE 1-16: FLOW CHARACTERISTICS ON MAJOR TRAFFIC CORRIDORS.....	20
TABLE 1-17: SPEED OBSERVATION ON CITY BUS CORRIDORS .....	21
TABLE 1-18: TRAVEL SPEEDS AND DELAYS FOR TRAFFIC STREAM.....	21
TABLE 1-19: INSTITUTIONAL RESPONSIBILITY MATRIX .....	24
TABLE 2-1: MODE WISE RIDERSHIP .....	26
TABLE 2-2: DETAILS OF BUS ROUTES .....	26
TABLE 2-3: TYPES OF BUSES IN THE SYSTEM .....	27
TABLE 2-4: AGE PROFILE OF THE BUSES.....	27
TABLE 2-5: PHYSICAL PERFORMANCE OF THE BUS SERVICE.....	27
TABLE 2-6: FINANCIAL PERFORMANCE .....	28
TABLE 2-7: FOR LOW FLOOR BUSES.....	29
TABLE 2-8: FARE FOR ORDINARY/EXPRESS/NON-STOP BUS SERVICES .....	29
TABLE 2-9: DETAILS OF EXISTING WEEKLY/BI-WEEKLY/MONTHLY PASS SYSTEM .....	29
TABLE 2-10: EXISTING BUS Q SHELTERS .....	31
TABLE 2-11: PROPOSED BUS Q SHELTERS.....	32
TABLE 2-12: BUS DEPOT FOR CITY BUSES.....	32
TABLE 2-13: BUS TERMINALS FOR CITY BUSES.....	32
TABLE 2-14: DETAILS OF PROPOSED BUS DEPOTS FOR INCREASED FLEET .....	33
TABLE 2-15: DETAILS OF PROPOSED BUS TERMINALS FOR INCREASED FLEET.....	33
TABLE 2-16: PROPOSED BUS Q SHELTERS.....	34

TABLE 3-1: BUS FLEET REQUIREMENTS .....	37
TABLE 3-2: DESIRABLE MODAL SPLIT FOR INDIAN CITIES (AS % OF TOTAL TRIPS).....	37
TABLE 3-3: FLEET CALCULATION AS PER INCREASED FREQUENCY (FOR REFERENCE ONLY) .....	38
TABLE 3-4: FLEET CALCULATION AS PER PROPOSED FREQUENCY/HEADWAY .....	39
TABLE 3-5: TYPOLOGY OF PROPOSED BUS FLEET .....	40
TABLE 4-1: BUS FLEET COST.....	42
TABLE 4-2: COST OF DEPOTS, TERMINALS AND BUS-Q-SHELTERS.....	42
TABLE 4-3: ITS FACILITIES COST.....	43
TABLE 5-1: TIME LINES FOR REFORMS .....	48

## List of Annexure

---

### Annexure – 01

- Constitution of Unified Metropolitan Transport Authority for Hyderabad Metropolitan Region, G. O. Ms. No. 624, dated September 08, 2008
- Creation of Bangalore Metropolitan Land Transport Authority (BMLTA) for Bangalore Metropolitan Region, G. O. No. UDD 134 BMR (2006)

### Annexure – 02

- Govt. Order for setting up of the 'Rajasthan Transport Infrastructure Development Fund' for cities in Rajasthan state

### Annexure – 03

- Advertisement Policy for Meera Bhayandar city
- Advertisement Policy for Navi Mumbai city

### Annexure – 04

- Parking Policy for Navi Mumbai city

### Annexure – 05

- Fare revision details for BMTC, Bangalore
- Fare revision details for Ahmedabad Janmarg Limited (AJL), Ahmedabad

### Annexure – 06

- Govt. Notification to set up of 'City Transport Service Ltd.' (CTSL), an SPV for city bus operations in Bhubaneswar city and Puri town

## General Instructions for DPR Preparation

---

- The DPR for the city shall be prepared and submitted by selected State Road Transport Corporation (SRTC)/Municipal Corporation (MC)/SPV/ through SLNA with approval of SLSC.
- The DPR shall cover city profile, transport network characteristics, public transport characteristics, proposed operation plan including route selection, no. of buses, deployment of buses, contracting strategies for operation, finance resources plan and reforms in urban transportation.



## Chapter 1: City Profile

### 1.1 Background

*Background shall cover the city location, its value, image and importance in the context. Special status such as capital city of the State, tourism significance, affiliation to a hilly State and any other status shall be mentioned clearly.*

### 1.2 Spatial growth and regional setting

*This section shall have information on the pattern of spatial growth over a period of time (past 30 to 40 years), areas in the city (old/walled and new), spread of the city, main activity zones/centres, central business districts, influence zones and geographical growth constraints. The supporting tables and maps shall also be inserted for more clarity. The regional context (locational, significance – urban, administrative, economic, tourism, etc.) of the city (as part of a formal region such as a District or a functional region such as National Capital Region) shall be explained here.*

### 1.3 Climate

*This section shall discuss the type of climate, climatic zones, the maximum and minimum temperatures, maximum and minimum rainfall and any other specific characteristics of the city. The information shall be additionally provided in the format as given below in Table 1-1.*

**Table 1-1: Temperature and Precipitation**

S. No.	Parameter	Month-wise from Jan to Dec		
		Jan	Feb	Mar
1.	Average* temperature (degree C)			
2.	Average precipitation (mm)			

Source:

\*data may be for last year or last number of years

### 1.4 Linkages & Connectivity

*This section shall describe the linkages (mode-wise: road, rail, air, waterway) of the city to its region, especially to the main urban centres. A brief description of the city's connections via these linkages shall be explained subsequently in terms of connectivity by road (public and private bus services), rail (major trains and destinations), air (major flights, their frequency and destinations) and waterway, if*

any. The existing or proposed corridors (industrial, economic, freight etc.) passing through the city shall be mentioned in this section. Support tables and maps shall also be inserted.

## 1.5 Demographic Profile

This section shall illustrate the population, population growth rate and population density in the city as given in the sub-sections below.

### 1.5.1 Population

The sub-section shall explain the present and last (5 to 10) years' population with growth and decline pattern, average annual growth rate (for the period), share of population as per areas/zones (if any), floating population and its proportion to the resident population. The data shall be additionally provided in the format as given in Table 1-2.

Table 1-2: Population of the city

S. No.	Year	Population in millions	Growth rate (%)
1			
2			
3			
4			
5			

Source:

[A BAR GRAPH DEPICTING THE POPULATION OF THE CITY OVER THE PAST YEARS / DECADES, STRATIFIED ACCORDING TO ZONES (SUCH AS WALLED CITY), SHALL BE PROVIDED HERE.]

### 1.5.2 Population growth rate

The average annual growth rate (AAGR) of the population in the city shall be explained in this sub-section mentioning the highest and lowest values, range and the factors responsible for variations over the years. The information/data shall be additionally represented in the form of charts as given below.

[A LINE GRAPH SHOWING THE VARIATIONS IN CITY'S POPULATION AND AVERAGE ANNUAL GROWTH RATE OVER THE PAST YEARS / DECADES SHALL BE PROVIDED HERE]

### 1.5.3 Population density

*This sub-section shall provide the population densities (past and present) for the city and its various zones (such as municipal area, special zone, development area, etc.) including the highest and lowest values, average values and the reasons behind the same. The information shall be additionally given in the form of charts as given below.*

[A BAR GRAPH SHOWING THE POPULATION DENSITY (IN TERMS OF PERSONS/ SQ-KM) FOR THE CITY AND ITS VARIOUS ZONES OVER THE PAST YEARS / DECADES SHALL BE PROVIDED HERE.]

### 1.5.4 Gender ratio and age profile

*This section shall include the data on total male and female population for present and previous years, sex ratio, age profile, population of senior citizens/ adults/ children and their comparison with National or State averages. The information shall be additionally given in the format as given in Table 1-3.*

**Table 1-3: Population of Male and Female**

S. No.	Parameter	Sex Ratio	Population of children (%)	Population of adults (%)	Population of senior citizens (%)
1	City				
2	State Average				
3	National Average				

### 1.5.5 Literacy rate

*This sub-section shall mention about the average literacy rate in the city, gender wise literacy rate, and their comparison with the State and National averages. The information shall be additionally given in the format as shown in Table 1-4.*

**Table 1-4: Literacy rate**

S. No.	Parameter	Literacy Rate	Literacy rate – Male (%)	Literacy rate – Female (%)
1	City			
2	State Average			
3	National Average			

## 1.6 Urban Economy

### 1.6.1 Employment distribution

*This section shall give details on the number of total workers, main and marginal workers, sector wise employment, work force participation, major employment centres and the spatial pattern of employment concentration. The composition of workforce categorised as per activities shall be provided in the format as given in Table 1-5 (items given in top row indicative only).*

**Table 1-5: Composition of workforce by activities**

S. No.	Category	City	Special Zone (if any)	Suburban Areas	Total
a	Agriculture				
	percentage				
b	Livestock and mining				
	percentage				
c	House Hold industries				
	percentage				
d	Other industries				
	percentage				
e	Construction				
	percentage				
f	Trade and Commerce				
	percentage				
g	Transport				
	percentage				
h	Other services				
	percentage				
Total					

Source:

### 1.6.2 Income profile

*This section shall present information about socio-economic profile of the city. It shall include income range, income distribution, lowest, highest and average per capita income, distribution of groups and the spatial distribution of income groups within the city. In addition, the following data on income distribution shall be provided in the format as given in Tables 1-6 and 1-7.*

**Table 1-6: Income Characteristics**

Income Range (Capita)	Old City		Rest of Urban Area		Peri-urban area	
	% HH	Avg Income (Rs)	% HH	Avg Income (Rs)	% HH	Avg Income (Rs)

<b>Total</b>						

Source:

Table 1-7: Spatial distribution of income profile

S. No.	Income Group	Major Residential Areas
1	Higher Income Group	
2	Middle Income Group	
3	Lower Income Group	

Source:

## 1.7 Land use distribution

*This section shall discuss the present and proposed land use pattern, if any. In particular, the land pockets in the development area allocated for the purposes of public transport infrastructure (depots/ terminals) shall be indicated. The status of these land pockets with respect to existing infrastructure within them shall also be given. Development controls specific to depot and terminal development, especially related to their commercial exploitation shall be mentioned here. In addition, the data on land use distribution pattern shall be provided in the format as given in Table 1-8 (rows and column items indicative).*

Table 1-8: Land use details

S. No.	Land Use	2001		2011		Growth Percentage
		Area	%	Area	%	
1	Residential					
2	Commercial					
3	Administrative					
4	Industrial					
5	Parks/Playground					
6	Public Services					
7	Traffic					
8	River/Water bodies					
9	Open Land					
	Total					
Source:						

[A PIE CHART EACH FOR EXISTING AND PROPOSED LAND USE DISTRIBUTION TO BE INSERTED HERE. FIGURES SHOWING THE EXISTING AND PROPOSED LAND USE MAP FOR THE CITY (IF AVAILABLE) TO BE INSERTED TOO.]

## 1.8 Transport Network Characteristics

*Transport network characteristics shall discuss the road network, rail network, growth of registered vehicles, traffic and travel characteristics, a broad summary of the CMP/CTTS study (if any) for the city and main issues related to travel and traffic characteristics pointed out in the study. These characteristics shall be derived predominantly on the basis of any existing CMP/ CTTS or other transport studies.*

### 1.8.1 Road Network Characteristics

*This sub-section shall compile the hierarchy of roads viz. National/ State Highways, arterial, sub-arterial, collector and local roads, pattern of the roads, length of the roads in city/urban area, existing conditions of the roads, right-of-way's, number of lanes for each road type, divided/undivided data, main activities along the roads, brief of street/road design (existing and proposed) and any other special features for the same. The data shall be additionally presented in the format as given in Tables 1-9 & 1-10.*

**Table 1-9: Existing road details in the city**

Type of roads	Length in km	% of total	Avg. RoW
National/ State Highways			
Arterial			
Sub-arterial			
Collector			
Local			
Total			

Source:

**Table 1-10: Major Roads and their features**

S. No	Name of Road	No. of lanes	RoW	Divided/Undivided
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				

S. No	Name of Road	No. of lanes	RoW	Divided/Undivided
8				
9				
10				
11				

Source:

### 1.8.2 Major intersections

*This sub-section shall include the names of major intersections, number of signalized and non-signalized intersections, and any other specific information for the same. The data shall be additionally presented in the format given in Table 1-11.*

**Table 1-11: Details of major intersections**

S. No	Name of Intersection	No. of Arms	Signalized (yes/No)
1			
2			
3			
4			
5			
6			

Source:

### 1.8.3 Pedestrian and NMV facilities

*This section shall present the pedestrian & NMV facilities available/proposed in the city such as footpaths (length, width and condition), foot over bridges, sub-ways, pedestrian-only traffic signals, dedicated NMV lanes, and dedicated parking facilities for cycle rickshaws and the proposed upgradation of the facilities. In addition, data on pedestrian flow at major intersections shall be presented in the format as given in Table 1-12.*

**Table 1-12: Pedestrian flows at intersections**

Location	Type of Junction (Rotary / Signalized / Non-signalized)	Total Peak hour Pedestrian Flow	Arm 1	Arm 2	Arm 3	Arm 4

Source:

### 1.8.4 Traffic Management including Parking

*This sub-section shall discuss the parking facilities available in the city (on road, off road, multi level parking), parking capacity, problems and issues due to parking congestion and proposed measures to avoid congestion in busy areas due to parking in the city. In addition, the data shall be presented in the format given in Table 1-13. Additionally, measures that are already in place for traffic management, such as one-ways, etc. shall be mentioned here.*

**Table 1-13: Parking facilities in the city**

S. No.	Location	Type of parking (On-road/ Off-road/ Multi-level)	Capacity

Source:

### 1.8.5 Traffic Safety

*This sub-section shall discuss the road safety in the city and its various related factors such as the heterogeneity in the traffic stream, inadequate facilities for pedestrians and NMVs and their non-segregation from fast moving traffic, etc. In addition the data on road safety indicators shall be presented in the format as given in Table 1-14.*

**Table 1-14: Road accidents in The City**

Year	Population	Motor Vehicles	Road Deaths	Fatality Rate		Total Accidents
				Per 1 Lakh Population	Per 10000 Vehicles	
2001						
2002						
2003						
2004						
2005						
2006						
2007						
2008						
2009						
2010						
2011						
2012						

Source:



## 1.9 Vehicular Growth and Composition

This section shall discuss the category-wise vehicular growth pattern of the city. Information on the total number of vehicles for last 10 years, growth rate, reasons behind the same and any proposed measures to reduce the private modes in the city shall be given. In addition, time series data on vehicular registration classified by vehicle type since 2001 shall be presented in the format as given in Table 1-15.

Table 1-15: Registration of vehicles in the district

Year	M. Rickshaw	Two Wheeler	Auto Rickshaw	Tempo		Cars	Jeeps	Tractors	Trailers	Taxi Car/ Jeeps	Buses	Trucks	Others	Total
				Pass	Goods									
2001-02														
2002-03														
2003-04														
2004-05														
2005-06														
2006-07														
2007-08														
2008-09														
2009-10														
2010-11														
2011-12														

Source:

### 1.9.1 Rail Network Characteristics

This section shall explain the connectivity of major cities/town with rail networks (various gauge), importance of railway lines in the city, details of dedicated freight corridors, if any, and any future proposals for the same.

### 1.9.2 Major Transportation Nodes

Major transportation nodes are those which act as major passenger integration points. At these places people often change their mode and get in to a higher / lower mode of travel in order to travel large distances / cover the last mile of their journey. Places like bus terminals, railway stations and airports often act as transport nodes. This sub-section shall discuss the following components:

### Bus terminals/stations

*This shall include details of bus terminals/stations, major destinations covered by the bus services, types of available services (intercity, mofussil, sub-urban, city buses and special services) from the terminals/stations, existing fleet size being used for each, capacity of the terminals and proposals for development of new terminals/ relocation of existing terminals.*

### Railway station

*This shall include details of main railway station, other major railway stations and satellite station in the city/urban area and major destinations of trains passing/ originating from the city.*

### Airport

*This shall include details of major destinations covered by air services using the city airport and proposals for development of new airport / relocation of existing airport in the city / urban area.*

## 1.9.3 Traffic characteristics of city roads

*This section shall discuss major traffic characteristics of the city which include traffic volume, traffic composition, average journey speeds and reasons for delays on major traffic corridors. In addition, the data shall be presented in the format as given in Table 1-16.*

**Table 1-16: Flow Characteristics on Major Traffic corridors**

S. No	Name of the Road	Peak Hour (PCU)	Lane Configuration	Average Travel Speed (Kmph)	V/C	LOS
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						

Source:

### Origin-Destination Characteristics

*This sub-section shall discuss the Origin-Destination pattern of commuters as analysed in CMP/CTTS document to estimate inter-zonal trip volumes and average trip lengths. Trip length distribution of all modes including public transport shall be discussed here mentioning the factors affecting the distribution pattern.*

[A LINE GRAPH SHOWING THE TRIP LENGTH DISTRIBUTION (PERCENTAGE WISE) FOR DIFFERENT MODES SHALL BE INSERTED HERE.]

### Speed and Delay

*This section shall discuss the maximum speed, minimum speed and average speed of private modes and public modes (city buses, etc.) along the city bus corridors. In addition, the data shall be presented in the format as given in Table 1-18.*

**Table 1-17: Speed Observation on city bus corridors**

S. No	Name of the Road/corridor	Peak Hour (PCU) Traffic	Average Travel Speed (km/hr)

Source:

*Speed characteristics in terms of journey and running speeds as assessed in the CMP/ CTTS for major roads in the city shall be discussed here. This information shall be useful in choosing the appropriate bus corridors and developing mitigation plans for delays. Data on journey speed and running speed of entire traffic stream as calculated in the CMP/ CTTS shall be presented in the format as given in Table 1-19.*

**Table 1-18: Travel Speeds and Delays for Traffic Stream**

Stretch	Journey Speed (kmph)	Running Speed (kmph)	Average Delay (Seconds)

Source:

## 1.9.4 Socio-Economic and Travel Characteristics

### Average Monthly Income

*This sub-section shall provide the information on various income profiles of the city based on the findings of the CMP/CTTS/any other document/survey. This shall include the range of each category of income and the expenditure pattern (including transportation). If possible, separate data shall be provided for income and expenditure characteristics of captive PT users.*

[A PIE CHART REPRESENTING THE MONTHLY INCOME PATTERN OF THE CITY SHALL BE PRESENTED HERE.]

### **Per Capita Trip Rate**

*The estimated Per Capita Trip Rate (PCTR) for the city as calculated in the CMP/ CTTS shall be given here.*

### **Average Trip Length**

*The average trip length estimated in the CMP/ CTTS for public and private vehicles shall be presented here in the format given below.*

- Public Transport trips                      -            (in kms)
- Private Vehicle trips                        -            (in kms)

### **Purpose of Journey**

*The distribution of purpose of journey in terms of work trips, business trips, education trips, social and recreation trips, tourism, health and other trips, as calculated in the CMP/ CTTS shall be presented as percentage of total trips here.*

[A PIE CHART SHOWING THE DISTRIBUTION OF PURPOSE OF JOURNEY SHALL BE INSERTED HERE.]

### **Existing Modal Share**

*The modal share of various modes as calculated in the CMP/ CTTS through a household survey, if any, shall be discussed here and presented in the format as given below.*

- Walk                      :            %
- 2-wheeler                :            %
- Car                        :            %
- Auto                      :            %
- Bus                        :            %
- Cycle                     :            %

[A PIE CHART SHOWING THE MODAL SHARE OF TRIPS SHALL BE INSERTED HERE]

### **City Bus Passenger Characteristics (if any)**

*Data on the analysis of trip purpose for city bus passengers, and the minimum and maximum trips for each purpose shall be discussed in this section.*

[A PIE CHART SHOWING THE DISTRIBUTION OF CITY BUS PASSENGERS BY PURPOSE SHALL BE INSERTED HERE.]

## **1.10 Comprehensive Mobility Plan/ Comprehensive Traffic and Transportation Study (CMP/CTTS)**

*This section shall discuss in brief the major findings of any CMP/ CTTS carried out for the city and shall broadly include the major problems and issues with traffic and transportation in the city, future growth and travel demand projections, and major proposals to alleviate them. In particular, issues and proposals in respect of public transport system shall be pointed out.*

### **1.10.1 Major issues to traffic and transportation**

#### **Road Infrastructure**

*This sub-section shall cover encroachment, parking, traffic movement, road space, carriageway, congestion, conditions of roads, road network, issues and problems in road infrastructure and other issues as relevant.*

#### **Traffic and Transport**

*This paragraph shall cover the issues in growth of personalized and public transport modes, existing public transport systems, traffic in busy core areas, traffic at intersections, average speed on major roads, parking issues and issues in other essential transport infrastructure.*

#### **Terminals and other issues**

*This shall cover the inadequate facilities in bus terminals, bus stations and bus shelters causes inconvenience to commuters, issues in integrated public transport systems and need for directional terminals, lack of enforcement of traffic rules, especially inside the old city area, lack of traffic awareness among the citizens, lack of NMV facilities like pedestrian crossings, cycle rickshaw stands and bicycle lanes etc.*

## 1.11 Urban Governance and Institutional Framework

*This section shall cover the brief of existing urban governance and institutional framework under the relevant “State Municipalities Act”/ Development Authority Act (if any), power, roles and responsibilities of all major city agencies such as Municipality, Development Authority, PWD, State Housing Board, State Road Transport Corporation, Forest department, Tourism Department, RTO, Traffic Police, etc. The information may be presented additionally in the format as indicated in Table 1-20.*

**Table 1-19: Institutional responsibility matrix**

Sector	Planning	Implementation	Operation and Maintenance
Landuse / Master Plan/ Building Byelaws			
Water Supply			
Sewerage			
Roads/ Bridges/ Flyovers/ RoB/ Multilevel Parking			
Traffic Control and Management Systems			
City Public Transportation			
Street Lighting			
Storm Water Drainage			
Solid Waste Management			
Parks / Playground/ Urban forest			
Air, water and noise pollution Control			
Slum Development			
Urban Poverty Alleviation			
Housing for EWS			
Public Conveyance			
Heritage Building Conservation			

Source:

## **Chapter 2: Public Transport Characteristics**

### **2.1 Introduction**

*This chapter shall discuss the available/proposed public transportation facilities in the city. Information on Mass Rapid Transit Systems (MRTS) such as Metro Rail system, BRTS, Light Rail, Monorail, Tram, PRT, existing/proposed city bus system and Intermediate Para-Transit system shall be provided in the given sub-sections below.*

#### **2.1.1 Mass Rapid Transit System (Metro/Mono/Light Rail, if any)**

*This sub-section shall cover MRT system details including system network in terms of clusters/ routes/ lines (existing/ proposed), corridors, phases of implementation, operational characteristics, service types, service span, coverage area, main transit stations/ stops, major terminals/interchanges, ridership details, fare details and proposals for integration with the other modes.*

#### **2.1.2 Bus Rapid Transit System (if any)**

*This sub-section shall cover BRT system details including system network in terms of clusters/ routes/ lines (existing/ proposed), corridors, phases of implementation, operational characteristics, service types, service span, coverage area, main transit stations/ stops, major terminals/interchanges, ridership details, fare details and proposals for integration with the other modes.*

#### **2.1.3 City Bus System (if any)**

*This sub-section shall cover city bus system details including system network in terms of clusters/ routes (existing/ proposed), corridors, modes of operation (private/ public), operational characteristics, service types, service span, coverage area, main stops, status of bus queue shelters – existing and proposed, major terminals/interchanges, existing and proposed ITS infrastructure (GPS-AVL, PIS, AFCS), ridership details, fare details and proposals for integration with the other modes.*

#### **2.1.4 Intermediate Public Transport and other modes**

*This sub-section shall cover IPT system details including system network in terms of clusters/ routes (existing/ proposed), corridors, sections of overlap of corridors/ routes with city bus system/ BRT/ MRT system, modes of operation (organized/ informal), operational characteristics, service types (point to point/ stage-carriage), service span, coverage area, main stops and status of signages at*

the stops, major parking areas and their status, existing and proposed ITS infrastructure (GPS-AVL, PIS, AFCS), ridership details, fare details and proposals for integration with the other modes.

### 2.1.5 Public Transport Ridership

This sub-section shall cover details of daily ridership for different modes of public transport in the city. The information shall be presented in the format as given in Table 2-1.

**Table 2-1: Mode Wise Ridership**

Type of Mode	Fleet Size (in case of road based modes)	Average Daily Ridership
Metro Rail (if any)		
Mono Rail (if any)		
Light Rail (if any)		
BRTS (if any)		
City Bus System (if any)		
Tram system (if any)		
IPT (if any)		

Source:

## 2.2 Existing City Bus System

### 2.2.1 System overview

#### Route characteristics

A brief description of the existing routes of city bus system including their terminal points and en-route locations shall be presented here in the format as given in Table 2-2.

**Table 2-2: Details of Bus routes**

S. No.	Route No.	Route Description (terminal points, en-route locations)	Route Length	Existing Headway	No. of Buses
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					

Source:



### Types of buses in the system

Information on the types of buses being utilized in the system shall be presented here in the format as given in Table 2-3.

Table 2-3: Types of buses in the system

S. No.	Type of Bus	Fleet size	Average age of fleet
1			
2			
3			
4			
5			

Source:

### Age profile of fleet

Information on the age profile of the fleet for different types of buses shall be presented in the format as given in Table 2-4.

Table 2-4: Age profile of the buses

S. No.	Years	Types of Bus	Total no. of Buses
1	Less than 5 years		
2	Between 6 to 10 years		
3	11-15 years		
4	More than 15 years		

Source:

## 2.2.2 Physical performance

Various physical performance characteristics of existing city bus service shall be presented in this sub-section in the format as given in Table 2-5.

Table 2-5: Physical Performance of the bus service

S. No.	Parameters	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
<b>A</b>	<b>Physical Performance</b>					
1	Average no. of buses held					
2	Average no. of buses on road					
3	% of Fleet Utilization					
4	Average age of buses (Year)					
5	Total revenue Km in Lakhs					
<b>B</b>	<b>Daily Bus Performance</b>					
1	Avg. Kms/day/bus					
2	Avg. % load factor					
<b>C</b>	<b>Fuel Performance</b>					

S. No.	Parameters	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
1	Kms/lts of HSD (KMPL)					
<b>D</b>	<b>Staff Positioning</b>					
4	Total Staff					
5	Staff/ bus					

Source:

### 2.2.3 Financial performance (if operated by public sector)

Financial performance of existing city bus services shall include the analysis of revenue (traffic revenue, non-traffic revenue and total revenue), man power cost in terms of salary and over time, fuel cost, tyre and tube cost, spare parts and other cost, interest, depreciation, MV tax, passenger tax and other tax etc. This sub-section shall present this analysis for past five financial years in the format as given in Table 2-6.

Table 2-6: Financial Performance

S. No.	Parameters	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
<b>A</b>	<b>Revenue (In Rs. Lakhs)</b>					
1	Traffic Revenue					
2	Other Revenue					
3	<b>Total Revenue</b>					
4	<b>EARNING PER KM</b>					
<b>B</b>	<b>Cost (In Rs. Lakhs)</b>					
1	Personnel (salary)					
	Personnel (over time)					
2	Fuel					
3	Tyres & Tubes					
4	Spare parts & Others					
5	Interest					
6	Depreciation					
7	MV Tax					
8	Passenger tax					
9	Other tax					
10	<b>Total Cost</b>					
11	<b>COST PER KM</b>					
<b>C</b>	<b>OPERATING RATIO</b>					

Source:

A brief description of factors affecting the physical and financial performance as indicated in various parameters under these two sections shall be highlighted here.

## 2.3 Existing Fare Structure

### 2.3.1 Fare Structure of CBS

*This sub-section shall discuss the present and proposed fare structure of the city bus services based on the distance travelled for various categories such as terrain of operations - hills and/or plains, type of services - ordinary, and express, semi-deluxe and/or deluxe services, AC services, Non-AC services, Special services, Ladies Special services, etc. This information shall be presented in the format as given in Table 2-7 (labelling of tables indicative only and may be modified according to the types of services available in the city).*

**Table 2-7: For Low Floor Buses**

Fare Stages	Fare for AC Services in Rs	Fare for Non AC Services in Rs
0-5		
5-10		
10-15		
15-20		
Above 20		

**Table 2-8: Fare for ordinary/express/non-stop bus services**

Fare Stages	Fare in Rs
0-3	
3-5	
5-10	
10-15	
15-20	
Above 20	

### 2.3.2 Concessional fare

*This sub-section shall discuss the provision of concessions on the fare and/or free travel facilities available for various categories of citizens such as senior citizens, children, citizens awarded by the State for their bravery, freedom fighters, physically handicapped and blind citizens, etc. available for city bus services. Cost of daily, weekly, bi-weekly, monthly passes and any other special passes available for city buses shall be provided in the format as given in Table 2-9 (categories shown are indicative only).*

**Table 2-9: Details of existing weekly/bi-weekly/monthly pass system**

S. No.	Category	Cost
1	Single Daily Pass	

S. No.	Category	Cost
2	Husband-wife Pass	
3	Children (below 12 Years)	
4	Weekly pass	
5	Bi-weekly pass	
6	Monthly Pass	

### 2.3.3 Fare fixation & revision mechanism for city buses

*This section shall explain the fare fixation mechanism adopted by the city/State for city bus/ inter-city services, the input costs taken for fare fixation, fuel costs, dearness allowances, additional taxes included, fare revision mechanism and the factors considered for fare revision, including the date of last fare revision.*

### 2.3.4 Existing fare collection mechanism

*This section shall provide information on existing fare collection media/mechanism such as manual or by hand-held Electronic Ticket Vending and Verification Machine (ETVM) for on-board collection and off-board collection. Proposals in respect of changes in fare collection mechanism, integration of fare with other modes and use of new media such as smart card system, token system etc. shall be provided here.*

## 2.4 Taxation on public transport

*Public transport is subjected to a multitude of fees and taxes imposed by the Central, State and Local Governments. This section shall discuss the Motor Vehicle Taxation, passenger tax and other issues with taxation.*

### 2.4.1 Motor Vehicle Tax

*The sub-section shall provide the detailed information regarding the MV taxation on city bus services.*

### 2.4.2 Passenger Tax

*This sub-section shall provide information on the passenger tax imposed on city bus services (existing and proposed, if any).*

### 2.4.3 Issues with the existing taxation policies

*This sub-section shall discuss various issues being faced by the operator in respect of irrational taxes imposed on the buses, if any.*

## 2.4.4 Steps taken (if any) to reduce or exempt public transport from taxes

*This sub-section shall discuss various steps being taken, if any, to reduce or exempt public transport from taxes at city or state level.*

## 2.5 Existing Institutional Setup for City Bus Operations

### 2.5.1 Management Structure – RTC/MC/SPV/ others

*This sub-section shall discuss the existing management structure of the agency responsible for operating city buses such as one formed under the Road Transport Corporation Act, 1950 (like Delhi Transport Corporation), formed under Companies Act, 1956 (like Tamil Nadu State TCLs), Municipal Undertaking (such as Ahmedabad MTS) or working as a State Government Department (such as Chandigarh Transport Undertaking).*

### 2.5.2 Staff details for organization/management body

*This sub-section shall present the existing and proposed organizational structure of the agency managing the city bus operations including the board and its constitution, major administrative divisions and levels, their staffing hierarchy, roles and responsibilities of employees.*

## 2.6 Support Infrastructure

*The support infrastructure for city bus services such as Bus Q shelters, Depot, terminals and ITS facilities are essential for any city bus service to operate successfully. The details for each of these infrastructure components shall be provided in the sections below.*

### 2.6.1 Existing Bus Q Shelters (BQS) if any

*Information on BQS shall be provided in the format as given in Tables 2-10 & 2-11. The existing and proposed mechanism for development of new/ maintenance of new and existing BQS shall be explained in this sub-section, including the revenue generating potential of the proposed BQS.*

**Table 2-10: Existing Bus Q Shelters**

S. No.	Name of Bus Stop	Shelter/Signage	Existing condition (good/needs renovation)
1			
2			
3			
4			
5			

Table 2-11: Proposed Bus Q Shelters

S. No.	Name of Bus Stop	Shelter/Signage
1		
2		
3		
4		
5		

## 2.6.2 Existing Bus Depots and Terminals

Information on Bus Depots & Terminals shall be provided in the format as given in Tables 2-12 & 2-13. The existing and proposed mechanism for development of new/ maintenance of new and existing terminals and depots shall be explained in this sub-section, including the revenue generating potential of the proposed depots/ terminals.

Table 2-12: Bus Depot for city buses

S. No.	Item	Depot 1	Depot 2	Depot 3	Depot 4
1	Name				
2	Total Area				
4	Bus types				
5	Capacity (no. of buses)				
6	No. of routes				
7	Control room details				
8	Maintenance & Admin staff details				
9	Repair and Maintenance details				
10	Any other information				

Table 2-13: Bus Terminals for city buses

S. No.	Item	Terminal 1	Terminal 1	Terminal 1	Terminal 1
1	Name				
2	Total Area				
4	Bus types				
5	Capacity (no. of buses)				
6	No. of routes				
7	Control room details				
8	Maintenance & Admin staff details				
9	Any other information				

[A FIGURE SHOWING THE LOCATION OF EXISTING AND PROPOSED DEPOTS & TERMINALS IN THE CITY TO BE INSERTED HERE]

### 2.6.3 Proposed Depot, Terminals and Bus Shelters for JNNURM buses

- Based on the status of existing Depots vis-à-vis their capacity and facilities, existing fleet size and proposed increase in fleet size, supplemental bus depots need to be proposed in order to improve the kilometre efficiency of service and vehicles and to reduce the dead mileage. This section shall lay down the requirement & appropriate location of the new bus depots, requirement for upgradation of existing depots clearly bringing out how they shall together ensure maintenance of the proposed increased fleet. The depot details shall be provided in the format as given in Table 3-6.

**Table 2-14: Details of proposed Bus Depots for increased fleet**

S. No.	Item	Depot 1	Depot 2	Depot 3	Depot 4
1	Name				
2	Total Area				
3	Total No. of buses				
4	No. of routes				
5	Control room details				
6	Maintenance & Admin staff details				
7	Repair and Maintenance details				
8	Any other information				

[LOCATION MAPS/DRAWINGS FOR EACH PROPOSED DEPOT SHALL BE INSERTED HERE].

- Based on the status of existing Terminals vis-à-vis their capacity and facilities, existing fleet size and proposed increase in fleet size, existing and proposed modes of public transport (other than city bus system), existing and upcoming development & activity hubs, supplemental bus depots need to be proposed in order to ensure proper integration of the route networks of the city bus system within and with other modes so as to have smooth functioning of the bus operating system. This section shall lay down the requirement & appropriate location of the new bus terminals, requirement for upgradation of existing terminals clearly bringing out how they shall together ensure integration of routes and urban development oriented around public transport. The terminal details shall be provided in the format as given in Table 3-7.

**Table 2-15: Details of proposed Bus Terminals for increased fleet**

S. No.	Item	Terminal 1	Terminal 1	Terminal 1	Terminal 1
1	Name				

S. No.	Item	Terminal 1	Terminal 1	Terminal 1	Terminal 1
2	Total Area				
3	Total No. of buses				
6	No. of routes				
7	Control room details				
8	Maintenance & Admin staff details				
9	Any other information				

[LOCATION MAPS/DRAWINGS FOR EACH PROPOSED DEPOT SHALL BE INSERTED HERE].

- Based on the status of existing Bus-Q-Shelters and their coverage along existing routes, vis-à-vis proposals for new routes and added frequency of buses at certain stops, locations for new BQS and upgradation of existing BQS shall be laid down in this section in the format as given in Table 3-8.

Table 2-16: Proposed Bus Q Shelters

S. No.	Name & Location of New Bus-Q-Shelter	Name of Location of Bus-Q-Shelter to be upgraded
1		
2		
3		
4		
5		

[LOCATION MAPS/DRAWINGS FOR THE PROPOSED BQS SHALL BE INSERTED HERE].

## 2.7 Intelligent Transport Systems (ITS)

### 2.7.1 Existing Infrastructure

This sub-section shall discuss the existing ITS infrastructure for the city bus system, in terms of coverage, mechanism for maintenance and operations and future proposals for expansion, vis-à-vis the following categories: :

- Global Positioning System (GPS) – on board/off board
- Passenger Information Systems (PIS) – on-board and at BQS/ Terminals
- CCTVs inside buses and at Terminals
- Ticketing systems
- Central Control Facility/rooms



## **2.7.2 Proposed Intelligent Transport Systems (ITS)**

*In order to achieve a higher degree of efficiency and comfort of use for the city bus system using the proposed increased fleet, it shall be essential to integrate various components of ITS with the city bus system. These shall be of the following categories:*

- *Automated Vehicle Location (AVL) System*
  - *Global Positioning System (GPS) – on board/off board*
  - *Central Control Centre*
- *Passenger Information Systems (PIS) – on-board and at BQS/ Terminals*
- *CCTVs inside buses and at Terminals*
- *Ticketing systems*

*This section shall discuss the various components and the proposed mechanism for their development and O&M.*

### **2.7.2.1 Passenger Information System (PIS)**

*This section shall detail out the different on-board and off-board locations where PIS boards shall be installed, their characteristics, the information to be displayed on them and the proposed mechanism for their development and O&M.*

### **2.7.2.2 Central Control Centre**

*This sub-section shall detail out the features and functions of a Central Control Centre to be installed, its location and components and the proposed mechanism for its O&M.*

### **2.7.2.3 Fare Collection System**

*A modern Fare Collection System should be capable of the following tasks:*

- *Avoid over travel possibility on payment of lower tariffs*
- *Establish Data transfer links between the ticket vending system and central control centre*
- *Generation of Management Information System (MIS) for trip-wise/route wise / duty-wise revenue collected, passenger flow, trend analysis (both physical and financial trends) & decision making*
- *Enable conducting routine appraisals of drivers' and conductors' performance in terms of earning per kilometer (EPK), revenue collected, etc.*
- *Analyze frequency/ intensity of use of various ticketing instruments for facilitating expansion of ticket issue centers*

*In this respect, this sub-section shall detail out the proposed Fare Collection System for bus operations including provision of on-board and off-board ticketing options, smart cards, fare integration and concession passes. The proposed mechanism for the development and O&M of the proposed system shall also be provided here.*

## Chapter 3: Proposed Operation Plan

### (Fleet assessment, infrastructure and Route selection)

*This chapter shall discuss the fleet assessment based on various methods, category wise distribution of buses, bus specifications, proposed support infrastructure such as bus depot, terminals and stops, proposed ITS facilities, strategy for development of the same, proposed fare collection mechanism and route rationalization for Intermediate Public Transport (IPT) system.*

### 3.1 Assessment of fleet<sup>4</sup>

#### 3.1.1 Method 1 – Based on ‘Travel Demand Characteristics’

*This sub-section shall explain the process used for calculation for required fleet based on travel demand characteristics data such as Per Capita Trip Rate (PCTR), Average Trip Length (ATL), total trips, desirable PT share, public transport trips, passenger kms and supply kms. The calculations shall be shown in the format as given in Table 3-1. The required fleet size arrived at through the process shall be mentioned below it.*

**Table 3-1: Bus Fleet requirements**

A.	Population in 2011	
B.	Per Capita Trip Rate (PCTR)	
C.	Average Trip Length (in kms)	
D.	Total Trips (excluding walk trips)	
E.	Desirable PT share in % (as indicated in Table 3-2)	
F.	Public Transport Trips	
G.	Passenger Km	
H.	Supply km	
I.	Fleet Required	

- Existing Fleet = I
- Net additional fleet required (X) = Fleet required (H) – Existing Fleet (I)

**Table 3-2: Desirable Modal Split for Indian Cities (as % of total trips)**

City Population (millions)	Mass Transport	Bicycle	Other Modes
0.10 – 0.50	30 – 40	30 – 40	25 – 35

<sup>4</sup> City may choose any method depending upon availability of data

City Population (millions)	Mass Transport	Bicycle	Other Modes
0.50 – 1.0	40 – 50	25 – 35	20 – 30
1.0 – 2.0	50 – 60	20 – 30	15 – 25
2.0 – 5.0	60 – 70	15 – 25	10 – 20
5.0 +	70 – 85	15 – 20	10 – 15

Source: Ministry of Urban Development, Government of India, New Delhi. 1998. Traffic and Transportation Policies and Strategies in Urban Areas in India. Final Report

### 3.1.2 Method 2 – Based on ‘Increased frequency on existing routes’

*This sub-section shall explain the process used for calculation of required fleet based on the increase in frequency (reduction in headway) on existing city bus routes. The calculation details shall be shown in the format as given in Table 3-3. The required fleet size arrived at through the process shall be mentioned below it.*

**Table 3-3: Fleet calculation as per Increased Frequency (for reference only)**

S. No.	Route No.	Route Description (Origin, Destination, En-route locations)	Length <sup>5</sup>	Existing Headway	Existing Buses	Revised Headway <sup>6</sup>	Required Buses
1							
2							
3							
4							
5							
		Total Buses					

Source:

*Note: In order to minimize the waiting time for the passengers during the peak/off peak, the maximum headway of the bus on the routes may be kept as 10 minutes during peak hours and 20 minutes during off-peak hours.*

**Net additional fleet required = Total Fleet Required - Existing Fleet**

<sup>5</sup> Length is Route length and is in KM

<sup>6</sup> Revised headway is the headway based on the increased frequency on the respective route

### 3.1.3 Method 3 – Based on ‘new proposed routes’<sup>7</sup>

*This sub-section shall explain the process used for calculation for required fleet based on the appropriate frequency/ headway on new proposed city bus routes. The calculation details shall be shown in the format as given in Table 3-3. The required fleet size arrived at through the process shall be mentioned below it.*

**Table 3-4: Fleet calculation as per proposed frequency/headway**

S. No.	Route No.	Route Description	Length <sup>8</sup>	Headway	Required Buses
1					
2					
3					
4					
5					
		Total Buses			

Source:

*Note: In order to minimize the waiting time for the passengers during the peak/off peak, the maximum headway of the bus on the routes may be kept as 10 minutes during peak hours and 20 minutes during off-peak hours.*

**Total fleet required:**

### 3.1.4 Strategy for route rationalization of IPT/ para-transit system

*For finalization of existing/proposed city bus routes and sustainability of operations, rationalization of existing Intermediate Para-Transit routes is must for the city. The exercise shall be conducted considering all existing IPT/CBS routes, route-wise supply throughout the day, age profile of the fleet, ownership details, socio-economic profile of IPT operators, and travel pattern of the passengers, focusing on service to suburban areas through Mini-buses, inner city with IPT system and system integration in terms of trunk-feeder system and location of inter-change terminals and hubs. The strategy for carrying out this exercise shall be explained in this sub-section. The full route-rationalization exercise may be carried out at a later stage.*

<sup>7</sup> The new routes may be proposed based on available secondary data and limited primary surveys.

<sup>8</sup> Length is Route length and is in KM

## 3.2 Category wise distribution of buses

*The percentage of category wise distribution of required buses shall be decided as per the JnNURM guidelines among mini, midi, standard (low floor – AC/non-AC), articulated and bi-articulated and provided in this section as given in Table 3-5.*

**Table 3-5: Typology of proposed bus fleet**

S. No.	Types of bus	% of Total buses	Proposed no. of buses
01	Mini Bus		
02	Midi Bus		
03	Standard Bus Non AC		
04	Standard Bus AC Bus		
	<b>Total buses required</b>		

Source:

## 3.3 Bus Specifications

*Bus specifications shall be as per ‘Urban Bus Specifications (UBS) – II’ issued by the Ministry of Urban Development, Government of India and prevailing Central Motor Vehicle Rules (CMVR). It shall be designed to carry passengers with ease of boarding and alighting especially for ladies, children, senior citizens and physically challenged persons. The bus design shall be eco friendly, energy efficient, safe and comfortable with exhaust emissions conforming to Bharat Stage – III/IV (whichever applicable) norms. To ensure compliance type approval certificate from approved test agency under CMVR has been made necessary for the complete bus.*

## 3.4 Contracting Mechanism for Operation & Maintenance of buses (public/private)

*This sub-section shall discuss the proposed mechanism for operation of buses including those being purchased under the MoUD Scheme. Either of the following sub-sections may be given depending upon the case.*

### 3.4.1 Operation through public sector

*This sub-section shall discuss the mechanism for operation of existing buses and those being purchased under the MoUD Scheme by a public agency. The resources allocated for operation of buses purchased under the Scheme and the existing and proposed facilities at the disposal of the operating agency shall be discussed in this sub-section.*

### **3.4.2 Operation through private sector**

*This sub-section shall discuss the mechanism for contracting of operation of buses being purchased under the MoUD Scheme to a private operator. This shall include the mode of contracting (gross cost/ net cost), broad terms for engagement of the private operator, the division of roles and responsibilities between the private operator and the contracting agency and penalty thereof in case of shortcomings from either side and the organizational capacity of the contracting agency to monitor the private operator's adherence to terms of engagement.*

## Chapter 4: Financial Resources Plan

### 4.1 Capital Cost

The capital cost to be incurred by the SPV/ operating agency shall be classified into various categories and the corresponding cost components shall be presented as given in Tables 5-1 through 5-3.

#### Bus Fleet Cost (A):

Table 4-1: Bus fleet cost

Particulars		1	2	3	4	5	6	TOTAL COST (3+6)
		Type of Bus (X)	Number	Sub-Total Cost (1*2)	Type of Bus (Y)	Number	Sub-Total Cost (4*5)	
A	Basic Cost							
B	Taxes and Duties							
C	TOTAL COST (A+B)							

Source:

#### SUPPORT INFRASTRUCTURE

#### Depots, Terminals & Bus-Q-Shelters (B):

Table 4-2: Cost of Depots, Terminals and Bus-Q-Shelters

Item	Number	Cost
Depot Upgradation		
New Depot Development		
Terminal Upgradation		
New Terminal Development		
Bus-Q-Shelters Upgradation		
New Bus-Q-Shelters Development		
<b>TOTAL COST</b>		



## ITS Facilities Cost (C):

Table 4-3: ITS facilities cost

Item	Cost
Installation of Central Control Room	
Installation of PIS facilities at Terminals & BQS	
Installation of AFCS	
<b>TOTAL COST</b>	

**TOTAL COST (A+B+C) =**

## 4.2 Funding Pattern

*As the project comes under the eligible components of MoUD Scheme, it is eligible for grant covering xx% of the project cost from the Central Govt. (Govt. of India), yy% of the project cost from the Govt. of State and the remaining zz% to be raised by SRTC / SPV / ULB "cost centre".*

### Resource Mobilisation

*As stated above, the contribution from various sources in total fund required shall be given as follows:*

Source	% Share	Amount (in Rs. Lakhs)
Gol	xx	
Govt. of State	yy	
SRTC / SPV / ULB "cost centre"	zz	
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	

## 4.3 Financial Sustainability

### 4.3.1 Assumptions for Financial Analysis

*Various assumptions taken for carrying out a financial analysis of the proposed system shall be provided in this sub-section. The method for payment to the bus suppliers should also be discussed in here including the details of financial inter-mediatory.*

#### **4.3.2 Outcomes of Financial Analysis (profit – loss / IRR /viability gap funding required)**

*The outcomes/results of the financial analysis, chiefly in the form of viability gap funding required to keep the system financially sustainable, shall be explained in this sub-section.*

#### **4.3.3 Steps for financial sustainability of operation and maintenance**

*This section shall lay down the various factors responsible for financial sustainability of the O&M of buses including fare levels, taxation policies, and non-fare revenue sources such as advertisement revenue, real estate development, etc. Various other measures proposed by the SPV for financial sustenance of the system shall be discussed here, such as tax waivers, commercial exploitation of assets, engagement of private sector for higher efficiency, fare revision, taxation on competing modes, etc.*

## Chapter 5: Urban Transport Reforms<sup>9</sup>

### 5.1 About

The MoUD Scheme for purchase of buses by cities comes with the condition that certain mandatory reforms be adopted by cities that are crucial for their long term sustainable development and the sustainability of their mobility systems. These reforms shall be discussed in this Chapter. The instructions given in the next section may be carefully noted with respect to this particular Chapter.

### 5.2 Instructions and Disclaimers

- I. The proposed structure, functions, policy parameters, etc. given under various reforms are for the guidance of new cities. In case of cities / States that have already proceeded with the implementation of one or more of the reforms, the relevant copy of the Govt. Order / Notifications/ Policy must be attached.
- II. Cities with population less than 10 lakhs shall have the option of making a Special Purpose Vehicle (SPV). In case they do not opt to, they must demonstrate the capability in terms of institutional framework and its functions. It can be in terms of an exclusive “cost centre” within the existing STUs / ULBs / para-statals. The routine functions and resources of STUs / ULBs shall not be mixed with the said SPV and “cost centre”.
- III. Cities shall also demonstrate their plan to deploy exclusive resources within SPV / “cost centre” for managing and operating the city bus system.
- IV. The following reforms shall be mandatory in respect of cities with population as given below.

City Size (population as per Census 2011)	Reforms								
	UMTA	SPV	Urban Transport Fund	Advertisement Policy	Parking Policy	Fare Revision Policy	TOD Policy	TTMC	Waiver of Taxes
1-10 lakhs	N	Optional	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y
More than 10 lakhs	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y

<sup>9</sup> Copies of Govt. Order / Policy to be attached in case the State Govt. / City has already proceeded to implement any of the said reforms.

### 5.3 Special Purpose Vehicle / “Cost Centre” under SRTC

*One of the requirements under the MoUD Scheme is that a separate SPV shall be created to manage and oversee the bus operations. The objective behind such a SPV is that policy and planning functions shall be undertaken by this SPV whereas operations shall be contracted out/ outsourced by them. This in turn shall enable senior management to devote adequate time to policy and planning issues instead of being caught up with day to day operational issues. This is in line with the global trend.*

*This section shall lay down the details of the proposed SPV in terms of its main features, structure and functions. A copy of the Govt. Order for the SPV formed by Bhubaneswar city and Puri Town – ‘CTSL’ for city bus operations, is attached in Annexure for reference purposes.*

### 5.4 Unified Metropolitan Transport Authority (UMTA)

*The National Urban Transport Policy (NUTP, 2006) has recommended setting up of Unified Metropolitan Transport Authorities (UMTAs) in all million plus cities. The NUTP (2006) envisages that UMTA shall facilitate more coordinated planning and implementation of urban transport programmes & projects and integrated management of urban transport systems. The setting up of such umbrella bodies shall regulate the overall performance of the public transport systems and ensure that the city has a comprehensive public transport system.*

*This section shall lay down the details of the proposed UMTA in terms of its composition, functions, provisions for legal backing & manpower & staffing plans. A copy of the Unified Metropolitan Transport Authority (UMTA) for Hyderabad Metropolitan Region and Bangalore Metropolitan Land Transport Authority (BMLTA) Act are attached in Annexure for reference purposes.*

### 5.5 Urban Transport Fund

*As per the guidelines of NUTP, an Urban Transport Fund is desired to be set up to sustain and expand the transit operations and to develop the transit infrastructure. Cities and towns are the generators of national wealth. There is a growing recognition that the resources needed for urban development be generated from within the urban economies by use of principles like "beneficiaries pay", "users pay" and "polluters pay".*

*This section shall detail out various types of levies/ surcharge/ cesses to be levied on existing taxes within the realm of transportation, the proceeds of which shall accrue to the Urban Transport Fund. Other sources of generating revenue for the proposed UTF shall be described here. The proposed*

*mechanism for the management of the fund shall also be given in this section. A copy of the Govt. Order for constitution of the Rajasthan Transport Infrastructure Development Fund is attached for reference in Annexure.*

## **5.6 Advertisement Policy**

*This section shall lay down various components of the proposed Advertisement Policy, including the scope and coverage of the policy, objectives and policy framework, rules in respect of display of advertisement at different interfaces, general guidelines regarding design, structure and location of display devices and the proposed procedures for management of advertisements and the accruing revenue. Two suggestive Advertisement Policies of Meera Bhayandar & Navi Mumbai are given in Annexure for reference.*

## **5.7 Parking Policy**

*This section shall lay down various components of the proposed Parking Policy, including an identification of different forms of parking requirement in the city, guidelines in respect of planning and design of parking facilities, technologies to be used, finance and pricing of parking facilities, institutional mechanism for implementing the policy, roles and responsibilities of various civic agencies, etc. A suggestive Parking Policy of Navi Mumbai is given in Annexure for reference.*

## **5.8 Transit Oriented Development (TOD) Policy**

*This section shall lay down the framework for the proposed TOD policy, in terms of proposed changes to byelaws, changes in FAR norms for transit hubs and bus terminals, etc. The objective of the said policy shall be to reduce the overall number of trips, increase public transport share and bring additional revenue to the PT systems.*

## **5.9 Traffic Information and Management Control Centre**

*This section shall lay down the details of proposed TIMCC, in terms of the need and objectives of setting them up, components and their functions and a brief overview of proposed IT architecture of the system.*

## **5.10 Regulatory Mechanism for the Periodic Revision of Fares**

*This section shall provide the proposed mechanism/ formula for periodic revision of fares of the city bus system, explaining the rationale for the formula in terms of the relationship between the rise in*

various cost components to the proposed hike in fare. A suggestive fare revision mechanism each for private and public operated city bus systems is attached in Annexure for BMTC and Janmarg respectively.

### 5.11 Waiver of Taxes

This section shall lay down the State/ City's commitment to waive off various taxes on buses that increase the financial liability of operations for the agency.

### 5.12 Proposed Timelines for Reforms

This section shall lay down the proposed time lines for reforms in the format as given in Table 6-3.

Table 5-1: Time lines for reforms

S. No.	Reforms	Applicable (Yes / No)	Proposed Timeline (mm/yyyy)
I.	UMTA		
II.	SPV / Cost Center		
III.	Urban Transport Fund		
IV.	Advertisement Policy		
V.	Parking Policy		
VI.	Fare Revision Policy		
VII.	TOD Policy		
VIII.	TTMC		
IX.	Waiver of Taxes		

**Annexure – 01**

**Constitution of Unified Metropolitan Transport Authority for Hyderabad Metropolitan Region, G. O. Ms. No. 624, dated September 08, 2008**

**Creation of Bangalore Metropolitan Land Transport Authority (BMLTA) for Bangalore Metropolitan Region, G. O. No., UDD 134 BMR (2006)**

GOVERNMENT OF ANDHRA PRADESH

ABSTRACT

Municipal Administration & Urban Development Department – Hyderabad  
Metropolitan Development Authority Act-2008 (Andhra Pradesh Act No. 8 of  
2008) – Constitution of Unified Metropolitan Transport Authority for Hyderabad  
Metropolitan Region - Orders – Issued.

MUNICIPAL ADMINISTRATION & URBAN DEVELOPMENT (I<sub>1</sub>) DEPARTMENT

G.O.Ms.No. 624

Dated: 8<sup>th</sup> September 2008

Read the following:

1. Andhra Pradesh Urban Areas (Development) Act, 1975
2. Hyderabad Metropolitan Development Authority Act, 2008 (Andhra Pradesh Act No.8 of 2008).
3. From VC, HUDA, Lr.No. 8880/AOE/HUDA/2008, dated: 30.06.2008.
4. G.O.Ms.No.567, MA&UD (I<sub>1</sub>) Deptt, dated: 23-08-2008
5. G.O.Ms.No.570, MA&UD(I<sub>1</sub>) Deptt, dated: 25-08-2008
6. G.O.Ms.No.571, MA&UD(I<sub>1</sub>) Deptt, dated: 25-08-2008
7. G.O.Ms.No.572, MA&UD(I<sub>1</sub>) Deptt, dated: 25-08-2008
8. G.O.Ms.No.573, MA&UD(I<sub>1</sub>) Deptt, dated: 25-08-2008
9. G.O.Ms.No.450, MA&UD (H<sub>1</sub>) Department, dated: 20.06.2007.

\*\*\*\*\*

ORDER:

The following notification shall be published in the Extra-ordinary issue of Andhra Pradesh Gazette dated: 10-09-2008

2. The Commissioner, Printing Stationery & Stores Purchase, Hyderabad is requested to furnish 50 copies of the notification to the Government.

NOTIFICATION

3. Whereas, the Government in the reference fourth read above have brought into force the Hyderabad Metropolitan Development Act, 2008 (Andhra Pradesh Act, 8 of 2008).

4. And whereas, the Government in the reference sixth read above constituted the Hyderabad Metropolitan Development Authority.

5. And whereas, the Government in the reference eighth read above constituted the Executive Committee of Hyderabad Metropolitan Development Authority.

6. Now therefore, in exercise of the powers conferred by sub-section (1) of Section 16 of Hyderabad Metropolitan Development Authority Act, 2008 (Andhra Pradesh Act No.8 of 2008), the Governor of Andhra Pradesh hereby constitutes the Unified Metropolitan Transport Authority for Hyderabad Metropolitan Region with the following Members as specified in sub-section (1) of section-16 thereof:

- |                                                                                            |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| I. Chief Secretary to Government                                                           | - Chairman, |
| II. Commissioner of Greater Hyderabad Municipal Corporation                                | - Member    |
| III. Principal Secretary / Secretary to Government, MA & UD Department                     | - Member    |
| IV. Principal Secretary / Secretary to Government, Transport, Roads & Buildings Department | - Member    |



2-

- |                                                                                                  |                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| V. Vice Chairman and Managing Director<br>the Andhra Pradesh State Road Transport<br>Corporation | - Member          |
| VI. Commissioner of Police, Hyderabad                                                            | - Member          |
| VII. Commissioner of Police, Cyberabad                                                           | - Member          |
| VIII. Member-Secretary, Andhra Pradesh<br>Pollution Control Board                                | - Member          |
| IX. General Manager, South Central Railway                                                       | - Member          |
| X. Transport Commissioner                                                                        | - Member          |
| XI. Two experts in the field of urban transportation<br>(to be nominated by the Government)      | - Member          |
| XII. Metropolitan Commissioner, HMDA.                                                            | - Member-Convener |
| XIII. Any other person nominated by<br>the Government                                            | - Member          |

7. Regarding nomination of non-officials at XI & XIII above, orders will be issued subsequently.

8. The orders issued in the G.O. 9<sup>th</sup> read above shall stand repealed.

(BY ORDER AND IN THE NAME OF THE GOVERNOR OF ANDHRA PRADESH)

**Dr. C.V.S.K. SARMA**  
**PRINCIPAL SECRETARY TO GOVERNMENT**

To  
The Commissioner, Printing, Stationery & Stores Purchase, Hyderabad.  
The Principal Secretary to Government,, MA & UD Department  
The Chief Secretary to Government.  
The Commissioner, Greater Hyderabad Municipal Corporation, Hyderabad.  
The Principal Secretary to Government,  
Transport, Roads & Buildings Department, Secretariat, A.P. Hyderabad.  
The Vice Chairman, Managing Director, A.P. State Road Transport.  
The Commissioner of Police, Hyderabad.  
The Commissioner of Police, Cyberabad.  
The Member Secretary Andhra Pradesh Pollution Control Board.  
General Manager South Central Railways.  
Transport Commissioner, A.P., Hyderabad.  
Metropolitan Commissioner, HMDA, Hyderabad.  
Copy:  
The Special Secretary to Chief Minister,  
The P.S. to Minister for MA & UD  
Sf/sc.

//forwarded by order//

**SECTION OFFICER**

## PROCEEDINGS OF THE GOVERNMENT OF KARNATAKA

Sub: Formation of a Directorate Urban Land Transport under the Department of Urban Development and Bangalore Metropolitan Land Transport Authority -reg.

Read: 1. G.O.No. UDD 12 CAR 2006, Dt:24.11.2005 reg creation of Urban Transport Cell.  
2. G.O.No. UDD 134 BMR 2006 (I), dt:8.3.2007.

==

### PREAMBLE:

In the Government Order read at (2), State Government have accorded sanction for the creation of State Directorate of Urban Land Transport (DULT) under the Urban Development Department with the intended objective of ensuring integration of transport planning and development of transport infrastructure in urban areas.

Bangalore has been growing at a rate of 3.25% per year, in the last decade. There has been a phenomenal growth in the population of vehicles, especially two and four wheelers in this period. The number of vehicles registered has crossed 20 lakhs and is growing at a rate of 17% per annum. The issues relating to traffic and transportation in a large and growing city like Bangalore need to be viewed in the larger perspective of urban planning and development. Matters relating to land use planning and development control, public-private transportation policy and industrial location would have to be integrated. With Metro Rail on the anvil there is the need to coordinate inter modal transport issues. The draft Master Plan -2015 for Bangalore metropolitan area also being finalized. Meanwhile the City Development Plan (CDP) has been drawn under the JNNURM which envisages investment across various sectors including urban transport. It is, therefore, important to have an institutional mechanism which enables taking a holistic view of the various issues involved in the management of transportation in the Bangalore Metropolitan Region.

The Karnataka Urban Infrastructure Development Finance Corporation an undertaking of UDD has initiated a comprehensive traffic and transportation study (CTTS) for Bangalore city and its peripheral areas. The report is expected shortly. This is the latest in a number of transport studies that have been undertaken earlier for Bangalore, by other agencies.

The National Urban Transport Policy has recommended setting up of Unified Urban Transport Authorities (UMTA's) in million plus cities. In the policy document it is observed as follows :

*" 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 cities, to facilitate more co-ordinated planning and implementation of urban transport programmes & projects integrated management of urban transport systems, such Metropolitan Transport Authorities would need statutory backing in order to be meaningful.*

*The Central Government would also encourage the setting up of professional bodies that have the capacity to make scientific assessment of 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 systems and ensure that the city has a comprehensive public transport system. Such bodies would, inter-alia, design networks 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 stake holders."*

Bearing in mind the National Urban Transport Policy and the recommendations in the Draft Report of the Working Group for Urban Transport System for the 11th Plan, the State Government considered it necessary to create an Unified Metropolitan Transport Authority (UMTA) for the Bangalore Metropolitan Region (BMR) which will function as an umbrella organization to coordinate planning and implementation of urban transport programmes and projects and provide an integrated management structure. All land transport systems (excluding Railways) in the BMR may be brought under the purview of the Bangalore Metropolitan Land Transport Authority (BMLTA). The BMLTA will be created initially under an executive order and later with statutory backing.

Hence the following ~~the~~ Order:

**GOVERNMENT ORDER NO. UDD 134 BMR 2006(2), BANGALORE,  
DATED:09.3.2007**

Under the circumstances explained above, Government is pleased to sanction creation of Bangalore Metropolitan Land Transport Authority (BMLTA) for Bangalore Metropolitan Region (BMR). This shall be taken up as a part of the Greater Bangalore reorganization exercise so as to make it operational by 2007-08. Initially as an interim arrangement, the Government is pleased to set up this as a Committee of the BMRDA with the Chief Secretary as Chairman with the following composition:

1. Chief Secretary to Government	Chairman
2. Principal Secretary, Finance Department	Member
3. Principal Secretary, UDD	Member
4. Principal Secretary, Transport Department	Member
5. Principal Secretary, Forest Ecology & Environment Department	Member
6. Principal Secretary, Public Works Department	Member
7. Commissioner, Urban Land Transport (DULT)	Member
8. Commissioner, BMP	Member
9. Commissioner, BDA	Member
10. Managing Director, BMTC	Member
11. VC & Managing Director, KSRTC	Member
12. Commissioner, BMRC	Member
13. Commissioner of Police	Member
14. Managing Director, KUIDFC	Member
15. Representatives from Railways, AAI etc	
16. Any other experts connected with the Urban Transport found necessary	
17. Commissioner, BMRDA	Member Secretary

The Functions of BMLTA/ committee shall be as follows:

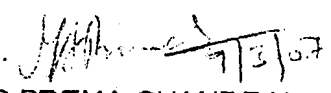
- (1) To coordinate all land transport matters in the BMR.
- (2) To prepare detailed Master Plan for Transport Infrastructure based on the Comprehensive Traffic and Transport Study for Bangalore.
- (3) To oversee implementation of all transportation projects.
- (4) To appraise and recommend transportation and infrastructure projects for bilateral / bilateral Central assistance.
- (5) To function as empowered Committee for all Urban Transportation Projects.
- (6) To initiate action for a regulatory frame work for all land transport systems in BMR.
- (7) To initiate steps, where feasible for common ticketing system.
- (8) Take any other decision for the integrated urban transport and land use planning and implementation of the projects.
- (9) Any other functions entrusted from time to time.

BMLTA/ committee will function as an umbrella organization to coordinate planning and implementation of urban transport programmes and projects and provide an integrated management structure. All land transport systems (excluding Railways) in the Bangalore Metropolitan Region shall be brought under the purview of BMLTA./Committee.

Budgetary provision for BMLTA will be provided through BMRDA. Later the BMLTA will be supported with statutory backing by suitable amendment to the BMRDA Act.

This order issues with the approval of Cabinet vide No.C-44/2007 dated: 9.2.2007.

By Order and in the name of the  
Governor of Karnataka,

  
(M.S. PREMA CHANDRA)  
Under Secretary to Government,  
Urban Development Department.

To:  
The Compiler, Karnataka Gazette, Bangalore.

Copy To:

1. The Accountant General, Karnataka I, II, III, Bangalore.
2. The Chief Secretary, Government of Karnataka, Bangalore.
3. The Secretary to Govt., of India, Ministry of Urban Development, Govt., of India, Nirman Bhavan, New Delhi.
4. The Principal Secretary to Government, Urban Development Department, Bangalore.
5. Principal Secretary to Government, Forest, Ecology & Environment Department, Bangalore.
6. The Principal Secretary to Govt., Transport Department, Bangalore.

7. Principal Secretary to Government, PWD Department, Bangalore.
8. Principal Secretary to Government, Infrastructure Development Department, Bangalore
9. The Managing Director, KSRTC, Bangalore.
10. The Commissioner, Bruhat Bangalore Mahanagara Palake, Bangalore.
11. The Commissioner, BDA, Bangalore.
12. The Commissioner, BMRCL, Bangalore.
13. The Commissioner of Police, Bangalore City, Bangalore.
14. The Commissioner, DULT, Bangalore.
15. The Metropolitan Commissioner, BMRDA, Bangalore.
16. The Special Commissioner, Bruhat Bangalore Mahanagara Palike, Bangalore.
17. The Chairman, BWSSB, Bangalore.
18. The Managing Director, BMTC, Bangalore
19. The Managing Director, Karnataka Urban Infrastructure Development & Finance Corporation, Bangalore.
20. The Secretary to Government (Expenditure), Finance Department, Bangalore.
21. The **Joint** Secretary to Government (Cabinet), Vidhana Soudha, Bangalore (w.r.t. C/44/2007 dt 9.02.2007)
22. PS. to Principal Secretary to Government, Urban Development Department, Bangalore.
23. P.S. to Secretary to Government, Urban Development Department, Bangalore.
24. The Joint Director (Planning), Urban Development Department, Bangalore.
25. The Under secretary to Govt., Finance Department (Exp-9), Bangalore.
26. The State Huzur Treasury, Bangalore.
27. The District Treasury Officer, Bangalore.
28. Spare Copies/Guard File.

**Annexure – 02**

**Govt. Order for setting up of the 'Rajasthan Transport Infrastructure Development Fund'  
for cities in Rajasthan state**

राजस्थान सरकार  
स्वायत्त शासन विभाग

क्रमांक: प ( ) ( ) पीए/सीएओ/डीएलवी/2011/ 1421

दिनांक: 29/2/12

अधिसूचना

रोजगार की संभावनाओं, बेहतर संस्थाओं व चिकित्सा सुविधाओं के कारण शहरों का विकास एवं विस्तार तेजी से हो रहा है। बढ़ते शहरीकरण के कारण यातायात के साधन भी लगातार बढ़ रहे हैं। शहरों में आवास, औद्योगिक संस्थानों व व्यापारिक केन्द्रों के लिए अधिक भूमि की आवश्यकता के कारण यातायात के साधनों के लिए भूमि की उपलब्धता में कमी आ रही है, फलस्वरूप सुगम शहरी यातायात-प्रबन्धन हेतु चुनौती बढ़ती जा रही है। साथ ही राज्य के सुदूरगामी क्षेत्रों में निवास करने वाले जनसामान्य को विकास के समुचित अवसर उपलब्ध कराने हेतु परिवहन/यातायात के साधनों का पर्याप्त विकास आवश्यक है। अधिक एवं परम्परागत यातायात के साधनों से पर्यावरण प्रदूषण (Noise and Air Pollution) भी बढ़ता जा रहा है। राज्य की विकास गति प्रभावित न हो, इस हेतु सुव्यवस्थित एवं प्रदूषण-रहित द्रुतगामी यातायात व्यवस्था के विकास एवं प्रबन्धन के लिए राजस्थान परिवहन आधारभूत विकास निधि (Rajasthan Transport Infrastructure Development Fund) का गठन किया गया है। इस निधि के गठन के बाद केन्द्र सरकार की जवाहर लाल नेहरू, अरबन रिन्यूअल मिशन (JnNURM) की शर्तों की क्रियान्विति भी संभव हो सकेगी।

राजस्थान परिवहन आधारभूत विकास निधि (RTIDF) के संचालन के लिए निम्न नियम बनाये जाते हैं :-

1. नाम:- यह नियम राजस्थान परिवहन आधारभूत विकास निधि, 2012 कहलायेंगे।
2. प्रभावशीलता:- यह नियम वित्तीय वर्ष 2011-12 से प्रभावशील होंगे।



### 3. परिभाषाएं :-

- (1) "निधि" से तात्पर्य राजस्थान परिवहन आधारभूत विकास निधि-2012 है।
- (2) "राज्य सरकार" से आशय राजस्थान सरकार से है।
- (3) "सड़क सुरक्षा निधि" से आशय राजस्थान सड़क सुरक्षा निधि-2011 है।
- (4) "स्थानीय निकायों" का आशय जयपुर व जोधपुर विकास प्राधिकरण, राज्य के नगर सुधार न्यास, नगर निगम, नगर परिषद व नगर पालिकाएं हैं।
- (5) "राजकीय उपक्रमों" से तात्पर्य पूर्व में गठित या गठित की जाने वाली उन राजकीय उपक्रमों/संस्थाओं से है जो प्रदेश यातायात के आधारभूत विकास एवं प्रबन्धन के लिए कार्यरत हैं अथवा कार्यरत होंगी, यथा राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम जयपुर, जयपुर मेट्रो रेल कॉरपोरेशन लि., जयपुर सिटी ट्रांसपोर्ट सर्विसेज लि., अजमेर सिटी ट्रांसपोर्ट सर्विसेज लि. इत्यादि।
- (6) "नोडल विभाग" से तात्पर्य स्थानीय निकाय विभाग है।
- (7) "कार्यकारी अभिकरण" से आशय इन नियमों में उल्लेखित उन राजकीय उपक्रमों/संस्थाओं से है जिनके माध्यम से इस निधि का उपयोग करते हुए योजनाएं क्रियान्वित की जाएंगी।
- (8) "वित्तीय वर्ष" का आशय 1 अप्रैल से शुरू होकर 31 मार्च को समाप्त होने वाली अवधि से है।
- (9) "वित्त विभाग" से आशय राजस्थान सरकार के वित्त विभाग से है।
- (10) बजट निर्णायक समिति (बी.एफ.सी.) से आशय वित्त विभाग द्वारा गठित समिति जो बजट प्रस्तावों का परीक्षण करके अनुमोदित करती है, से है।
- (11) "व्यक्तिगत निक्षेप खाते" से आशय राजकीय उपक्रम या अन्य संस्था के राज्य के कोष कार्यालयों में खोले गए ऐसे खाते से है जिसमें सामान्यतः राज्य सरकार द्वारा राशि हस्तान्तरित की जाती है।

### 4. निधि के गठन के उद्देश्य :-

- (1) राज्य के नागरिकों को सुव्यवस्थित, सुरक्षित यातायात एवं सार्वजनिक परिवहन की व्यवस्था उपलब्ध करवाना;
- (2) राज्य में कार्यरत स्थानीय निकाय एवं राजकीय उपक्रमों/संस्थाओं को, प्रदेश में सुगम यातायात व्यवस्था के क्षेत्र में आधारभूत ढांचे को सुदृढ़ व विकसित करने हेतु, यातायात का बेहतर प्रबन्धन करने से सम्बन्धित समस्त कार्यों हेतु अनुदान, व्यवहारिकता अन्तर्गत् निभायन (Viability Gap Funding), ऋण व अंश-पूँजी सहायता उपलब्ध कराना;
- (3) प्रदूषण रहित यातायात सुनिश्चित करने हेतु प्रदूषण रहित ईंधन, यथा L.P.G. & C.N.G. इत्यादि एवं वाहनों की व्यवस्था हेतु राजकीय उपक्रम/संस्थाओं को अनुदान, ऋण, अंश-पूँजी उपलब्ध कराना;
- (4) यातायात के साधनों से उत्पन्न प्रदूषण के प्रभाव को न्यून करने के उद्देश्य से सड़कों के दोनों ओर व विभाजक में तथा शहर में उपलब्ध राजकीय/सार्वजनिक भूमि पर वृक्षारोपण करना एवं उनका संधारण करना; तथा
- (5) सड़क सुरक्षा निधि के माध्यम से सड़क सुरक्षा व्यवस्था को प्रभावी एवं गतिशील बनाने के लिए किए जा रहे कार्यों की आंशिक लागत वहन करना।



5. निधि के आय के स्रोत :-

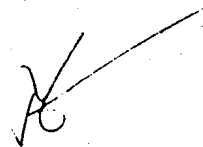
- (1) राजस्थान मोटर यान करानिगम 1951 के तहत देय एक बारीय अथवा एक मुश्त कर पर 10 प्रतिशत तथा अन्य करा पर 5 प्रतिशत अधिभार से प्राप्त राशि;
- (2) पुराने तथा नवीन वाहनों पर अधिरोपित ग्रीन टैक्स से प्राप्त राशि;
- (3) राजस्थान स्टाम्प अधिनियम के तहत स्टाम्प ड्यूटी पर अधिभार से प्राप्त राशि;
- (4) राज्य सरकार की संचित निधि से अंशदान के रूप में उपलब्ध कराई जाने वाली राशि;
- (5) निधि के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु केन्द्र सरकार तथा अन्य सरकारी एवं गैर-सरकारी संगठनों से प्राप्त राशि;
- (6) औद्योगिक संस्थाओं से, सागाजिक उत्तरदायित्व के तहत प्राप्त राशि; तथा
- (7) अन्य स्रोत जिन्हें समय-समय पर विशिष्ट रूप से निर्धारित किया जाए

6. नोडल विभाग :-

- (1) निधि के प्रबन्ध एवं संचालन के लिए स्वायत्त शासन विभाग उत्तरदायी होगा। शासन सचिव, स्वायत्त शासन विभाग इस उद्देश्य के लिए नोडल अधिकारी होंगे। इस निधि के लिए प्रशासनिक विभाग स्वायत्त शासन विभाग होगा।
- (2) इस निधि की 75 प्रतिशत राशि का उपयोग स्वायत्त शासन विभाग (LSG) के माध्यम से तथा 25 प्रतिशत राशि का उपयोग परिवहन विभाग के माध्यम से किया जायेगा।

7. कार्यकारी अभिकरण (Implementing Agencies) :-

- (1) राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम।
- (2) जयपुर सिटी ट्रान्सपोर्ट सर्विसेज लि।
- (3) अजमेर सिटी ट्रान्सपोर्ट सर्विसेज लि।
- (4) जयपुर मेट्रो रेल कॉरपोरेशन लि।
- (5) जयपुर विकास प्राधिकरण।
- (6) जोधपुर विकास प्राधिकरण।
- (7) उक्त के अतिरिक्त किसी योजना विशेष के क्रियान्वयन हेतु आवश्यकता होने पर संचालन समिति की स्वीकृति से किसी अन्य राजकीय विभाग या राजकीय उपक्रम/संस्था को भी कार्यकारी अभिकरण बनाया जा सकता है। ऐसी स्थिति में योजना विशेष के सफल क्रियान्वयन एवं पर्यवेक्षण हेतु सम्बन्धित विभाग/संस्था उत्तरदायी होंगे।



8. संचालन समिति :-

(1) निधि की धन राशि के उपयोग हेतु मुख्य राचिव की अध्यक्षता में संचालन समिति होगी जिसमें निम्नलिखित सदस्य होंगे-

1. प्रमुख शासन सचिव, स्वायत्त शासन विभाग	सदस्य
2. आयुक्त, परिवहन विभाग	सदस्य
3. शारान सचिव, वित्त विभाग	सदस्य
4. शासन सचिव, स्वायत्त शासन विभाग	सदस्य
5. आयुक्त, जयपुर विकास प्राधिकरण	सदस्य
6. प्रबंध निदेशक, राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम	सदस्य
7. प्रबंध निदेशक, जयपुर मेट्रो रेल कॉरपोरेशन लि.	सदस्य
8. प्रबंध निदेशक, जयपुर/अजमेर सिटी ट्रान्सपोर्ट सर्विसेज लि.	सदस्य
9. निदेशक, स्थानीय निकाय विभाग	सदस्य राचिव

(2) समिति के कार्य :-

- (i) निधि के उद्देश्यों की प्राप्ति के क्रम में विभिन्न विभागों एवं कार्यकारी अभिकरणों द्वारा तैयार किए गए प्रोजेक्ट, कार्यक्रम एवं योजनाओं को निधि से राशि उपलब्ध कराने के लिए अनुमोदित करना। इसमें ऐसी परियोजनाएं, कार्यक्रम, योजनाएं एवं प्रस्ताव भी सम्मिलित हैं, जिनमें किसी राजकीय उपक्रम/निकाय को ऋण या अंश-पूँजी सहायता का प्रावधान हो तथा संचालन-हानि (Operational loss) वाले राजकीय उपक्रम, यथा RSRTC, JCTSL, ACTSL, Jaipur Metro Rail Corporation Ltd etc. को आर्थिक सहायता/अनुदान का (विशेषकर घाटा पूर्ति के लिए) प्रावधान हो।
- (ii) विभागों तथा कार्यकारी अभिकरणों द्वारा क्रियान्वित की जा रही योजनाओं की वित्तीय एवं भौतिक प्रगति की नियमित अन्तराल पर समीक्षा करना।
- (iii) निधि के उद्देश्यों को प्राप्त करने हेतु नई योजनाएं एवं प्रोजेक्ट तैयार करवाना।
- (iv) योजनाओं की क्रियान्विति के लिए आवश्यक होने पर नई संस्थागत व्यवस्था निर्धारित करना।

9. निधि का उपयोग:- निधि की धनराशि में से 75 प्रतिशत राशि का उपयोग स्वायत्त शासन विभाग के माध्यम से तथा 25 प्रतिशत राशि का उपयोग परिवहन विभाग के माध्यम से किया जाएगा।

अ. निधि की धन राशि से, निम्नलिखित मदों पर व्यय अनुमत होगा।

निम्नांकित कार्यों/परियोजनाओं के लिए, जो राजकीय विभागों या कार्यकारी अभिकरणों या सार्वजनिक तथा निजी क्षेत्र की भागीदारी (PPP) या संयुक्त उपक्रम (JV) या विशेष प्रयोजन माध्यम साधन/संस्था (SPV) के माध्यम से, क्रियान्वित की जा रही हैं, निधि से अंशदान उपलब्ध कराया जा सकेगा:-

- (1) ओ र ब्रिज (RoB) बनाना/अण्डर पास बनाना/पलाई ऑवर बनाना।
- (2) पार्किंग स्थल विकसित करना।
- (3) शहरों में सुगम यातायात हेतु बाई-पास रोड़ बनाना।
- (4) नवीनतम तकनीकी के यातायात साधन उपलब्ध हों, इस हेतु राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम, जयपुर व अजमेर सिटी ट्रान्सपोर्ट सर्विसेज लि., जयपुर मेट्रो रेल कॉरपोरेशन लि. आदि संस्थाओं को अनुदान, सस्ती ब्याज दरों पर ऋण तथा अंश-पूँजी उपलब्ध कराना। — *Working Committee*
- (5) सार्वजनिक परिवहन के क्षेत्र में राज्य सरकार के नियंत्रण में कार्यरत राजकीय उपक्रम (राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम, जयपुर मेट्रो रेल निगम, जयपुर व अजमेर सिटी ट्रान्सपोर्ट सर्विसेज लि. आदि) को, जो पिछले वित्तीय वर्ष में संचालन हानि (Operational loss) में हो, पूर्व वित्त वर्ष की संचालन हानि के आधार पर 10.00 करोड़ रुपये तक की आर्थिक सहायता उपलब्ध करवायी जा सकती है।
- (6) प्रदूषण नियंत्रण के उद्देश्य से प्रदूषण रहित ईंधन, यथा C.N.G. & L.P.G. इत्यादि एवं वाहनों की व्यवस्था हेतु सहायता उपलब्ध करवाना।
- (7) शहरी यातायात में, न्यूनतम कार्बन उत्सर्जित करने वाले वाहनों, आवाज रहित टायरों (Silent Tyres) तथा ध्वनि अवशोषण रोड़ धरातल (Road surface) को प्रोत्साहित करना ताकि पर्यावरण प्रदूषण नियंत्रित हो सके।

उपरोक्त के अतिरिक्त अन्य कार्य जो निधि के उद्देश्यों की प्राप्ति के अनुक्रम में हों, संचालन समिति की स्वीकृति से करवाए जा सकेंगे।

ब. निधि की धन राशि से, निम्नलिखित मदों पर व्यय पूर्णतः वर्जित होगा—

- (1) भूमि एवं भवनों के अधिग्रहण हेतु मुआवजे का भुगतान।
- (2) सामान्य मरम्मत एवं संधारण पर व्यय।
- (3) वेतन-भत्तों पर व्यय।
- (4) चुनाव, वी.आई.पी. भूवमेन्ट अथवा किसी अभियान में यातायात व्यवस्था पर व्यय।
- (5) देश/विदेश में प्रशिक्षण, सेमीनार, वर्कशॉप, बैठकों एवं नवाचार के अध्ययन हेतु विभागीय अधिकारियों के भाग लेने हेतु व्यय।
- (6) नोडल विभाग तथा सम्बन्धित राजकीय विभागों में संस्थापन संबंधी नियमित व्यय तथा अनावर्तक मद (Non-Recurring) वाहन क्रय, वाहन किराया, टेलीफोन, मोबाइल, कम्प्यूटर क्रय, कार्यालय सामग्री क्रय इत्यादि।

नोट: उक्त प्रतिबन्ध बिन्दु 9 अ(5) के विषयों पर लागू नहीं होंगे।

10. निधि के उपयोग की प्रक्रिया :—

- (1) राजकीय विभाग/कार्यकारी अभिकरण (Programme Implementing Agencies) द्वारा कार्यों/योजनाओं/प्रोजेक्ट के तकनीकी एवं वित्तीय प्रस्ताव तैयार किए जाएंगे।

- (2) कार्यकारी अभिकरण, अपने प्रस्ताव सम्बन्धित प्रशासनिक विभाग के अनुमोदन उपरान्त स्थानीय निकाय विभाग के माध्यम से संचालन समिति के समक्ष अनुमोदन हेतु प्रस्तुत करेंगे। स्थानीय निकाय विभाग यह सुनिश्चित करेगा कि वर्ष के दौरान निधि का उपयोग निर्धारित अनुपात अर्थात् 75 प्रतिशत स्वायत्त शासन विभाग के माध्यम से तथा 25 प्रतिशत परिवहन विभाग के माध्यम से ही हो।
- (3) संचालन समिति, राजकीय विभागों एवं कार्यकारी अभिकरणों से प्राप्त प्रस्तावों पर महत्व एवं आवश्यकता के मद्देनजर विचार कर उचित निर्णय लेगी। जिन कार्यों/ योजनाओं के प्रस्तावों हेतु वित्त विभाग का अनुमोदन आवश्यक है, प्राप्त किया जाएगा।
- (4) नोडल विभाग (स्वायत्त शासन विभाग), निधि में राजस्व प्राप्ति के आंकलन के आधार पर वार्षिक कार्य-योजना तैयार कर बी.एफ.सी. (Budget Finalizing Committee) के समक्ष उपयुक्त बजट प्रावधान हेतु प्रस्तुत करेंगे।
- (5) बी.एफ.सी. से प्रस्तावों के अनुमोदन उपरान्त बजट अनुभाग द्वारा, सम्बन्धित बजट शीर्षों में राशि का प्रावधान किया जाएगा। वर्ष के दौरान योजना के उद्देश्यों की पूर्ति के लिए राशि की आवश्यकता होने पर वित्त विभाग के माध्यम से आवश्यक प्रावधान स्वीकृत कराए जाएंगे।
- (6) अगर कार्य, राजकीय विभागों (परिवहन तथा स्वायत्त शासन विभाग) द्वारा सम्पादित किए जाने हैं तो उनके द्वारा इस बजट प्रावधान का उपयोग कोषालय व्यवस्था के माध्यम से किया जाएगा।
- (7) अगर कार्य/योजना का क्रियान्वयन कार्यकारी अभिकरण द्वारा किया जाना है तो सम्बन्धित राजकीय विभाग (परिवहन/नगरीय विकास विभाग) उस कार्य/योजना विशेष की वित्त (व्यय) विभाग की सहमति से प्रशासनिक स्वीकृति जारी करेंगे तथा वित्तीय स्वीकृति के आधार पर वित्त (बजट) विभाग द्वारा कार्यकारी अभिकरण के व्यक्तिगत निक्षेप खाते (P.D. A/C) में हस्तान्तरित की जाएगी।
- (8) कार्यकारी अभिकरण तथा राजकीय विभाग कार्यों/योजनाओं की, वित्तीय तथा भौतिक प्रगति से, निधि के नोडल विभाग को, मासिक आधार पर, अवगत कराएंगे।
- (9) निधि की संचालन समिति, कार्यों/योजनाओं/प्रोजेक्ट की वित्तीय एवं भौतिक प्रगति की नियमित अन्तराल पर समीक्षा करेगी एवं सुनिश्चित करेगी कि कार्य/योजना, स्वीकृति के अनुसार एवं निर्धारित समय में पूर्ण हों।
- (10) कार्य पूर्ण होने के तीन माह में, कार्यकारी अभिकरण/राजकीय विभाग द्वारा, कार्य-पूर्णता रिपोर्ट तथा उपयोगिता प्रमाण-पत्र नोडल विभाग व विभाग (परिवहन/स्वायत्त शासन विभाग) को प्रस्तुत किए जाएंगे।
- (11) निधि की राशि से बनी परिसम्पत्तियों पर, कार्यकारी अभिकरण या राजकीय विभाग का स्वामित्व होगा इन परिसम्पत्तियों का नियमित संधारण, विभागीय/संस्थाओं के नियमित बजट से किया जाएगा।



11. कार्य/योजनाएं/प्रोजेक्ट स्वीकृत करने की शक्तियाँ (Schedule of Powers),-  
नियमों में उल्लेखित उद्देश्यों हेतु संचालन समिति द्वारा निम्नानुसार स्वीकृतियाँ दी जा सकेंगी:-

1. राजस्व प्रकृति के व्यय हेतु,
2. रुपये 5.00 करोड़ से अधिक लागत के पूंजीगत कार्य संचालन समिति की अनुशंसा पर, वित्त विभाग की सहमति उपरान्त स्वीकृति किए जाएंगे।
3. राजकीय उपक्रमों एवं निकायों को अंश-पूँजी सहायता संचालन समिति की अनुशंसा पर, वित्त विभाग की सहमति उपरान्त दी जाएगी।
4. निधि के उद्देश्यों की पूर्ति हेतु वित्त विभाग/विभागीय नियमों में निर्धारित प्रक्रिया का पालना करते हुए अनुबन्ध के आधार पर विशेषज्ञों की सेवाएं लेना।

उल्लेखित उद्देश्यों की पूर्ति हेतु आवश्यक कार्य/योजनाएं/परियोजनाएं जिनके लिए इन नियमों के अन्तर्गत निधि से राशि उपलब्ध कराया जाना संभव नहीं है उनसे संबंधित समस्त प्रस्ताव वित्त विभाग की सहमति उपरान्त ही स्वीकृत किए जा सकेंगे।

12. निधि का लेखांकन:- संचालन समिति द्वारा अनुमोदित व्यय हेतु निधि में उपलब्ध धन राशि को, परिवहन व स्वायत्त शासन विभाग के बजट मदों (Service Budget Head) के जरिये व्यय किया जायेगा। उक्तानुसार नगरीय विकास विभाग तथा परिवहन विभाग के बजट शीर्षों में बजटीय प्रावधान हेतु अपेक्षित समन्वय करने का दायित्व नोडल विभाग (स्वायत्त शासन विभाग) का होगा। बजट प्रावधान के प्रस्ताव नगरीय विकास विभाग/स्वायत्त शासन विभाग/परिवहन विभाग, जैसी भी स्थिति हो, द्वारा ही प्रस्तुत किए जाएंगे। निधि की प्राप्तियों एवं निधि से व्यय से सम्बन्धित विवरण-पत्र तथा अपेक्षित रजिस्टर संधारण करने का उत्तरदायित्व नोडल विभाग का होगा।

13. अंकेक्षण:- निधि की प्राप्तियों एवं व्यय के नोडल विभाग में संधारित लेखों का, अंकेक्षण महालेखाकार, राजस्थान तथा निदेशक, स्थानीय निरीक्षण विभाग द्वारा किया जायेगा। अंकेक्षण प्रतिवेदन की प्रति, निधि की संचालन समिति तथा वित्त (व्यय) विभाग को भी प्रस्तुत की जाएगी।

Authenticated

शासन सचिव  
स्वायत्त शासन विभाग  
राजस्थान, जयपुर

आज्ञा से,

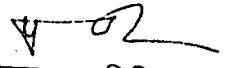
(डॉ. आर. वैकटेश्वरन)  
शासन सचिव

शासन सचिव  
स्वायत्त शासन विभाग  
राजस्थान, जयपुर

क्रमांक: प ( ) ( ) पीए/सीएओ/डीएलबी/2011/1422-1434 दिनांक: 29/2/12

प्रतिलिपि निम्न को सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित है:-

1. विशिष्ट सहायक, माननीय मंत्री महोदय, स्वायत्त शासन विभाग।
2. विशिष्ट सहायक, माननीय मंत्री महोदय, यातायात विभाग।
3. अतिरिक्त मुख्य सचिव, नगरीय विकास, आवासन एवं स्वायत्त शासन विभाग।
4. प्रमुख शासन सचिव, वित्त विभाग।
5. आरक्षक एवं प्रबन्ध निदेशक, राजस्थान पथ परिवहन निगम, जयपुर।
6. आयुक्त, परिवहन विभाग, जयपुर।
7. प्रबन्ध निदेशक, जयपुर मेट्रो रेल कॉरपोरेशन, जयपुर।
8. कार्यकारी निदेशक, आरयूआईएफडीसीओ, जयपुर।
9. प्रबन्ध निदेशक, जयपुर सिटी ट्रांसपोर्ट सर्विस लिमिटेड, जयपुर (सचिव, जयपुर विकास प्राधिकरण, जयपुर)।
10. प्रबन्ध निदेशक, अजमेर सिटी ट्रांसपोर्ट सर्विस लिमिटेड, अजमेर (जिला कलक्टर, अजमेर)।
11. निदेशक, स्थानीय निकाय विभाग, जयपुर।
12. अधीक्षक, राजकीय मुद्रणालय, जयपुर को प्रेषित कर आगामी असाधारण राजपत्र के अंक में प्रकाशन कर 20 प्रतियां उपलब्ध कराये जाने हेतु।
13. रक्षित पत्रावली।

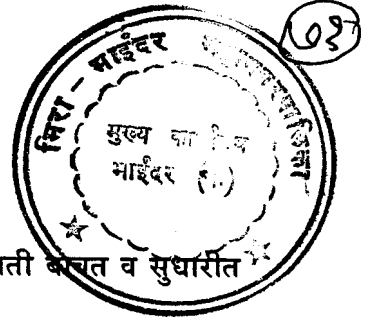
  
सहायक विधि परामर्शी

**Annexure – 03**

**Advertisement Policy for Meera Bhayandar city**

**Advertisement Policy for Navi Mumbai city**

मिरा भाईंदर महानगरपालिका  
मा.महासभा दि.१९/०३/२००८



प्रकरण क्र. ३९ :- मिरा भाईंदर महानगरपालिका क्षेत्रातील जाहिराती बळकट व सुधारीत जाहिरात फी दरपत्रकाबाबत.

ठराव क्र. ३५ :-

मिरा भाईंदर क्षेत्रातील जाहिरातीचे (विविध भागात होर्डिंग व अन्य प्रकारच्या जाहिराती) नविन स्तोत्र उपलब्ध करण्याकरीता व उत्पन्नात वाढ होण्याच्या दृष्टीने मा.स्थायी समिती दि.२९/२/२००८ ठराव क्र.४३ ने शिफारस केलेल्या प्रस्तावास ही मा.महासभा मंजूरी देत आहे.

सुचक :- ह  
मंड. सस. स. खान

महेश्वरी  
अनुमोदक :-  
श्री. भगवती शर्मा

ठराव सर्वानुमते मंजूर

३०/  
मा.महापौर  
मिरा भाईंदर महानगरपालिका

सत्य प्रताप  
महानगरपालिका  
मिरा भाईंदर महानगरपालिका



मिरा भाईंदर महानगरपालिका  
मा.स्थायी समिती दि.२१/२/२००८

102

प्रकरण क्र. — :- मिरा भाईंदर महानगरपालिका क्षेत्रातील जाहिराती बाबत व सुधारीत जाहिरात फी दरपत्रकाबाबत.

ठराव क्र. ४३ :-

मिरा भाईंदर क्षेत्रातील जाहिरातीचे (विविध भागात होर्डिंग व अन्य प्रकारच्या जाहिराती) सर्वेक्षण करून जाहिरातीचे नविन स्तोत्र उपलब्ध करण्याकरीता व उत्पन्नात वाढ होण्याच्या दृष्टीने जाहिरात विभागामार्फत सर्वेक्षणाचे काम करण्यात आले.

मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका अधिनियम १९४९ चे कलम २४४, २४५, ३८६ आणि ३९२ अन्वये आणि मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका (जाहिरात व फलक नियंत्रण) नियम - २००३ अन्वये जाहिराती व आकाश चिन्ह इत्यादीवर नियंत्रण करण्याची तरतूद आहे.

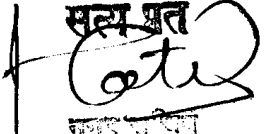
महापालिका हद्दीमधील व्यापारी आस्थापना, अन्य संस्था इत्यादींनी प्रकाशित केलेल्या जाहिराती, दुकानाचे फलक, आकाशचिन्ह (होर्डिंग) तसेच महापालिका हद्दीतील विविध भागांमध्ये अन्य प्रकारच्या जाहिराती या पासून शहराच्या सौंदर्यात भर घालणे व महापालिकेचे उत्पन्न वाढविण्याकरीता खालील सुधारीत दरपत्रक निश्चित करण्यात येत आहे.

जाहिरात फी चे सुधारीत दरपत्रक

अ.क्र.	जाहिरातीचे प्रकार	मोजमाप	जाहिरातीचे दर	
			मासिक रुपये (प्रति चौ.फुटास)	वार्षिक रुपये
१	इमारतीच्या भितीवरील जाहिरात (लिखाण)	१० चौ.फुटापर्यंत	रु.४/-	रु.४८/-
		१० चौ.फुटावरील	रु.३/-	रु.३६/-
२	कापडी फलक (बॅनर्स)/कटाउट	१० चौ.फुटापर्यंत	रु.५/-	रु.६०/-
		१० चौ.फुटावरील	रु.३/-	रु.३६/-
३	कागदी पोस्टर्स			
	अ) सिनेमा व व्यापारी	१० चौ.फुटापर्यंत (एका नगास)	रु.५/-	रु.६०/-
		१० चौ.फुटावरील (प्रत्येक नगास)	रु.१०/-	रु.१२०/-
	ब) इतर	१० चौ.फुटापर्यंत (एका नगास)	रु.२/-	रु.२४/-
		१० चौ.फुटावरील (प्रत्येक नगास)	रु.४/-	रु.४८/-
४	दिव्याचे खांबावरील फलक (किऑस्क) प्रदर्शित दर्शनी आकार	१) १.५X२.५ प्रति चौ.फुट (सर्व बाजूसाठी)	रु.२०/-	रु.२४०/-
		२) २.५ X ३.५ प्रति चौ.फुट (सर्व बाजूसाठी)	रु.२०/-	रु.२४०/-
		३) ३.५ X ५ प्रति चौ.फुट (सर्व बाजूसाठी)	रु.५०/-	रु.६००/-

मिरा भाईंदर महानगरपालिका

५	दुकानांवरील नावाचे फलक			निरंक	निरंक
६	दुकानांवरील जाहिरातीचे फलक	१० चौ.फुटापर्यंत	रु.३६/-	रु.३६/-	
		११ चौ.फुट ते २० चौ.फुट	रु.४/-	रु.४०/-	
		२० चौ.फुटावरील	रु.५/-	रु.६०/-	
७	भित्तीवरील जाहिरात (लिखाण व चित्र)	१० चौ.फुटापर्यंत	रु.५/-	रु.६०/-	
		११ ते ३० चौ.फुटापर्यंत	रु.५/-	रु.६०/-	
		३१ चौ.फुटावरील	रु.२/-	रु.२४/-	
८	वाहनांवरील जाहिरात	१० चौ.फुटापर्यंत	रु.१०/-	रु.१२०/-	
		११ ते ३० चौ.फुटावरील	रु.५/-	रु.६०/-	
		३१ चौ.फुटावरील	रु.२/-	रु.२४/-	
९	बोर्डिंग (आकाशचिन्ह)/कमानी (मोठे जाहिरात फलक)	२०० चौ.फुटापर्यंत	रु.४/-	रु.४८/-	
		२०० ते ३०० चौ.फुट	रु.३/-	रु.३६/-	
		३०० चौ.फुटावरील	रु.२.५/-	रु.३०/-	
१०	बस थांब्यावरील जाहिराती	१ चौ.फुटास	रु.४/-	रु.४८/-	
११	रोड शोज	रस्त्यावर १० ठिकाणापर्यंत (प्रति नगास रु.१००)	रु.१००० प्रतिदिन/प्रती रस्ता		
		आकाशातील प्रदर्शन (एका ठिकाणास)	रु.५००/- प्रति शो		
		एरियल बॅनर्स	रु.५०००/- प्रतिदिन/बॅनर		
		रस्त्यावर हॅंडबिल टाकणे/वाटणे	रु.१२५/-प्रति हजारी नग		
		रस्त्यावरील लिखाण	रु.२/-प्रति चौ.फुट प्रति महिना		
१२	चलत जाहिरात (Moving advertisement) having multiple display	क्र.६ प्रमाणे (प्रत्येक जाहिरातीस)	जाहिरात फी व जाहिरात फी च्या ३० टक्के रक्कम		

सत्य प्रत  
  
 निगा सचिव महानगरपालिका





# नवी मुंबई महानगरपालिका

जाहिरात व आकाशचिन्ह विभाग

प्रस्तावित

## जाहिरात मार्गदर्शक तत्वे

मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका अधिनियम १९४९ मधील

कलम २४४ व २४५ तरतुदी ,

(जाहिरात व फलक नियंत्रण ) नियम २००३ नुसार

आकाशचिन्ह व जाहिरात प्रदर्शित करण्यास परवानगी देणेबाबतची

धोरणात्मक मार्गदर्शक तत्वे

सन -२००८

## प्रस्तावना

मुंबई शहरानजिक नव्याने उदयास आलेल्या परंतु अल्पावधीतच २१ व्या शतकास सामोरे जाण्यासाठी सज्ज झालेल्या "नवी मुंबई" या शहराने आंतरराष्ट्रीय पातळीवर आपले स्थान निर्माण केले आहे.

आधुनिकतेचा ध्यास घेतलेल्या नवी मुंबई शहराची भौगोलिक रचना ही बाब अत्यंत परिणामकारक ठरलेली आहे. या शहरामध्ये निर्माण झालेल्या नोकरी - व्यवसायाच्या संधी व त्यामुळे वाढते शहरीकरण यांच्या आधारे नवी मुंबई शहराची प्रगती / विकास करणेची संधी येथील स्थानिक स्वराज्य संस्था म्हणून नवी मुंबई महानगरपालिकेस उपलब्ध आहे.

अनेक नाविन्यपूर्ण जाहिरातींद्वारे यामध्ये विविध प्रकारची होर्डिंग्ज, निऑन साईन्स, मोठे फुगे, भिक्तीपत्रके, बॅनर इत्यादी माध्यमांद्वारे शोरूम, व्यापारी संकुले, दुकाने, कार्यालये व पेट्रोलपंप या ठिकाणी व्यापारी तत्वावर जाहिरात प्रसिध्द करणे ही बाब सदयाच्या जाहिरात युगात एक अधिभाज्य घटक बनला आहे.

नवी मुंबई शहरात होर्डिंग्ज, ॲडपोल, कमानी, युनिपोल आणि मोबाईल व्हॅन यासारख्या विविध जाहिरातीच्या माध्यमातून आजूडोअर ॲडव्हर्टायझिंग मिडीयाला आकर्षित करण्याचा नवी मुंबई महानगरपालिकेचा प्रयत्न राहणार आहे.

जाहिरात प्रदर्शन व त्यावरील नियंत्रण या बाबींशी निगडित तरतुदींचा अंतर्भाव मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका अधिनियम १९४९ मधील २४४ व २४५ या कलमांतर्गत करण्यात आला आहे. महाराष्ट्र शासनाने दिनांक १९ जून, २००३ अन्वये बृहन्मुंबई क्षेत्र वगळून संपूर्ण महाराष्ट्रामध्ये जाहिरातीबाबत (जाहिरात व फलक नियंत्रण) नियम २००३ अशी अधिसूचना जाहिर केलेली आहे.

नवी मुंबई महानगरपालिकेची भौगोलिक परिस्थिती य या क्षेत्रामध्ये जाहिरातीचे वाढते प्रमाण लक्षात घेता शहर सौंदर्याकरणाच्या दृष्टीकोनातून उपरोक्त अधिसूचनेच्या अधीन राहून महानगरपालिकेला स्वतंत्र सर्वसमावेशक मार्गदर्शक तत्वे असणे गरजेचे आहे. जेणेकरून महानगरपालिका क्षेत्रातील जाहिरातीवर नियंत्रण ठेवता येईल. त्याचबरोबर शहर सौंदर्यामध्ये वाढ होईल व या सुंदर शहराकडे नागरिकांना आकर्षित करण्यात महापालिकेला यश येईल.

व्यावहारिकदृष्ट्या सारासार विचार करून सध्याची मार्गदर्शक तत्वे तयार करण्यात आली आहेत. आंतरराष्ट्रीय दर्जाच्या श्रेणीपर्यंत बाह्य जाहिरातीच्या क्षेत्राचा दर्जा सुधारणे हा त्यामागचा उद्देश आहे. अद्ययस्थितपणा कमी करण्याकरिता इमारतीवरील दोन जाहिरात फलकामधील कमीत कमी अंतर २० मीटर आणि रस्त्यावरील एका दिशेच्या दोन जाहिरात फलकामधील अंतर ५०० मीटर एवढे वाढविण्यात आले आहे. जाहिरात फलकांची संरचना आणि रूप यांच्या मर्यादा स्पष्ट करण्यासाठी विशेष तत्वे समाविष्ट करण्यात आली आहेत. त्याचप्रमाणे शहराचे स्वरूप बदलून अधिक चांगले होण्याकरिता स्ट्रीट फनिचर, संगणकीय जाहिराती इत्यादी नवीन संकल्पना अंतर्भूत करण्यात आल्या आहेत.

नवी मुंबई महानगरपालिकेने जाहिरात धोरणाची मार्गदर्शक तत्वे तयार केलेली नसल्याने, इतर महानगरपालिकांच्या तुलनेत येथे जाहिरात माध्यमातून प्राप्त होणारे उत्पन्न अल्प आहे.

वरील बाबी विचारत घेऊन मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका अधिनियम १९४९ मधील कलम २४४ व २४५ तरतुदी तसेच, (जाहिरात व फलक नियंत्रण) नियम २००३ नुसार "आकाशचिन्ह व जाहिरात प्रदर्शन हक्कांचे परवानगी विषयक धोरणांची मार्गदर्शक तत्वे" तयार करण्यात आलेली आहेत.

स्वाक्षरी/-

आयुक्त

नवी मुंबई महानगरपालिका

भाग - ०१

सर्वसाधारण

अ) अंमलबजावणी :

१. मदरची तत्वे ही जाहिरात व जाहिरात सदृश्य माध्यमाद्वारे जाहिरात प्रदर्शनास परवानगी देणे विषयक मार्गदर्शक तत्वे असे समजण्यात येतील.
२. मदरची मार्गदर्शक तत्वे ही महापालिका ठराव मंजूरीच्या दिनांकापासून अंमलात येतील.

ब) सुधारित कार्यप्रणाली / तत्वांची निकड :

विविध जाहिरात माध्यमांचा वाढता प्रभाव व परिणामी जाहिरात प्रसिध्द करणेसाठी लागलेली चढाओढ / स्पर्धा यामुळे शहरामध्ये अनेक ठिकाणी जाहिराती प्रदर्शित होऊन खालील विपरीत परिणाम दिसून आलेले आहेत.

१. अयोग्य ठिकाणी अयोग्य आकाराचे होर्डिंग उभारल्याने नागरीकांच्या नैसर्गिक मोकळी हवा व प्रकाश मिळण्यास अडथळा निर्माण झालेबाबतच्या नागरीकांच्या तक्रारी दाखल होत आहेत.
२. जाहिरातदार व गृहनिर्माण संस्थांचे सदस्य यांचेमध्ये कलह वाढत आहे.
३. गृहनिर्माण संस्थेची नोंदणी होण्यापुर्वी काही ठिकाणी बांधकाम व्यावसायिकांनी जाहिरात संस्थांस जाहिरात लावण्यास “ना हरकत प्रमाणपत्र ” दिलेले आहे. गृहनिर्माण संस्थेची नोंद झालेनंतर तेथील रहिवाश्यांनी या जाहिरातीबाबत तक्रारी केलेल्या आहेत.
४. ज्या इमारती महामार्गाला लागून आहेत. अशा इमारती/व्यापारी संकुलावर प्रमाणापेक्षा जास्त जाहिरातदार होर्डिंग उभारणेकरीता परवानगी मागतात.
५. जाहिरातदार संस्थेने एकाच रस्त्यावर वेगवेगळ्या आकाराचे होर्डिंग तयार करून शहराच्या सौंदर्याकरणास बाधा निर्माण केलेली आहे.
६. अस्तित्वात असलेल्या होर्डिंगच्या शेजारी दुसरी जाहिरातदार संस्था परवानगी मागते.
७. महापालिका क्षेत्रात असलेली अन्य प्राधिकरणे उदा. रेल्वे, सिडको, एम.आय.डी.सी., एम.एस.आर.डी.सी. इत्यादी-हे त्यांचे मालमत्तांवर होर्डिंग उभारणेकरीता मोठ्या प्रमाणावर परवानगी देतात. यामुळे महापालिकेस नियंत्रण ठेवणे कठीण जाते.

८. काही जाहिरातदार संस्थांनी त्यांच्या जाहिराती लावताना महानगरपालिकेचा पदपथ, रस्ता इत्यादीवर जाहिरात प्रदर्शित करून रहदारीस अडथळा निर्माण केलेला आहे.
९. महानगरपालिकेने याबाबतची मार्गदर्शक तत्वे अद्याप बनविलेली नसल्याने जाहिरात संस्थांची परवानगी नाकारल्यानंतर जाहिरात संस्था महापालिकेच्या विरुद्ध मा. न्यायालयात दाद मागतात.
१०. महापालिका क्षेत्रातील विविध चौकांवर वाहतुक कोडी होऊन सदर जाहिरातीमुळे वाहनचालकांस रात्रीच्या वेळी प्रदर्शित जाहिरातीचा त्रास होत आहे.
११. जाहिराती स्पष्टपणे दिसण्याकरिता गुप्तपणे चोरून झाडे कापणे / काटछाट करणे ह्यामुळे पर्यावरणाचा -हास होतो.
१२. सध्या उभारलेल्या बांधकाम चौकटीवरील जाहिरात फलकामुळे शहराच्या सौंदर्यात कोणतीही भर पडत नाही. उलटपक्षी, अनेक ठिकाणची आकाश रेखा ओंगळ्याणी दिसते. ह्या संदर्भात नियमन करणे आवश्यक आहे.
१३. महापालिकेचे निश्चित धोरण व कार्यप्रणाली नसल्याने जाहिरातीमधून अपेक्षित उत्पन्न मिळत नाही.

वरील सर्व प्रकारच्या नागरी समस्या व तक्रारींची दखल घेता महापालिकेची स्वतःची सर्वसमावेशक मार्गदर्शक तत्वे व कार्यप्रणाली असणे आवश्यक झाले आहे.

क) व्याख्या :-

- (१) जाहिरात म्हणजे कोणतेही साधन किंवा उद्घोषणा किंवा शब्द, अक्षर, नमुना (मॉडेल) भित्तीपत्रके, जाहिरात फलक, बॅनर्स, तात्पुरत्या कमानी, प्रकाशित चिन्हे, नामफलक, दिशादर्शक फलक, फुगे इत्यादी ह्यांमधील कोणत्याही प्रकारच्या साधनांची जाहिरात प्रदर्शित करणे.
- (२) एजन्सी म्हणजे वैयक्तिक अर्जदार, नोंदणीकृत धर्मादाय संस्था, कंपनी, मागीदार किंवा कंपनी अधिनियम १९५६ अंतर्गत समाविष्ट असलेली कंपनी.
- (३) बॅनर म्हणजे सार्वजनिक ठिकाणी प्रदर्शित करण्यासाठी, काही जाहिराती किंवा उद्घोषणा किंवा लिखित मजकूर ह्यांचा समावेश असलेले कापड किंवा इतर कोणतीही वस्तू.
- (४) इमारतीवरील जाहिरात (रॅप) म्हणजे कोणत्याही इमारतीच्या दर्शनी भागावरील किंवा बांधकाम किंवा दुग्स्ती चालू असलेल्या इमारतीच्या परांचीवरील किंवा काचेच्या तावदानावर किंवा खिडक्यांवर बसविलेल्या किंवा चिकटविलेल्या जाहिराती.

- (५) जाहिरात फलक उभारण्यासाठी ज्याचा वापर केला जातो त्या खांब्यांचा वापर न करता इमारतीवर केलेली निऑन युक्त जाहिराती म्हणजे जे बांधकाम पुरातन नाही, ज्यावर निऑन बल्बचा वापर केला आहे, तसेच जे दिवे रात्री पेटवले जातात आणि जे एकाच वेळी एक किंवा अनेक वेगवेगळ्या रंगामध्ये प्रदर्शित होतात अशा इमारतीच्या दर्शनी भागातील जाहिरात.
- (६) बस आश्रयस्थानांवरील जाहिरात म्हणजे बस आश्रयस्थानांवरील प्रदर्शित केलेली अनुयादित किंवा तत्सम प्रकारची जाहिरात.
- (७) आयुक्त म्हणजे नवी मुंबई महानगरपालिकेचे आयुक्त
- (८) सक्षम प्राधिकारी म्हणजे आयुक्त किंवा त्याने प्राधिकृत केलेला कोणताही नवी मुंबई महानगरपालिकेचा अधिकारी ज्यामध्ये उप आयुक्त, सहा.आयुक्त, विभाग अधिकारी, इत्यादींचा समावेश असेल.
- (९) महानगरपालिका म्हणजे नवी मुंबई महानगरपालिका
- (१०) दिशादर्शक फलक म्हणजे खाजगी आणि व्यावसायिक आस्थापनांनी त्यांची कार्यालये किंवा व्यावसायिक स्थाने दर्शविण्यासाठी उभारलेले फलक.
- (११) इलेक्ट्रॉनिक जाहिरात फलक म्हणजे एखाद्या बांधकामावर कायमस्वरूपी उभारलेले इलेक्ट्रॉनिक शक्तीद्वारे चालविले जाणारे जाहिरात फलक इलेक्ट्रॉनिक किंवा निऑन दिवे, एलईडी किंवा एलसीडी कार्यपद्धती इ. विद्युतीय साधनांद्वारा केलेली जाहिरात.
- (१२) कमानीवरील जाहिरात म्हणजे रस्त्यालगत उभारलेल्या खांब्यावरील आणि रस्त्याच्या दोन्ही बाजूस धातूच्या खांब्यावरील खांब्याला जोडलेले बीमच्या आकाराचे वाहतुकीच्या दिशेच्या विरुद्ध बाजूस बसविलेली जाहिरात.
- (१३) ग्लोसाईन बॉक्स जाहिरात म्हणजे प्लास्टिकपासून तयार केलेल्या पारदर्शक किंवा प्रकाशभेदी असलेल्या धातूच्या पेटीवर बसविलेली आणि मागच्या बाजूने विद्युत दिव्यांद्वारे प्रकाशित केलेली जाहिरात.
- (१४) जाहिरात फलक म्हणजे जाहिरातीच्या उद्दिष्टाकरिता किंवा कोणत्याही ठिकाणी जनतेला आकर्षित करण्याच्या दृष्टीकोनातून माहिती देण्यासाठी, व्यक्ती, सार्वजनिक कामगिरी, विक्रीचा माल इत्यादींची माहिती देण्यासाठी चित्र, शब्द किंवा माहितीसह जमिनीवरील बांधकामाचा कोणताही पृष्ठभाग किंवा इमारतीच्या छताचा कोणताही भाग किंवा छजावरील भाग ह्यावर उभारलेली जाहिरात फलक त्यामध्ये पारदर्शक स्वरूपाच्या एक किंवा अधिक रंगाचा वापर केलेल्या निऑन बल्ब/दिवे/ लाईटस् इत्यादींचा वापर केलेल्या जाहिरातीचाही समावेश होतो.



१. जाहिरातीचे प्रकार :-

महानगरपालिका क्षेत्रात लायण्यात येणा-या विविध जाहिरातींचे खालील सहा प्रकारात वर्गीकरण करण्यात येत आहे.

I. कायमस्वरूपी जाहिरात -

- १ होडींगज ( ग्लोसाईन / निऑनसाईन)
- २ कमानी/गॅन्ट्री
- ३ युनिपोल
- ४ अँडपोलड
- ५ ट्रायडिजन युनिपोल
- ६ किऑस्क (दिव्याचे खांबावरील)
- ७ पादचारी पुल (फुट ओव्हर ब्रिज )
- ८ बस स्टॉपलगत मिनी अँडपोल
- ९ दिशा दर्शक फलक

II. तात्पुरती जाहिरात

III. वाहनाद्वारे / वाहनावरील जाहिरात

IV. दुकान, कार्यालय, अन्य वाणिज्य , औद्योगिक व व्यवस्थापनावरील जाहिराती.

V. शहर सौंदर्यीकरणा अंतर्गत जाहिरात

- १ पोलिस किऑक्स
- २ फोन किऑक्स
- ३ कॉबलर किऑक्स
- ४ फ्लॉवर पॉट किऑक्स
- ५ पाकींग पोल
- ६ रस्ता दुभाजकावरील जाहिरात
- ७ स्ट्रीट फर्निचर जाहिरात

VI. वर नमूद केलेल्या अ.क्र. १ ते ५ व्यतिरिक्त जाहिराती

I. कायमस्वरूपी जाहिरात -

कायमस्वरूपी जाहिरात म्हणजे ज्या जाहिराती कायमस्वरूपी संरचना तयार करून त्यावर प्रदर्शित करण्यात येतील अशा जाहिरातींना कायमस्वरूपी जाहिरात असे संबोधण्यात येईल.

(१५) फिरते जाहिरात फलक म्हणजे जी जाहिरात उत्तम प्रदर्शनासाठी महत्वाच्या जागी उभी करता येईल किंवा चालविता येईल , असा वाहनावर किंवा वाहनामार्गे पॅनेलवर लावता येईल असा एकेरी अथवा दुहेरी बाजूचा जाहिरात फलक.

(१६) भिंतीपत्रक म्हणजे कागदाचा तुकडा किंवा इतर कोणतीही वस्तू जी जाहिरातीसाठी अथवा सार्वजनिक ठिकाणी प्रदर्शित करण्यासाठी वापरली जाते.

(१७) विहीत अर्जाचा नमुना ज्याद्वारे बाहेरील माध्यमात जाहिरात फलक उभारण्यासाठी आणि प्रदर्शित करण्याच्या परवानगीसाठी किंवा विद्यमान परवानगीचे नूतनीकरण करण्यासाठी महापालिकेकडे करावयाच्या आयुक्तांनी परिशिष्ट - अ येथे विहित केलेला नमुना.

(१८) चक्रांकित जाहिरात प्रदर्शित करणे म्हणजे रोलरद्वारे गुंडाळी होत प्रदर्शित होणारी पेट्टीवजा नक्षीदार जाहिरात ही प्रकाशित असेल किंवा अप्रकाशित किंवा बॅकलिट पध्दतीची असेल.

(१९) आकाश चिन्ह म्हणजे कोणत्याही स्तंभ , खांब , सर्वसाधारण चौकट किंवा इतर आधारावर संपूर्णतः किंवा अंशतः , कोणत्याही जमिनीवर इमारतीवर किंवा बांधकामावर आधारित किंवा जोडलेले आहे असे शब्द , अक्षर नमुना , साधन किंवा जाहिरातीचे प्रतिनिधीत्व करणारे दृश्य , उदघोषणा किंवा रस्त्याच्या काही अंतरावरून आकाशापलिकडे दिसेल असे उंचावरील चिन्ह किंवा असा स्तंभ , खांब किंवा सर्वसाधारण चौकट किंवा इतर आधार ह्यांचा सर्व भागाचा समावेश आहे. आकाश चिन्ह ह्यामध्ये फुगे , पॅराशूट किंवा जाहिरातीकरिता संपूर्णतः किंवा अंशतः वापरण्यात येणारे अशाप्रकारचे साधन , उदघोषणा किंवा जमीन किंवा इमारत किंवा बांधकाम किंवा कोणत्याही मार्गावरील दिशा दर्शकांचा समावेश होतो. परंतु खालील बाबींचा समावेश होत नाही :-

(१) ज्याचा कोणत्याही जाहिरातीत, उदघोषणे किंवा दिशादर्शकात कोणतेही निशाणाचा खांब (ध्वज) , खांब किंवा वातकुक्कुट / संपूर्णतः किंवा अंशतः अंगिकारल्यास किंवा वापरल्या खेरीज.

(२) कोणतेही चिन्ह किंवा फलक, चौकट किंवा योजनाबद्धतेने टांगलेली किंवा भिंतीच्या किंवा कोणत्याही इमारतीच्या सज्जावरील किंवा भिंतीच्या ब्लॉकिंग भागावरील (Blocking Course) किंवा छताच्या उंचवट्यावरील वस्तू.

स्वाजगी इमारती / सोसायटी यांचे आवारात तसेच तेथील रहिवाश्यांचे नैसर्गिक मोकळी हवा व प्रकाश मिळण्यास अडथळा निर्माण करणा-या होर्डिंगला परवानगी देण्यात येणार नाही. मात्र अपवादात्मक परिस्थितीत प्रत्येक प्रकरणावर स्वतंत्र निर्णय घेण्याचा अधिकार आयुक्त यांना राहिल.

अ) होर्डिंग - ( ग्लोसाईन / निऑनसाईन ) :

१. उभारण्यात येणा-या होर्डिंग/कमानी जाहिरातीची संरचना ही सौंदर्यशास्त्रानुसार (aesthetically design ) मान्यताप्राप्त संरचना अभियंता यांनी प्रमाणित केलेल्या संरचनेप्रमाणे असणे गरजेचे आहे.
२. होर्डिंग/कमानी जाहिरात प्रदर्शनाचे नुतनीकरण करतेवेली संरचनेच्या मजबुतीबाबत संरचना अभियंत्याचे प्रमाणपत्र प्रतिवर्षी सादर करणे बंधनकारक राहिल.
३. इमारतीवरील होर्डिंग /जाहिरात फलकाची उंची पृष्ठभागापासून ४० फुटापेक्षा जास्त नसावी व त्यातील प्रदर्शित भागाची उंची ३० फुटापर्यंत राहिल.
४. इमारतीची लांबी व रुंदी विचारात घेउन इमारतीवरील होर्डिंगची संख्या महापालिका आयुक्त निश्चीत करतील.
५. जमिनीवरील होर्डिंग जाहिरात फलकाची उंची पृष्ठभागापासून ४० फुटापेक्षा जास्त नसावी व त्यातील प्रदर्शित भागाची उंची ३० फुटापर्यंत राहिल.
६. पदपथ नसलेल्या रस्त्यावर कोणतीही जाहिरात प्रदर्शित करता येणार नाही.
७. रस्त्यावर उभारलेल्या जाहिरात फलकाची उंची रस्त्याच्या पातळीपासून ४० फुटापेक्षा जास्त नाही अशाप्रकारे असणे आवश्यक आहे.
८. प्रचलित विकास नियंत्रण नियमावली नुसार इमारतीच्या सभोवती असलेल्या मोकळ्या जागेवर होर्डिंग लावण्यास परवानगी देण्यात येणार नाही.
९. इमारतीच्या गच्चीवर उभारलेल्या होर्डिंगचा संपूर्ण भाग इमारत रेषेच्या आत असला पाहिजे.

ब) कमान-दिशादर्शक फलक/गॅन्ट्री :-

१. कमान - दिशादर्शक फलक हे तळरस्त्याच्या पातळीपासून किमान २८.५ फुट उंचीवर असेल. व त्यातील प्रदर्शित भागाची उंची ६.५ फुटापर्यंत राहिल.

तथापि, सदर फलक, चौकट किंवा इतर योजनाबद्धतेने टांगलेली वस्तू हे एकसंध असावेत, खुले असू नयेत. भितीच्या कोणत्याही भागाच्या किंवा उताच्या उंचवट्याच्या किंवा ज्यावर ते बसविले आहेत किंवा आधारलेले आहेत त्याच्या तीन फूट उंचीपेक्षा उंच असू नयेत.

(३) संपूर्णतः रेल्वेच्या कामकाजाशी निगडित कोणताही शब्द, अक्षर, नमूना, चिन्ह किंवा उपरोक्तप्रमाणे दर्शविलेले आणि रेल्वे, रेल्वे स्टेशन, यार्ड, प्लॅटफॉर्म व स्टेशन आणि रेल्वे कार्यालयाशी जाणारा मार्ग आणि जे रस्त्यावर किंवा सार्वजनिक जागी वसलेले नाही ते.

(४) ज्यावर सदर जागा किंवा इमारत विकाय्याची आहे, भाड्याने घ्याय्याची आहे अशी नोटीस चिकटविलेली आहे ती जागा किंवा इमारत.

(२०) तात्पुरत्या कमानी म्हणजे मान्यवरांच्या स्वागतासाठी किंवा जाहिराती प्रदर्शित करण्यासाठी रस्त्यावर उभारलेली तात्पुरती बांधकामे.

(२१) तात्पुरती (मोठ्या प्रमाणावरील) जाहिरात म्हणजेच एखाद्या उत्सवाच्या किंवा समारंभाच्या वेळी मर्यादित भागात, मर्यादित कालावधीकरिता केलेली जाहिरात. ही परवानगी तात्पुरते फलक, कमानी, कापडी फलक किंवा खांबावरील झेंडे याकरिता देता येईल. मोठ्या प्रमाणावरील व्यावसायिक फलकांमध्ये सर्व्हीस कॅन / किंवा मालाचे वितरण करणारी वाहने यासारख्या फिरत्या माध्यमांद्वारा केल्या जाणा-या जाहिरातीचा समावेश असेल.

(२२) त्रिमिती जाहिरात - (Tri-Vision Advertisement) (Tri-Ad) म्हणजे यामध्ये एकामागोमाग एक अशा पध्दतीने फिरणारे त्रिकोणी पॅनेल यामध्ये त्रिकोणी भागाचे तीन दर्शनी भाग एकामागोमाग एक असे दिसतात व त्याद्वारे तीन वेगवेगळे जाहिरातीचे संदेश प्रदर्शित होतात. सदर जाहिरात फलक प्रकाशित किंवा अप्रकाशित असू शकतील.

(२३) युनिपोल म्हणजेच सिमेंट कॉंक्रीटचे फाउंडेशनसह एका स्टीलखांबावर रस्त्याचा वाहनमार्ग सोडून बाजूस जमिनीवर उभारलेला जाहिरात फलक.

(२४) मिनी ॲडपोल म्हणजेच रस्ता दुभाजकामधील ज्या ठिकाणी विद्युत खांब नाहीत त्या ठिकाणी एकखांबी उभारलेला लहान आकाराचा जाहिरात फलक.

(२५) भितीवरील रंगविलेल्या जाहिराती - म्हणजेच थेट इमारतीच्या भितीवर किंवा कोणत्याही बांधकामावर किंवा स्थापत्य बांधकामावर रंगकामाद्वारे प्रदर्शित केलेली जाहिरात.

(२६) किऑस्क (दिव्याचे खांबावरील) - म्हणजेच महापालिकेच्या विद्युत खांबावर फ्रेममध्ये लावलेली जाहिरात.

(२७) पादचारी पुल (फूट ओव्हर ब्रिज) - म्हणजेच पादचा-यांना रस्ता ओलांडणेकरिता बांधलेला पाय-यांचा/स्वयंचलित उदयहन असलेला पुल.

२. कमान - दिशादर्शक फलकाचे मुख्य उद्दिष्ट शहर सौंदर्यीकरण राहिल व त्या अंतर्गत शहरातील नागरिकांना सामाजिक सर्वसाधारण ध्वनीविरहीत संदेश (इलेक्ट्रॉनिक धावते संदेश) देणारे फलक तसेच डिजीटल घड्याळ व तापमानाची माहिती देणारे घड्याळ यांचा समावेश असेल.
३. कमान - दिशादर्शक फलकावरील ५० टक्के प्रदर्शित भाग दिशा/माहिती दर्शवील. उर्वरित विरुद्ध बाजूचा प्रदर्शित भाग जाहिरात प्रदर्शनासाठी राहिल.
४. कमानी दिशादर्शक फलकाची संरचना व माहिती फलक स्वयंप्रकाशित अत्याधुनिक तंत्रज्ञानाने विकसित, आकर्षक व लक्षवेधी स्वरूपाची असेल.
५. अर्जदार परवानगीच्या वेळी कमानी दिशा दर्शक फलकाच्या नकाशा चित्रासह कमानीची त्रिभाजिक (Three Dimentional) प्रतिकृती सादर करील.
६. अर्जदारास कमानी दिशादर्शक फलक उभारताना सदरील वाहतुकीचा रस्ता किंवा पादचारी रस्तावरील (पदपथ) होणाऱ्या संभाव्य बदलाचे सविस्तर नकाशा चित्रण सादर करावे लागेल. तसेच उभारलेल्या कमानीच्या परवानगी कालावधीत महापालिका स्तरावर रस्त्याच्या रुंदीमध्ये बदल झाल्यास उभारलेल्या कमानी / दिशादर्शक फलकाच्या स्थितीत अनुषांगिक बदल घडवून आणणे ही जबाबदारी संबंधितांची / संस्थेची राहिल.

जाहिरात संरचनेत नमुद केल्यानुसार परिशिष्ट “ अ ” मध्ये दर्शविलेल्या जागांवर दिशादर्शक कमानी / गॅन्ट्री लावता येतील.

२. अटी व शर्ती :

१. परवानगी दिल्यापासून संबंधितांनी होईल एक महिन्याचे आत व कमान - दिशादर्शक फलक ०३ महिन्यांच्या मुदतीत उभारणे बंधनकारक राहिल. विहीत मुदतीत सदर काम पूर्ण न केल्यास परवानगी रद्द करण्यात येईल. अपघादात्मक परिस्थितीमध्ये मा.आयुक्त दंड आकारून मुदतवाढ देतील.
२. अर्जदाराला महापालिकेच्या जागेवरील होईल/कमानीसाठी भुईभाडे , वार्षिक जाहिरात शुल्क व सुरक्षा अनामत रक्कम आगाऊ भरावे लागेल.
३. अन्य जागांबाबत फक्त जाहिरात शुल्क आगाऊ भरावे लागेल.

क) मिनी ॲडपोल

रस्ता दुभाजकामधील ज्या ठिकाणी विद्युत खांब नाहीत त्या ठिकाणी खांबांदरम्यान स्टीलचा गोल आकाराचा एक प्रकाशित मिनी ॲडपोल जमिनीच्या पृष्ठ भागापासून ०७ फुट उंचीवर खालील आकारात उभारण्यास परवानगी देण्यात येईल.

१) उंची ४ फुट x लांबी ३ फुट

ड) युनिपोल

- i) जमिनीपासून एकूण ४० फुट उंचीच्या युनिपोल होर्डिंगसाठी खालील आकाराच्या जाहिरात फलकांना परवानगी देण्यात येईल.  
१) उंची २० फुट X लांबी २० फुट  
२) उंची १५ फुट X लांबी ३० फुट
- ii) सिमेंट कॉक्रीटचे फाउंडेशनसह स्टीलखांबाचा व्यास ०३ फुटापेक्षा कमी नसेल असा युनिपोल उभारता येईल.
- iii) दोन युनिपोलमध्ये एका बाजूला अंदाजे ५०० मीटरचे अंतर असणे आवश्यक आहे. रस्त्याच्या दोन्ही बाजूला झिंगझोंग पध्दतीने होर्डिंगजला परवानगी देता येऊ शकेल.

इ) ट्रायडिजन युनिपोल

१. जमिनीपासून एकूण २५ फुट उंचीच्या ट्रायडिजन युनिपोलसाठी १० फुट उंची X २० फुट लांबी तसेच १५ फुट उंची X ३० फुट लांबी या आकाराच्या जाहिरात फलकांना परवानगी देण्यात येईल.
२. सिमेंट कॉक्रीटचे फाउंडेशनसह स्टीलखांबाचा व्यास ०३ फुटापेक्षा कमी नसेल असा युनिपोल उभारता येईल.
३. रस्त्याच्या कडेला (रस्त्यावर नाही) ठराविक ठिकाणी जाहिरातीस परवानगी देण्यात येईल.

एफ) किऑस्क

प्रत्येक विद्युत खांब्याच्या मध्यभागी पाठपोट दोन प्रकाशित / अप्रकाशित किऑक्स प्रत्येकी ०४ फुट उंच X २.५ फुट लांब या आकाराचे लावता येऊ शकतील.

जी) पादचारी पूल (फुट ओव्हर ब्रिज)

रस्ता ओलांडताना छोटे-मोठे अपघात टाळणेसाठी, लहान मुले व वयस्कर नागरीक यांचेसाठी वाहतुकीच्या दृष्टीने सोयीचे व कॅप्सुल लिफ्ट असलेले पादचारी पूल उभारून त्यावर जाहिरात करता येऊ शकेल.

सदर जाहिरातीचा प्रकार दिशादर्शक/इलेक्ट्रॉनिक मिडीया (स्क्रीन जाहिरात) असा असेल.

संभाव्य पादचारी पुलांची जागा परिशिष्ट "ब" मध्ये जोडलेली आहे.

१०/-

एच) बस स्टॉपलगत मिनी अँडपोल

प्रत्येक बस स्टॉपच्या दोन्ही बाजूस एक फुट जाड व्यास असलेले स्टीलपासून बनविलेले दोन्ही बाजूस जाहिरात करता येण्याजोगे प्रकाशित/अप्रकाशित मिनी अँडपोल लावणेस परवानगी देण्यात येईल. त्याचा आकार खालीलप्रमाणे असेल.

१. पदपथाच्या पृष्ठभागापासून ०८ फुट उंचीवर ०६ फुट उंच X ०४ फुट रुंद X १ फुट जाडीच्या व्यासाचा मिनी अँडपोल.

आय) दिशा दर्शक फलक

महानगरपालिका क्षेत्रात लावण्यात आलेल्या सर्व दिशादर्शक फलकांच्या मागील बाजूस फ्लेक्स स्वरूपात ०६ फुट X ०४ फुट आकाराची अप्रकाशित जाहिरात लावता येईल.

त्याचप्रमाणे महापालिका कार्यक्षेत्रातील एमआयडीसी क्षेत्रातील रस्त्यांवर दिशादर्शक फलक सार्वजनिक खाजगी सहभाग (PPP) तत्वावर उभारण्यात येतील.

II. तात्पुरती जाहिरात :-

कापडी किंवा फ्लेक्सवर अत्यंत कमी कालावधीसाठी प्रसिध्द करण्यात येणारी जाहिरात म्हणजे तात्पुरती जाहिरात होय.

अशा प्रकारच्या जाहिराती शहरात मोठ्या प्रमाणावर प्रदर्शित होत असल्याने शहर सौंदर्यीकरणाला बाधा निर्माण होते. म्हणून त्यावर निर्बंध राहणेसाठी खालील अटी व शर्तीवर सदर जाहिरातींना परवानगी देण्यात येईल.

अ) अटी / शर्ती :-

१. जाहिरातीची संरचना :- नवी मुंबई महानगरपालिका कार्यक्षेत्रातील “अ” वर्ग रस्त्यांप्रतिरिक्त रस्त्यांवर (परिशिष्ट “क”) प्रमाणे निश्चित केलेल्या जागांवर सिमेंट कॉर्कीटच्या फाउंडेशनमध्ये २ फुट व्यासाच्या स्टील खांब्यावर जमिनीपासून १० फुट उंचीवर १६ फुट उंच X १६ फुट लांब आकाराचे होर्डिंग्ज महापालिका उभारेल किंवा उभारण्यास देण्यात येईल.

२. जाहिरात फलक आकार :-

अ(१), (२), (३) व (४)	८ फुट X ८ फुट	८ फुट	८ फुट
ब (१+२) व (३+४)	८ फुट X १६ फुट	८ फुट	८ फुट

उपरोक्त फलक हा युनिपोल प्रकारचा असेल त्याची जमिनीपासून उंची ही १५ फुटापेक्षा कमी व २० फुटापेक्षा जास्त नसेल.

ब) जाहिरातीबाबत आरक्षण

१. अनुक्रमांक १ व २ मधील जागा या व्यावसायिक जाहिरातींसाठी आरक्षित असतील.
  २. अनुक्रमांक ३ व ४ मधील जागा या सामाजिक, सांस्कृतिक, शैक्षणिक, धार्मिक, राजकीय इत्यादी प्रकारच्या जाहिरातींसाठी आरक्षित असतील.
  ३. जाहिरात फलकावर प्रथम येणा-यास प्रथम प्राधान्य या अटीवर तात्पुरती जाहिरात प्रदर्शित करण्याची परवानगी देण्यात येईल.
  ४. सामाजिक, राजकीय, सांस्कृतिक, शैक्षणिक व धार्मिक इ. प्रकारच्या जाहिरातींना किमान १ दिवस व कमाल १० दिवसांपर्यंत परवानगी देण्यात येईल. या जाहिराती पोटी भरावी लागणारी आगाऊ रक्कम व उर्वरित रक्कम वेळोवेळी आयुक्त ठरवतील त्या मुदतीत भरणा करावी लागेल. मुदतीत रक्कम भरणा न केल्यास भरलेली रक्कम जप्त करण्यात येईल.
  ५. आरक्षित जाहिरात फलक रिकामे असल्यास / त्यावर कोणतीही जाहिरात नसल्यास आरक्षणामध्ये फेरबदल करण्यात येईल.
  ६. आरक्षित जागेवर वाणिज्य जाहिरात असल्यास व त्या जागेवर सामाजिक, राजकीय, सांस्कृतिक, शैक्षणिक व धार्मिक इ. ची आरक्षित जाहिरात आल्यास वाणिज्य जाहिरात काढून आरक्षित जाहिरात प्रदर्शित करण्यात येईल.
  ७. तात्पुरत्या जाहिराती (बॅनर/फ्लेक्स बॅनर) या सोबत जोडलेल्या परिशिष्ट "क" मध्ये नमुद केलेल्या ठिकाणांवरील युनिपोल जागेवरच प्रदर्शित करता येतील.
- सर्व सार्वजनिक धार्मिक कार्यक्रम / उत्सव साजरे करताना कमानीवर व स्टेजच्या आघारात लावलेल्या धार्मिक स्वरूपाच्या तात्पुरत्या जाहिरातींना विनाशुल्क परवानगी देण्यात येईल.



क) परवानगी देण्यात न येणा-या जाहिराती :

शहर सौंदर्यीकरणाच्या दृष्टीकोनातून सार्वजनिक जागांवरील खालील तात्पुरत्या जाहिरातींना परवानगी देण्यात येणार नाही.

१. बॅनर/फ्लेक्सबॅनर
२. पोस्टर्स / भित्तीपत्रके/ स्टीकर
३. वॉलपेंटिंग्ज
४. पाईपलाईनवर रंगविलेल्या जाहिराती.

अशा जाहिराती जर प्रदर्शित केल्याचे निदर्शनास आल्यास लावलेल्या जाहिरातीच्या कालायधीकरीता आकारणी योग्य शुल्काच्या पाच पट जाहिरात शुल्क वसूल करण्यात येईल. तसेच प्रचलित कायदानुसार फौजदारी स्वरूपाचे गुन्हे दाखल करण्यात येतील.

III. चलत जाहिरात

अ. वाहनाद्वारे जाहिरात :

१. वाहनाद्वारे जाहिरात करणा-या वाहनाला प्रादेशिक परिवहन विभागाची परवानगी घेणे बंधनकारक राहील.
२. वाहनाद्वारे जाहिरात करताना वाहनाच्या चेसीसपासून ०७ फुट उंचीपर्यंत १०x२० फुट आकारात दोन्ही बाजूस प्रकाशित/ अप्रकाशित जाहिरात प्रदर्शित करण्याची परवानगी असेल मात्र डिजीटल, एलसीडी डिस्प्ले, चलतचित्र जाहिरातीस परवानगी नसेल.
३. सुस्थितीतील वाहनावर कमाल ०८ वर्षाकरीता जाहिरातीची परवानगी देण्यात येईल.
४. रस्त्याच्या कडेला (रस्त्यावर नाही ) ठराविक ठिकाणी ठराविक वेळेस वाहनावरील जाहिरातीस परवानगी देण्यात येईल.

ब. वाहनावरील जाहिरात

नवी मुंबई महानगरपालिका कार्यक्षेत्रात फिरणा-या दुचाकी, तीनचाकी, चारचाकी, अधिक चाकी, स्थानिक स्वराज्य संस्थासह सर्व प्रवासी वाहतुक बसेस आदी वाहनांवर स्थतःच्या नावाव्यतिरिक्त वाणिज्य अथवा अन्य स्वरूपाच्या जाहिरातीकरीता परवानगी घेणे बंधनकारक आहे.

**IV. दुकान, कार्यालय, अन्य वाणिज्य, औद्योगिक व व्यवस्थापनावरील जाहिराती :-**

दुकानदार अथवा व्यावसायिक यांनी त्यांच्या जागेवर स्वतःच्या दुकानाच्या नावाव्यतिरिक्त प्रदर्शित केलेले ग्लो साईन बॉक्सेस / निऑन साईन्स अशा स्वरूपातील जाहिरात फलकांना खालील अटी व शर्तीनुसार परवानगी देण्यात येईल.

१. वाहतुक चिन्हापासून १० मीटर आडच्या अंतरापर्यंत असलेल्या जाहिरात फलकांवरील रंग वाहतुक विभागाच्या प्रकाशित चिन्हांतील लाल, पिवळसर (अंबर) किंवा हिरव्या रंगांप्रमाणे असल्यास परवानगी दिली जाणार नाही.

वाहतुक नियंत्रण दिव्यांच्या उद्देशाला बाधा आणणारे दोन माळ्यांच्या उंचीपर्यंत अथवा पदपथापेक्षा ०६ मीटर उंचीवर असणा-या जाहिरातींना परवानगी दिली जाणार नाही.

२. कोणत्याही व्यक्तीने ज्याच्या प्रकाशाद्वारे आजुबाजुच्या नागरीकांना किंवा आजुबाजुच्या रहिवाशी इमारतींना त्रास होईल असे कुठलेही प्रकाशित चिन्ह उभारू नये. जे प्रकाशित चिन्ह परवानगी नुसार उभारले असतील मात्र सदर प्रकाशित चिन्हाबाबत नागरीक व आसपासच्या इमारतीमधील रहिवाशांनी त्रास होत असल्याची तक्रार केल्यास महानगरपालिका सदर गोष्टींची शहानिशा करून योग्य निर्णय घेईल.
३. इमारतीमधील रहिवाश्यांना ये-जा करताना अडथळा निर्माण होईल अशाप्रकारे जमिनीवर उभे करण्यात आलेल्या चिन्हांना परवानगी दिली जाणार नाही.
४. इमारत रेषेपासून ०६ फुटाहून अधिक बाहेर आलेल्या जाहिरातीच्या चौकटींना परवानगी दिली जाणार नाही.

रस्त्यावरून दिसणारी इमारतीच्या आवारातील प्रदर्शित जाहिरात (लॉलीपॉप, वगैरे) तळपृष्ठभागापासून किमान ०८ फुट उंचीवर असावी. त्यावरील प्रदर्शित भाग ०३ फुट उंचीएवढा असावा.

**V. शहर सौंदर्यीकरणांतर्गत जाहिरात :-**

महानगरपालिका कार्यक्षेत्रात वाहतुक चौक, बेटे, उदयाने, तलाय, रस्ता दृभाजक इत्यादींचे सौंदर्यीकरण करताना खालीलप्रमाणे जाहिरातीसाठी परवानगी देण्यात येईल.

**अ. पोलिस किऑक्स :-** वाहतुक पोलिस यांना उभे राहणेसाठी वर्तुळाकार, षटकोन किंवा अष्टकोन या आकाराचे १० फुट उंचीचे पोलिस किऑक्स उभारून त्यावर जाहिरात करता येईल.

**ब. फोन किऑक्स:-** महापालिका कार्यक्षेत्रातील बस स्थानकांमध्ये नागरिकांच्या सोयीसाठी फोन किऑक्स उभारून त्यामध्ये एल.सी.डी./ इलेक्ट्रॉनिक जाहिरात करता येईल.

**क. कॉबलर किऑक्स:-** महापालिका कार्यक्षेत्रातील बस स्थानक/ रेल्वे स्थानकांजवळ नागरिकांच्या सोयीसाठी पादत्राणे दुरुस्तीकरीता कॉबलर किऑक्स उभारून त्यावर दोन बाजूस स्वयंप्रकाशित जाहिरात करता येईल. ०२ फुट उंचीच्या चौथ-यावर ४ फुट X ४ फुट आकाराचा ०६ फुट उंचीचा कॉबलर किऑक्स उभारता येईल.

**ड. फ्लॉवर पॉट किऑक्स :-** महापालिका कार्यक्षेत्रातील वाहतुक बेट, चौक या ठिकाणच्या विद्युत खांब्यांवर साधारण किऑक्स परवानगी न देता फ्लॉवर पॉट किऑक्स परवानगी देण्यात येईल. तळपष्टापासून ०७ फुट उंचीवर ०२ फुट X २ फुट आकाराचा फ्लॉवर पॉट किऑक्स परवानगी देण्यात येईल.

**इ. पाकींग पोल :-** वाहतुक शाखेचे सांकेतिक चिन्हदर्शक फलकांच्या मागील बाजूस १.५ फुट X १.५ फुट आकाराच्या प्रकाशित जाहिरातीसाठी परवानगी देण्यात येईल.

**ई. रस्ता दुभाजकावरील जाहिरात:-** महापालिका कार्यक्षेत्रातील रस्ता दुभाजकांमध्ये विविध रंगी फुलझाडे लावून त्यामध्ये ०३ फुट उंची X ०२ फुट लांबीच्या लॉलीपॉपमध्ये ०१ फुट X १.५ फुट डिस्प्ले होणारे इलेक्ट्रॉनिक घडयाळ लावण्यास परवानगी देण्यात येईल.

**फ. स्ट्रीट फर्निचर जाहिरात:-** पदपथावरील ग्रील, डस्टबीन, बेंचेस, ०१ सीटची मृतारीयर जाहिरात लावण्यास परवानगी देण्यात येईल.

भाग -०३

ए. जाहिरात परवानगीचे सर्वसाधारण नियम :-

सक्षम प्राधिका-याच्या लेखी परवानगी शिवाय कोणत्याही संस्थेस (एजन्सी) दुकाने , शोरूमस, कार्यालये , पेट्रोलपंप, सिनेमागृह, मॉल इत्यादी व्यावसायिक ठिकाणी जाहिरात फलक, निऑन साईन, भित्री रंगवून , बलून हयाद्वारा जाहिरात प्रदर्शित करता येणार नाही. परवानगी देण्यासाठीचे मार्गदर्शक निकष ह्या भागात सविस्तरपणे देण्यात आले आहे. जी संस्था सक्षम प्राधिका-याची परवानगी न घेता अनधिकृतरीत्या मार्गदर्शक तत्वांचे उल्लंघन करून आकाशचिह्नांद्वारा जाहिरात करील ती संस्था मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका अधिनियम १९४९ च्या कलम ३९२ अन्वये शिक्षेस पात्र ठरेल.

१. (अ) जाहिरात फलकाचे आकारमान :-

रस्त्याच्या वर्गवारीनुसार शहर सौंदर्यीकरणाचा विचार करून निम्नदर्शित आकाराच्या होर्डिंग जाहिरात फलकांना खाजगी जागेवर परवानगी देण्यात येईल.

१. "अ" वर्गाचे रस्ते :-

१. ४० फुट X २० फुट
२. ३० फुट X २० फुट

२. "ब" वर्गाचे रस्ते :-

१. ३० फुट X १५ फुट
२. ४० फुट X १० फुट
३. २० फुट X २० फुट

३. "क" वर्गाचे रस्ते :-

१. २० फुट X १० फुट

४. इमारतीच्या संरचनात्मक स्थिरतेच्या अधीनतेने, इमारतीच्या टोकावर ६० फुट X २० फुट या प्रमाणेतर आकाराचे जाहिरात फलक लावण्यास परवानगी देण्याचा अपवाद घेऊन कमाल प्रमाणे आकाराहून अधिक आकाराच्या जाहिरात फलकांना परवानगी देण्यात येणार नाही.

- (ब) लगतच्या रस्त्याची सर्वसाधारण प्रमाणशीर सरासरी रुंदी विचारात घेऊन सक्षम प्राधिकरणाच्या निर्णयानुसार एकेरी मार्गावरील जाहिरात फलकांचे आकारमान समान ठेवण्यात येईल. जाहिरात फलक ठरविलेल्या अनुज्ञेय आकारमानात चौकटीच्या पद्धतीने असतील.

- (घ) सैंडविच (पाठोपाठ) पद्धतीच्या आणि ही आकाराच्या , जाहिरात फलकांस जर असे फलक प्रमाणित आकारमानाचे असतील व त्यांची उभारणी एकखांबी या व्दिखांबी असेल तर अशा फलकांना परवानगी देता येईल.
- (ङ) जाहिरात फलकाला आधार देणारी संरचनात्मक चौकट फलकाच्या प्रमाणित आकारमानाशी तुलना करता फलकाच्या दोन्ही बाजूस मान्य केलेल्या १५ से.मी. पेक्षा अधिक मोठी असू नये. जमिनीच्या पृष्ठभागापासून उभारलेला स्तंभ सोडून जाहिरात फलकाच्या उभ्या आकारमानाच्या वर अधिक आकारमानास परवानगी देण्यात येणार नाही. संरचनात्मक चौकटीची केलेली वाढ ही जाहिरात फलकाच्या आकारमानात केलेली वाढ असे समजण्यात येईल आणि ती परवान्याचे निकष आणि अटी व शर्तीचा भंग करणारी ठरेल.
- (इ) हया मार्गदर्शक तत्वांच्या अगोदर परवानगी देण्यात आलेले अप्रमाणित आकारमानाचे विद्यमान जाहिरात फलक दिनांक ३१ मार्च , २००९ पर्यंत लायता येतील. तथापि, सदर जाहिरात फलकांचे हया मार्गदर्शक तत्वांच्या इतर तरतुदीसोपेक्ष फक्त प्रमाणित आकारमानाकरिता नुतनीकरण करता येईल.
- (फ) १) पदपथापासून ७ फूट उंचीवरील एका खांबावरिल १.२ मीटर्स X १.८ मीटर्स आकारमानाच्या बॅकलिट (पाठोपाठ) फलकांना महानगरपालिकेला आवश्यकता भासेल तेव्हा कोणत्याही क्षेत्राकरिता निविदा मागवून महानगरपालिकेच्या १० फूटापेक्षा अधिक रुंदी असलेल्या निवडक मार्गाच्या पदपथावर व किमान ५० मीटर्स अंतरावर परवानगी देता येईल.
- २) पदपथापासून कमाल १० फूट उंचीवरील, एका खांबावरील १.४ मीटर्स X ३.०० मीटर्स आकारमानाच्या ट्रायक्लीजन (किंवा ट्राय - ॲड किंवा ग्री साईडेड) बॅकलिट फलकांना महानगरपालिकेला आवश्यकता भासेल तेव्हा निविदा मागवून महानगरपालिकेच्या १५ फूटापेक्षा अधिक रुंदी असलेल्या निवडक मार्गाच्या पदपथावर व किमान १०० मीटर्सच्या अंतरावर परवानगी देता येईल. तथापि १० फूटापेक्षा कमी रुंदी असलेल्या पदपथावर ट्रायक्लीजन किंवा बॅकलिट जाहिरात फलकांना परवानगी देता येणार नाही.
- (ग) एन.एम.एम.टी.च्या बसथांब्यांवर , आश्रयस्थानांच्या मागील बाजूस १.२ X १.८ मीटर्स आकारमानाच्या बॅकलिट जाहिरात फलकांना परवानगी देता येईल. तथापि, जाहिरातदारास महानगरपालिका आयुक्तांनी ठरविल्याप्रमाणे अतिरिक्त आकार / अधिमूल्य भरावे लागेल.
- (ह) जाहिरातीच्या आकारांमध्ये प्रमाणितता आणण्यासाठी यिजेचे खांब इ. वर जाहिराती प्रदर्शित करण्या-या सर्व जाहिरातदारांना संपूर्ण शहरभर २'.५" X ३'.२५" आकारमानाचे प्रमाण ठेवणे आवश्यक ठरेल.

२. जाहिरात फलकाचे संरचनात्मक चित्र / उभारणी

जाहिरात फलकाचे संरचनात्मक चित्र/उभारणी हे सौंदर्यपूर्ण आणि शासन कियामहानगरलिकेच्या परवानाधारक संरचनात्मक अभियंत्याने मंजूर केलेल्या बांधकाम आराखडयानुसारच असावे, सदर जाहिरात फलक सौंदर्यपूर्वक दिसण्यासाठी त्याच्या चारही बाजूस असलेल्या योग्य त्या चौकटीचाही परवानगी दिलेल्या जाहिरात आकारामध्ये समावेश असावा. संरचनात्मक चौकट ही प्रामुख्याने एका खांब्यावर कियामातीत जास्त दोन खांब्यांपेक्षा अधिक खांब्यांवर आधारलेली असेल परंतु कोणत्याही परिस्थितीत दोन खांब्यांपेक्षा अधिक खांब्यांवर आधारलेली नसेल. सर्व खांब आणि जाहिरात फलकाची मागील बाजू सुबकतेने आच्छादिलेली असेल. सर्व जाहिरात फलकांचे बांधकाम त्यांच्या आधारासह आणि सदर जाहिरात फलकांची मागील बाजू घर्षातून किमान दोनदा गडद हिरव्या इन्मॅल रंगाने रंगविण्यात येईल.

हया अटीनुसार रंगविण्यात आलेल्या जाहिरात फलकाच्या परवान्याचे नुतनीकरण जाहिरात फलक बांधकामासंदर्भात संरचनात्मक अभियंत्याचे दर दोन वर्षांनी संरचनात्मक स्थिरता प्रमाणपत्र सादर करण्यासापेक्ष असेल.

जाहिरात फलकांच्या अर्जांमध्ये बाह्य प्रकाश योजनेच्या मांडणीसह संगणकीकृत संकल्पचित्राचा समावेश असलाच पाहिजे. त्यामध्ये नंतर कोणताही बदल दिसून आल्यास, देण्यात आलेली परवानगी योग्य ती पद्धत अनुसरून रद्द करण्यात येईल.

३. इमारतीची संरचनात्मक स्थिरता

- (अ) एखाद्या इमारतीची संरचनात्मक स्थिरतेच्या दृष्टीकोनातून तपासणी केल्यानंतर आणि शासनाकडील परवानाप्राप्त बांधकाम अभियंत्याने दिलेले तसे संरचनात्मक स्थिरता प्रमाणपत्र सादर केल्यानंतरच इमारतीवर जाहिरात फलक उभारण्याची परवानगी देण्यात येईल.

जाहिरात फलक उभारणा-या एजन्सीला आकस्मिक दुर्घटनेमुळे उदभवणा-या दायित्वाकरिता योग्य तो यिमा सादर करावा लागेल.

- (ब) दर दोन वर्षांनी संरचनात्मक अभियंत्याचे जाहिरात फलक बांधकामाचे संरचनात्मक स्थिरता प्रमाणपत्र आणि इमारतीच्या संरचनात्मक स्थिरताबाबतचे प्रमाणपत्र सादर करण्यासापेक्ष विद्यमान जाहिरात फलकाच्या परवान्याच्या नुतनीकरणास परवानगी देता येईल.

४. जाहिरातीचे अनुज्ञेय रंग

जाहिरात फलकांकरिता वापरण्यात येणारे रंग वाहतुक नियंत्रण दिव्यांच्या लाल, पिवळा आणि हिरव्या चिन्हांच्या व फलकांच्या रंगांशी मिळतेजुळते नसावेत आणि कोणतेही वाहतुक नियंत्रक दिवे स्पष्ट दिसण्यात अडथळा होईल अशा त-हेने सुध्दा जाहिरात फलक लावण्यात येऊ नयेत.

५. जाहिरात फलकाची जमिनीपासूनची मोकळी जागा

- (अ) जाहिरात फलकाचा खालील तळ जमिनीपासून ३ मीटर्स (१०फूट) पेक्षा कमी असणार नसावा.
- (ब) कोणत्याही परिस्थितीत पदपथावर जाहिरात फलक प्रक्षेपित करू नयेत.
- (क) ज्या ठिकाणी पदपथ नाही अशा सार्वजनिक मार्गावर जाहिरात फलक प्रक्षेपित करू नयेत.

६. जाहिरात फलकाची जास्तीत जास्त उंची

- (अ) जेव्हा जमिनीवर उभारण्यात येईल तेव्हा अधिकतम उंची म्हणजेच जाहिरात फलकाच्या वरील भागापर्यंतची उंची भूपृष्ठाच्या पातळीपासून फलकाचा तळ अंतर्भूत करून ४० फूटांपेक्षा अधिक नसावी. तथापि, ४० फूटांपेक्षा अधिक उंची असलेल्या उड्डाणपूलांशेजारी अपवादात्मक बाबींमध्ये उंचीबाबत १० फूटाची मुभा देण्यात यावी.
- (ब) इमारतीच्या गच्चीवर जाहिरात फलक उभारताना जाहिरात फलकाची अधिकतम उंची गच्चीच्या पातळीपासूनची मोकळी जागा अंतर्भूत करून १२.२ मीटर्स (४० फूट) पेक्षा अधिक नसावी. सदर उंची भारतीय आंतरराष्ट्रीय विमानतळ प्राधिकरण (आयएएआय) त्यांच्या विमान उड्डाणाच्या व उतरण्याच्या क्षेत्रात घातलेल्या उंचीच्या मर्यादेसापेक्ष राहिल.
- (क) एखाद्यावर एक जाहिरात फलक उभारण्यास हयापूढे परवानगी देता येणार नाही.

७. दोन जाहिरात फलकांमधील किमान अंतर

- (अ) रस्त्याच्या / विहितरेषेच्या एकाच बाजूच्या खांबावरील दोन जाहिरात फलकांमधील किमान अंतर ५०० मीटरपेक्षा कमी नसावे. हे अंतर जाहिरात फलकाच्या परिमितीपासून मोजण्यात येईल. येथे एकाच बाजूची विहित रेषा म्हणजे त्या रस्त्याच्या एकाच बाजूची दिशा असा अर्थ घेणे.

- (ब) व्ही आकाराच्या आणि रॅम्पडविच (पाठोपाठ) जाहिरात फलकांच्या बाबतीत किमान अंतराचा आणि क्षेत्राचा नियम लागू होणार नाही.
८. जाहिरात फलकांची विहित रेषा
- (अ) उराधिक विभागातील विशेषतः राष्ट्रीय महामार्ग, पामबीच व "अ" दर्जाच्या मार्गांलगतच्या जाहिरात फलकांच्या आकारमानाची एकसमानता आणि विहित रेषा राखण्यात यावी.
- (ब) पूलावरील जाहिरात फलकांच्या बाबतीत, फलकांच्या बांधकामाच्या आधाराची उंची पूलाच्या भितीच्या उंचीपेक्षा अधिक होणार नाही व एकसमान रेषेत येईल अशा पध्दतीने जुळविण्यात यावी.
- (क) सक्षम प्राधिकारी जेव्हा जेव्हा आदेश देतील तेव्हा एजन्सी कोणत्याही भरपाईचा दावा न करता, स्वखर्चाने जाहिरात फलकाचे पुन्हा संरक्षण करील, अनुयोजन करेल अथवा फलकाची जागा बदलेल.
९. जाहिरात फलकांचे एकत्रिकरण
- जाहिरात फलकांच्या एकत्रिकरणास परवानगी दिली जाणार नाही.
१०. जाहिरात फलकांचे प्रक्षेपण
- (अ) जनतेच्या सुरक्षिततेचा विचार करता, बांधकामाच्या / इमारतीच्या गच्चीवरील जाहिरात फलकांचे बांधकाम इमारत रेषेच्या बाहेर प्रक्षेपित करण्यास परवानगी देण्यात येणार नाही.
- (ब) जर पदपथ नसेल तर मोकळ्या जागेवरील जाहिरात फलक रस्ता रेषेच्या बाहेर मार्गावर प्रक्षेपित करण्यास परवानगी देण्यात येणार नाही.
- (क) मोकळ्या जागेवरील जाहिरात फलक पदपथावर प्रक्षेपित करण्यास परवानगी देण्यात येणार नाही.
११. सक्षम प्राधिकारी, लेखी स्वरूपात कारणे देवून जाहिरातीस परवानगी नाकारू शकतील.
१२. एकदा निश्चित केल्यानंतर पुढील १० वर्षांकरिता सदर मार्गदर्शक तत्वे कार्यरत राहतील. फक्त, शहर आणि नागरिकांच्या जिवित आणि सुरक्षिततेसंबंधी अपवादात्मक परिस्थितीमध्ये महानगरपालिका आयुक्त लेखी कारणे नमूद करून सदर मार्गदर्शक तत्वांमध्ये बदल करू शकतात.



सदर धोरणांतर्गत दिलेली परवानगी ही हया नियमात नमूद केल्याप्रमाणे सदर धोरण कार्यरत राहणा-या कालावधीशी अनुषंगिक राहिल. तथापि, मार्गदर्शक तत्वांमधील इतर तरतुदींसापेक्ष महानगरपालिका अधिनियम १९४९ च्या कलम २४४ व २४५ अन्वये दर दोन वर्षांनंतर सदर परवानगीचे नुतनीकरण केले पाहिजे.

१३. आयुक्तांनी ठरवून दिलेल्या शर्ती व शुल्क अधिदानासापेक्ष, साधारणतः एक महिन्यापेक्षा जास्त नाही इतक्या कालावधीसाठी व्यावसायिक उद्दिष्टाकरिता जाहिरात प्रदर्शनासाठी तात्पुरती परवानगी सुध्दा देता येऊ शकेल. जर पोलिस खात्यामार्फत विशेष आक्षेप घेतला गेला नसेल किंवा सभोवतालच्या रहिवाशांना उपद्रव व अडथळा होत नसेल व त्यांना उजेड आणि हवा येण्यास प्रतिबंध होत नसेल आणि नवी मुंबई महानगरपालिका विकास नियंत्रण नियमावली २००७, महाराष्ट्र शासनाकडील (जाहिरात व फलक नियंत्रण) नियम व सदर मार्गदर्शक तत्वे यांना अनुसरून असल्यास सर्वसाधारणपणे जाहिरात फलकास परवानगी नाकारता येणार नाही.

१४. रेल्वेच्या परिसरातील जाहिरात फलक

कोणत्याही रस्त्यावरून दर्शनीय असणा-या जाहिरातीव्यतिरिक्त रेल्वे जागेत असलेल्या स्थानकांवरील किंवा तेथील भिंतीवरील रेल्वेच्या व्यवसायाशी निगडित असलेल्या जाहिरातींना महापालिका अधिनियम १९४९ च्या कलम २४५ अंतर्गत असलेल्या तरतुदींनुसार महापालिकेचा परवाना घेणे बंधनकारक नसेल. दुस-या शब्दात सांगावयाचे झाल्यास, रेल्वेच्या जागेत किंवा रेल्वे स्थानकांमध्ये उभारलेल्या जाहिराती आणि खालील वर्गवारीत मोडणा-या जाहिराती मुंबई महानगरपालिका अधिनियम तरतुदींनुसार नियमन करण्यास बांधील आहेत.

(१) रेल्वेद्वारा रेल्वे परिसरात किंवा स्थानकावर उभारलेल्या (जरी त्यांच्या व्यवसायाशी संबंधित असल्या तरी) कोणत्याही रस्त्यावरून दर्शनीय किंवा रस्ता सन्मुख असलेल्या जाहिराती / भिंती रंगवून केलेली जाहिरात, आणि

(२) रेल्वेच्या जागेवर, स्थानकांवर किंवा जमिनीवर खाजगी किंवा रेल्वे व्यतिरिक्त एजन्सीजने उभारलेल्या जाहिराती / भिंती रंगवून केलेल्या जाहिराती.

रेल्वेच्या जागेत जाहिरात फलकांच्या परवानगीसाठी रेल्वे प्राधिकरणाकडून ना-हरकत प्रमाणपत्र मिळविल्यानंतर सदर एजन्सीला महानगरपालिकेच्या संबंधित प्राधिका-याकडे विहित नमुन्यात अर्ज करावा लागेल.

रेल्वे प्राधिका-यानी त्यांच्या जागेवर परवानगी दिलेले सर्व जाहिरात फलक हे महानगरपालिकेचे ना-हरकत प्रमाणपत्र / महानगरपालिकेची परवानगी मिळविण्यासाठी ह्या मार्गदर्शक तत्वांनुसार असले पाहिजेत.

जाहिरात शुल्काच्या मागणीची नोटीस महानगरपालिकेच्या अनुसूचीनुसार संबंधित जाहिरात एजन्सीला पाठविण्यात येईल. संबंधित रेल्वे प्राधिकरणाने त्यांच्या जागेत दिलेल्या जाहिरात फलकाच्या संस्थेचे नाव, स्थळ, आकारमान, देण्यात आलेला कालावधी आणि इतर सर्व तपशील पुरविणे आवश्यक आहे.

तथापि, कोणत्याही माननीय न्यायालयाच्या निश्चित आदेशानुसार किंवा जेव्हा जाहिरात फलकास महानगरपालिकेने परवानगी दिली नसेल, तेव्हा सदर जाहिरात फलक काढण्याची जबाबदारी ही रेल्वे प्राधिकरणाची राहिल.

१५. इतर सार्वजनिक प्राधिकरणांच्या जागेवरील जाहिरात फलक

अ) शासकीय, निमशासकीय उदा. भारतीय आंतरराष्ट्रीय विमानतळ प्राधिकरण, संरक्षण मंत्रालय, सार्वजनिक उपक्रम इत्यादी इतर सार्वजनिक प्राधिकरणांच्या जमिनीवर किंवा जागेवर जाहिरात फलक उभारणा-या इच्छुक एजन्सीजना जाहिरात फलक उभारण्यापूर्वी किंवा जाहिरात प्रदर्शित करण्यापूर्वी संबंधित सार्वजनिक प्राधिकरणांकडून ना-हरकत प्रमाणपत्र मिळविल्यानंतर नवी मुंबई महानगरपालिका अधिनियमाच्या कलम २४४ व २४५ अन्वये वैध परवाना मिळविला पाहिजे.

महानगरपालिकेच्या अनुसूचीनुसार जाहिरात शुल्काच्या मागणी नोटीसा संबंधित जाहिरात एजन्सीजना पाठविल्या पाहिजेत. संबंधित प्राधिकरणांनी जाहिरात एजन्सीजची नावे, स्थळ, आकारमान, कालावधी आणि त्यांच्या जागेवरील जाहिरात फलकांबाबतची इतर सर्व माहिती पुरविली पाहिजे. तथापि, विकास नियंत्रण नियमावली मधील तरतुदी विचारात घेण्यात याव्यात.

ब) महापालिका व रेल्वे व्यतिरिक्त अन्य प्राधिकरणांच्या जागांवर यापुर्वी परवानगी दिलेल्या होर्डिंगपैकी महापालिकेने निश्चित केलेल्या अटी व शर्तीचे पालन न करणा-या होर्डिंगची मुदत संपुष्टात येईपर्यंत त्यांना नियमित करण्यात येईल. तदनंतर त्यांच्या करारनाम्यामध्ये नमुद असल्यास त्यांना महापालिकेच्या अटी / शर्तीनुसार परवानगी देण्यात येईल.

१६. बंधने / मर्यादा

- (अ) वाहन चालकाच्या दृष्टीक्षेपात येणा-या प्रकाशित जाहिरात फलकास वाहतूक पोलिस खात्याकडून ना-हरकत प्रमाणपत्र मिळविल्याखेरीज परवानगी देण्यात येणार नाही.
- (ब) भूपृष्ठपातळीवर उभारण्यात आलेल्या जाहिरात फलकाच्या सन्मुख प्रत्येक छेदनमार्गाच्या विराम रेषेपासून (स्टॉप लाईनपासून) २५ मीटर्स अंतरापर्यंत कोणत्याही जाहिरात फलकास परवानगी दिली जाणार नाही.
- (क) वाहतूक धेटे आणि सिग्नल नाक्यांभोवती जाहिरात फलकास परवानगी देण्यात येणार नाही.
- (ड) ज्यामुळे जगतच्या भागातील समुद्र, हिरवळ, रमणीय भूप्रदेश किंवा मोठ्या अकाराचे वृक्ष दृष्टीस झाकले जातील, अशा प्रकारच्या जाहिरात फलकांना परवानगी देता येणार नाही. समुद्र किनारे, वाहनतळ किंवा रस्त्याच्या समुद्राकडोळ समुद्रकिना-यालगतच्या कोणत्याही जमिनीवर जाहिरात फलकास परवानगी देता येणार नाही.
- (इ) कोणत्याही इमारतीच्या उजेड किंवा वायुवीजनास अडथळा निर्माण करणा-या जाहिरात फलकास परवानगी देण्यात येणार नाही.
- (फ) महत्वाच्या पुरातन, वास्तुशास्त्रीय, सौंदर्यपूर्ण किंवा ऐतिहासिक वारसा असलेल्या इमारतीवर जाहिरात फलक उभारण्यास परवानगी देता येणार नाही.
- (ग) प्रकाशित / निऑन साईन जाहिरात फलकांबाबत खालील बंधने राहतील :-
- (१) प्रकाशाची पातळी स्वोत मर्यादेच्या १ सीडी / चौ.से.मी. पेक्षा अधिक नसावी. रोषणाई / प्रकाशव्यवस्था रात्री ११.०० वा. नंतर चालू ठेवण्यात येऊ नये.
- (२) निवासी भागातील निऑन साईन उघडझाप करणारी नसावीत. निवासी विभागात/ परिसरात निऑन साईन जाहिरात फलकांना परवानगी देण्यात येणार नाही.
- (३) रात्री ११.०० वा.पूर्वी निऑन बंद करण्यात याव्यात.

- (४) व्हिडीओ किंवा डिजिटल चलित जाहिरातीस परवानगी देण्यात येणार नाही. एल.ई.डी. जाहिराती इ. ह्या फक्त अचल असतील. फक्त कमीत कमी १० सेकंदानंतर होणा-या चित्रातील बदलास परवानगी असेल.
- (ह) एका भूगागावर एकापेक्षा अधिक जाहिरात फलक लावण्याच्या बाबतीत खाजगी जागेवर भूभागाच्या एकूण क्षेत्राच्या दर ४०० चौ.मी. क्षेत्रापर्यंत एकापेक्षा अधिक जाहिरात फलकास परवानगी मिळणार नाही. दुसरा जाहिरात फलक उभारायचा असल्यास भूमालकाकडे दुसरे कमीत कमी ४०० चौ.मी. आकाराचे क्षेत्र असणे आवश्यक आहे.
- (य) बंद भिंतीवर (डेड वॉल) भिंतीचे संपूर्ण क्षेत्र आच्छादना-या जाहिरात फलकांना परवानगी देण्यात येईल.
- (जे) एका इमारतीच्या गच्चीच्या ४०० चौ.मी. क्षेत्रापर्यंत एकापेक्षा अधिक फलक उभारण्यास परवानगी देण्यात येणार नाही. तथापि, सहकारी गृहनिर्माण संस्थेच्या ठरावाबरोबर अगदी वरच्या मजल्यावरील सदनिकाधारकाची संमति असणे बंधनकारक राहील.
- (के) ध्वनी व वायू प्रदुषण होते या कारणास्तव जाहिरात फलक प्रकाशमान करण्यासाठी, डिझेल जनरेटर संच वापरण्याची परवानगी देता येणार नाही.
१७. महापालिकेच्या मालमत्तेवरील जाहिरात फलक
- (अ) १. महापालिकेच्या मालमत्तेवर जाहिरात फलक उभारण्यास निविदा मागविल्याखेरीज अनुमती देण्यात येणार नाही. सर्व विद्यमान जाहिरात फलक करारनामा संपल्यानंतर किंवा दि.३१ मार्च २००९ रोजी ह्यापैकी जे अगोदर असेल ते, तेव्हा काढण्यात येतील.
२. पादचारी वाहतूक व सार्वजनिक सुरक्षा धोक्यात येणार नाही याची खात्री करण्यासाठी व सौंदर्य अबाधित राखण्यासाठी पदपथ व रस्त्यांवर जाहिरात फलक प्रक्षेपित करण्यास परवानगी देण्यात येऊ नये.
- (ब) १. महापालिकेच्या मालमत्तांवर पृष्ठभागापासून १० फुट उंचीवर १० फुट उंच x २० फुट लांब आकाराचे होर्डिंग उभारता येतील. होर्डिंग ठिकाणांची यादी परिशिष्ट "ड" वर जोडली आहे.

२. महापालिकेच्या मालमत्ता असलेल्या आवारात सिमेंट कोंक्रीटच्या फाउंडेशनमध्ये १.५ फुट व्यासाच्या स्टील खांबावर जमिनीपासून १० फुट उंचीवर १० फुट उंच X २० फुट लांब आकाराचे डोडींग्ज उभारता येतील.

बी. तरंगत्या फुग्यांवर करावयाच्या जाहिरातीबाबत विशेष नियम / तत्वे

तरंगत्या फुग्यांद्वारा प्रकाशित किंवा अप्रकाशित जाहिरातीसाठी खाली नमूद केलेल्या शर्तीची पूर्तता करण्यासापेक्ष परवानगी देता येईल :-

- (अ) एजन्सी फुगा अशा तऱ्हेने प्रदर्शित करेल की, ज्याद्वारा तो इतर प्रदर्शित जाहिरातीसाठी हस्तक्षेप करणार नाही किंवा अबाधक आणणार नाही.
- (ब) फुग्यांद्वारा प्रदर्शित केलेल्या जाहिरातीच्या दरम्यान एजन्सी कोणत्याही अग्नीबाणीच्या काळात फुग्यांची पाहणी करण्यासाठी आवश्यक ती सर्व उपाययोजना करील.
- (क) एजन्सी भारत सरकारच्या नागरी हवाई खात्यामार्फत प्राप्त झालेले ना-हरकत प्रमाणपत्र सादर करील आणि त्यांच्या सर्व नियम व नियमावलीचे पालन करील.
- (ड) सदर फुगा ठेवण्यामुळे किंवा त्याकरिता वापरण्यात येणारा पदार्थ गॅस किंवा इतर वापरलेले यंत्र किंवा वादळात फुगा पडण्याच्या कारणांमुळे किंवा सदोष बांधकाम, निष्काळजीपणा, अपघात किंवा इतर अशी अन्य कारणे ज्यामुळे कोणत्याही मालमत्तेस किंवा व्यक्तीस कोणताही अपघात किंवा दुखापत झाल्यास एजन्सी भरपाई करण्यास जबाबदार असेल.

सी. भिती रंगवून करावयाच्या जाहिरातीबाबत विशेष तत्वे.

भिती रंगवून जाहिरात करण्यास परवानगी देता येत नाही.

- डी. व्यावसायिक जागांवर जाहिराती प्रदर्शित करण्याबाबत विशेष / निकष / तत्वे :- व्यावसायिक जागांवरील प्रकाशित, ग्लो साईन बॉक्सेस् आणि प्रकाशित / निऑन साईन नामफलक ह्यासारख्या जाहिरातींना मुंबई महानगरपालिका अधिनियम १९४९ च्या कलम २४४ व २४५ मध्ये नमूद केलेल्या तरतुदीनुसार परवानगी देण्यात येईल/ नियमित करण्यात येईल. व्यावसायिक जागांवरील प्रकाशित, ग्लो - साईन बॉक्सेस् आणि प्रकाशित / निऑन साईन नामफलक ह्यावर जाहिराती प्रदर्शित करण्यासाठीची परवानगी खालील नमूद केलेल्या अटी आणि 'साईन्स आणि आऊटडोअर डिस्प्ले ऑफ नॅशनल बिल्डिंग कोड' भाग -१०, ची पूर्तता करण्यासापेक्ष जाहिरात प्रदर्शित

करण्यास परवानगी देण्यात येईल. मॉल्स , बिग बाजार, खरेदी-विक्री संकुले , रुग्णालय, बँका, सिनेमागृह , इत्यादीवरील मोठ्या आकाराच्या फलकावरील अनेकविध जाहिरातीकरिता सुध्दा अपवाद करण्यात येतील.

- अ) कोणत्याही प्रकाशित वाहतुक चिन्हांच्या (ट्रॅफिक सिग्नल) १० मीटर्सच्या आडव्या अंतरावर, लाल, पिवळसर किंवा हिरव्या रंगाची प्रकाशित चिन्हे (जाहिराती) उभारली किंवा ठेवली जाऊ नये. पांढ-या प्रकाशाव्यतिरिक्त इतर प्रकाशाने प्रकाशित केलेली दोन मजल्यांपेक्षा कमी उंचीची किंवा पदपथापासून ६ मीटर उंच हयापैकी जी अधिक उंचीची असेल अशी सर्व जाहिरात विषयक चिन्हे अशास्त्रांनुसार प्रदर्शित करण्यात यावी की, इतर कोणत्याही चिन्हांमध्ये किंवा वाहतुक नियंत्रणाच्या सिग्नलमध्ये मिसळणार नाहीत.
- ब) कोणीही व्यक्ति लगतच्या किंवा जवळपासच्या निवासी इमारतीतील रहिवाशांना त्रासदायक ठरेल अशाप्रकारचे प्रखर प्रकाशाचे चिन्ह उभारणार नाही. उभारणीस परवानगी दिल्यानंतर उभारलेले कोणतेही चिन्ह प्राधिका-याच्या दृष्टीकोनातून , अशाप्रकारचा प्रखर प्रकाश लगतच्या अथवा जवळपासच्या इमारतीतील रहिवाशांना त्रासदायक ठरणारा असल्यास, प्राधिका-याच्या आदेशान्वये , संबंधित जाहिरात लावणा-या मालकाने , प्राधिका-याने नमूद केलेल्या वाजवी वेळेत काढून टाकावा अथवा त्यात योग्य तो बदल करावा.
- क) प्राधिका-याच्या दृष्टीकोनातून सार्वजनिक सुविधा, आरोग्य आणि सुरक्षिततेच्या हितार्थ आवश्यक विद्युत चिन्हांशिवाय इतर विद्युत चिन्हे रात्री ११.०० वा. नंतर चालू ठेवू नयेत.
- ड) कोणत्याही इमारतीच्या आत व बाहेर जाण्याच्या मार्गावर अडथळा निर्माण करू शकतील अशी जमीन चिन्हे लावू नयेत.
- इ) प्रक्षेपित चिन्ह किंवा त्याच्या आधाराचा कोणताही भाग किंवा चौकट इमारतीच्या पलिकडे प्रक्षेपित होणार नसावीत. तसेच, ती रस्ता सन्मुख भूखंडाच्या रेषेच्या पलिकडे प्रक्षेपित होणारी नसावीत.
- फ) व्यापारी जागेत तेथे विक्री होणा-या वस्तूंची अथवा तेथे पुरविण्यात येणा-या सेवा इत्यादी बाबतची जाहिरात करण्याचीच फक्त परवानगी देण्यात येईल.

इ. ज्याकरिता परवानगीची आवश्यकता लागत नाही अशा जाहिराती

प्रकाशित जाहिराती आणि आकाशचिन्हे (स्कायसाईन) घगळता खालील प्रकारच्या जाहिरातींना महानगरपालिकेची परवानगी घेण्याची गरज नाही :-

- (अ) खिडकीत प्रदर्शित केलेली जाहिरात,
- (ब) रेल्वेच्या कामकाजाशी संबंधित आणि रेल्वेच्या जागेत प्रदर्शित केलेली परंतु स्थायिक दर्शनीय नसलेली जाहिरात.

१. रस्त्यांची वर्गवारी

नवी मुंबई महापालिका कार्यक्षेत्रात अस्तित्वात असलेले रस्ते यांचे तीन वर्गांमध्ये वर्गीकरण करण्यात येत आहे.

अ) “अ” वर्गाचे रस्ते :-

१. सायन - पनवेल महामार्ग
२. पामबीच रोड
३. ठाणे-बेलापूर रोड

ब) “ब” वर्गाचे रस्ते :-

१. वाशी-कोपरखैरणे रस्ता.
२. शिवाजी चौक ते तुर्भे उड्डाण पुलापर्यंतचा रस्ता
३. सानपाडा रेल्वे स्टेशन ते ए.पी.एम.सी. धान्य बाजारापर्यंतचा रस्ता
४. डी.वाय.पाटील कॉलेज ते नेरुळ स्टेशनपर्यंतचा रस्ता
५. सीवुड रेल्वे स्टेशन ते पामबीच मार्ग
६. नेरुळ शिवाजी चौक ते पामबीच मार्गापर्यंतचा रस्ता
७. ऐरोली - दिवासर्कल ते ठाणे बेलापूर रस्ता
८. महापे उड्डाण पुल ते सदगुरु हॉस्पिटल-घणसोली पर्यंतचा रस्ता
९. महापे नाका ते अडबलीभुतवली जवळील महापालिका जलकुंभापर्यंतचा रस्ता
१०. सायन पनवेल महामार्ग ते उरण फाटा

क) “क” वर्गाचे रस्ते :-

“अ” व “ब” वर्गाच्या रस्त्यांना वर्गवून उर्वरित सर्व रस्ते “क” वर्गाचे समजण्यात येतील.

शहराचे वाढते स्वरूप लक्षात घेता रस्त्याच्या वर्गवारीमध्ये फेरबदल करण्याचे सर्व अधिकार महापालिका आयुक्त यांचेकडे राहतील व याबाबत त्यांचा निर्णय अंतिम असेल.

२. रस्त्याच्या वर्गवारीनुसार जाहिरातींचे प्रकार

रस्त्याच्या वर्गवारीनुसार होडींग जाहिरात फलकांचे आकारमान निश्चित करण्यात आलेले असून त्या आकारमानानुसारचे “अ” “ब” व “क” वर्गाच्या रस्त्यावर जाहिरात होडींगजला परवानगी देण्यात येईल.

“अ” वर्गाच्या रस्त्याच्या लगत व त्या रस्त्यावर प्रदर्शित होणा-या जाहिरातींमध्ये शक्यतो अत्याधुनिक तंत्रज्ञानाच्या सहाय्याने विकसित होणा-या ब्लॅकलिट/ निऑन साईन / डिजीटल / एल.सी.डी. डिस्प्ले / चलतचित्र असणा-या जाहिराती (ध्वनीविरहीत) प्रदर्शित करण्याची परवानगी देण्यात येईल.



३. जाहिरात शुल्क :-

जाहिरात शुल्क परिशिष्ट “इ” मध्ये प्रस्तावित करण्यात येत आहे.

४. दोन होर्डिंगमधील अंतर :

१. दोन किंवा दोनपेक्षा अधिक होर्डिंग उभारणेच्या वेळी अस्तित्वात असलेल्या होर्डिंगच्या प्रदर्शित भागास अडथळा निर्माण होणार नाही अशा रितीने परवानगी देण्यात येईल.
२. रस्त्यावर एका रेषेत व दिशेने असलेल्या दोन होर्डिंगमध्ये किमान ५०० मीटरचे अंतर राहिल. चिहीत केलेल्या अंतरामध्ये बदल करण्याचे अधिकार महापालिका आयुक्तांना राहतील.
३. व्ही आकाराचे व पाठपोट जाहिरात स्वरूपातील होर्डिंगला अ.क्र. ०२ मधील बंधन लागू राहणार नाही.

५. परवानगी कालावधी :

१. होर्डिंग/कमानीस कमाल पाच वर्षांच्या कालावधी करिता परवानगी देण्यात येईल व त्याचे नुतनीकरण प्रतिवर्षी करणे बंधनकारक राहिल.
२. उभारण्यात आलेल्या होर्डिंग/कमानीच्या संरचना मजबुतीचे परिक्षण करून पुढील ०५ वर्षांकरिता परवानगी देण्यात येईल.
३. महानगरपालिका क्षेत्रातील यापुर्वी कायमस्वरूपी परवानगी दिलेल्या उपरोक्त अटी व शर्तीची पूर्तता न करणा-या जाहिरात फलक (होर्डिंग) धारकाने परवानगीची मुदत संपल्यानंतर त्याची परवानगी त्यांच्या इच्छा असल्यास नवीन तरतुदीनुसार सदर अटी व शर्तीनुसार परवानगी देण्यात येईल.

भाग - ०५

१. खाजगी जागेवर कायमस्वरुपी जाहिरात लावणेकरीता अर्ज -

- अ) अर्जदारांना परवानगी घ्याययाची असल्यास विहीत नमुन्यात अर्ज महापालिकेकडे सादर करावा.
- ब) अर्जासोबत अर्जदाराने प्रत्येक होर्डिंग / कमान / युनिपोल यासाठी रु. १,०००/- छाननी शुल्क भरणे आवश्यक आहे. यामध्ये दुकानावरील किंवा इमारतीच्या आवारातील जाहिरात फलक यांचा समावेश नाही.

२. अर्जासोबत कायमस्वरुपी जाहिरात (होर्डिंग, ग्लोसाईन, न्युऑन, फुगे इत्यादी) करीता आवश्यक असलेले कागदपत्र

अ) इमारतीवरील होर्डिंग :

१. इमारत मालकाचे किंवा गृहनिर्माण संस्थेचे ना हरकत प्रमाणपत्र.
२. इमारतीचे भोगवटा प्रमाणपत्र
३. इमारत मालक किंवा गृहनिर्माण संस्थेसोबत १००/- रु. च्या मुद्रांक शुल्क पेपरवर केलेला करारनामा.
४. गृहनिर्माण संस्था असल्यास, सदर संस्थेच्या लेखापरिक्षकाने प्रमाणित केलेली, सदर संस्थेच्या सर्वसाधारण सभेच्या बैठकीत रीतसर मंजूर केलेल्या ठरावाची प्रत.
५. इमारतीच्या गच्चीवरील जाहिरात फलकाच्या बाबतीत अगदी वरच्या मजल्यावरील धारक / धारकांचे ना - हरकत प्रमाणपत्र आवश्यक आहे.
६. ज्या जागेवर जाहिरात प्रदर्शित करावयाची आहे ती जागा सार्वजनिक प्राधिकरणाने म्हणजेच, महानगरपालिका, राज्य सरकार, बंदरे विश्वस्त, म्हाडा, एम.आर.डी.ए., इत्यादींनी भाडेपट्ट्याने दिली असल्यास, सदर जागा भाड्याने देणा-याचे ना- हरकत प्रमाणपत्र देखील आवश्यक आहे.

ब) भूखंडावरील होर्डिंग :

१. जमिन मालकीचे दस्तावेज (७/१२ उतारा, भाडेपट्टा, करारनामा इ. )
२. जमिन मालकाशी केलेल्या करारनाम्यात याबाबतच्या परवानगीची नोंद असल्याची प्रत.

आणि

इतर कागदपत्रे :

१. की (Key) प्लॅन नकाशाच्या १:२५०० Scale च्या दोन प्रती आणि ब्लॉक प्लॅन नकाशाच्या १: २५० Scale च्या दोन प्रती.

२. बाह्य प्रकाश योजनेच्या मांडणीसह संगणकीकृत संकल्पचित्राच्या प्रतिमेचा समावेश असलेल्या रचना, रंगयोजना आणि संदर्भित नियोजित जागेचे निश्चित स्थान दर्शविणा-या नकाशाच्या दोन प्रती.
३. डिझाईन व रंगसंगतीसह होर्डिंगची प्रस्तावित जागा दर्शविणा-या नकाशाच्या दोन प्रती.
४. प्रस्तावित होर्डिंगच्या जागेचे किमान ६० मीटर अंतरावरून काढलेले १० X ८ इंच आकाराचे छायाचित्र.
५. प्रस्तावित होर्डिंगच्या सभोवताली ५० मी. अंतरावर असणारे वृक्ष व इतर होर्डिंग दर्शविणा-या नकाशांच्या दोन प्रती.
६. पोलिस वाहतुक शाखेचा ना हरकत दाखला.
७. आवश्यक त्या ठिकाणी नागरी उड्डयन विभाग, भारत सरकार यांचे विभागाकडील ना हरकत प्रमाणपत्र.
८. नोंदणीकृत संरचना अभियंता यांनी प्रमाणित केलेले होर्डिंगचे स्ट्रक्चरल डिझाईन व संरचना स्थैर्यता प्रमाणपत्र.
९. ज्या इमारतीवर होर्डिंग उभारणेचे प्रस्तावित आहे, त्या इमारतीचा परवानाधारक संरचनात्मक अभियंत्याने दिलेला संरचना स्थैर्यता प्रमाणपत्र.
१०. जाहिरात संस्था व जागा मालक-भाडेपट्टेदार/गृहनिर्माण संस्था यांची संयुक्त स्वाक्षरी केलेली रु.१००/- मुद्रांक शुल्क पेपरवर खालील बाबी नमूद केलेले नोटरी केलेले जॉइंट इंडीमिनिटी बॉन्ड.

अ) शेजारच्या इमारतीची खेळती हवा, प्रकाश याला प्रदर्शित केलेल्या जाहिरातीमुळे अडथळा होत नाही.

ब) प्रदर्शित केलेल्या जाहिरातीमुळे ति-हाईत व्यक्तीने दावा सादर केल्यास महानगरपालिकेस येणा-या सर्व खर्चाची नुकसान भरपाई देणेबाबत.

३. महापालिका जागेवर कायमस्वरूपी जाहिरात लावणेबाबतची कार्यपद्धती -

महापालिकेच्या मालकीच्या जागेवर होर्डिंगचे Infrastructure महापालिका तयार करेल किंवा अन्य प्रकारे उभारण्यात येईल.

महापालिकेच्या मालकीच्या जागा जाहिरातीच्या प्रयोजनासाठी भाड्याने देणेकरीता रस्त्याच्या वर्गवारीप्रमाणे प्रत्येक रस्त्यावरील जाहिरातीबाबत महापालिकेने वृत्तपत्रात जाहिरात प्रसिध्द करून सदर जागेबाबत महापालिका आयुक्त निविदा किंवा लिलाय पद्धतीने घेईल जेणेकरून महापालिकेस कमाल उत्पन्न प्राप्त होईल. याबाबतचा तपशिल ठरविण्याचा अधिकार आयुक्त यांना राहिल.

४. महापालिका जागेवर तात्पुरती जाहिरात लावणेकरीता अर्ज -

महापालिकेच्या मालकीच्या जागेवर तात्पुरत्या जाहिरातीच्या प्रयोजनासाठी भाड्याने देणेकरीता उभारण्यात येणारे स्ट्रक्चर रस्त्याच्या वर्गवारीप्रमाणे प्रत्येक रस्त्यासाठी स्वतंत्ररित्या सार्वजनिक खाजगी सहभाग (PPP) या तत्वावर निविदा काढून देण्यात येईल.

सदर अर्जदार यांना याणिज्य/सामाजिक इ. स्वरूपाचे उत्पन्न जाहिरातीद्वारे प्राप्त करता येईल. अर्जदाराला महापालिकेने ठरविलेल्या दरांनुसारच शुल्क आकारणे बंधनकारक राहील. यासाठी कालावधी (वर्ष) निविदेद्वारे निश्चित करण्यात येईल.

४. दुकाने/व्यापारी संकुल आवारातील प्रकाशित ग्लोसाईन, निऑन साईन इत्यादी जाहिरातीकरीता आवश्यक असणारे कागदपत्र :

अ. जागेचा पुरावा : मालमत्ता कर देयकाची प्रत किंवा जागा भाड्याची असल्यास भाडेपट्टा करारनाम्याची प्रत व ना हरकत दाखला.

ब. गृहनिर्माण संस्था असल्यास ना हरकत प्रमाणपत्र

क. जाहिरात फलकाचे मोजमाप दर्शविणारे स्केच व जाहिरातीचा मजकूर.

ड. जाहिरात प्रदर्शित करायच्या जागेचे नुकतीच काढलेली ४x६ इंच आकाराची दोन छायाचित्रे.

५. जाहिरात फलकाकरिता जाहिरात परवाना शुल्क

(अ) जाहिरात फलकास परवानगी दिल्यापासून तीन महिन्यांच्या कालावधीत किंवा प्रत्यक्षात जाहिरात प्रदर्शित करण्यात आल्यापासून यापैकी जे अगोदर असेल त्याप्रमाणे अशा जाहिरातीकरिता वेळोवेळी सुधारित करण्यात येणा-या परिशिष्ट - "इ" मध्ये दर्शविलेल्या शुल्क अनुसूचीनुसार शुल्क देय असेल. जर जाहिरात फलकाची तीन महिन्यांत उभारणी न केल्यास, देण्यात आलेली परवानगी रद्दबातल होईल. तथापि, अर्जदारासह कोणतीही एजन्सी हयाबाबत ठरवून दिलेली कार्यपद्धती अनुसरून त्यात नवीन अर्ज करू शकते.

(ब) परवानगी संपुष्टात येण्यापूर्वी १० दिवसांत संपूर्ण वर्षाकरिता शुल्क आगाऊ भरायचास हवे.

(क) विहित वेळेत शुल्क न भरल्यास, तीन महिन्यांपर्यंतच्या विलंबास परवाना शुल्काच्या २५ टक्केपर्यंत आणि सहा महिन्यांच्या विलंबाकरिता ५० टक्के इतकी एकत्रित रक्कम भरावी लागेल. सहा महिन्यांपेक्षा अधिक विलंब झाल्यास परवाना रद्द करण्यात येईल.

(ड) जेव्हा महानगरपालिका निर्देश देईल तेव्हा वर्षातून पंधरा दिवसांच्या कालावधीकरिता एजन्सीला (संस्थेला) नागरी संदेश अथवा अन्य कोणताही संदेश प्रदर्शित करणे बंधनकारक राहील. त्याकरिता कोणतेही शुल्क देय नसेल.

३. जाहिरातीद्वारे कोणताही व्यक्ती, संस्था अथवा समुहाची कुप्रसिद्धी करण्याचा हेतू नसेल.
४. जाहिरातीद्वारे कोणत्याही उत्पादका विषयी अनादर भावना किंवा उत्पादनास कमी लेखण्याचा प्रयत्न नसेल.
५. जाहिरातीमध्ये कोणत्याही अन्य जाहिरातदार अथवा उत्पादनाच्या नावात प्रतिकात्मक / अन्य प्रकारचे साधर्म्य नसेल.
६. जाहिरातीमध्ये अन्य उत्पादन / उत्पादनाच्या ट्रेडमार्क विषयी नक्कल नसेल.
७. जाहिरातीमध्ये कोणत्याही विशिष्ट धर्माच्या / जातीच्या किंवा समुहाच्या भावना दुखावल्या जातील अशा प्रकारचे प्रसिद्धी मजकूर नसेल.
८. परवानाधारकाने बांधकाम आणि जाहिरात फलक सौंदर्यपूर्ण संकल्पित केलेले आहे, आखलेल्या चौकटीत आहे. तसेच, सर्वकाळ योग्यरित्या परिरक्षित केले आहे याची खात्री केली पाहिजे. तसेच, जाहिरात फलकांची मांडणी आणि भागची बाजू गडद हिरव्या इन्तमल रंगाने रंगविलेली असेल.
९. परवानाधारकाने, मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका अधिनियम कलम २४४ व २४५ या तरतुदींशी विसंगत, अश्लिल किंवा भडक स्वरूपाची किंवा कोणताही गुन्हेगारी स्वरूपाचा संदेश प्रदर्शित करणारी जाहिरात प्रदर्शित करणार नाही हयाची खात्री दिली पाहिजे.
१०. जाहिरात फलकाद्वारा जाहिरात प्रदर्शित करणारी एजन्सी तिची ओळख पटावी म्हणून जाहिरात फलकाच्या कडेला योग्य त्या आकाराची तिच्या नावाची पाटी आणि जाहिरात फलकाला देण्यात आलेला क्रमांक नमूद करील. सदर एजन्सी परवाना संपुष्टात येण्याचा महिना व वर्ष उदा. सप्टेंबर २००२ करिता ९/२००२, जुलै २००२ करिता ७/२००२ आकडेवारीच्या चिन्हांत प्रदर्शित करील.
११. अ) जाहिरात फलकाच्या दोन्ही बाजूच्या, महानगरपालिकेच्या पदपथावरील २५ मीटर अंतरापर्यंतच्या व विद्यमान झाडांची निगा राखणे, जतन आणि संरक्षण करणे ही मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका अधिनियम कलम २४४ व २४५ अन्वये परवानगी दिलेल्या एजन्सीची संपूर्ण जबाबदारी राहिल.
- ब) फांद्या तोडणे, झाडे कापणे, छाटणी आणि/किंवा काटछाट करणे या गुन्ह्यांकरिता महाराष्ट्र (नागरी क्षेत्रे) वृक्ष संवर्धन अधिनियम, १९७५ अंतर्गत करण्यात येणा-या कोणत्याही दंडनीय कारवाई करण्याबरोबर, महानगरपालिका उप आयुक्त रु.१०,०००/- पेक्षा अधिक नाही इतकी अंशतः किंवा संपूर्ण अनामत रक्कम जप्त करतील. झाडे कापणे किंवा मोठ्या प्रमाणावर काटछाट करणे हयाकरिता संपूर्ण अनामत रक्कम जप्त करण्यात येईल आणि त्याशिवाय एजन्सीला दिलेली परवानगी आपोआपच रद्दबातल होईल. सुरक्षा अनामत रकमेची दुस-यांदा अंशतः जप्ती केल्यासही परवानगी आपोआप रद्दबातल होईल.

१२. धुम्रपान, मद्य, अंमली इ. पदार्थांच्या सेवनाचा प्रचार करणाऱ्या जाहिरातींना परवानगी नसेल.

७. जाहिरात परवान्याचे हस्तांतरण

सक्षम प्राधिका-याच्या पूर्व परवानगीने आणि आयुक्तांनी वेळोवेळी विहित केलेले हस्तांतरण शुल्क भरल्यानंतर, खाली नमूद केलेल्या बाबीं सापेक्ष जाहिरात फलाकाच्या परवान्याचे हस्तांतरण करता येईल :-

- (अ) एजन्सी म्हणजेच ज्याला परवानगी / परवाना दिला आहे असा धारक आणि जमीन मालक प्राधिकारी/सहकारी संस्था ह्यांची लेखी संमति.
- (ब) कायदेशीर हस्तांतरणाच्या बाबतीत, मूळ मालकाचा मृत्युचा दाखला आणि कायदेशीर उत्तराधिकारी किंवा कायदेशीर वारसाचा पुरावा आणि इतर कायदेशीर वारसांचे ना - हरकत प्रमाणपत्र.
- (क) महानगरपालिका आयुक्तांना इतर सर्व हक्कदारांकडून संरक्षित करणारे शपथपत्र
- (ड) विक्रीद्वारा करावयाच्या हस्तांतरणासंदर्भात, विक्री दस्तऐवज आणि महानगरपालिका सर्व हक्कदारांकडून संरक्षित करणारे व खरेदीदाराकडून शतीपूर्ती बंधपत्र.

८. विना परवानगी जाहिरात प्रदर्शनास मज्जाव :

महापालिकेने तयार केलेली जाहिरात मार्गदर्शक तत्वे / सुचनांची पायमल्ली करून कोणत्याही जाहिरातदाराने प्रदर्शित केलेल्या जाहिराती अनाधिकृत समजण्यात येवून त्वरीत काढून टाकण्यात येतील व जाहिरात काढण्यासाठी आलेला खर्च संबंधिताकडून वसूल करण्यात येईल. तसेच अनाधिकृतरीत्या उभारलेल्या जाहिरात प्रदर्शनाच्या कालावधीसाठी नियमानुसार जाहिरात शुल्काच्या पाच पट दंडात्मक शुल्क वसूल करण्यात येईल. आवश्यकता निर्माण झाल्यास जाहिरातदाराविरुद्ध मालमत्ता विवरण कायद्याखाली फौजदारी गुन्हा दाखल करण्यात येईल.

जाहिरात प्रदर्शनासंदर्भात जाहिरातदार व महापालिकेमध्ये कोणताही विवाद उत्पन्न झाल्यास याप्रकरणी अंतिम निर्णय घेण्याचे सर्वाधिकार आयुक्त यांचेकडे राहतील.

महाराष्ट्र शासनामार्फत मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका अधिनियम १९४९ मधील कलम २४४ व २४५ नुसार आकाश चिन्ह व जाहिरात प्रदर्शनाबाबत वेळोवेळी नियमांमध्ये केलेल्या सुधारणा या महापालिकेस लागू राहतील.

भाग-६

अर्ज निकालात काढावयाची कार्यपद्धती

ए. छाननी

- (अ) अर्ज सादर करावयाच्या वेळी, सदर भरलेला अर्ज आणि त्यासोबत जोडलेल्या प्रपत्रांची पूर्व छाननी केली जाईल. अर्ज सर्वार्थाने परिपूर्ण आढळून आल्यानंतरच छाननी शुल्कासह स्वीकारला जाईल. म्हणून, अर्जदारांनी सर्वार्थाने परिपूर्ण अर्ज सादर करावा असा सल्ला देण्यात येत आहे.
- (ब) प्रचलित मार्गदर्शक तत्वानुसार संबंधित अधिकारी / कर्मचारी जागेची प्रत्यक्ष पाहणी करून अर्जाची तपशीलवार छाननी ३० दिवसात पूर्ण केली जाईल. अशा तऱ्हेने प्राप्त झालेले अर्ज मार्गदर्शक तत्वानुसार आणि कोणत्याही माननीय न्यायालयाने दिलेल्या निर्देशानुसार काटेकोरपणे छाननी करतील आणि उप आयुक्त (जाहिरात) यांच्याकडे परवानगीकरिता किंवा नाकारण्याकरिता तीन आठवड्यापेक्षा कमी कालावधीमध्ये सादर करील.
- (क) अर्ज नाकारल्यास, अर्जदार ह्या मार्गदर्शक तत्वांच्या भाग ७ मध्ये - नमूद केलेल्या तरतूदीनुसार महापालिका आयुक्त यांच्याकडे अपील करू शकेल.

बी. अर्ज निकालात काढणे

- अ) जाहिरात विभाग ज्याच्या अखत्यारीत काम करते त्या महानगरपालिका उप आयुक्तांच्या अखत्यारीत येणारे निर्णय घेण्याचे अधिकार वगळता, उपरोक्त अ(क) च्या संदर्भात जाहिराती प्रदर्शित करण्याची परवानगी देण्याच्या निर्णय सर्वसाधारणतः जाहिरात खात्याच्या कार्यभार असलेल्या उप आयुक्त यांच्या अखत्यारित घेतील.
- ब) ज्या ठिकाणी जाहिरात फलक रस्त्यावरून दर्शनीय होतात अशा बाबतीत, उप आयुक्त जाहिराती प्रदर्शित करण्याबाबतच्या अर्जावर निर्णय घेतील.
- क) सक्षम प्राधिकारी, जाहिराती प्रदर्शित करण्यासाठी परवानगी देण्याबाबतचे सर्व अर्ज, अर्ज केलेल्या दिनांकापासून दोन महिन्यांच्या आत सकारात्मकरित्या निकालात काढतील.

अपील

ए. कार्यकक्षा

एजन्सीमध्ये निर्माण होणारे वाद निकाली काढण्यासाठी निश्चित तक्रार निवारण फोरम असणे आवश्यक आहे. काही वेळा एजसी / अर्जदार त्यांचे परवान्याबाबतचे अर्ज नामंजूर केल्यावर असमाधानी होतात. सध्याच्या मार्गदर्शक तत्वांमध्ये अपूर्ण अर्ज नाकारणे, झाडे कापणे / काटछाट करणे ह्याकरिता अनामत रक्कम जप्त करणे, महानगरपालिकेच्या पदपथावर जाहिरात फलक प्रक्षेपित करण्यासाठी भूभाडे आकारणे इत्यादीकरिता तरतूद आहे. ह्याबाबींना अपीलाच्या पद्धतीत जलदगतीने निराकरण करण्याची आवश्यकता आहे. याकरिता ह्या तरतूदी करण्यात आल्या आहेत.

बी. अपीलीय प्राधिकारी

उप आयुक्तांनी घेतलेल्या निर्णयाविरुद्ध आयुक्त ह्यांजकडे अपील करता येईल.

सी. अपील करण्याची पद्धत

अ) खालच्या प्राधिका-याचे आदेश प्राप्त झाल्याच्या किंवा कार्यवाहीच्या दिवसापासून जसे असेल त्याप्रमाणे ३० दिवसांच्या आत, २०० रुपयांच्या अपील शुल्कासह अपील करणे आवश्यक आहे.

ब) पुरेशा कारणाकरिता, अपीलीय प्राधिकारी आपल्या स्पेक्षाधिकारात अपील करण्याचा विलंब ३० दिवसांपर्यंत क्षमापित करू शकतो.

क) अपीलीय प्राधिकरण शक्यतोवर ४ आठवड्यात अपीलावर निर्णय घेईल.

ड) जर अर्जदारास, त्याच वेळेस सदर प्रश्न न्यायालयातून सोडवून घ्यावयाचा असल्यास, सदर अपील आपोआपच रद्दबातल ठरेल.

ई) एखाद्या प्रकरणी, जाहिरातदार किंवा परवानाधारक जाहिरात खाल्याच्या कार्यभार असलेले उप आयुक्त ह्यांच्या आदेशामुळे असमाधानी असल्यास, अपील प्रलंबित असताना, त्याला वादग्रस्त जाहिरात फलकावर कोणतीही जाहिरात प्रदर्शित करता येणार नाही.



नवी मुंबई महानगरपालिका  
नमुना अ

विभाग :

मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका अधिनियम १९४९ चे कलम २४४ व २४५ अन्वये जाहिरात प्रदर्शित करण्यासाठी परवानगी मागण्याबाबत अर्ज प्रपत्र  
लायसन व आकाश-चिन्ह

१. अर्जदाराचे (पुर्ण) नाव : \_\_\_\_\_
२. एजन्सीचे नांव : \_\_\_\_\_
३. स्थिती/दर्जा : \_\_\_\_\_  
(स्वामानकीची कंपनी / कंपनी / घरगुती प्लेक्स / इतर)
४. पत्ता : \_\_\_\_\_
५. अर्ज केलेल्या जाहिरातीचे माध्यम : दुसऱ्या क्र. \_\_\_\_\_ फॅक्स \_\_\_\_\_  
: प्रकाशित / अप्रकाशित
६. जाहिरातीचा प्रकार : तात्पुरती / कायम
७. अर्ज केलेल्या जाहिरातीचे स्वरूप :
८. आकारमान : फूट / चौ.फूट मी./चौ. मीटर
  - a. लांबी : \_\_\_\_\_
  - b. रुंदी : \_\_\_\_\_
  - c. एकूण क्षेत्रफळ : \_\_\_\_\_
  - d. उंची : \_\_\_\_\_

९. स्थळ निर्देशक :  
दृश्य रस्त्याचे नांव :  
• रस्त्याची रुंदी :  
• २५ मीटरच्या अंतरातील जाहिरात फलकांची संख्या :  
• रस्त्याच्या दोही बाजूस २५ मीटरच्या अंतरातील वृक्षांची संख्या :  
• झाडे कापण्याची आवश्यकता आहे का? होय / नाही

१०. जमीन मालकाचे नांव :  
११. जमीन मालकाचे ना - हरकत प्रमाण पत्र : होय / नाही  
आहे काय?  
१२. भाग ३ (बी) / ३ (सी) अन्वये प्रमाणपत्रे जोडली होय / नाही  
आहेत काय?

मी नवी मुंबई महानगरपालिकेची संमत धोरणात्मक मार्गदर्शक तत्वे काळजीपूर्वक घाचली आहेत आणि सर्व शर्तीची पूर्तता केली आहे. मी सादर केलेली माहिती खोटी आढळून आल्यास, कायद्यामध्ये विहित केलेल्या सर्व दंडनिय शिक्षेस मी जबाबदार राहीन हे मी मान्य करतो.

दिनांक:

अर्जदाराची स्वाक्षरी  
पदनाम

फक्त कार्यालयीन वापराकरिता :

मार्गदर्शक तत्वांच्या भाग ४ अन्वये सदर अर्ज परिपूर्ण आहे काय? होय / नाही  
होय असल्यास :

- अ) नोंदणी क्र. :  
ब) छाननी शुल्क :  
क) अनामत रक्कम :  
ड) अर्ज स्वीकारण्याचा दिनांक :  
ई) बोलावण्याचा दिनांक :

लिपीकाची स्वाक्षरी

नमुना "ब"

रु. २२०/- च्या मुद्रांक पत्रावर हमीपत्र नि- क्षतिपूर्ती बंधपत्र

प्रति,  
महापालिका आयुक्त ,

विषय :-

येथे जाहिरात  
प्रदर्शित करण्यासाठी परवानगी निळण्याबाबत.

१. मी श्री / श्रीमती / मेसर्स ----- वय -----  
येथील मालमत्तेचा मालक (किंवा सोसायटीच्या बाबतीत) आम्ही श्री  
/ श्रीमती (१) ----- (२) -----  
----- (३) ----- (४) -----  
मे. ----- सहकारी गृहीमाण  
संस्थेच्या कार्यकारिणी समितीचे सदस्य ( हयांतर मालक म्हणून संबोधले जाणारे )

(किंवा ट्रस्टच्या बाबतीत.)

२. मी, श्री/श्रीमती -----  
मेसर्स ----- यांच्या

येथील नोंदणीकृत कार्यालयाचे मालक / भागीदार / संचालक असून  
येथे रहात  
आहे. (हयानंतर "जाहिरातधारक" म्हणून संबोधले जाणारं.)

ज्याअर्थी , जाहिरातधारकाने की, मुंबई प्रांतिक महागरपालिका अधिनियम २४४ व  
२४५ अयये नवी मुंबई महानगरपालिकेकडे जाहिरात प्रदर्शित करण्यासाठी  
परवानगीसाठी अर्ज सादर केला आहे.

आणि ज्याअर्थी की, मालकाने त्याच्या -----  
येथे असलेल्या मालमत्तेवर जाहिरात फलक उभारण्यास आणि जाहिरात प्रदर्शित  
करण्यास जाहिरातधारकास परवानगी दिली आहे.

आणि ज्याअर्थी , जाहिरातदाराने \_\_\_\_\_

(स्थळ ) रंगे जाहिरात प्रदर्शित करण्यासाठी महानगरपालिकेला अर्ज केला आहे आणि हयासंदर्भात निर्धारित करण्यात आलेल्या धोरणाच्या आधारे आम्ही मालक आणि जाहिरातदार यांनी संयुक्त हमीपत्र घावयाचे आहे.

मालक आणि जाहिरातदार हयाद्वारे खालील प्रमाणे संमती आणि हमी देत आहेत :-

१. मालक आणि जाहिरातदार हयाद्वारे , जाहिरातीकरिता परवानगी देण्यासाठी नवी मुंबई महानगरपालिकेने तयार केलेले नियम, नियमावली आणि मार्गदर्शक तत्वे हयांच्या अधीन राहण्याचे मान्य करीत असून घचन देत आहे.
२. मालक आणि जाहिरातदार हयाद्वारे अशी हमी देतो की, जाहिरात फलकाच्या उभारणीमुळे आणि जाहिरात प्रदर्शित केल्यामुळे मालकाच्या इमारतीच्या किंवा शेजारच्या इमारती आणि / किंवा परिसराच्या हवा, प्रकाश आणि वायुविज्ञानावर कोणताही प्रतिकूल परिणाम किंवा अडथळा निर्माण होणार नाही.
३. मालक आणि सोसायटी हयाद्वारे अशी पुष्टी देत आहे की, सोसायटीच्या सर्वसाधारण सभेने दि. \_\_\_\_\_ रोजी भरलेल्या सर्व सदस्यीय मंडळाच्या सभेमध्ये सोसायटीच्या जागेत जाहिरातदारास जाहिरात फलक उभारण्याची आणि जाहिरात प्रदर्शित करण्याची परवानगी देणारा ठराय संमत केला आहे. त्यासंबंधातील ठरायाची प्रत सोसायटीच्या लेखापरिक्षकाने प्रमाणित केली आहे.
४. मालक आणि जाहिरातदार हमी देतो की, आपल्या तक्रारी दूर करण्यासाठी मार्गदर्शक तत्वांमध्ये विहित केलेल्या योग्य त्या अपिलेट प्राधिकरणाशी संपर्क साधेल. मालक आणि जाहिरातदार पुढे असे मान्य करतो की, मार्गदर्शक तत्वांमध्ये विहित केल्याप्रमाणे अपिलीय प्राधिकरणाने दिलेला निर्णय अंतिम आणि आमच्यावर बंधनकारक असेल.
५. मालक आणि जाहिरातदार हयाद्वारे असे मान्य करतो आणि हमी देतो की, महानगरपालिका आयुक्तांनी जागेमध्ये जाहिरात प्रदर्शित करण्यासाठी परवानगी दिल्यामुळे कोणाही व्यक्तीने किंवा व्यक्तींनी महानगरपालिका किंवा महानगरपालिका आयुक्त किंवा त्यांच्यापैकी कोणाही विरुद्ध कोणत्याही प्रकारची कारवाई , दावा, नुकसान , भरपाई ,दाव्याचा खर्च ; नुकसान किंवा कोणत्याही प्रकारची मागणी केल्यास ते नवी मुंबई महानगरपालिका आणि महानगरपालिका आयुक्त किंवा यांना संरक्षण देतील आणि नुकसान भरपाई देतील.

६. आम्ही असे मान्य करतो आणि हमी देतो की, हयासंदर्भात जाहिरातदार आणि मालक किंवा कोणतीही व्यक्ती किंवा व्यक्तींनी यासंदर्भात कोणताही न्यायालयीन याद निर्माण केल्यास नवी मुंबई महागरपालिका / महानगरपालिका आयुक्त जबाबदार राहणार नाहीत.
७. आम्ही पुढे (१) ज्यावर जाहिरात फलक उभारण्याचे प्रस्ताविले आहे त्या इमारतीची संरचात्मक स्थैर्यता आणि जाहिरात फलकाची संरचनात्मक स्थैर्यता. (२) सौंदर्यविषयक दृष्टीकोन (३) प्रस्तावित जाहिरात फलकासमोरील २५ मीटर अंतरातील वृक्षांची सुरक्षितता हयाकरिता महानगरपालिका / महानगरपालिका आयुक्त हयांना हमी देत आहेत.
८. हे हमीपत्र आम्हांवर, आमच्या वारसदारांवर, अधिका-यांवर, प्रशासकांवर, उत्तराधिकारी / उत्तराधिका-यांवर आणि कायदेशीर वारसदारांवर बंधनकारक असेल.

\_\_\_\_\_, वार, \_\_\_\_\_ दिनांक / /२००

आपले विश्वासू

( )

( )

साक्षीदार,

(१) \_\_\_\_\_

(२) \_\_\_\_\_

-४२-

नमुना - क

रु. २२०/- च्या मुद्रांक पत्रावरील हमी पत्र

प्रति,  
महानगरपालिका आयुक्त,

विषय :-

येथे

जाहिरातीकरिता परवानगी मिळण्याबाबत.

१. मी श्री / श्रीमती / मेसर्स \_\_\_\_\_ यय

येथील मालमत्तेचा मालक (किंवा सोसायटीच्या बाबतीत)

आम्ही श्री / श्रीमती (१) \_\_\_\_\_ (२) \_\_\_\_\_  
(३) \_\_\_\_\_ (४) \_\_\_\_\_ मे.

सहकारी गृहनिर्माण संस्थेच्या कार्यकारिणी  
समितीचे सदस्य (हयानंतर "मालक" म्हणून संबोधले जाणारे)

(किंवा ट्रस्टच्या बाबतीत.)

२. मी , श्री/श्रीमती \_\_\_\_\_ मेसर्स  
यांच्या  
येथील नोंदणीकृत कार्यालयाचे  
मालक / भागीदार/ संचालक असून \_\_\_\_\_  
येथे रहात आहे.

(हयानंतर जाहिरातधारक म्हणून संबोधले जाणारे.)

ज्याअर्थी , जाहिरातधारकाने की, मुंबई प्रांतिक महानगरपालिका अधिनियम कलम २४४  
य २४५ अन्वये नवी मुंबई महानगरपालिकेकडे जाहिरात प्रदर्शित करण्यासाठी  
परवानगीसाठी अर्ज सादर केला आहे.

आणि ज्याअर्थी की, मालकाने त्यांच्या \_\_\_\_\_ येथे असलेल्या  
मालमत्तेवर जाहिरात फलक उभारण्यास आणि जाहिरात प्रदर्शित करण्यास  
जाहिरातधारकास परवानगी दिली आहे.

४३/-

आणि ज्याअर्थी, जाहिरातदाराने \_\_\_\_\_ (स्थळ) येथे जाहिरात प्रदर्शित करण्यासाठी महानगरपालिकेला अर्ज केला आहे आणि हयासंदर्भात निर्धारित करण्यात आलेल्या धोरणाच्या अनुषंगाने आम्ही मालक आणि जाहिरातदार यांनी संयुक्त हमीपत्र द्यायचा आहे.

मालक आणि जाहिरातदार हयाद्वारे खालीलप्रमाणे मान्य करतो आणि हमी देतो.

१. मालक हयाद्वारे पुष्टी देतो की, ज्या जागेवर जाहिरात प्रदर्शित केली आहे ती जागा \_\_\_\_\_ येथे असून त्याचा सीटीएस

क्र. \_\_\_\_\_ असा आहे. आणि सदर महानगरपालिकेची जागा भाडेपट्टी तत्वावर दिलेली जागा आहे. मालक आणि जाहिरातदार हयाद्वारे पुढे अशी पुष्टी देतो की, मालकाने जाहिरातदाराला जाहिरात फलक उभारण्याकरिता आणि जाहिरात प्रदर्शित करण्यासाठी दिलेल्या परवानगीची वार्षिक मोबदला रक्कम रु. \_\_\_\_\_ इतकी आहे आणि जाहिरातदाराने सोसायटीला प्रत्यक्षात अदा केलेली खरी आणि अचूक रक्कम जाहिरातीच्या परवानगीच्या अर्जांमध्ये नमूद करण्यात आली आहे. मालक आणि जाहिरातदार हयाद्वारे दर नमूद केल्याप्रमाणे मिळालेल्या वार्षिक मोबदला रकमेच्या ५०% इतके अतिरिक्त वार्षिक भुईभाडे देण्याचे किंवा जाहिरात फलक किंवा जाहिरात फलकाच्या भूपृष्ठ क्षेत्रामध्ये प्रतिकात्मक जागेच्या चालू बाजार भावाच्या १५% दराने परिगणन केलेले, किंवा मुंबई महानगरपालिकेने त्याच रस्त्यावर किंवा मार्गिकेवर सार्वजनिक लिलायाद्वारा कोणत्याही जाहिरात फलकाद्वारा मिळविलेल्या योग्य त्या भूपृष्ठ क्षेत्रावर आधारित प्रत्यक्ष मिळकतीच्या ५०% या तिहीपैकी जे उच्च असेल ते अतिरिक्त वार्षिक भुईभाडे देण्याचे संयुक्तपणे आणि स्वतंत्रपणे मान्य करतो आणि हमी देतो.

२. मालक / सोसायटी हयाद्वारे पुष्टी देते की, जाहिरातदारास सोसायटीच्या जागेत जाहिरात फलक उभारण्यासाठी आणि जाहिरात प्रदर्शित करण्यासाठी परवानगी देण्याकरिता दि. \_\_\_\_\_ रोजी भरलेल्या सोसायटीच्या सर्व सदस्यीय मंडळाच्या सभेमध्ये ठराव मंजूर केला असून त्या ठरावाची प्रत सोसायटीच्या लेखापरीक्षकाने प्रमाणित केली आहे.

३. हे हमीपत्र आम्हांवर, आमच्या वारसदारांवर, अधिका-यांवर, प्रशासकांवर, उत्तराधिकारी / उत्तराधिका-यांवर आणि कायदेशीर वारसदारांवर बंधाकारक असेल.

\_\_\_\_\_ वार, \_\_\_\_\_ दिनांक / / २००

आपले विश्वासू

( )

( )

साक्षीदार,

(१) \_\_\_\_\_

(२) \_\_\_\_\_

जोडपत्र - १

जाहिरात फलकांच्या उभारणीसाठी विनिर्देश

१.० प्रस्तावना :

हया परिशिष्टाद्वारे नवी मुंबई महानगरपालिकेच्या हद्दीत येणा-या जाहिरात फलकांच्या उभारणी संदर्भात विनिर्देश आणि तपशीलाची तरतूद केली आहे.

२.० सर्वसाधारण :

- २.१ जाहिरात फलकाचे गंजण्यापासून संरक्षण व्हावे याकरिता वेळोवेळी रंगकाम करून त्याचे परिरक्षण करण्यात यावे. या फलकाच्या सुरक्षिततेची खात्री करण्याकरिता सर्व जोडण्यांची / सांध्यांची नियत कालाने तपासणी करण्यात यावी.
- २.२ महापालिकेच्या देण्यात आलेला परधाना क्रमांक आणि जाहिरात कंपनीचे नाव ठळक आणि न्यू रोमन अक्षरात प्रदर्शित करणे बंधनकारक आहे. सदर अक्षरे ६" उंच तसेच सफेद रंगात काळ्या पार्श्वभूमीवर असावीत.
- २.३ जाहिरात फलकाची उभारणी जेथे आवश्यक असेल तेथे यंत्रांच्या सहाय्याने (उभारणीची साधने) करावी आणि कोणत्याही अपघात टाळण्यासाठी सावधगिरीचे उपायांची योजना करण्यात यावी.
- २.४ जाहिरात फलकाच्या उभारणीमुळे होणारा उपद्रव किंवा वाहनांच्या अथवा पादचा-यांच्या दळणवळणाला होणा-या गैरसोयीबाबत योग्य ती उपाययोजना करावी.

३.० ठिकाण :

- ३.१ जाहिरात फलकाचे ठिकाण रस्त्यावरील जंक्शन आणि सर्कलच्या कडेपासून २५ मीटर अंतरामध्ये नसावे.
- ३.२ जेव्हा पदपथावर / जवळ जाहिरात फलकाची उभारणी केल्यास रस्त्याच्या मध्यरेषेबरोबर जाहिरात फलकाचा ३० अंशांपर्यंतचा कोन असावा.
- ४.० जाहिरात फलकांची उंची आणि आकार यांच्या मर्यादा :
- ४.१ एकखांबी, दोन खांब्यावरील आणि छप्परावरील जाहिरात फलकाचा वरील पृष्ठभाग संबंधित रस्त्याच्या केंद्रापासून ७५ फूटापेक्षा जास्त असू नये.



५.० उपद्रव आणि प्रदूषण यापासून प्रतिबंध

- ५.१ एजन्सीने मालक , लगतच्या मालमतेमधील भाडेकरू किंवा रहिवाशी आणि सर्वसामान्य नागरिक यांना कोणताही उपद्रव आणि गैरसोय आणि अशा मालमतेचे नुकसान , तसेच प्रवास व जलवाहिनी यांचे प्रदूषण यापासून रक्षण करण्याबाबतची आवश्यक ती काळजी घ्यावी.
- ५.२ जाहिरात फलकाच्या कामाच्या अंमलबजावणीमध्ये रस्त्यास, पदपथास, जलनिःसारण कामास किंवा जनतेस किंवा खाजगी मालमतेस काही नुकसान झाल्यास नवी मुंबई महानगरपालिकेचे समाधान होईपर्यंत स्वरचर्चाने चांगले करून द्यावे लागेल.
- ५.३ कोणत्याही जाहिरात फलकामुळे लगतच्या इमारतीच्या किंवा ज्या इमारतीवर फलक उभारण्यात आला आहे त्या इमारतीच्या किंवा लगतच्या मालमतेच्या दरवाजे आणि/ अथवा खिडक्या यांना अडथळा होऊ नये.
- ५.४ सर्व कचरा व आवश्यक सामान हयांची एजन्सीमार्फत वासलात लावण्यात यावी.

६.० संरचनात्मक विनिर्देश :

- ६.१.१. सर्व बांधकामाच्या स्टीलच्या रोलचे भाग आणि प्लेट्स बीआयएस २२६-१९७५ आणि बीआयएस-७०६२-१९८० यांस अनुसरून असावेत.
- ६.१.२. बांधकामाची रचना बीआयएस ८००-१९८४ यांस अनुसरून असावी.
- ६.१.३. जाहिरात फलकाच्या बांधकामाची रचना वा-याच्या ३३ मि/सेकंद वेगासाठी बीआयएस ८७५ भाग - यास अनुसरून असावी.
- ६.१.४. आर.सी.सी. पाया (फाऊंडेशन) जमिनीच्या दर्जावर अपलंबून असावा आणि सदर पायाची खोली १५०० मि.मि. पेक्षा कमी असू नये आणि बीआयएस ४५६ यांस अनुसरून असावी.
- ६.१.५. सिडको /महाराष्ट्र शासन/बृहमुंबई महानगरपालिकेच्या नोंदणीकृत व्यावसायिक संरचनात्मक अभियंत्यामार्फत तयार केलेल्या संरचना चित्राबरोबर आराखड्याचे परिगणन सादर करण्यात यावे.

६.२ जमिनीवरील जाहिरात फलक

६.२.१ एकखांबी :

पाया

खांबाचा पाया आर.सी. बेटकीवर पक्का रोवण्यात यावा.

४६/-

उभारणी केलेला खांब

२ मि.मि. जाडीच्या एमएस पत्र्यापासून उभा केलेला खांब हा ४५० मि.मि. व्यासाच्या वर्तुळाकार आकाराचा असावा.

फलक ( बोर्ड )

बोर्ड एमएस बॉक्स, एसएचआर सेक्शन पासून तयार केलेला असावा.

शिटींग (जाहिरातीचा पत्रा)

जाहिरातपत्रा १८ एस.डब्ल्यू.जी. जाडीच्या जी.आय. पत्र्यापासून तयार केलेल्या आणि एमएस अँगलवर आधारभूत असावा. प्लेट क्र.६ मध्ये दिल्याप्रमाणे बांधकामाचा तपशील संदर्भित करावा.

६.२.२. व्दिखांबी :

पाया

व्दिखांबाचा पाया आर.सी. बैठकीवर पक्का रोवण्यात यावा.

उभारणी केलेला खांब

उभारणी केलेला खांब हा आय.एस.एम.बी. २५० @ ७५ कि.ग्रॅ./मीटरचा असावा.

फलक ( बोर्ड )

बोर्ड एमएस बॉक्स, एसएचआर सेक्शन पासून तयार केलेला असावा.

शिटींग (जाहिरातीचा पत्रा)

जाहिरातपत्रा १८ एस.डब्ल्यू.जी.जाडीच्या जी.आय. पत्र्यापासून तयार केलेल्या आणि एम.एस. अँगलवर आधारभूत असावा. कृपया प्लेट क्र.७ मध्ये दिल्याप्रमाणे बांधकामाचा तपशील संदर्भित करावा.

६.३ छतावरील जाहिरात फलक :

फक्त आर.सी. चौकीच्या बांधकामावरच उभारण्यात यावा.

व्यावसायिक संरचात्मक अभियंता यांच्याकडून प्राप्त झालेले पाया आणि इमारतीच्या स्थिरतेचे प्रमाणपत्र सादर करण्यात यावे.

जाहिरात फलकाचा पाया योग्य आर.सी.सी. बीम (तुळ्या) चौकटीसह आर.सी. कॉलमच्या आधारावर उभा केलेला असावा.

बोर्ड एम एस बॉक्स, एसएचआर सेक्शन पासून तयार केलेला असावा.

जाहिरातपत्रा १८ एस.डब्ल्यू.जी. जाडीच्या जी.आय. पत्र्यापासून तयार केलेल्या आणि एम.एस. अँगलवर आधारभूत असावा.

७.० विद्युतीकरण

७.१ जेव्हा जाहिरात फलक प्रकाशित करण्याची व्यवस्था करावयाची असेल तेव्हा संबंधित प्राधिकरणाची (एम.एस.ई.बी.) आवश्यक परवानगी घेण्यात यावी आणि सुरक्षित योजनांचा (अपघात टाळण्यासाठी) अवलंब करण्यात यावा.

७.२ जाहिरात फलक प्रकाशित करण्याच्या योजनेमुळे जवळच्या वाहतुकीस तसेच फलकांच्या खालील / गॅट्री / पादचारी पूल / उड्डाण पूलावरील वाहतुकीस कोणत्याही प्रकारे व्यत्यय होऊ नये. निवासी क्षेत्रातील प्रकाशित जाहिराती व्यक्तीद्वारे किंवा इलेक्ट्रीक यंत्रांद्वारे नवी मुंबई महानगरपालिकेने ठरविलेल्या रात्रीच्या वेळी बंद करण्याची व्यवस्था करण्यात यावी.

७.३ सर्व विद्युतीय उपकरणे बी.आय.एस.ला (B.I.S.) अनुसरून असावी.

७.४ भूमीअंतर्गत असलेली केबल १६ स्ये.मि.मि. कोअर असावी.

७.५ मिटर बॉक्स , इ.एल.सी.बी. (ELCB), एम.सी.बी. (M.C.B.), फ्यूज कटाऊट, टायमर कंट्रोल्टर आणि लॉकींग व्यवस्था बी.ई.एस.सी.ओ.एम. (BESCOM) यास अनुसरून असावी.

७.६ प्रकाशिकरण :- दोन ४०० वॅटचे मेटल हलाईड लाईट फिक्शर्स (Light Fixtures)

७.७ अर्थींग :- बी.ई.एस.सी.ओ.एम. (BESCOM) यास अनुसरून जमिनीखाली १.५ मी. खोल जी.आय. पाईप, फोल ,कोळसा, मीठ, चिटा इत्यादी वापरून केलेले असावे.

(परिशिष्ट "अ")

अ दर्जाचे रस्ते

नवी मुंबई महानगरपालिका कार्यक्षेत्रातील कायमस्वरूपी दिशादर्शक कमानीसाठी संभाव्य जागा

अ.क्र.	सायन पनवेल महामार्ग	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	वाशीगांव , टोलनाका	१
२	वाशी उड्डाणपुलाच्या सुरुवातीस	१
३	सानपाडा सिग्नलच्या सुरुवातीस	१
४	जुईनगर एस.के.वजाज शोरूमसमोर	१
५	सीबीडी उड्डाण पुलाच्या सुरुवातीस	१
६	सीबीडी उड्डाण पुल संपल्यानंतर	१
आ.क्र.	पामबीच मार्ग	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	आग्रोळी उड्डाणपुलाजवळ	१
२	उरणफाटा सिग्नल पुर्वी	१
३	उरणफाटा सिग्नल नंतर (प्रस्तावित महापालिका भयन:समोर )	१
४	रीयूड इस्टेट सिग्नल पुर्वी	१
५	सेक्टर-४८ सिग्नल पुर्वी	१
६	नेरुळ सिग्नल पुर्वी (सेक्टर-४ कडे जाणारा)	१
७	सानपाडा, सेक्टर-१४ सिग्नलपुर्वी (मोराज रे.समोर)	१
८	महात्मा फुले भयन, सेक्टर-१७ समोर	१
९	डेजईन हॉटेलसमोर	१
१०	कोपरीगांव सिग्नलपुर्वी	१
	ठाणे बेलापूर रोड (तुभे ते दिघा)	
१	तुभे नाका (सुलभ शौचालयासमोर)	१
२	साविता केमिकल समोर	१

३	रिलायन्स सिलीकॉन कंपनीसमोर	१
४	रिलायन्स इन्फोकॉम समोर	१
५	पावणे उड्डाणपुलापुर्वी	१
६	रबाळे पोलिस स्टेशनसमोर	१
७	भारत बिजली कंपनीसमोर	१
८	खोकड तलावा समोर दिघा	१
	ब दर्जाचे रस्ते	
अ.क्र.	वाशी रेल्वे स्टेशन - कोपरखैरणे रस्ता	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	सेंटर वन समोर, वाशी	१
२	अपनाबाजार समोर, वाशी	१
३	बिगस्प्लॅश समोर, वाशी	१
४	इंद्रप्रस्त कॉम्प्लेक्स समोर, सेक्टर-२९, वाशी	१
५	मेघा मार्ट समोर, सेक्टर-२८, वाशी	१
६	रा.फ.नाईक चौक पुर्वी, कोपरखैरणे	१
७	तीन टाकी पुर्वी, कोपरखैरणे	१
८	सेक्टर १९ पेट्रोलपंप समोर, कोपरखैरणे	१
अ.क्र.	शिवाजी चौक ते तुर्भे उड्डाण पुल पर्यंत	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	आय.सी.आय.सी.आय.बँकेसमोर, सेक्टर-२, वाशी	१
२	विश्वज्योत हॉटेल समोर, सेक्टर-१७, वाशी	१
३	ए.पी.एम.सी.सिग्नल पुर्वी, सेक्टर-१९, वाशी	१
अ.क्र.	सानपाडा रेल्वे स्टेशन ते ए.पी.एम.सी. धान्य बाजारापर्यंत	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	गुप्ता वज्रन काटयासमोर	१
२	ए.पी.एम.सी. फळमाकेट समोर	१

अ.क्र.	डी.वाय.पाटील कॉलेज ते नेरुळ स्टेशन पर्यंतचा रस्ता	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	डी.वाय.पाटील कॉलेज समोर	१
२	शिवाजी चौक, सेक्टर-१३	१
३	सेक्टर-१५, अण्णाभाउ साठे उद्यानासमोर	१
अ.क्र.	सीवुड रेल्वे स्टेशन ते पामबीच मार्ग	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	सेक्टर-४८ रिश्वा स्टॅड चौकापुर्वी	१
अ.क्र.	नेरुळ शिवाजी चौक ते पामबीच मार्ग	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	ग्रेट इस्टर्न टॉवर समोर. सेक्टर-४, नेरुळ	१
२	पामबीच रस्त्यापुर्वी	१
अ.क्र.	ऐरोली दिवा सर्कल ते ठाणे बेलापूर रस्ता	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	सेक्टर-८ पुर्वी, ऐरोली	१
२	मुलुंड ऐरोली ब्रिज कडे जाताना	१
अ.क्र.	महापे उद्वाण पुल ते सद्गुरु हॉस्पिटलपर्यंत	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	घणसोली रेल्वे स्टेशनसमोर	१
अ.क्र.	महापे नाका ते अडबली भुतवली जवळील महापालिका जलकुंभापर्यंतचा रस्ता	कायमस्वरूपी कमान / गॅनट्री संख्या
१	पंजाब पेट्रोल पंपासमोर	१
२	नमुंमपा जलकुंभासमोर	१
३	महापे नाका पुर्वी, जी टेल कंपनीसमोर	१

(परिशिष्ट "ब")

नवी मुंबई महानगरपालिका कार्यक्षेत्रातील पादचारी पूल बांधण्याची संभाव्य ठिकाणे

अ.क्र.	संभाव्य ठिकाणे	संख्या
१	सेंटर वन, वाशी रेल्वे स्टेशन नजिक	१
२	अपना बाजार समोर, से.१, वाशी	१
३	बीग स्प्लेश इमारती जवळ, वाशी	२
४	सेंट लॉरेस, हायस्कूल, वाशी	१
५	भाजी मार्केट, से.९, वाशी	१
०६	अन्नपूर्णा बिल्डिंगजवळील सिग्नल, तुर्भे	१
०७	डॉ. डी. वाय. पाटील कॉलेज पेट्रोलपंपासमोर	१
०८	तीन टाकीजवळ, कोपरखैरणे	१
०९	साई निधी हॉटेल समोर, ऐरोली	१
१०	दिया गांव सर्कलजवळ	१

टीप :- परिशिष्ट "अ", "ब", "क" व "ड" मधील होडींग्ज, कमान/गॅनट्री यांची संख्या व जागांमध्ये महापालिकेच्या लाभाच्या दृष्टीने बदल करण्याचा अधिकार महापालिका आयुक्त यांना राहिल.

(परिशिष्ट "क")

नवी मुंबई महानगरपालिका कार्यक्षेत्रातील तात्पुरत्या जाहिरात प्रदर्शनासाठी प्रस्तावित जागा

अ विभाग बेलापूर		
अ.क्र.	प्रस्तावित जागा	तात्पुरती होर्डिंग्जची संख्या
१	सेक्टर-१ अ, अग्निशमन केंद्राजवळ	२
२	सेक्टर-३, महाकाली चौक	१
३	सेक्टर-४ व ६ मार्केट	१
४	सेक्टर-१, मिनीमार्केट	१
५	सेक्टर-९ एन, सुनिल गावस्कर मैदान	१
६	सेक्टर-१, कॉ. भाउ सखाराम पाटील चौक	१
७	सेक्टर-६, एम.एस.ई.बी. च्या पुढे	१
८	दिवाळेगांव	१
९	सी.बी.डी., रेल्वे स्टेशन	१
१०	सेक्टर-२१, २२	१
११	उरण फाटा, सेक्टर-२६	१
१२	बेलापूर तलावाजवळ	१
१३	दिवाळेगांव अंगणवाडी	१
१४	शहाबाज, मे.डी.पी. एंटरप्राईजेस कार्यालयाजवळ	१
	एकूण	१५
बी विभाग नेरुळ		
१.	नेरुळ हायवे (एल.पी.) डी.वाय.पाटील रस्त्याच्या दक्षिण व उत्तर बाजूस	२
२.	शिवाजी चौक से. ३ येथील दक्षिण व उत्तर बाजूस	२
३.	नेरुळ बस डेपो स्थानक से. ३ येथील दक्षिण व उत्तर बाजूस	२
४.	मास्टर नरेश चौक, से. १५ पुर्य व पश्चिम बाजू	२
५.	नेरुळ रेल्वे स्टेशन, से. १५ पुर्य व पश्चिम बाजू	२



६.	पान बीच रस्ता ,से.४ व ६मधील पुर्व बाजू	२
७.	सारसोळे बस डेपो, से.१२ उत्तर बाजू	२
८.	क. बिराजदार चौक से.२१	१
९.	डी मार्ट समोर से.२१ पुर्व बाजू	१
१०.	नवदुर्गा को.ऑप. सोसा. से.१९ दक्षिण बाजूस	१
११.	चिचोलि तलावाच्या शेजारी से.२४ उत्तर बाजू	१
	एकूण	१८

सी विभाग वाशी

अ.क्र.	संभाव्य जागा	तात्पुरती होर्डिंग्ज
१	अरेजा कॉर्नर, से.-१६ ए, वाशी (सेंट लॉरेन्स समोर)	१
२	महात्मा फुले भवन अंतर्गत रस्ता ,से.-१७, वाशी	१
३	न.मुं.म.पा.स्थापद केंद्र , से-२८, वाशी	१
४	से.-१२ सर्कल, वाशी	१
५	वाशी प्लाझा, सायन पनवेल महामार्गालगत से.१७, वाशी	१
६	इंद्रप्रस्त कॉम्प्लेक्स समोर, से-१२, वाशी	१
७	से-२८/२९ च्या नात्यालगत	१
८	से-२८, गार्डन (ब्ल्यू डायमंड हॉटेल)	१
९	से-१४ नात्यालगत , से-१४ वाशी	१
१०	मिनी सिशोअर, से-९ अ, वाशी	१
११	शबरी / संजोग हॉटेल से.-९, वाशी	१
	एकूण	११

डी विभाग तुर्भे

अ.क्र.	संभाव्य जागा	तात्पुरती होर्डिंग्ज
१	सानपाडा, पिंपळपाडा जंक्शन	१
२	सानपाडा रेल्वे अंडर पासजवळ	२

३	सानपाडा, सेक्टर-६, प्रतिके डिझेल कंपनी जवळ	१
४	सानपाडा, सेक्टर-५, नंगेश बार समोर	१
५	सानपाडा, सेक्टर-४, महापालिका जलकुंभाजवळ	२
६	सानपाडा, सेक्टर-३, पेट्रोलपंपजवळ	२
७	सानपाडा, नागरी आरोग्य केंद्राजवळ	१
८	सानपाडा, सेक्टर-४ रेल्वे स्थानकाजवळ	२
९	सानपाडा, सेक्टर-३, बधाई स्टीटजवळ	१
१०	तुर्मे गावाकडे जाणारा, शिवगारा हॉटेलजवळ	१
११	तुर्मे गावाकडे जाणारा, ऑपेटाईट हॉटेल चौक	१
१२	तुर्मे, सेक्टर-१९, माथाडी भवन चौक	२
१३	सानपाडा रेल्वे स्टेशनसमोरील सिग्नलजवळ	२
१४	तुर्मे, सेक्टर-२० कडे जाणारा रस्ता (सायन - पनवेल महामार्गाकडून)	१
१५	तुर्मे नाका, सुलभ शौचालय फायझर रोडवर	१
१६	अरेजा कॉर्नर समोर, तुर्मे, सेक्टर-१९	१
१७	एपीएमसी मार्केट सिग्नल	१
१८	तुर्मे सिटी मॉल समोर	२
१९	सेक्टर-२६, कोपरी पेट्रोलपंप	१
२०	तात्यासाहेब कोरे चौक, मॅफको मार्केट	१
	एकूण	२७

ई विभाग कोपरखैरणे

१	कोपरखैरणे रेल्वे स्थानकाजवळ, सेक्टर-०८	१
२	लोकमत कंपनीच्या सर्कलजवळ, महापे नाका	१
३	खैरणे नाका	१

४	पावणे ब्रिजजवळ, पुर्वेस, ठाणे-बेलापूर रोड	१
५	धार्शी - घणसोली रोड, सेक्टर-१२, कलश उद्यान सोसायटीच्या पश्चिम बाजूस	१
६	सेक्टर-१०, डी मार्टजवळ	१
७	सेक्टर-३ बसडेपोजवळ	१
	एकूण	७

एफ विभाग घणसोली

अ.क्र.	संभाव्य जागा	तात्पुरती होडीगज
१	तळगली गांव	३
२	नोसिल नाका (अंतर्गत बाजूस)	३
३	गबाडा - गोठीवली	१
४	भिमनगर, कातकरीपाडा	३
५	घणसोली गांव	३
	एकूण	१३

जी विभाग ऐरोली

अ.क्र.	संभाव्य जागा	तात्पुरती होडीगज
१	सेक्टर-१, ऐरोली नाका रेल्वे लाईन जवळ	१
२	सेक्टर-३, ऐरोली प्रवेश रेल्वे ब्रिज जवळील जागा	१
३	सेक्टर-४, अभिनंदन हॉटेल, बी. व्ही. रो हाऊस	१
४	सेक्टर-५, सहकार बाजार सुयोग सो. ओमकारेश्वर मंदीर, सिध्दीविनायक जवळील रस्ते	१
५	सेक्टर-७, दिवागाव शाळेजवळ	१
६	सेक्टर-८, शिवसेना शाखेजवळ, लक्ष्मी ऑईल डेपो जवळ	१
७	सेक्टर-१६, यशश्री बिल्डींग कॉर्नर, श्रीमती राधीकाबाई मेघे विद्यालयाकडील रस्ता	१
८	सेक्टर-१७, दत्त मंदीराजवळ	१

-५६-

९	सेक्टर-१५, अक्षय सो. / पोलिस चौकी जवळ	१
१०	सेक्टर-९, कल्पना सो. जवळ से. १० कडे जाणारा रस्ता	१
११	सेक्टर-१०, एनएमएमटी बस स्टॉप जवळ	१
१२	सेक्टर-१९, नंदनवन सो. कडे जाणारा रस्ता , काका साहेब थोरात सो. जवळ	१
	एकूण	१२

एच विभाग दिघा		
अ.क्र.	संभाव्य जागा	तात्पुरती होर्डिंगज
१	दिघा पुर्व ,अॅप्रोच रोड	१
२	दिघा पश्चिम, अॅप्रोच रोड	१
३	खोकड तलावाच्या आतील बाजूस	२
४	दिघा पश्चिम, अॅप्रोच रोड	१
५	आंबेडकरनगर, अॅप्रोच रोड	१
६	गणेश नगर , अॅप्रोच रोड	१
७	साठेनगर, सार्वजनिक शौचालय	१
८	आरती हॉटेलजवळील जागेत	१
९	साईबाबा मंदिराजवळ, सद्गुरु नगर	१
१०	गणपतीपाडा, सार्वजनिक शौचालयाजवळ	१
११	रामनगर प्रवेशव्दार	१
१२	रामनगर सुलभ शौचालयाजवळ	१
१३	रामनगर समाजमंदिर	१
१४	विष्णुनगर प्रवेशव्दार	१
१५	हनुमान मंदिराजवळ	१
१६	इलठणपाडा, शिवाजीचौक	१
१७	अहिल्याबाई होळकर चौक, इलठणपाडा	१
	एकूण	१८

५७/-

( परिशिष्ट “ड” )

नवी मुंबई महानगरपालिका मालमत्तांवर व आधारात उभारावयाच्या होडींग्जची यादी

अ.क.	ठिकाण, इमारत व आधार
१	सर्व विभाग कार्यालये इमारत व आधार
२	महापालिका जनकुंभ आधार
३	मलत्रिःस्सारण केंद्र आधार
४	सार्वजनिक रुग्णालय, वाशी
५	माता बाल रुग्णालये
६	नगरी आरोग्य केंद्र
७	महापालिका उद्याने
८	महापालिका तलाव
९	समाजमंदिर, व्यायामशाळा, सांस्कृतिक केंद्र
१०	महापालिकेच्या ताब्यातील अन्य जागा / भूखंड

(परिशिष्ट "इ")

जाहिरात व आकाशचिन्हाबाबतचे दर

अ.क्र.	जाहिरातीचा प्रकार	मोजमाप	जाहिरातीचे दर वार्षिक (रु.)
१	जाहिरात फलक	१ चौ.फुटपर्यंत	३६/-
		पुढील प्रत्येक चौ.फुटसाठी	२७/-
२	बॅनर्स	१ चौ.फुटपर्यंत	९०/-
		पुढील प्रत्येक फुटसाठी	४५/-
३	कागदी फलक (पोस्टर्स) अ) सिनेमा, व्यापारी	१० चौ.फुटपर्यंत (एका नगास)	४५/-
		पुढील प्रत्येक १० चौ.फुटसाठी	९०/-
	ब) इतर	१० चौ.फुटपर्यंत	१८/-
		पुढील प्रत्येक १० चौ.फुटसाठी	३६/-
४	दिव्यांचे खांब्यांवरील फलक	२.५ X ०४ (फुट)	९००/-
५	दुकानावरील नावांचे फलक	दुकानास उपलब्ध असलेल्या दर्शनी भागाच्या लांबीच्या दुप्पट चौ.फुटपर्यंत की नाही	०/-
६	दुकानावरील जाहिरातीचे फलक	पुढील प्रत्येक चौ.फुटसाठी	१८/-
		१० चौ.फुटपर्यंत	१८०/-
		११ चौ.फुट ते २० चौ.फुट	२७०/-
७	वेदर बोर्ड शेड	१० चौ.फुटसाठी	९०/-
८	शोकेस	प्रति चौ.फुटसाठी	१८/-
९	रोलिंग शटर	१ रनिंग फुटसाठी	१८/-
१०	मितीयरील जाहिरात	१ ते ३० चौ.फुटसाठी	९००/-
		पुढील प्रत्येक चौ.फुटसाठी	३६/-
११	वस थांब्यांवरील जाहिरात	चौ.फुटसाठी	३६/-
१२	वाहनांवरील जाहिराती	१० चौ.फुटपर्यंत	३६०/-
		११ ते २० चौ.फुटपर्यंत	७२०/-
		२१ ते ३० चौ.फुटपर्यंत	९००/-
		३१ ते ४० चौ.फुटपर्यंत	१०८०/-

१३.	होर्डिंग मोठे जाहिरात फलक	आकार	दर प्रति चौ.फुट(रु.)
		१०X२० चौ.फुट	३०/- ✓
		१०X३० चौ.फुट	२७/-
		२०X२० चौ.फुट	२४/-
		१५X३० चौ.फुट	२२.५/-
		२०X४० चौ.फुट	१८/- ✓
		२५X५० चौ.फुट	१५/-
१४.	रोड शो	रस्त्यावर १० ठिकाणी	प्रतिदिन रु. ७५०/-
		आकाशातील प्रदर्शन	प्रतिदिन रु. ७५००/-
		एरियल बॅनर्स	प्रतिदिन रु. ७५००/-
		रस्त्यावर हॅन्ड बिल वाटणे	प्रति १००० नग रु. १८७.५/-
		रस्त्यावरील लिखाण	प्रति चौ.मी.रु. ३०/-
टीप :- १. सदर जाहिरातीचे दर हे क दर्जाच्या रस्त्यांसाठी आहेत ब व अ दर्जाच्या रस्त्यांसाठी या दरांवर अनुक्रम ५० टक्के व १०० टक्के अतिरिक्त फी (लोडिंग) आकारण्यात येईल.			
२. वरील जाहिरात फी दर हे फक्त अप्रकाशित जाहिरात फलकासाठी असून प्रकाशित जाहिरात फलकासाठी २० टक्के जादा फी (एकूण फी च्या ) आकारण्यात येईल.			
३. यापुर्वीच्या मंजूर दरांमध्ये ५० टक्के वाढ करून वरीलप्रमाणे दर प्रस्तावित करण्यात आले आहेत.			
४. होर्डिंगसाठी अनामत रु.५०००/- व देखभाल फी ५ स्वचे.मीटर पर्यंत रु. १००/- प्रतिवर्ष, पुढील प्रत्येक स्वचे.मीटरसाठी रु.२५/- प्रतीवर्ष आकारण्यात येईल.			

**Annexure – 04**

**Parking Policy for Navi Mumbai city**



- 2809 -

नवी मुंबई महानगरपालिका

समावृत्तीत

मंगळवार, दिनांक २४/११/२०११

महानगरपालिकेच्या [प्रथम मंगळवार, दिनांक १७ सप्टेंबर २००२ रोजी बोलाविलेली आणि त्या दिवसापासून तहकुब झालेली आणि] आज रोजी दुपारी २.०० वाजता भरलेल्या तहकुबेसोबत पुढील सदस्य उपस्थित होते :-

श्री. संजीव गणेश नाईक, मा.महापौर  
श्री. अनिल ओमप्रकाश कौशिक, मा.उपमहापौर  
श्री. जयवंत दत्तात्रय सुतार, मा.सभापती, स्थायी समिती.

क्र.	सदस्याचे नांव	क्र.	सदस्याचे नांव
१.	गायकर, श्री.किशोर अनंत	२.	कांगडे, श्री. जितेंद्र वसंत
३.	गुरख, श्री.अशोक बाबुराव	३.	गायकवाड, श्री.बाबासाहेब हरीदास
४.	घाडगे, श्रीमती रोहिणी विलास	४.	घरत, श्री.दत्तात्रेय शंकर
५.	जाधव, श्री.बाळाराम सखाराम	५.	जगताप, श्रीमती निलम निवृत्ती
६.	ठाकुर, श्री.अंकुश काळुदाम	६.	ठाकुर, श्रीमती विजया कमलाकर
७.	डॅनिअल, श्री. साधु	७.	डांडेकर, कु.आनंदी धर्मा
८.	थोरात, श्री.महादेव बाबुराव	८.	दुरे, श्रीमती भारती भोलानाथ
९.	नाईक, श्रीमती सिधू अरविंद	९.	नखते, श्री.भरत सहादु
१०.	पाटकर, श्री.किशोर अशोक	१०.	पारब, श्रीमती दार्या दिलीप
११.	पाटील, श्री.नारायण गहादू	११.	परब, श्रीमती माधुरी मधुकर
१२.	पाटील, श्री.अनंत शंकर	१२.	पालकर, श्रीमती स्नेहा विकास
१३.	पाटील, श्री.शिखाराम परशुराम	१३.	पारेल, श्रीमती सुनंदा बाळाराम
१४.	पाटील, श्रीमती सरस्वती सुनिल	१४.	पारेल, श्री.दिपक दगडू
१५.	पाटील, श्री.भोलानाथ रामदास	१५.	पारेल, श्रीमती देवीसाहेब सनेधर
१६.	विराजदार, श्री. शशिकांत-शिवराम	१६.	पाटील, श्रीमती निलम विजय
१७.	भगत, श्री.दशरथ सिताराम	१७.	पाटील, श्री. ज्ञानेश्वर रामदास
		१८.	भगत, श्रीमती इंदुमती नानंदेव
		१९.	भगत, श्री.नागदेव रामा

-2802-

सदस्याचे नांव	ज.क्र.	सदस्याचे नांव
भांडे, श्री.शशिकांत नवनाथ	३८.	भांडे, श्री. मंगल बारश्या
भांडे, श्रीमंती मंदा देवीद:	४०.	महाजन, श्रीमंती शकुंतला भिमराव
मढवी, श्री.मनोहर कृष्णा	४२.	मढवी, श्री. मोहन रामचंद्र
महाडिक, श्री.श्याम अमृतराव	४४.	म्हात्रे, श्री.निलेश विजय
म्हात्रे, श्री.सुधाकर गणपत	४६.	म्हात्रे, श्रीमंती रेखा भगवान
म्हात्रे, श्री.रमाकांत नारायण	४८.	लाड, श्री.सविनाश शांताराम
शिंदे, श्री.रमेश जिजामाऊ	५०.	शिंदे, श्रीमंती आरती गणेश
शिंदे, श्री.रमेश देविकी देवेश	५२.	शिंदे, श्री.चंद्रमन धनाजी
३. शेळ्टी, श्री.संतोष देवप्पा		
११. सातपुते, श्री.शिवाजी धर्मा		
१७. सोनावणे, श्री.सुधाकर संग्रामी	५८.	सोनावणे, श्रीमंती वंदना दिपक
१९. हळदणकर, श्री.गोपीनाथ बालाजी	६०.	डाऊरकर, श्री.नामदेव धर्मा
२३. बारागडे, श्री.विजय नारायण	६२.	मोरे, श्री.विठ्ठल बाजीराव
	६४.	हिवरकर, श्री.सुदाम विठ्ठल.

एकूण- ३०

११. सुनिल लोनीमा. महापालिका आयुक्त आणि श्री.चंद्रकांत देवकर, महापालिका सचिव.

सांघिकरीत्या "वंदेमातरम्" हे राष्ट्रीय गीत म्हत्त्वावर समेच्या कामकाजास सुरुवात झाली.



सातडिगे कागाकाण. रु. १९.०० [सप्टेंबर, २००२]

आपुस्तंति दिनांक ०९.०९.२००२ चे पत्र क्र. नमंमपा/क अ/७७०/२००२ :-

८ दिवस :- तैल्ल सं. ११ बंदील तले द मटारांची दुकती व सुधारणा करणे.

२६. "सुदृढा द्रव्यं ह्यस्ति विप्रवासीत रोमेषु सुकल्पितं विकृतं कल्प्यमात्रं आहे, ज्ञातं रत्ना, गतः ही कामे कामे  
निराशितं ज्ञातः

सुदृढः प्रज्वाल्य लज्जाम् दत्तं दानात् परज्ज्यात् आलेला जाई

नं० : मातः १ मय्ये ५ मी. हंदीये ८८० मी. हादीये य ३२ मी. हंदीये ७६० मी तंबायां डंडाचिचम फरगे प्रस्तापित  
असुद प्रस्तापित क्षेत्र ३३,८८० चौ.मी. जाहे. सदर प्रस्तापात चीसन गुन्नात जळवे भरणे, ५० मो. मी. वी. एम. व २५  
मी.मी. जाडीचे एल्टी करणे, डॅक बाँट मागणे व इतर कामे करणे प्रस्तापित असुद सदर अंदाजपत्रकीची  
अंदाजपत्रकीची रक्कम रु.३९,१२,४५०/- इतकी आहे.

३. नाग २ नम्वे पदवय सुधारणा करणे जवूर त्यात १.३० मी. हंडीचे ४८० मी. लांब व २.०० मी. हंडीचे ५४० मी. लांब फुटायची सुधारणा करणे प्रस्तावित असून प्रस्तावित क्षेत्र १७९२ चौ.मी. आहे. सुधार प्रस्तावित क्षेत्रावर रचविणे, इ. २००० मी. रचविणे, नाग चौ.मी. फुलत टांगणे, आग चौ.मी. घाईत टांगणे, पात टांगणे, तलावाची बांलिंग व चौ.मी.मी. करणे. इ. बादाचा समावेश असून सुधार प्रस्तावाची अंदाजपत्रकीय तक्ता नं. १४/०५/८६७/- इतरी (५ टक्के अफेजिड प्रेक्षास) आहे.

७. नेहरू ने.११ येमील रते व गयारंपी दुरभी व सुभाषा करणे व फानवे अंदाजपत्रक वार्षिकीक पांपकास दिमाताया वने जिल्हा दफ्तरी वन २००० - २००१ व राजतमावापुन वनविले असन अंदाजपत्रकीय रक्कम न. ५०,२५,४६८/- खर्ची वन गन रकनेया धर्पाव नर्दसाथाण वनेदी अशावसीप नंजरी निळप्यान दिगंती जाहे

सूचक :- श्री. श्याम जमूतराव महाडिक

अनुमोदक :- श्री. राशिलाल शिवरूप्या बिराजदार.

“संदर्भ :- आयुक्ताधि दिनांक ०९.०९.२००२ धे एत्र क. नमंषा/गड/७७०/२००२.

ठराव क्र. १५०८.

"नेहरू सेक्टर १९" पधिलेखले वं गटारांची दुकली व सुधारपा

करण्याच्या कामासंबंधातील रकम रकम रुपये ५०,२५,४६४/- इतक्या खर्चास  
नुयवित्वाप्रमाणे मंजूरी देण्यात यावी."

सर्वानुमते मंजूरः

तातडिचे कामकाज रु. १०० : [नवेंबर २००२]

(क) आयुक्त के दिनांक ०६.०६.२००२ के पत्र क्र. नं.पा/राज/७७१/२००२ :-

विषय : शहरी नगर मंगलग्रपालिका हद्दीत येगिन्डि पाक योजनेची जमलबजावणी व दर निश्चितीचापत्र



Q16

---

100

Figure 1. A schematic diagram of the experimental setup. The subject is seated in a chair, viewing a video screen. The screen displays a target (a small circle) and a starting point (a larger circle). The subject's hand is positioned at the starting point. The distance between the starting point and the target is labeled as 'Distance'. The subject is instructed to move their hand from the starting point to the target. The video screen is connected to a computer system, which records the subject's movement. The computer system is also connected to a data acquisition system, which records the subject's movement data. The data acquisition system is connected to a data storage system, which stores the subject's movement data.

١٠٠

100

1890

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

1940

1000

10

100



C 13

तरका (अ)  
प्रस्तापि १८२

दाकिनपाः प्रकर	दुक	वाहनाः प्रकर	युनिट	दर
म) नियमित पाकिंग	सकाळी ९ ते संध्या ५ पर्यंत	दुपाकी	प्रत्येक १ तास किंवा त्याचा भाग	३/-
		तीनपाकी		५/-
		चारपाकी		१०/-
		हलकी पाकिंगचीक वाहने		२०/-
		जड वाणिज्यीक वाहने		परधानी नाही.
	संध्या ९ ते सकाळी ९ पर्यंत	दुपाकी		विनामुलक
		तीनपाकी		२/-
		चारपाकी		५/-
		हलकी पाकिंगचीक वाहने		१०/-
		जड वाणिज्यीक वाहने (केवळ बसेरा)		२०/-
घ) हलकी / जड वाहनांसाठी पाकींग.	सकाळी ९ ते संध्या ९ पर्यंत	चारपाकी	प्रत्येक ६ तास किंवा त्याचा भाग	१०/-
		हलकी पाकिंगचीक वाहने		१०/-
		जड वाणिज्यीक वाहने (रेल्वर, ब्रेन, ट्रक, बसेस इ.)		२०/-
	सकाळी ९ ते संध्या ९ पर्यंत	चारपाकी	१२ तास किंवा त्याचा भाग	१०/-
		हलकी पाकिंगचीक वाहने		१०/-
		जड वाणिज्यीक वाहने (रेल्वर, ब्रेन, ट्रक, बसेस इ.)		२०/-
ङ) शल्यक्रांतीनः पाकिंग	२४ तास	दुपाकी	प्रत्येक अर्जा तास किंवा त्याचा भाग	३/-
		तीनपाकी		५/-
		चारपाकी		१०/-
		हलकी पाकिंगचीक वाहने		२०/-
		जड वाणिज्यीक वाहने		१००/-

ता



प्रकार	रेट	राजस्व प्रकार	दैनिक	मासिक
पार्किंग	२४ तास	दुचाकी	२/-	४०/-
		तीनचाकी	३/-	८०/-
		चारचाकी	४/-	१००/-
		हलकी वाणिज्यिक वाहने	२०/-	४००/-
		जड वाणिज्यिक वाहने	१००/-	२०००/-
धर्मसाधारण स्थाने	२४ तास	दुचाकी	२/-	४०/-
		तीनचाकी	३/-	८०/-
		चारचाकी	४/-	१००/-
		हलकी वाहने	२०/-	४००/-
		जड वाहने	१००/-	२०००/-

[ब] महानगरपालिकाच्या मंगळवार, दिनांक २४ सप्टेंबर २००२ रोजी भरलेल्या प्रथम केलेले निवेदन :-

नवी मुंबई महानगरपालिका हद्दीत वे अँड पार्क योजनेच्या प्रस्तावित दराच्या तक्त्यामध्ये उल्लेखित फेरबदल सूचविण्यात येत आहेत:-

पार्किंग व वाहनाचा प्रकार	मूळ दर	सुधारित दर
अ) नियमित पार्किंग -		
१) तीन चाकी	५/-	३/-
२) चार चाकी	१०/-	५/-
क) अल्पकालीन पार्किंग -		
१) दुचाकी	२/-	१/-
२) तीन चाकी	५/-	२/-
३) चार चाकी	१०/-	५/-
४) हलकी वाणिज्यिक वाहने	२०/-	१०/-
५) जड वाणिज्यिक वाहने	१००/-	५०/-

C/63

४) नो पार्किंग - =====		
१) दुचाकी	३०/-	१०/-
२) तीन चाकी	५०/-	२०/-
३) चार चाकी	१००/-	५०/-
४) हलको वाणिज्यीक वाहने	२००/-	१००/-
५) जड वाणिज्यीक वाहने	५००/-	२००/-
	दैनिक	मासिक
ई) सर्वसाधारण पार्किंग - =====		
१) हलको वाहने	२०	१०
	४००	००

२. धरीलप्रमाणे प्रस्ताव सुधारित करण्यात आला आहे असे समजून आपल्या मूळ प्रस्तावात, मुंबई प्रांतिक महापालिका अधिनियमाच्या धर्मा २५३ (अ) अन्वये मंजुरी देण्यात यावी ही विनंती."

सौ. निलम पाटील यांनी असे नमूद केले की, माझ्या प्रश्नागत वाहने इमारतीसमोर पार्किंग करण्यासाठी जगा उपलब्ध नसल्यामुळे नागरिकांना वाहने रस्त्यावर उभी करावी लागतात. अशासाठी मोफत सुविधा देण्यात यावी. तसेच सेक्टर १७ मध्ये मोठे मार्केट असून विविध कार्यालये असल्याने नागरिकांना नेहमी यावे लागते. यासाठी मासिक पार्किंग सुविधा उपलब्ध करून द्यावी.

श्री. साबू डेनिषल यांनी असे नमूद केले की, वे ऑड पार्क बायत यापूर्वीच पोरणात्मक निर्णय घ्यायला हवा होता. स्थायी समितीमध्ये यापूर्वी सदर प्रस्ताव आला होता. सर्वपक्षीय मिटिंगमध्ये याने त्या संचालका अनुषंगाने जे फेरबदल सूचित करण्यात आले आहेत त्या अनुषंगाने सदर प्रस्ताव सादर करण्यात यावा.

भा. आयुक्तांनी यावर असे स्पष्ट केले की, थोड्याफार बदलांनुसार सदर प्रस्तावाची अंमलबजावणी करण्यात आली.

श्री. साबू डेनिषल यांनी पुन्हा असे नमूद केले की, महासभेत सदर प्रस्ताव यापूर्वी सादर झाला होता. तसेच टर्मिनल आणि रेल्वे स्टेशन जवळील पार्किंग साठी सिडकीने ३ वर्षासाठी कॉन्ट्रॅक्ट दिले होते. सदर ठिकाणी होत असलेल्या



पार्श्वीय वार्डस सिडको येत आहे. परंतु या ठिकाणी महानगरपालिकेच्या कार्यालयामध्ये रेली, बसस्थानक व दुकानांसाठी जागे खर्च होत. तसेच जागे सुरक्षेसाठी सुविधा देत आहेत. प्रस्तावावर चर्चा होत असताना अशी विचारणा केली होती की, पार्श्वीय सुविधा सध्या देऊन संपल्यानंतर महानगरपालिकेने ताब्यात घ्यावा. बांधकामांने सिडकोशी परस्परव्यवहार केला आहे. याच बाबत सुताता करण्यात यावी.

बाबर मा. आयुक्तांनी जसा सुताता केला की, प्रकट करून देण्यात येईल पार्श्वीय जागेत सिडकोशी परस्परव्यवहार केला आहे. कोणत्याही संपल्यानंतर सध्या सुविधा महानगरपालिकेकडे हस्तांतरित करून देऊ. रेल्वे स्टेशन जवळील पार्श्वीय सुविधा देण्याचा प्रश्न उद्भवत नाही.

श्री. साबू डॉनपल यांनी जसे निर्दर्शनास आणले की, पार्श्वीय उत्पन्न (रे. स्टेशनजवळील) सिडको येत आहे. त्या ठिकाणचे रस्ते भेद्यमान व दुकानांसाठी महानगरपालिकेकडे देऊन जाते. या संदर्भात कायदेशीर बाबींची चौकशी करून घेण्यात यावी.

सुचक :- श्री. श्याम अमृतराव मराठिक

अनुमोदक :- श्री. शशिकांत शिवश्याम विराजदार

संदर्भ :- १) आयुक्तचि दिनांक ०९.०९.२००२ चे पत्र क्र. नमुमपा/अ.अ./००१/२००२ आणि

२) आयुक्तचि दिनांक २४.०९.२००२ रोजी केलेले निवेदन.

राव क्र. १९०९. "महानगरपालिकेच्या मंगळवार, दिनांक २४ सप्टेंबर २००२ रोजी आयुक्तांनी केलेल्या निवेदनाच्या अनुषंगाने नवी मुंबई महानगरपालिका हद्दीमध्ये ये अँड पार्श्वीय जागेची अंमलबजावणी काय व सुधारीत अंदाजीत दराजुसार निविदा मागविणे या संदर्भातील आयुक्तांच्या सुधारीत प्रस्तावात सुचविण्याप्रमाणे मंजरी देण्यात यावी."

सर्वानुमते मंजूर.

तातडीचे कामकाज क्र. १०१ : [सप्टेंबर २००२]

आयुक्तचि दिनांक ०९.०९.२००२ चे पत्र क्र. नमुमपा/अ.अ./[पा.कु.]/२१०४/२००२ :-

विषय :- वाशी नोड मधील जल उद्देग केंद्रातील पंपिंग मशिनरी बदलणे.

भे. दलाल कंस्ट्रक्ट यांना वाशी नोडच्या जल वितरण व्यवस्थेचा पायलट स्टडी करण्याचे काम देण्यात आले होते. त्यानुसार त्यांनी वाशी नोडच्या जल वितरण व्यवस्थेचा अभ्यास करून तेथील सर्व आयुक्त संपलेली पंपिंग मशिनरी बदलणेबाबत अहवाल सादर केला आहे. या प्रस्तावात उद्घोष केंद्रातील सर्व जमीनी



7- 47

श्री. तादृ डॉनियल यांनी असे निदर्शनास आणले हो, पाकींगचे उत्पन्न  
रित्वे स्टेशनजवळील सिडकी येत आहे. त्या ठिकाणचे रस्ते देवभाल व दुस्स्ती  
महापालिकांपर्यंत वेगळे जाते. ते संभति कायदेशीर बाबींचे चौकशी केली योग्य  
तो कार्यवाही करण्यात यावी.

अनुमोदक :- श्री. शशिकांत शिवरूप्या जिराददार-

७७१/२००२ आणि

राव कृ १५०९.

सर्व निमित्ते मंजूर.

अनुपस्थिति दिनांक ०२.०२.२००२ से पत्र क्र. नं. १०००/२००२ [प्रा. कु.] / २१०४/२००२ :-

मे. दलाल कंसल्टंट यांना वाशी नोडच्या जल वितरण व्यवस्थेचा पायलट स्टडी करण्याचे काम

म. दलाल कम्प्लेट यांनी वारी नोडच्या जल वितरण व्यवस्थेचा अभ्यास करून तेथील सर्व आयुष्य

गरी बदलून त्या ऐवजी नवीन मशिनरी वसविणे व तदनुरूपीय कामे प्रस्तावित केली आहेत. यामुळे तेच्या विलामध्येही वचत होणार आहे. सदर कामाच्या निविदा उत्पादन व प्राधिकृत विक्रेते यांच्याकडून विविध प्रस्तावित आहे.

सदर अंदाजपत्रक ये. दुसऱ्या वॉल्यूम यांच्या शिफारशीनुसार व त्यांनी वाढर केलेल्या Block estimate वर आधारित असून या कामाचा अंदाजपत्रकीय खर्च रु. २,६२,५१,४००/- (२ टक्के आकस्मिक व घटक) एवढा आहे.

सदरचे काम 'नवीन पंपिंग मशीनरी / SCADA' (E/WS/09/1622) या लव्याशीबातर्गत सन ०२-२००२ च्या अंदाजपत्रकात केल्या रु. ३०० लक्षा एवढ्या तः पूर्वीनून खर्च प्रस्तावित आहे.

'वाशी नोडमधील जल उदचन केंद्रातील पंपिंग मशीनरी बदलणे' या कामाच्या खर्च १,६२,५१,४००/- (२ टक्के आकस्मिक खर्चा सहित) एवढ्या खर्चनेच्या सदर राजपत्रकाम वर तावित केलेल्या प्रमाणे संयसाधारण समेची सुकीय मंजूरी मिळत नसु विनंती आहे."

श्री. सुधाम शिंदेकर यांनी असे नमूद केले की, सिडकोकडून ३ वर्षापूर्वी यांनी सुरवठा हाथ्या वस्तुतःरोत खर्च घेतला त्यावेळी सुनी, मंजिली मशिनरी तांडित जल वितरण व्यवस्था ताब्यात घेतली होती. सिडकोने उर्वरित ५ कोटी खर्चे देण्याचे मान्य केले होते. सदर खर्च अद्याप सिडकोकडून घेतला नाही ? सदर खर्च जमा केल्याची.

सुचक :- श्री. श्याम अमृतराव महाडिक

अनुमोदक :- श्री. शशिकांत शिवरूप्या विराजदार.

दिनांक :- आमुक्ताये दिनांक ०२.०२.२००२ चे ६३ रु. नमुसुप  
का.अ. [पा. पु.] १२१८८/२००२

तब. २५१०. "वाशी नोडमधील जल उदचन केंद्रातील पंपिंग मशीनरी बदलण्याच्या कामा लव्यातील खर्चे १,६२,५१,४००/- इतक्या सुचरी सुचविण्याप्रमाणे मंजूरी देण्यात यावी."

सर्वानुमते मंजूर.



विषय - नवी मुंबई महानगरपालिकेच्या हद्दीत कार पार्किंग सुविधा निर्माण करण्यासाठीच्या प्रस्तावाबाबत.

नवी मुंबई शहरात भूमिगत / बहुमजली किंवा तत्सम वाहन तळ व्यवस्था व व्यवस्थापन करण्याची शक्यता पडताळण्यासाठी या क्षेत्रातील तज्ञ सल्लागारांची नेमणूक करण्यासाठी एक्सप्रेसन ऑफ इंटरेस्ट मागविण्याचा प्रस्ताव मा.सर्वसाधारण सभेत दि.२४ जुलै २००६ च्या ठराव क्रम क ११३८ अन्वये मंजूर झाला आहे. त्यानुसार महानगरपालिकेने निविदा काढून मे.एस.एन.भोवे अँड असो.प्रा.लि.या सल्लागारांची नेमणूक केली आहे. त्यानुषंगाने त्यांनी अभ्यास करून सुसाध्यता अहवाल नवी मुंबई महानगरपालिकेस सादर केला आहे. त्या अहवालाचे निष्कर्ष पुढीलप्रमाणे आहेत.

- नवी मुंबई महानगरपालिकेच्या हद्दीत ठिकाणिक सार्वजनिक रस्त्यांवर पुरविण्यात आलेली पे अँड पार्क सुविधा ही फक्त अपुरीच नाही तर त्यामुळे रस्त्याची रुंदी कमी होत असून रस्त्यावरील वाहतूकीला अडथळा येतो. नवी मुंबई महानगरपालिकेस प्राप्त होत असलेल्या महसूलापेक्षा त्यामुळे निर्माण होणाऱ्या वाहतूक समस्या या कितीतरी पटीने जास्त अडचणीच्या होत आहेत.
- येगाने होत असलेल्या लोकसंख्या वाढीमुळे / वाढनांच्या संख्येत होणाऱ्या वाढीमुळे नजीकच्या भविष्यात नवी मुंबई महानगरपालिकेला ठिकाणिक पार्किंग सुविधा निर्माण करणे आवश्यक होईल. नवी मुंबई महानगरपालिकेच्या हद्दीत अनेक ठिकाणी याकरीता जागा उपलब्ध आहेत.
- विकास नियमावलीच्या नियम ४६ ला अनुसरून नकाशांना मंजुरी देताना नवी मुंबई महानगरपालिकेने काही जागा कार पार्किंग करीता वापर करण्यास निश्चित केलेल्या आहेत. परंतु या जागांचा वापर संबंधितांकडून बेकायदेशीरपणे अन्य व्यापारी कारणांकरिता करण्यात येत असून वाहने नजीकच्या रस्त्यांवर उभी करण्यात येतात. याबाबत डी.सी. नियमांची तसेच पार्किंगच्या तरतुदींची कडक अंमलबजावणी होणे आवश्यक आहे. नवी मुंबई महानगरपालिका व वाहतूक पोलिसांनी एम.आर.टी.पी. कायदातील कलम ५२, ५३ व ५४ आणि बी.पी.एम.सी कायदा / वाहतूक पोलीस कायदातील तरतुदीनुसार या अतिक्रमणाविरुद्ध वेळोवेळी कारवाई करणे आवश्यक आहे.
- नवी मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रातील सार्वजनिक जागांच्या (उदा. मोकळे भूभाग, खेळांची मैदाने, उद्याने, इ.एस.आर./एस.टी.पी. साईट्स) खाली भूमिगत कार पार्किंग तसेच नाल्यांवर ठरावीक ठिकाणी बॉक्स कल्हट बांधून त्यावर कार पार्किंग सुविधा उभारण्याचे प्रस्तावित करण्यात येत आहे.
- सध्या अस्तित्वातील विकास नियमावलीच्या नियमानुसार भूमिगत बहुमजली कार पार्किंगच्या जागांचा वापर दुकानांकरिता / व्यापारी तत्वावर करण्याची तरतूद नाही.
- सध्या उपलब्ध जागांवर कार पार्किंग उभारल्यानंतर त्यापैकी काही जागांचा (उदा. इ.एस.आर./एस.टी.पी. साईट्स) वापर व्यापारी तत्वावर करण्याकरिता सिडको / महाराष्ट्र शासनांच्या नगर विकास विभागाची परवानगी आवश्यक आहे.
- महाराष्ट्र शासनाच्या नगर विकास विभागाने शासन निर्णय क्र.डीसीआर/१०९०/३१९७/युडी/११/आरडीपी दि.१७ सप्टेंबर १९९४ अन्वये बृहन्मुंबई महानगरपालिकेस भूमिगत कार पार्किंगचा वापर व्यापारी तत्वावर करण्यासाठी जागा निश्चित करण्यास परवानगी दिलेली आहे.
- या अहवालात अन्यत्र नमूद केल्यानुसार भूमिगत बहुमजली कार पार्किंगच्या ठिकाणी वही जागेचा वापर पार्किंग करीता तर उर्वरित जागेचा वापर व्यापारी तत्वावर करता येऊ शकेल, तसेच नाल्यांवर ठरावीक ठिकाणी बॉक्स कल्हट बांधून त्यावरील सर्व जागेचा वापर कार पार्किंगकरिता करता येईल. या सुविधा बांधा, वापरा व हस्तांतरित करा तत्वावर उभारणे शक्य असल्याने नवी मुंबई महानगरपालिकेच्या निधीमध्ये मोठ्या प्रमाणावर बचत होणार असून या निधीचा वापर अन्य आवश्यक पायाभूत सुविधा उभारण्याकरिता करता येऊ शकेल.

मे.एस.एन.भोवे अँड असोसिएट्स प्रा.लि. यांनी नवी मुंबई क्षेत्रात वाशी सानपाडा नेरुळ कोपरखैरणे ऐरोली येथील मोकळ्या जागा/खेळाची मैदाने, उद्याने / इमारती पुढील जागा / कालवे / नाले इ. ठिकाणी पार्किंग सुविधेकरिता ठिकाणे प्रस्तावित केलेली आहेत.

121865

2

नवीं मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रात कार पाकींग सुविधा बांधा, वापरा व हस्तांतरित करा या तत्वावर खात्यांनी विकासकाद्वारे विकसित करणे प्रस्तावित आहे. यामध्ये विकासगाने सर्वेक्षण करणे, सविस्तर संशोधन, नियोजन व राखणपत्र तयार करणे, प्रस्तावास मान्यता मिळविणे, कामाची विकास नियंत्रण नियमानुसार अंमलबजावणी करणे या सुविधांची निर्धारित कालावधीकरीता देखभाल, दुरुस्ती करणे व कालावधीअखेर या सुविधा नगमपत्र हस्तांतरित करणे या गोष्टींचा अंतर्भाव आहे.

यार पाकींगनी ठिकाणे निश्चित करणे व त्यांचा प्राधान्यक्रम ठरविणे, महाराष्ट्र शासनाच्या नगर विकास विभाग, यादवची व इतर प्राधिकरणांकडून आवश्यक असलेली मंजूरी घेणे व अधिकार मा.आयुक्ता यांना देण्याचा, तसेच यार पकविणे सुविधेसाठी बांधा, दफरा व हरतोंरीत नरा या तत्वावर खाजगी विकासकांकडून निर्वाह सारविण्यास महोपाधिकेच्या मा. सर्वसाधारण सभेची मान्यता मिळवणे चिन्तनी.

शहर अभियंता

कार्यकारी अभियंता(चा/तु)

मा.आयुस्त

नगरसचिव

A. S. Thaler  
94-90-06

लिपिक  
महापालिका तहियत कार्यालय,  
नवी मुम्बई महानगरपालिका

विषय क्र. 231 दि. १६/१०/२००७ अन्वये  
सर्व साधारण सभेपुढे मंजुरीसाठी सावर केला होता  
तरी मंजूर ठरवा क्र. व दिनांक कळवावा हि विनंती,  
शहर अभियंता

~~जमरुदायि न~~

महामहोदय सचिव कार्यालय  
नयी मुंबई महानगरपालिका  
पत्राचक्र नं. २८६०  
दिनांक १०-१०-०५

Mary Lee



विभाग :- अभियांत्रिकी

जा.क्र./नमूना/शत/ २३/ २००५  
दिनांक :- २२/१०/२००५

१/१५

विषय - नवी मुंबई महानगरपालिकेच्या हद्दीत कार पार्किंग सुविधा निर्माण करण्यासाठीच्या प्रस्तावाबाबत.

नवी मुंबई शहरात भूमिगत/बहुमजली किंवा तत्सम वाहन तळ व्यवस्था व व्यवस्थापन करण्याची आवश्यकता पडताळण्यासाठी या क्षेत्रातील तज्ञ सल्लागारांची नेमणूक करण्यासाठी एक्सप्रेसन ऑफ इंटरेस्ट मार्गाव्याच्या प्रस्ताव मा.सर्वसाधारण सभेत दि.२४ जुलै २००६ च्या ठराव क्रमांक ११३८ अन्वये मंजूर झाला आहे. त्यानुसार महानगरपालिकेने निविदा काढून मे.एस.एन.भोवे अँड असो.प्रा.लि.या सल्लागारांनी नेमणूक केली आहे. त्या अनुषंगाने त्यांनी अभ्यास करून सुसाध्यता अडचाल नवी मुंबई महानगरपालिकेला सादर केली आहे. त्या अडचालाचे निष्कर्ष पुढीलप्रमाणे आहेत.

- नवी मुंबई महानगरपालिकेच्या हद्दीत ठिकठिकाणी सार्वजनिक, रस्त्यांवर पुरविण्यात आलेली पॅ अँड पार्क सुविधा ही फक्त अपुरीच नाही तर त्यामुळे रस्त्याची रुंदी कमी होत असून रस्त्यावरील वाहतूकाला अडथळा येतो. नवी मुंबई महानगरपालिकेस प्राप्त होत असलेल्या महसूलापेक्षा त्यामुळे निर्माण होणाऱ्या वाहतूक समस्या या कितीतरी पेटोल जास्त अडचणीच्या होत आहेत.
- वेगाने होत असलेल्या लोकसंख्या वाढीमुळे/वाहनांच्या संख्येत होणाऱ्या वाढीमुळे नजीकच्या भागात नवी मुंबई महानगरपालिकेला ठिकठिकाणी पार्किंग सुविधा निर्माण करणे आवश्यक होईल. नवी मुंबई महानगरपालिकेच्या हद्दीत अनेक ठिकाणी पाकरीता जागा उपलब्ध आहेत.
- विकास नियमावलीच्या नियम ४४ ला अनुसरून नकाशांना मंजुरी देताना नवी मुंबई महानगरपालिकेने काही जागा कार पार्किंग करीता वापर करण्यास निश्चित केलेल्या आहेत. परंतु या जागांचा वापर रांधीतांकडून वेळोवेळी शेरवण अन्य व्यापारी कारणांकरिता करण्यात येत असून वाहने नजीकच्या रस्त्यांवर उभी करण्यात येतात. याबाबत या जागे नियमांची तसेच पार्किंगच्या तरतुदींची कडक अंमलबजायणी होणे आवश्यक आहे. नवी मुंबई महानगरपालिका व वाहतूक पोलीसांनी एम.आर.टी.पी. कायद्यातील कलम ५२,५३ व ५४ आणि बी.पी.एम.सी कायदा / वाहतूक पोलीस कायद्यातील तरतुदीनुसार या अतिक्रमणाविरुद्ध वेळोवेळी कारवाई करणे आवश्यक आहे.
- नवी मुंबई महानगरपालिका क्षेत्रातील सार्वजनिक जागांच्या (उदा. मोकळे भूभाग, खेळाची मैदाने, उद्याने, इ.एस.आर./एस.टी.पी. साईट्स) खाली भूमिगत कार पार्किंग तसेच नात्यांवर उरावीक ठिकाणी बांधून वापर करणे वापर करणे सुविधा उभारण्याचे प्रस्तावित करण्यात येत आहे.
- सध्या अस्तित्वातील विकास नियमावलीच्या नियमांनुसार भूमिगत बहुमजली कार पार्किंगच्या जागांचा वापर दुकानांकरिता / व्यापारी तत्वावर करण्याची तरतूद नाही.
- सध्या उपलब्ध जागांवर कार पार्किंग उभारल्यानंतर त्यापेक्षा काही जागांचा (उदा. इ.एस.आर./एस.टी.पी. साईट्स) वापर व्यापारी तत्वावर करण्याकरिता सिडको / महाराष्ट्र शासनाच्या नगर विकास विभागाची परवानगी आवश्यक आहे.
- महाराष्ट्र शासनाच्या नगर विकास विभागाने शासन निर्णय क्र.डीसीआर/१०९०/३१९७/वृद्धी/११/आय.पी. नि. १० सप्टेंबर १९९८ अन्वये बृहन्मुंबई महानगरपालिकेस भूमिगत कार पार्किंगचा वापर व्यापारी तत्वावर करण्याबाबत जागा निश्चित करण्यास परवानगी दिलेली आहे.
- या अडचालत अन्यत्र नमूद केल्यानुसार भूमिगत बहुमजली कार पार्किंगच्या ठिकाणी काही जागेचा वापर पार्किंग करीता तसे उर्वरित जागेचा वापर व्यापारी तत्वावर करता येऊ शकेल, तसेच नात्यांवर उरावीक ठिकाणी बांधून वापर करणे बांधून त्यावरील सर्व जागेचा वापर कार पार्किंगकरिता करता येईल. या सुविधा बांधा, थापण व हजमतीने करा तत्वावर उभारणे शक्य असल्याने नवी मुंबई महानगरपालिकेच्या निर्धामध्ये मोठ्या प्रमाणावर वापर होणार असून या निर्धामचा वापर अन्य आवश्यक पायाभूत सुविधा उभारण्याकरिता करता येऊ शकेल.

मे.एस.एन.भोवे अँड असोसिएट्स प्रा.लि. यांनी नवी मुंबई क्षेत्रात वाशी सानपाडा नरकळ फोपरखरण ऐरोली रोधील मोकळ्या जागा/खेळाची मैदाने, उद्याने/इमारती पुढील जागा/कानवे/नाले इ. ठिकाणी पार्किंग सुविधांकरिता ठिकाणे प्रस्तावित केलेली आहेत.

**Annexure – 05**

**Fare revision mechanism for BMTC, Bangalore**

**Fare revision mechanism for Ahmedabad Janmarg Limited (AJL), Ahmedabad**

## **Fare Revision Mechanism and periodicity of BMTC**

The fares are fixed by the State Government according to Section 67 of the Motor Vehicles Act, 1988 having regard to:

- the advantages offered to the public, trade and industry by the development of motor transport,
- the desirability of coordinating road and rail transport
- the desirability of preventing the deterioration of the road system, and
- the desirability of preventing uneconomic competition among holders of permits.

Though the objectives for fare fixation are clearly mentioned in the Motor Vehicle Act, 1988, in actual practice considerations generally overtake these economic objectives. In urban STUs, 50% of the revenue is spent on personnel and 23% on material. Diesel accounts for about 66% of the material cost. In other words 15% of the total cost is on diesel. Hence, diesel and personnel are the major cost factors in urban STUs. However, often fare revisions are made without taking into consideration these cost factors.

Government of Karnataka has approved the automatic fare adjustment process for BMTC. The Fare adjustment process is linked with cost of the personnel and cost of the diesel. Fare Revision is carried out as follows:

### **I. Increase in Diesel price from Rs. 35.91 paise per litre to Rs. 39.27 paise per litre.**

Diesel Price adjustment fare

$$F(DPA) = (F - D) + (RPD / BPD) \times D$$

Where F = Is Total Cost per Passenger km at the time of previous fare revision

D = is Diesel Cost per passenger km at the time of previous fare revision

RPD = is revised price of Diesel and

BPD = is Basic Price of Diesel when the last fare revision was permitted.

$$F = CPKM / SC \times LF = 2091.5 / (ff \times 0.64) = 59.41 \text{ fare per passenger km.}$$

$$D = CPKM(HSD) / SC \times LF = 845.3 / (55 \times 0.64) = 24.01 \text{ paise per passenger km.}$$

Carrying Capacity = 55

Load Factor = 64%

CPKM = 2091.5 paise per km (Data Based on figures of June 2006)

Diesel Cost = 845.3 paise per km

BPD = Rs. 35.91 per litre

RPD = Rs. 39.27 per litre

$$F(DPA) = (59.41 - 24.01) + (3927.0 / 3591.0) \times 24.01$$

$$= 35.40 + (1.09 \times 24.01)$$

$$=35.40+26.17=61.57 \text{ paise/km}$$

$$F(\text{DPA})=61.57 \text{ paise/passenger km}$$

$$\text{Increase in Fares} = F(\text{DPA}) - F = 61.57 - 59.41 = 2.16 \text{ paise}$$

$$\text{Increase in Fare} = 2.16 \text{ paise per passenger km.}$$

## **II. Increase in Dearness Allowance Rate**

$$F(R) = F + (\text{CPKM}(L) / \text{CPKM}) \times P / 100 \times F$$

Where F (R) is Revised Fare paise per passenger km

F is the Present Fare in paise per passenger km

CPKM(L) is staff cost in paise per km at the time of previous fare revision

CPKM is Total cost in paise per km at the time of previous fare revision

P is % increase in Staff Cost due to increase in DA rates over the staff cost at the time of previous fare revision.

P is Compounded as follows:



Burden due to release of DA installments & DA merger with basic @ 320.00 lakhs/month.

Staff Cost for June 2006 = 1758.96 lakhs

Increase in DA = 320.00 lakhs

& merger of 71% DA with Basic (tentative)

P	320.00	X=18.19%
	1758.96	

CPKM(L)=	1758.96	=702.9 PS/KM
	250.26	

CPKM=	5671.71	=2091.5 ps/per km
	271.18	

# 1) City Services (Present Fare per Passenger kms weighed average)=54.58

Revised:

$$=54.58 + \frac{702.9}{2091.5} \times \frac{18.19}{100} \times 54.58$$

$$=54.58 + (0.34 \times 0.18 \times 54.58)$$

$$=54.58 + 3.34$$

$$=57.92$$

After adding fuel burden:

$$57.92 + 2.16 = 60.08$$

Increase in existing fare

$$60.08 - 54.58 = 5.50 \text{ paise per km} = 10.07\%$$

## NOTIFICATION

Ports and Transport Department

Sachivalaya, Gandhinagar.

Date

2 JAN 2012

Motor  
Vehicles  
Act,  
1988.

No. PT/2012 / 1 / MTA/182009/2877/KH:- WHEREAS, the stage carriage buses are being operated by the Ahmedabad Janmarg Limited, a company incorporated under the Companies Act, 1956( I of 1956) on behalf of Ahmedabad Municipal Corporation in the areas specified in column (1) of the **Schedule A** appended to this notification;

AND WHEREAS, sub-section (1) of section 67 of the Motor Vehicles Act, 1988 (59 of 1988) (hereinafter referred to as "the said Act") empowers the State Government to issue directions to the State Transport Authority and Regional Transport Authority, regarding the fixing of fares and freights (including the maximum and minimum in respect thereof) for stage carriages, contract carriages and goods carriages;

AND WHEREAS, the State Government in exercise of the powers conferred by the said Act, vide Government Notification, Ports and Transport Department No. PT/20009/ 35/MTA/182009/2877/KH dated the 13<sup>th</sup> October, 2009 had issued directions to the State Transport Authority and Regional Transport Authority for fixing of fares and freights of the stage carriages operated by the Ahmedabad Janmarg Limited;

AND WHEREAS, the cost of operation of buses comprises of the cost of fuel, tyre tubes, lubricating oil, maintenance, spare parts, wages, etc, has increased since the rates were fixed in October, 2009;



AND WHEREAS, in view of providing an efficient, adequate, economical and properly co-ordinated road transport service to the public and in order to meet with the enhancement of the cost of operation of bus service operated, the Ahmedabad Janmarg Limited has represented to the State Government to increase the rate of fares and freights;

AND WHEREAS, after careful consideration, the State Government considers it appropriate to give directions to the State Transport Authority and Regional Transport Authority for revision of fares and freights (including the maximum and minimum in respect thereof;

NOW, THEREFORE, in exercise of the powers conferred by sub-section(1) of section 67 of the said Act, and in supersession of the Government Notification, Government Notification, Ports and Transport Department No. PT/20009/ 35/MTA/182009/2877/KH dated the 13<sup>th</sup> October, 2009, the Government of Gujarat hereby issues directions to the State Transport Authority and Regional Transport Authority for the fixing of fares and freights (including the maximum and minimum in respect thereof) for the stage carriages operated by the Ahmedabad Janmarg Limited plying in the areas specified in the column (1) of **Schedule A** subject to the following conditions with effect from the date of publication of this notification in the *Official Gazette*, namely:-

- (i) The base fare shall be as specified in **Schedule A**.
- (ii) The actual fare shall be arrived at applying formula mentioned in **Schedule B** in the following manner, namely:-



(a) The existing fares (inclusive of the amount of tax on passenger if levied or livable under the Gujarat Motor Vehicles (Taxation of Passenger) Act, 1958 (Bom.LXVII of 1958) and freights for stage carriage plying in the areas and the routes respectively specified in column (1) and (2) of **Schedule A** of base fare shall be subject to the *formula* for revision of fares and freights as specified in **Schedule B**;

(b) In case of any journey undertaken by a student, if no such tax is leviable, the fares for such journey shall be so adjusted as to exclude there from the amount of such tax;

(c) The operator of the stage carriage shall be bound by the terms and conditions of the stage carriage permit granted under the provisions of the rules made under the said Act .In case of any such breach, the stage carriage permit granted shall liable to be cancelled forthwith;

(d) In calculating the amount of fare under this notification, the fraction of rupee not exceeding fifty paisa shall be ignored and the rest shall be taken as a rupee;

(e) The State Transport Authority shall review the cost of operation of stage carriages by the 31<sup>st</sup> March of every year and if deem fit, revise the fares and freights and thereupon the revise fares and freights shall be effective from the date as may be specified by the Authority in the order of revision.



# SCHEDULE A

Areas	Route	Base fare and freight		
1	2	3		
		Distance (kms)	Bus fares for the passengers within city limit (Rs.)	Freight per article of luggage (Rs.)
Areas comprised in the city of Ahmedabad as constituted under the Gujarat Municipal Corporation Act, 1949 Bom. LIX of 1949) and in the cantonment of Ahmedabad and other areas adjacent to any of them and the areas between any of the aforesaid areas.	(i)All routes within the city of Ahmedabad and the cantonment of Ahmedabad, (ii)such routes serving the areas adjacent to Ahmedabad and the cantonment of Ahmedabad, as have been approved under the proviso to section 3 of the Gujarat Motor Vehicles (Taxation of Passengers) Act, 1958 (Bom. LXVII of 1958).	(i)	(ii)	(iii)
		0-2	2.00	3.00
		2-4	5.00	4.00
		4-6	6.00	4.00
		6-8	8.00	4.00
		8-10	9.00	5.00
		10-12	11.00	5.00
		12-14	11.00	5.00
		14-16	12.00	6.00
		16-18	12.00	6.00
		18-20	14.00	6.00
		20-22	14.00	7.00
		22-24	15.00	7.00
		24-26	15.00	7.00
		26-28	17.00	8.00
		28-30	17.00	8.00
		30-32	17.00	8.00
		32-34	19.00	9.00
		34-36	19.00	9.00
		36-38	19.00	9.00
		38-40	21.00	10.00

- Note:** (1) For the purpose of this notification, the word "stage" means distance of two kilometers.
- (2) In the notification the word "Passenger" shall have the same meaning assigned to it by clause (h) of rule 2 and sub-rule (1) of rule 119 of the Gujarat Motor Vehicles Rules, 1989.
- (3) The articles not exceeding 25 kilograms in weight in the aggregate shall not be charged.
- (4) Stage carriage ( single decker ) may carry small parcels other than free luggage of passengers subject to the conditions as may be laid down by the State Transport Authority or the Regional Transport Authority, Ahmedabad.



## SCHEDULE B

1) Revised Fare for non AC buses = Base Fare + 1.2 ((Base Fare \* 0.5\* change in fuel price) + (Base Fare\*0.5\* Change in Whole Sale Price Index))

(2) Revised Fare for AC buses = 1.25 \* Revised fare of Non AC bus for same stage.

Where:-

(1) Base Fare = (As mentioned in column 3 of Schedule "A")

(2) Base Fuel Price:-

Rs.35.40 per liter for diesel bus (As existing in June 2008)

(3) Base Whole Sale Price Index = 127.3 (As on June 2008)

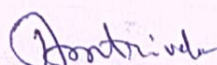
(4) Change in Fuel Price = (Current fuel price-Base fuel price) / Base fuel price

(5) Change in Whole Sale Price Index = (Current Whole Sale Price Index - Base whole Sale Price Index) / Base Whole Sale Price Index

### NOTES:-

- (i) The above formula shall, in the **first revision** come into force with immediate effect from and on the publication of the this notification with current fuel price and current wholesale price index and subsequently the fare structure shall be reviewed by the 31<sup>st</sup> March of every year based on the relevant fuel price and wholesale price index of February of the **current** year and may be revised and may be made effective from the 1<sup>st</sup> of April.
- (ii) Luggage fare shall also be revised based on the aforesaid formula along with the revision of fare and the same shall be effective with revision of fare.

By order and in the name of Governor of Gujarat,

  
(A.M.Trivedi)

Deputy Secretary to Government.

Forwarded with compliments to:-

1. The Manager, Government Central Press, Gandhinagar -with a request to publish Notification in Part-IV-A of Gujarat Government Gazette Extra Ordinary of today's date and supply spare copies of the Notification to the following departments as indicated against them.

	<u>No. of copies</u>
(a) Ports & Transport Department, Sachivalaya, Gandhinagar.	....200...
(b) Commissioner of Transport, Gujarat, Gandhinagar.	....100...
(c) Legislative & Parliament Affairs Department, Sachivalaya, Gandhinagar.	...05....
(d) Regional Transport Officer, Ahmedabad	...05...
2. The Asstt. Draftsman, Translation Unit, L & P A Department with a request to translate the Notification in the Gujarati within three days and arrange its publication in appropriate part of Gujarat Government Extra Ordinary Gazette and supply <u>50</u> copies to this department.	
3. The Commissioner of Transport, Gujarat State, Gandhinagar.	
4. The Regional Transport Officer, Ahmedabad	
5. Chairman, Ahmedabad Janmarg Limited, Dr. Ramanbhai Patel Bhavan, Usmanpura, Ahmedabad 380013.	
6 Branch Select file.	
7. D.S.O. Select file	

**Annexure – 06**

**Govt. Notification to set up of 'City Transport Service Ltd.' (CTSL), an SPV for city bus operations in Bhubaneswar city and Puri town**



**GOVERNMENT OF ORISSA  
DEPARTMENT OF HOUSING & URBAN DEPARTMENT**

No 27064Dated 9-11-09

**NOTIFICATION**

Government have been pleased to set up a Special Purpose Vehicle (SPV) with the name of "City Transport Service Limited (CTSL)" with following Directors to oversee the operationalisation of City Bus Services in Bhubaneswar city and Puri town under JNNURM.

- |     |                                                                      |   |               |
|-----|----------------------------------------------------------------------|---|---------------|
| (1) | Mayor, Bhubaneswar Municipal Corporation                             | - | Chairman      |
| (2) | Chairman, Puri Municipality                                          | - | Vice-Chairman |
| (3) | Vice- Chairman, Bhubaneswar Development Authority                    | - | Director      |
| (4) | Representative, Housing and Urban Development Deptt. Govt. of Orissa | - | Director      |
| (5) | Transport Commissioner, Orissa                                       | - | Director      |
| (6) | Municipal Commissioner, Bhubaneswar Municipal Corporation            | - | Director      |
| (7) | Chairman/Managing Director, Orissa State Road Transport Corporation  | - | Director      |
| (8) | Vice- Chairman, Puri-Konark Development Authority                    | - | Director      |
| (9) | Executive Officer, Puri Municipality                                 | - | Director      |

The SPV will formulate the policy and planning for operationalisation of City Bus Services through contract/ outsourcing.. The SPV will be incorporated as Joint Venture of the Bhubaneswar Development Authority (BDA), Bhubaneswar Municipal Corporation (BMC), Orissa State Road Transport Corporation (OSRTC), Puri Konark Development

Authority (PKDA) and Puri Municipality. The registered office of the SPV "City Transport Service Limited (CTSL)" shall be at Bhubaneswar.

The objective/role/charters of the SPV are as under:

- a) To provide or secure or promote an efficient, economical, reliable and properly coordinated system of city road transport.
- b) To plan, establish, regulate, monitor the operations of city bus service.
- c) To achieve a high level operational efficiency.
- d) To attain financial self-sufficiency.
- e) To purchase, charter, hire, acquire buses for public transport purpose as also to dispose off any such buses.
- f) To purchase, construct, sell, develop, take in exchange or on lease, hire or otherwise acquire any assets /estate to develop infrastructure required for efficient operation of the city bus service.

The SPV will have to be registered under the Companies Act of 1956.

By Order of the Governor

  
(Arun K. Panda) 09.11.09

Commissioner-cum-Secretary to Government

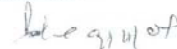
Memo No:

27065

Date:

9.11.09

Copy to PS to Hon'ble Chief Minister of Orissa/ PS to Hon'ble Minister, H & UD, Orissa/ PS to Hon'ble Minister, Transport, Orissa for kind information.

  
PD-cum- Joint Secretary to Govt.

Memo No

27066

Date:

9-11-09

Copy to PS to Chief Secretary/ PS to Development Commissioner -cum- Addl. Chief Secretary for kind information and necessary action.

*[Signature]*  
PD-cum- Joint Secretary to Govt.

Memo No:

27067

Date:

9-11-09

Copy to Director, Printing, Stationary and Publication, Orissa, Cuttack/ Officer on Special Duty, Printing, Stationary and Publication, Orissa, at Secretariat for information and necessary action.

It is requested to please publish this notification in the next issue of the Extraordinary Gazette and furnish 50 copies to this Department.

*[Signature]*  
PD-cum- Joint Secretary to Govt.

Memo No:

27068

Date:

9-11-09

Copy to All Departments of Government for information and necessary action.

*[Signature]*  
PD-cum- Joint Secretary to Govt.

Memo No:

27069

Date:

9-11-09

Copy to Mayor, Bhubaneswar Municipal Corporation, Bhubaneswar/ Chairman, Puri Municipality, Puri/ Vice-Chairman, Bhubaneswar Development Authority, Bhubaneswar/Transport Commissioner, Cuttack/ Chairman/Managing Director, Orissa State Road Transport Corporation, Bhubaneswar/ Vice-Chairman, Puri-Konark Development Authority, Puri/ Executive Officer, Puri Municipality, Puri for kind information and necessary action.

*[Signature]*  
PD-cum- Joint Secretary to Govt.

Government of Orissa  
Housing & Urban Development Department

\*\*\*

NOTIFICATION

Shubaneswar, Dated the 27-01-10  
No. Proj-I-JINURM-40/2009. 1740 /HUD., In partial  
modification of this Department Notification No. 27064/HUD.,  
dated 09.11.2009, the Special Purpose Vehicle (SPV) named as  
"City Transport Service Limited (CTSL)" earlier now be  
renamed as "Shubaneswar-Puri Transport Services Limited" for  
all purposes for operationalisation of City Bus services in  
Shubaneswar City and Puri town under JINURM. The other aspects  
in notification issued earlier shall remain unchanged.

A.K. PANDA

Commissioner-cum-Secretary to Government

Memo No. 1741 /HUD., Dt. 27-01-10  
Copy to P.S. to Hon'ble Chief Minister of Orissa/  
P.S. to Hon'ble Minister, H. & U.D., Orissa/P.S. to Hon'ble  
Minister, Transport, Orissa for kind information.

Snsbhm/10

Joint Secretary to Government

Memo No. 1742 /HUD., Dt. 27-01-10  
Copy to P.S. to Chief Secretary/P.S. to Development  
Commissioner-cum-Addl. Chief Secretary for kind information &  
necessary action.

Snsbhm/10

Joint Secretary to Government

Memo No. 1743 /HUD., Dt. 27-01-10  
Copy to Director, Printing, Stationary and Publica-  
tion, Orissa, Cuttack/Officer on Special Duty, Printing,  
Stationary and Publication, Orissa at Secretariat for information  
& necessary action.

It is requested to please publish this notifica-  
tion in the next issue of the Extraordinary Gazette and  
furnish 50 copies to this Department.

Snsbhm/10

Joint Secretary to Government

P.F.O.

GOVERNMENT OF ORISSA  
DEPARTMENT OF HOUSING & URBAN DEVELOPMENT

No. 29521  
PROC-II-JN NURN - 40/2009

Dated 3/12/09

NOTIFICATION

In continuation to this Department's Notification No.27064, dated 09.11.2009, Government have been pleased to set up a Special Purpose Vehicle (SPV) with the name of "City Transport Service Limited (CTSL)" with the following persons/ entities be the subscribers to the Memorandum and Article of Association:

Sl. No.	Name of Subscriber	No. of Equity Shares to be taken
(i)	Bhubaneswar Development Authority	399,999
(ii)	Bhubaneswar Municipal Corporation	399,999
(iii)	Orissa State Road Transport Corporation	100,000
(iv)	Puri Konark Development Authority	50,000
(v)	Puri Municipality	50,000
(vi)	Vice-Chairman, Bhubaneswar Development Authority	1
(vii)	Commissioner, Bhubaneswar Municipal Corporation	1
Total		10,00,000

By Order of the Governor

Arun K. Panda  
(Arun K. Panda) 03.12.09  
Commissioner-cum-Secretary to Government

(P10)