



# നഗരവികസനത്തിന് ഊന്നൽ നൽകി പുതിയ മെട്രോ റെയിൽ നയത്തിന് അംഗീകാരം

- ചെലവുകുറയ്ക്കലും; ബഹുമുഖ സംയോജനവും നയത്തിന്റെ ഭാഗം
- സ്വകാര്യനിക്ഷേപകർക്ക് മുന്നിൽ നയം വന്ന് വാതായനങ്ങളു് തുറന്നിടുന്നു
- കേന്ദ്രസഹായത്തിന് പൊതു- സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തം നിർബന്ധം.

Posted On: 17 AUG 2017 12:08PM by PIB Thiruvananthapuram

വിവിധ നഗരങ്ങളിൽ വളർന്നുവരുന്ന മെട്രോ റെയിൽ അഭിലാഷങ്ങളു് സാക്ഷാത്കരിക്കുകയെന്ന ഉദ്ദേശത്തോടെ പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ: നരേന്ദ്രമോദിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ ചേർന്ന കേന്ദ്ര മന്ത്രിസഭായോഗം പുതിയ മെട്രോ റെയിൽ നയത്തിന് അംഗീകാരം നൽകി. നഗരങ്ങളുടെ ആവശ്യങ്ങളു് വളരെ ഉത്തരവാദിത്തത്തോടെ സാക്ഷാത്കരിക്കുകയാണ് നയത്തിന്റെ ലക്ഷ്യം.

പുതിയ മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതികളു് കേന്ദ്രനഗരത്തിൽ ലഭിക്കുന്നതിന് പൊതു-സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തം നിർബന്ധമാക്കിക്കൊണ്ടു് വിവിധതരം മെട്രോ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്ക് വലിയ അവസരം തുറന്നിട്ടിട്ടുണ്ടു്. വലിയ ശേഷിയുള്ള മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതികു് വന്ന് മൂലധനനിക്ഷേപം വേണ്ടിവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ സ്വകാര്യ നിക്ഷേപങ്ങളും മറ്റ് നൂതന സാമ്പത്തിക മാർഗ്ഗങ്ങളും മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതികു് വേണ്ടിവരുന്ന വന്ന് വിഭവ ആവശ്യത്തിന് നിർബന്ധമാക്കി.

" കേന്ദ്ര സഹായം വേണമെങ്കിലും മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതികു് മുഴുവനായോ, അല്ലെങ്കിലും അതിന്റെ ചില ഘടകങ്ങളിലോ (അതായത് ഓട്ടോമാറ്റിക് നിരക്കു് പരിഷ്കരിച്ച്, സേവനങ്ങളുടെ നടത്തിപ്പും പരിപാലനവും പോലെയെ ഏതെങ്കിലും) സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തം നിർബന്ധമാണെന്നു് നയം വ്യക്തമാക്കുന്നു. സ്വകാര്യനിക്ഷേപങ്ങളെയും വിദഗ്ദ്ധരേയും സംരംഭകരേയും ഫലപ്രദമായി വിനിയോഗിക്കാനാണെന്നും അത് വിശദീകരിക്കുന്നുണ്ടു്.

സ്ഥല ലഭ്യതയും അവസാന ഘട്ടത്തെ ബന്ധിപ്പിക്കാനുള്ള ശേഷിയുമാണത്രയും പരിഗണിച്ചു് മെട്രോ റെയിൽ സ്റ്റേഷനുകളുടെ അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തുമുള്ള അഞ്ചുകിലോമീറ്ററിൽ വീതം ശ്രദ്ധകേന്ദ്രീകരിക്കാൻ നയം നിർദ്ദേശിക്കുന്നു. ഇത്തരത്തിലുള്ള പദ്ധതിനിർദ്ദേശങ്ങളു് വേണം സംസ്ഥാനങ്ങളു് സമർപ്പിക്കേണ്ടതു്. ഒപ്പം അവസാന മൈലിനെ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന ഫീഡർ സർവീസുകളു്, യന്ത്രവൽകൃതമല്ലാത്ത ഗതാഗതമാർഗ്ഗങ്ങളായ നടപ്പാത, സൈക്കിളു് പോകുന്നതിനുള്ള വഴി, ഒപ്പം സമാന്തര ഗതാഗത സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് എന്നിവയും പദ്ധതിനിർദ്ദേശങ്ങളിൽ ഉണ്ടായിരിക്കണം. പുതിയ മെട്രോ റെയിൽപദ്ധതി ആവശ്യപ്പെടുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളു് പദ്ധതിനിർദ്ദേശങ്ങളോടൊപ്പം ഈ സേവനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിക്ഷേപസംവിധാനങ്ങളും നിർദ്ദേശങ്ങളും ലഭ്യമാക്കണം.

പൊതു ഗതാഗതത്തിന് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ചെലവിലുള്ള മാതൃക തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നത് ഉറപ്പാക്കണമെന്നും നയത്തിൽ വ്യക്തമാക്കുന്നുണ്ടു്. ചെലവുകുറഞ്ഞതായിട്ടായി മറ്റു മാതൃകകളിലുള്ള ബഹുജന ഗതാഗത സംവിധാനമായ ബി.ആർ.ടി.എസ്.(ബസ് റാപ്പിഡ് ട്രാൻസിറ്റ് സിസ്റ്റം) ലൈറ്റ് റെയിൽ ട്രാൻസിറ്റ്, ട്രാംവേ, മെട്രോറെയിൽ, മേഖലാ റെയിൽ എന്നിവയൊക്കെ നടപ്പാക്കാൻ ലളിതമായ രീതിയിൽ ആവശ്യത്തിന്റേയും ശേഷിയുടെയും ചെലവിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബദൽ വിശകലനം, നടത്തേണ്ടതു് നയത്തിൽ നിർബന്ധമാക്കിയിട്ടുണ്ടു്. വിവിധ ഗതാഗത പദ്ധതികളു് പരിശോധിച്ചു് അവയെ സംയോജിപ്പിച്ചു് പരമാവധി ശേഷി ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന പദ്ധതികളു് തയ്യാറാക്കുന്നതിനായി അർബർ മെട്രോപോളിറ്റൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റി(എ.എം.ടി.എ) രൂപീകരിക്കാനും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടു്.

ഈ മെട്രോ റെയിൽ നയത്തിലൂടെ പുതുതായി മെട്രോറേയിലിന്ന് വേണ്ടി വരുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങളു് വളരെ വേഗം വിലയിരുത്താൻ കഴിയും. ഒപ്പം ഇന്റഗ്രിറ്റിയു് ഓഫ് അർബൻ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെപ്പോലെ ഈ മേഖലയിൽ മികവിന്റെ കേന്ദ്രങ്ങളായ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും ഗവൺമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നവയെക്കൊണ്ടു് സ്വതന്ത്രമായ പരിശോധന നടത്താനും കഴിയും. ഇതിലൂടെ ഇത്തരം സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കഴിവുകൾ കാര്യക്ഷമമായി ഉപയോഗിക്കാനാകും.

ആഗോള നടപടിക്രമങ്ങളു് പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടും, മെട്രോറേയിൽ പദ്ധതികളുണ്ടാക്കുന്ന സാമൂഹിക, സാമ്പത്തിക, പാരിസ്ഥിതിക നേട്ടങ്ങളെ കണക്കിലെടുത്തും പദ്ധതിയുടെ അംഗീകാരം ലഭിക്കുന്നതിന് ഫൈനാൻഷ്യലു് ഇന്റേണലു് റേറ്റ് ഓഫ് റിട്ടേൺ 8 ശതമാനത്തിൽ നിന്നും ' എക്സണേമിക് ഇന്റേണലു് റേറ്റ് ഓഫ് റിട്ടേൺ 14 ശതമാനമാക്കി ഉയർത്തി.

നഗര ബഹുജന ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങളെ വെറും നഗര ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങളായിട്ടു് മാത്രമല്ല, നഗര പരിവർത്തന പദ്ധതികളായാണു് വിലയിരുത്തുന്നത്. പുതിയ നയം സാമ്പ്രതയേറിയതും തിങ്ങിനിറഞ്ഞതുമായ നഗരവികസനത്തിനായി പരിവർത്തനാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള വികസനം നിർബന്ധമാക്കുന്നു. ഈ പരിവർത്തനാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള ഗതാഗത സംവിധാനം യാത്രയുടെ ദൂരം കുറയ്ക്കുക മാത്രമല്ല, നഗരപ്രദേശങ്ങളിലെ ഭൂമിയുടെ വിനിയോഗവും ഫലപ്രദമാക്കുന്നു. നയത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാനങ്ങളു് മൂല്യങ്ങളു് തിരിച്ചുപിടിക്കാൻ കഴിയുന്ന നൂതന മാർഗ്ഗങ്ങളു് വേണം മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതികു് വേണ്ട വിഭവശേഖരണത്തിന് ഉപയോഗിക്കേണ്ടതു്. "ബെറ്റർമെന്റ് ലെവി" പോലുള്ളവയിലൂടെ വമ്പിച്ചിന്റെ മൂല്യം വർദ്ധിപ്പിച്ചു് ഇതിന്റെ ഒരു വിഹിതം തിരിച്ചുപിടിക്കാൻ കഴിയും. അതുപോലെ മെട്രോ പദ്ധതിക്കായി കുറഞ്ഞനിരക്കിലു് കടമെടുക്കുന്നതിന് കോർപ്പറേറ്റ് കടപത്രം ഇറക്കി വിഭവസമാഹരണം നടത്താം.

മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി ലാഭകരമാക്കുന്നതിന് ടിക്കറ്റ് വരുമാനമല്ലാത്ത നഗരപ്രദേശങ്ങളിലെ സ്റ്റേഷനുകളിലെ ഭൂമിയുടെ വാണിജ്യപരമായ വികസനത്തിലൂടെ പരസ്യം, സ്ഥലം വാടകയ്ക്ക് കൊടുക്കുക തുടങ്ങി നിയമപരമായ പിന്തുണയോടെ എത്ര വരുമാനമുണ്ടാകാനാകുമെന്നും പദ്ധതിനിർദ്ദേശത്തിൽ വ്യക്തമായി രേഖപ്പെടുത്തണമെന്നും നയം ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ടു്. ഇതോടൊപ്പം സംസ്ഥാനങ്ങളു് ഇതിന് ആവശ്യമുള്ള എല്ലാ അംഗീകാരങ്ങളും അനുവാദങ്ങളും സമർപ്പിക്കുകയും വേണം.

നിയമങ്ങളും ചട്ടങ്ങളും ഉണ്ടാകാനും കാലാകാലങ്ങളിൽ നിരക്കു് പരിഷ്കരണത്തിന് ഒരു സ്ഥിരം നിരക്കു് നിർണ്ണയ അതോറിറ്റി (ഫെയർ ഫിക്സിംഗ് അതോറിറ്റി) രൂപീകരിക്കാനുള്ള അധികാരം നയം സംസ്ഥാനങ്ങളു് നൽകുന്നുണ്ടു്. കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്നും സഹായം ലഭിക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാനങ്ങളു് നിലവിലുള്ള മൂന്നു മാർഗ്ഗങ്ങളിലു് ഏതെങ്കിലുമൊന്ന് സ്വീകരിക്കാം. ധനമന്ത്രാലയത്തിന്റെ വയബിറ്റി ഗ്യാപ്പ് ഫണ്ടിംഗിലൂടെയുള്ള കേന്ദ്രസഹായത്തോടെയുള്ള പി.പി.പി മാതൃക, പദ്ധതിവിഹിതത്തിന്റെ 10% കേന്ദ്രസഹായമായി ഇന്ത്യഗവൺമെന്റ് ഗ്രാന്റായി നൽകുന്നത്, അല്ലെങ്കിലും കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകൾ തമ്മിൽ 50 : 50 അനുപാതത്തിലുള്ള മാതൃക. ഇതിൽ ഏതായാലും സ്വകാര്യപങ്കാളിത്തം നിർബന്ധമാണു്.

മെട്രോ സർവീസിന്റെ നടത്തിപ്പും പരിപാലനത്തിലും (ഒ ആന്റ് എം) സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തം വിവിധ മാർഗ്ഗങ്ങളിലൂടെ ലക്ഷ്യമാക്കുന്നുണ്ടു്.

1. ചെലവിനോടൊപ്പം ഫീസ് കരാർ(കോസ്റ്റ് ആന്റ് ഫീസ് കോൺട്രാക്ട്):- സ്വകാര്യ നടത്തിപ്പുകാർക്കു് പ്രതിമാസം/പ്രതിവർഷം നടത്തിപ്പിനും പരിപാലനത്തിനുമുള്ള ചെലവ് നൽകും. സേവനത്തിന്റെ ഗുണനിലവാരത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അതിൽ ഒരു നിശ്ചിതഭാഗവും മാറ്റംവരുത്താവുന്ന ഭാഗവുമുണ്ടാകും. നടത്തിപ്പും അതിന് വേണ്ട സാമ്പത്തിക ചേരുവയും ഉടമ വഹിക്കണം.
2. മൊത്തം ചെലവ് കരാർ (ഗ്രോസ് കോസ്റ്റ് കോൺട്രാക്ട്):- സ്വകാര്യ നടത്തിപ്പുകാർക്കു് അവരുടെ കരാർ കാലാവധിയിൽ ഒരു നിശ്ചിത തുക നൽകും. നടത്തിപ്പിന്റെയും പരിപാലനത്തിന്റെയും ചുമതല നടത്തിപ്പുകാരനും സാമ്പത്തിക ചേരുവ ഉടമയ്ക്കുമായിരിക്കും.
3. അറ്റാച്ചായ കരാർ (നെറ്റ് കോസ്റ്റ് കോൺട്രാക്ട്):- സേവനത്തിൽ നിന്നും ലഭിക്കുന്ന മുഴുവൻ വരുമാനവും നടത്തിപ്പുകാരന് പീരിക്കും. നടത്തിപ്പിന്റെയും പരിപാലനത്തിന്റെയും ചെലവിന് കുറവാണു് വരുമാനമെങ്കിലും ഉടമ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകണം.

നിലവിലു് 8 നഗരങ്ങളിലായി മൊത്തം 370 കിലോമീറ്റർ മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതികളുടെ നിർമ്മാണം പൂരോഗമിക്കുകയാണ്. ഡൽഹി (217 കി.മീ), ബംഗളൂരു (42.30 കി.മീ), കൊല്ക്കത്ത (27.39 കി.മീ), ചെന്നൈ (27.36 കി.മീ), കൊച്ചി (13.30 കി.മീ), മുംബൈ (മെട്രോ ലൈൻ 1-11.40 കി.മീ, മോണോ ഒന്നാംഘട്ടം 1-9.0 കി.മീ) ജയ്പൂർ (9.00 കി.മീ) ഗുവ്ഹാട്ടി (റാപ്പിഡ് മെട്രോ 1.60 കി.മീ) എന്നിങ്ങനെയാണ് അവ.

മുകളിൽ പ്രതിപാദിച്ച എട്ടു നഗരങ്ങളിലു്പ്പെടെ 13 നഗരങ്ങളിലായി 537 കി.മീ മെട്രോ പദ്ധതികളു് പൂരോഗമിക്കുകയാണ്. പുതുതായി മെട്രോ സേവനം ലഭിക്കുന്നത് ഹൈദരാബാദ് (71 കി.മീ), നാഗ്പൂർ (38 കി.മീ),അഹ്മദാബാദ് (36 കി.മീ), പൂനെ (31.25 കി.മീ) ലഖ്നൗ (23 കി.മീ) എന്നിവയാണ്.

പത്തു പുതിയ നഗരങ്ങളു്പ്പെടെ പതിമൂന്ന് നഗരങ്ങളിൽ 595 കിലോ മീറ്റർ മെട്രോ പദ്ധതികളു് ആസൂത്രണത്തിന്റെയും വിലയിരുത്തലിന്റെയും ഘട്ടങ്ങളിലാണു്. ഡൽഹി മെട്രോ നഗരം ഘട്ടം-103.94 കി.മീ, ഡൽഹി ആന്റ് എൻ.സി.ആർ-21.10 കി.മീ, വിജയവാഡ -26.03 കി.മീ, വിശാഖപട്ടണം-42.55 കി.മീ, ഭോപ്പാൾ-27.87 കി.മീ, ഇന്ഡോർ-31.55 കി.മീ, കൊച്ചി മെട്രോ രണ്ടാംഘട്ടം-11.20 കി.മീ, ഗ്രേറ്റർ ചണ്ഡീഗഡ് റീജിയണൽ മെട്രോ പദ്ധതി-37.56 കി.മീ, പട്ന-27.88 കി.മീ, ഗോഹട്ട-61.കി.മീ, വാരാണസി-29.24 കി.മീ, തിരുവനന്തപുരം ആന്റ് കോഴിക്കോട് (ലൈറ്റ് റെയിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട്)-35.12 കി.മീ, ചെന്നൈ രണ്ടാംഘട്ടം-107.50കി.മീ എന്നിവയാണ് അവ.

(Release ID: 1499891) Visitor Counter : 7

This link will take you to a webpage outside this websiteinteractive page. Click OK to continue.Click Cancel to stop : pib.nic.in

