राजीव कृष्णा, IPS
पुलिस महानिदेशक, उत्तर प्रदेश

डीजी परिपत्र संख्याः 23/2026/1161
मुख्यालय पुलिस महानिदेशक, उ0प्र0
सिग्नेचर बिल्डिंग,
शहीद पथ, गोमती नगर विस्तार, लखनऊ
फोन नं0 0522–2724003 / सीयूजी नं0 9454400101
ई–मेल : police.up@nic.in
वेबसाईट : https://uppolice.gov.in
दिनांक : अप्रैल 07, 2026

प्राथमिकता संख्याः 10
यातायात प्रबन्धन

विषयः प्रदेश में कानून–व्यवस्था एवं अपराध नियंत्रण की 10 मुख्य प्राथमिकताओं मे **यातायात व्यवस्था** पर समग्र रूप से कार्यवाही करने के उद्देश्य से प्रथम चरण में शीर्ष महत्वपूर्ण जिलों में ट्रैफिक जाम की समस्या को कम करने के लिये सुगम यातायात योजना **Reducing Traffic Congestion (RTC) Scheme** का प्रभावी क्रियान्वयन।

—

प्रदेश में नगरीय क्षेत्रों में हो रहे विकास एवं विस्तार के कारण शहरीकरण की गति तीव्र हुई है, जिसके परिणामस्वरुप नगरीय क्षेत्र में जनसंख्या एवं वाहनों की संख्या तेजी से बढ़ रही है, जिसके कारण सड़कों पर यातायात का दबाव बढ़ता जा रहा है। नगरीय क्षेत्रों में यातायात जाम एक गम्भीर चुनौती है जाम के कारण जहॉ एक ओर ईधन की अधिक खपत होती है वहीं दूसरी ओर वाहनों से हो रहे उत्सर्जन के कारण वायु प्रदूषण बढ़ता है, जिसके कारण आम जनता की स्वास्थ्य सम्बन्धी समस्यायें बढ़ी हैं। जाम के कारण आकस्मिक सेवायें यथा एम्बुलेन्स, फायर टेण्डर आदि के फंसने के कारण जनहानि होने की संभावना रहती है।

2- जनमानस को जाम मुक्त एवं सुगम यात्रा का अनुभव प्रदान करना यातायात पुलिस का प्रमुख दायित्व है। इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिये इस योजना के प्रथम चरण में प्रदेश के समस्त कमिश्नरेट एवं प्रत्येक परिक्षेत्र से एक प्रमुख जनपद में जाम से सर्वाधिक प्रभावित मार्गो को चिन्हित कर इसे जाम मुक्त कराया जाना है। मुख्यालय स्तर पर इस समस्या के निदान के लिये एक तकनीक आधारित कार्ययोजना तैयार की गयी है। इस योजना को **Reducing Traffic Congestion (RTC)** नाम दिया गया है। इस योजना को प्रथम चरण में समस्त 07 कमिश्नरेट व विभिन्न परिक्षेत्र के कुल 13 जनपदों में लागू किया जा रहा है। इन 20 इकाईयों के चिन्हित मार्गो का संख्यात्मक विवरण निम्नवत् है–

क्र0सं0	कमिश्नरेट/जनपद का नाम	मार्गो की संख्या
1	आगरा	08
2	आजमगढ़	09
3	अलीगढ़	06
4	अयोध्या	10
5	बॉदा	06
6	बरेली	06
7	गौतमबुद्धनगर	12
8	गाजियाबाद	08

9	गोरखपुर	10
10	गोण्डा	04
11	झॉसी	06
12	कानपुर	14
13	लखनऊ	12
14	मथुरा	10
15	मेरठ	10
16	मिर्जापुर	08
17	मुरादाबाद	08
18	प्रयागराज	10
19	सहारनपुर	05
20	वाराणसी	10
कुल मार्गो की संख्या		**172**

3- सामान्यतः शहरों में प्रमुख मार्गो पर यातायात का दबाव अलग–अलग समय पर कम या ज्यादा होता रहता है यथा पीक आवर्स **(Peak Hours)** में किसी प्रारम्भ बिन्दु से अंतिम बिन्दु तक के यात्रा का समय **(Travel Time)** सामान्य से काफी अधिक होता है। चिन्हित मार्गो **(Identified Routes)** पर **Scientific Study** से पृथक–पृथक कालखण्डों में यात्रा में लगने वाले समय **(Travel Time)** में काफी अन्तर पाया गया है।

4- RTC कार्यक्रम की प्रमुख संकल्पना चिन्हित मार्गों (Identified Routes) पर पीक आवर्स में शुरुआत के बिन्दु व अंतिम बिन्दु के बीच यात्रा के समय (Travel Time) को कम करना है। यात्रा के प्रवाह (Flow of Traffic) को निर्बाध एवं सुचारू रखने हेतु मार्गों को अवरोध मुक्त (Obstacle free) रखना है।

5- उक्त लक्ष्य के प्राप्ति हेतु **Route Specific Targeted Intervention की आवश्यकता है तथा इन routes** पर सुगम यातायात संचालन के लिये एक मार्ग प्रभारी बनाये जाने की आवश्यकता पायी गयी है, जिसे **रूट मार्शल** कहा जायेगा। **रूट मार्शल (Route Marshal)** इस योजना को धरातल पर लागू किये जाने के लिये पूर्णतया जिम्मेदार होगा। **रूट मार्शल (Route Marshal)** जनपद में उपलब्ध यातायात निरीक्षक/उप निरीक्षक में सबसे योग्य एवं दक्ष कर्मियों में से होगा। मार्ग प्रभारी की नियुक्ति राजपत्रित नोडल अधिकारी, यातायात के प्रस्ताव पर जनपद पुलिस प्रमुख द्वारा की जायेगी। जनपद में निरीक्षक/उप निरीक्षक, यातायात की उपलब्धता के आधार पर रूट मार्शल को यथासम्भव आस–पास के एक से अधिक मार्ग का प्रभारी बनाया जा सकता है। रूट मार्शल से विशेष परिस्थितियों में यातायात से सम्बन्धित अन्य ड्यूटियॉ भी ली जा सकती है।

6- **रूट मार्शल (Route Marshal)** का लक्ष्य चिन्हित मार्ग **(AOR- Area of Responsibility)** पर पीक आवर्स **(Peak Hours)** में **Travel Time** को कम करना होगा। इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिये जिस थाना क्षेत्र से उक्त चिन्हित मार्ग गुजर रहा है उसके सम्बन्धित थाना प्रभारी/थानाध्यक्ष की भी संयुक्त जिम्मेदारी होगी और वह अपना पूर्ण सहयोग मार्ग प्रभारी को प्रदान करेंगे।

7- RTC कार्यक्रम के महत्त्वपूर्ण **terminology** निम्न है:–

7.1- **Area of Responsibility (AOR)**:– चिन्हित मार्ग (Identified Routes) प्रारम्भ से अन्तिम बिन्दु तक लगभग 10 कि0मी0 होगा। स्थानीय आवश्यकतानुसार जनपदीय प्रभारी इसे कम अथवा अधिक कर सकते हैं।

7.2- **Travel Time** : चिन्हित मार्ग के प्रारम्भ बिन्दु से अन्तिम बिन्दु तक यात्रा का समय है।

7.3- **Minimum Travel Time** : उक्त मार्ग पर यात्रा में 24 घण्टे में लगने वाला सबसे कम समय।

7.4- **Maximum Travel Time** : उक्त मार्ग पर यात्रा में 24 घण्टे में लगने वाला सबसे अधिक समय।

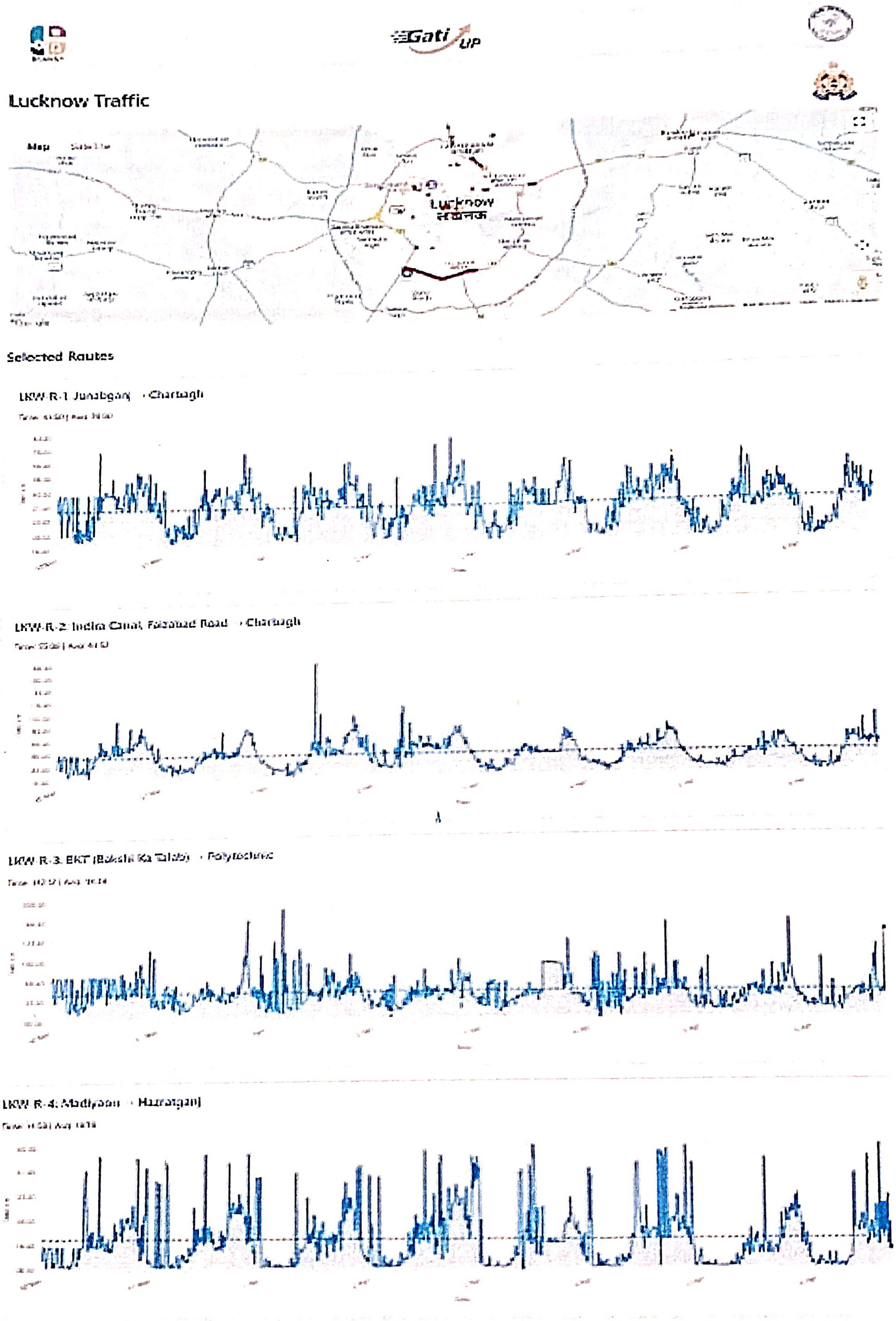
7.5- **Average Travel Time** : उक्त मार्ग पर यात्रा में 24 घण्टे में लगने वाला औसत समय।

7.6- **Congestion Point** : चिन्हित मार्ग पर वह स्थान जहाँ यातायात दबाव अधिक होता है और जिसके कारण **Travel Time** बढ़ता है।

8- इस प्रणाली को आपके आधिकारिक ई–मेल पर प्रदत्त लिंक के माध्यम से access किया जा सकता है। इसे मोबाइल फोन (**Android/IOS**), डेस्कटाप, लैपटाप पर इन्टरनेट के माध्यम से कहीं पर और कभी भी देखा जा सकता है। लिंक के उपयोग की प्रक्रिया (How to use) निम्नवत् है–

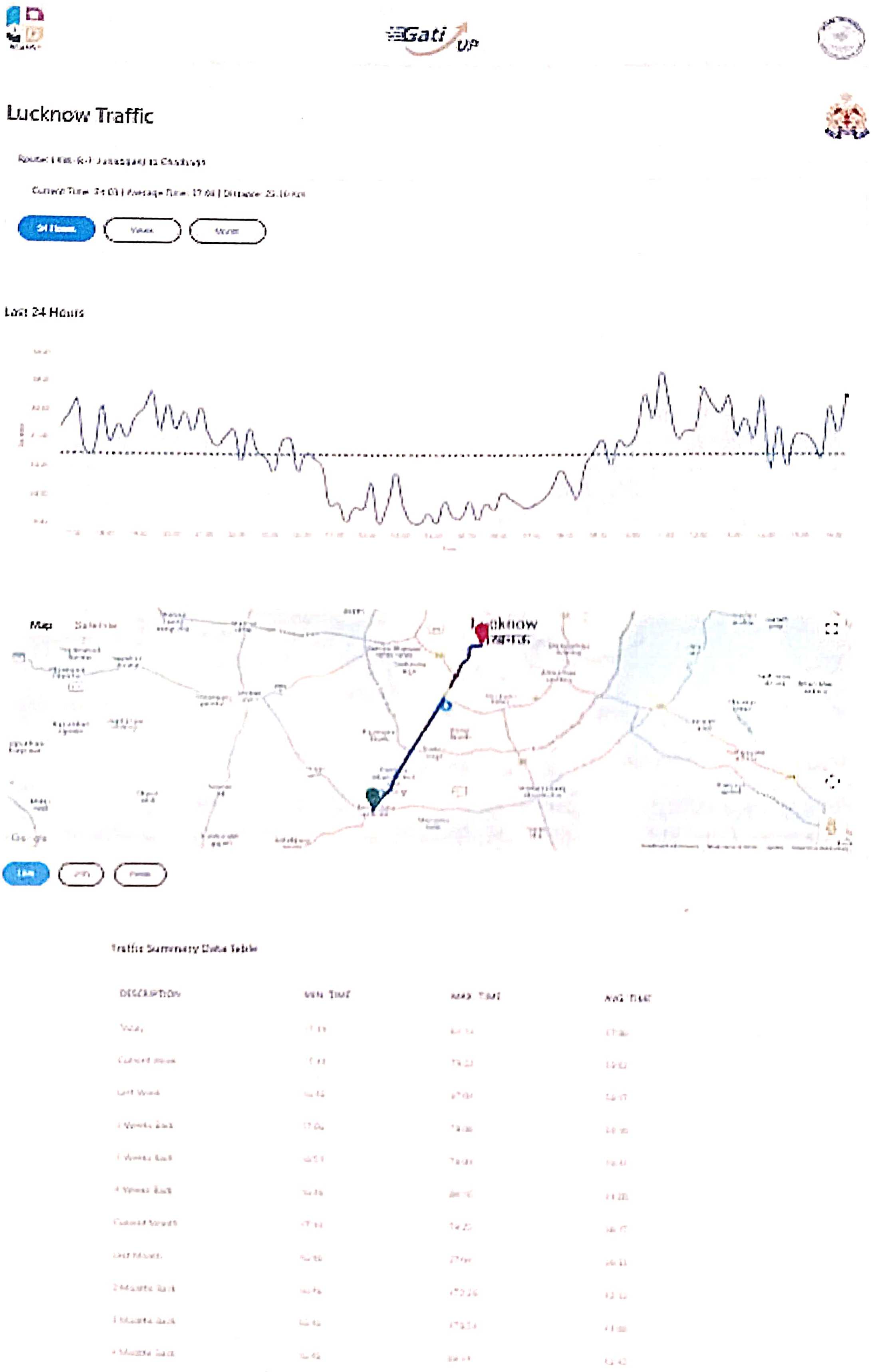
- प्रदत्त लिंक पर क्लिक करने पर निम्न स्क्रीन प्रदर्शित होगी–

○ उक्त स्क्रीन में जनपद (लखनऊ[सुलभ सन्दर्भ हेतु]) के नाम पर क्लिक करने पर निम्न स्क्रीन दिखाई पड़ेगी–



नोट : उक्त मैप में **Real time congestion point** को **लाल रंग** से एवं यातायात दबाव को पीले रंग से प्रदर्शित किया गया है।

○ उक्त स्क्रीन में जनपदीय मार्ग के नाम पर क्लिक करने पर निम्न स्क्रीन प्रदर्शित होगी–



9- प्रदत्त लिंक/उक्त स्क्रीन की सहायता से (Area of Responsibility) के सभी **Identified Routes** का रियल टाइम **feedback** गत 24 घण्टे, गत एक सप्ताह, गत एक माह में Minimum/Maximum Travel Time एवं Average Travel Time का Graphical/Tabular Representation देखा जा सकेगा। Travel Time के साथ ही यह Tool Identified Routes के प्रमुख **Congestion Points** की भी जानकारी देता है। इस कार्ययोजना का उद्देश्य Maximum Travel Time को कम करना है। योजना लागू करने के 02 माह में प्रत्येक मार्ग पर पीक आवर्स में **Maximum Travel Time** को कम से कम 20 प्रतिशत कम करने का लक्ष्य निर्धारित किया जाता है।

10- यह Travel Time Analysis (TTA) पर्यवेक्षणीय अधिकारियों के लिये Real Time Feedback Mechanism होगा तथा प्रत्येक दिन अपने AOR के Identified Routes में यदि Maximum Travel Time गत दिनों की तुलना में बढ़ रहा हो तो उन्हें हस्तक्षेप करना होगा। पीक आवर्स में जनशक्ति का अधिकतम Deployment करना होगा, ताकि Maximum Travel Time को 20 प्रतिशत कम करने के लक्ष्य की प्राप्ति हो सके। इस अवधारणा को स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करने के लिये **परिशिष्ट 'ब' केस–1 एवं केस–2** संलग्न है।

11- <u>**जाम के निवारण हेतु उपाय**</u> **(Suggestions)** :–

RTC कार्यक्रम के अन्तर्गत चिन्हित मार्गो पर **Congestion** कम करने तथा **Travel Time** कम करने हेतु कमिश्नरेट/जनपदों में ट्रैफिक विंग में नियुक्त वरिष्ठतम राजपत्रित अधिकारी **नोडल अधिकारी** होंगे।

यहाँ यह उल्लेखनीय है कि इस कार्ययोजना का प्रमुख उद्देश्य **Peak Hours** में Travel Time कम करना है। इसलिये **Primary focus smooth traffic management** पर होना चाहिये और इसको सुनिश्चित करने के लिये निम्नलिखित **5E** के अन्तर्गत कार्यवाही की जानी चाहिये–

11.1- Education and Awareness (शिक्षा एवं जागरूकता)

11.2- Enforcement (प्रवर्तन)

11.3- Engineering and Technological Intervention (इंजीनियरिंग एवं तकनीकी हस्तक्षेप)

11.4- Encroachment Removal (अतिक्रमण हटाना)

11.5- E-rickshaw operation (ई–रिक्शा संचालन)

नोट : <u>उक्त बिन्दुओं का विस्तृत विवरण परिशिष्ट–अ पर उपलब्ध है।</u>

12- <u>**कर्तव्य एवं दायित्व**</u> **:–**

12.1- प्रभारी निरीक्षक/थानाध्यक्ष :–

12.1.1- चिन्हित मार्ग पर पड़ने वाले थानों के प्रभारी निरीक्षक/थानाध्यक्ष मार्ग को प्रस्तर 11.4 के अनुसार अतिक्रमण मुक्त रखने के लिये उत्तरदायी होंगे। इस

कार्य हेतु व्यापार मंडल के सदस्यों के साथ मासिक बैठक करेंगे तथा उनका सहयोग प्राप्त करेंगे।

12.1.2- आटोरिक्शा, ई–रिक्शा, टैक्सी, ट्रक/बस हेतु यूनियन के पदाधिकारियों के साथ मासिक बैठक करेंगे तथा सुनिश्चित करायेंगे कि मार्ग पर ऐसी स्थिति में न खड़े हो जिससे अन्य वाहनों के लिये व्यवधान उत्पन्न हो।

12.1.3- स्कूल/कालेज के प्रबन्धकों से समन्वय स्थापित कर उनके वाहनों हेतु परिसर में पार्किंग की व्यवस्था हेतु निर्दिष्ट करेंगें तथा यह सुनिश्चित करेंगें कि किसी भी दशा में स्कूल/कालेज परिसर के बाहर सड़क पर वाहन न खड़े हो।

12.1.4- अपने क्षेत्रान्तर्गत मोटर वाहन अधिनियम 1988 के अन्तर्गत उल्लंघन करने वाले वाहनों के विरूद्ध 11.2 के अनुसार प्रवर्तन की कार्यवाही करेंगे तथा पुनरावृत्ति करने वाले वाहन चालकों के विरूद्ध डी0एल0/आर0सी0 निलम्बन/निरस्तीकरण की कार्यवाही करेंगे।

12.2- रूट मार्शल (Route Marshal) :–

12.2.1- रूट मार्शल (Route Marshal) का लक्ष्य चिन्हित मार्ग **(AOR- Area of Responsibility)** पर पीक आवर्स में ट्रैवेल टाइम कम करना होगा।

12.2.2- मार्गों के किनारे स्थित ढाबा/होटल/रेस्टोरेन्ट/मैरिज हाल एवं स्कूल/कालेज आदि के सामने रोड पर वाहनों को पार्किंग से रोकना।

12.2.3- रूट मार्शल (Route Marshal) अपने क्षेत्रान्तर्गत समस्त ड्यूटियों की समयबद्धता एवं उनकी कार्यकुशलता के सम्बन्ध में पर्यवेक्षण अधिकारी को रिपोर्ट देंगे एवं ड्यूटियों के प्रति लापरवाही या कोई प्रतिकूल तथ्य प्रकाश में आने पर तत्समय ही समीक्षात्मक रिपोर्ट वरिष्ठ अधिकारी को प्रेषित करेंगे।

12.2.4- रूट मार्शल (Route Marshal) 11.2 के अनुरुप प्रवर्तन की कार्यवाही करेंगे।

12.2.5- रूट मार्शल का प्रमुख लक्ष्य पीक आवर्स में **Maximum Travel Time** में कमी लाना है।

12.2.6- यातायात प्रबन्धन इस प्रकार से किया जाय कि इसका नकारात्मक प्रभाव अन्य मार्गों पर न पड़ें।

12.3- सहायक पुलिस आयुक्त/क्षेत्राधिकारी यातायात :–

12.3.1- चिन्हित प्रत्येक मार्ग पर महत्वपूर्ण स्थानों पर यातायात पुलिस कर्मियों का Deployment करना तथा महत्वपूर्ण चौराहों/तिराहों पर लगने वाले यातायात पुलिस बल की ड्यूटियों का समय एवं कर्मियों की संख्या आवश्यकतानुसार निर्धारित करना।

12.3.2- यातायात दबाव वाले स्थानों की मॉनीटरिंग कर दबाव के कारकों का चिन्हीकरण कर दबाव दूर करने के उपायों के सम्बन्ध में रूट मार्शल को निर्देशित करते हुये समुचित कार्यवाही करायेंगे।

12.3.3- पीक आवर में यातायात दबाव के अनुसार जहॉ पर **Congestion points** हों अतिरिक्त पुलिस बल उपलब्ध करायेंगें।

12.3.4- समस्त रूट मार्शल के कार्यो का पर्यवेक्षण एवं समीक्षा कर अपना feedback नोडल अधिकारी को प्रेषित करना ।

12.3.5- चिन्हित मार्ग पर ट्रैवेल टाइम में यदि कमी नहीं आ रही है तो सम्बन्धित मार्ग का निरीक्षण कर कारणों की गहन समीक्षा करते हुये **Congestion points** का बेहतर संचालन किये जाने हेतु रूट मार्शल को समुचित निर्देश देना।

12.3.6- प्रभारी निरीक्षक/थानाध्यक्ष एवं रूट मार्शल द्वारा कृत कार्यवाही की मासिक समीक्षा करेंगे। **रूट मार्शल के कार्यो के समीक्षा का प्रमुख Parameter पीक आवर्स में Maximum Travel Time होगा।**

12.4- <u>नोडल अधिकारी</u> :–

12.4.1- जनपदीय नोडल अधिकारी, यातायात प्रस्तर 11.3, 11.4 एवं 11.5 के अन्तर्गत सम्बन्धित स्टेकहोल्डर्स के साथ मासिक बैठक करेंगे और सुधार के बिन्दुओं पर कार्यवाही सुनिश्चित करायेंगे।

12.4.2- समस्त सहायक पुलिस आयुक्त/क्षेत्राधिकारी, प्रभारी निरीक्षक/थानाध्यक्ष एवं रूट मार्शल **RTC** योजना के सम्बन्ध में कृत कार्यवाही का पर्यवेक्षण/समीक्षा करेंगे तथा अपनी आख्या जनपदीय उच्चाधिकारीगण को प्रेषित करेंगे।

12.4.3- जनपद के समस्त चिन्हित मार्गों के **Travel Time** की मासिक समीक्षा करेंगें एवं चिन्हित **bottlenecks** को दूर करायेंगे।

12.4.4- जनपद के समस्त चिन्हित मार्ग पर **Travel Time** की मासिक **Performance Report** आनलाइन उपलब्ध है, जिसका परिशीलन यातायात निदेशालय, उ0प्र0 स्तर पर किया जायेगा, सूचना भेजने की आवश्यकता नही है।

13- मानक संचालन प्रक्रिया (**SOP**) में निर्देशित की गयी समस्त कार्यवाही की जाती है तो मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि प्रदेश के जन–मानस को जाममुक्त (**Congestion free**) सुगम यात्रा का अनुभव प्राप्त होगा। यहाँ यह भी उल्लेखनीय है कि उक्त कार्यवाही को जनपद में कुशलतापूर्वक लागू करने के लिये जनपदीय पुलिस प्रमुख पूर्ण रूप से उत्तरदायी होंगे।

14- अतः आपसे अपेक्षा है कि उपरोक्त निर्देशों का कड़ाई से अनुपालन कराते हुए यातायात व्यवस्था को सुगम एवं बेहतर बनाये जाने तथा सड़कों को जाममुक्त (**Congestion free**) करने तथा **Travel Time** में कमी लाये जाने हेतु प्रतिबद्धता के साथ कार्यवाही करायेंगे। उक्त समस्त कार्यवाही **Reducing Traffic Congestion (RTC)** योजना के चिन्हित 20 जनपदों में तत्काल प्रभाव से लागू की जाती है, जनपदीय पुलिस प्रभारी जनपद की संरचना के अनुरूप इसे लागू करें। शेष जनपदों के जिला प्रभारी स्वविवेकानुसार इसे अपने–अपने जनपद में लागू करेंगे तो यह श्रेयस्कर होगा।

संलग्नकः यथोपरि।

भवदीय

(राजीव कृष्णा)

1. **समस्त पुलिस आयुक्त**
   उत्तर प्रदेश।
2. **समस्त वरिष्ठ पुलिस अधीक्षक/पुलिस अधीक्षक,**
   उत्तर प्रदेश।

प्रतिलिपि :–

1. निदेशक/अपर पुलिस महानिदेशक, यातायात एवं सड़क सुरक्षा, उ0प्र0।
2. समस्त जोनल अपर पुलिस महानिदेशक, उत्तर प्रदेश।
3. समस्त परिक्षेत्रीय पुलिस महानिरीक्षक/उपमहानिरीक्षक, उत्तर प्रदेश।

परिशिष्ट–अ

11.1- Education and Awareness (शिक्षा एवं जागरूकता)

आम जनमानस को यातायात नियमों के प्रति उत्तरदायी बनाये जाने हेतु यातायात नियमों, एडवायजरी आदि की जानकारी उपलब्ध कराये जाने एवं प्रचार–प्रसार हेतु निम्न बिन्दुओं पर कार्यवाही की जाय :–

11.1.1- यातायात नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए लोगों को जागरूक करना।

11.1.2- यात्रियों को निजी वाहनों के बजाय सार्वजनिक परिवहन अपनाने के लिए प्रोत्साहित करना।

11.1.3- जिलाधिकारी, जनपदीय पुलिस प्रभारी, राजपत्रित पुलिस अधिकारी, यातायात, परिवहन/नगर निकाय/शिक्षा/चिकित्सा/रोडवेज/पीडब्लूडी एवं अन्य सड़क निर्माण एजेन्सियों के पदाधिकारी तथा व्यापार मण्डल, आटो/टैक्सी यूनियन, प्रतिष्ठित नागरिकों एवं अन्य सम्बन्धितों को सम्मिलित करते हुये शहरी क्षेत्र में यातायात दवाव को कम करने के लिये जनपद स्तर पर यातायात मासिक सुझावों हेतु डिस्ट्रिक्ट एडवायजरी कमेटी का गठन किया जाय।

11.1.4- महत्वपूर्ण कार्यक्रमों, अतिविशिष्ट/विशिष्ट महानुभावों के आगमन एवं त्यौहारों आदि के पूर्व ट्रैफिक एडवायजरी समय से निर्गत करा दी जाय। साथ–साथ सोशल मीडिया एवं समाचार पत्रों के माध्यम से इसका व्यापक प्रचार–प्रसार कराया जाय।

11.1.5- यातायात नियमों, एडवायजरी का प्रचार–प्रसार किया जाय साथ ही चेतावनी/गति सीमा बोर्ड एवं आवश्यकतानुसार अन्य साइनेजेज तथा नगर निगम के सहयोग से साइनेजेज एवं बिलबोर्ड (RM/AF) लगवाये जाय।

11.2- Enforcement (प्रवर्तन)

प्रवर्तन की कार्यवाही का सम्पूर्ण दायित्व चिन्हित मार्ग के प्रभारी तथा सम्बन्धित थाना प्रभारी/थानाध्यक्ष का है। उनके द्वारा विशेष रूप से निम्न बिन्दुओं पर कार्यवाही की जाय :–

11.2.1- पुलिस एक्ट 1861 की धारा 31 के प्राविधानों के क्रम मे शहर क्षेत्र में भारी वाहनों के प्रवेश का समय निर्धारित कर (No entry timings) सक्षम स्तर से इसका आदेश निर्गत कर दिया जाय एवं ट्रांसपोर्ट यूनियन/ट्रक एसोशियेसन एवं अन्य संगठनों के साथ बैठक कर उक्त आदेश के अनुपालन के सम्बन्ध में वार्ता कर ली जाय तथा सोशल मीडिया/समाचार पत्रों के माध्यम से व्यापक प्रचार–प्रसार किया जाय।

11.2.2- उक्त प्रवेश प्रतिबन्ध से आपातकालीन/आवश्यक सेवाओं के वाहनों को मुक्त रखा जाय। साथ–साथ Perishable item यथा सब्जी, फल आदि के वाहनों को

नगर क्षेत्र में प्रवेश/संचालन हेतु उचित टाइम स्लाट का निर्धारण कर लिया जाय।

11.2.3- मोटर वाहन अधिनियम 1988 की धारा 115 एवं 117 तथा उ0प्र0 मोटरयान नियमावली 1998 के नियम 178 के प्राविधानों के अन्तर्गत नगर के व्यस्ततम/व्यापारिक क्षेत्रों में यातायात दबाव को कम करने/मार्ग व्यवस्था बनाये रखने के उद्देश्य से नो पार्किंग जोन एवं आवश्यकतानुसार वन-वे घोषित कराये जाने की कार्यवाही की जाय तथा सम्बन्धित साइनेजेज लगवाये जाये।

11.2.4- शहर के ऐसे चौराहो/तिराहों जहाँ पर वाहनों के लेफ्ट फ्री संचालन की व्यवस्था बनाई गई है, वहॉ पर यह सुनिश्चित किया जाय कि लेफ्ट फ्री लेन पर किसी प्रकार का अतिक्रमण व वाहन खड़े न रहे, जिससे यह लेन लेफ्ट फ्री संचालन हेतु खाली रहे।

11.2.5- चौराहों/तिराहों के 100 मीटर के क्षेत्र को पूर्णरूपेण खाली रखा जाय और यह सुनिश्चित किया जाय कि इस क्षेत्र में किसी भी वाहन द्वारा सवारी बैठाया या उतारा (Pick & Drop) न जाय।

11.2.6- नगर क्षेत्र के समस्त मार्गों पर यातायात दबाव के समय स्लॉट का परिशीलन कर अधिक दबाव वाले मार्गों, महत्वपूर्ण/संवेदनशील प्रतिष्ठानों, स्कूल/ कालेज, व्यापारिक केन्द्र के आस-पास के चौराहों/तिराहों व प्वाइंटों पर पीक आवर में अतिरिक्त पुलिस बल का डिप्लायमेन्ट किया जाय।

11.2.7- **नो इन्ट्री का उल्लंघन**- जनपदों में निर्धारित नो इन्ट्री का उल्लंघन करने वाले वाहनों के विरूद्ध एम0वी0 एक्ट-1988 की धारा 115 के अन्तर्गत प्रभावी प्रवर्तन की कार्यवाही की जाए। (जुर्माना-रू0 20,000)

11.2.8- **नो पार्किंग/अवैध पार्किंग**-अनाधिकृत रूप से मार्ग पर खड़े वाहनों के विरूद्ध एम0वी0 एक्ट-1988 की धारा 177 के अन्तर्गत प्रभावी प्रवर्तन की कार्यवाही की जाए। (जुर्माना-प्रथम बार रू0 500, अनुवर्ती रू0 1500)

11.2.9- **रॉग साइड ड्राइविंग**-वाहन चालक मार्गों पर थोड़ी दूर पर स्थित यू-टर्न लेने के बजाय गलत दिशा में काफी दूर तक तेज गति से वाहन चलाते है। ऐसे स्थानों का चिन्हीकरण कर उल्लंघनकर्ताओं के विरूद्ध एम0वी0 एक्ट-1988 की धारा 179(1) के अन्तर्गत प्रभावी कार्यवाही की जाए। (जुर्माना-रू0 2000)

11.3- <u>Engineering and Technological Intervention (इंजीनियरिंग एवं तकनीकी हस्तक्षेप)</u> :- जनपदीय नोडल अधिकारी द्वारा सड़क निर्माण एजेन्सियों तथा नगर विकास आदि स्टेकहोल्डर्स से समन्वय कर प्रत्येक मार्ग पर आवश्यकतानुसार निम्नांकित कार्यवाही कराई जाए-

11.2.1- रोड रिपेयरिंग (Road Repairing) तथा सतत् अनुरक्षण/ डिवाइडर में अनाधिकृत कट बन्द कराना/रोड की बनावट में सुधार/रोड मार्किंग करवाना तथा अवरोधों यथा-बिजली/टेलीफोन के खम्भें एवं पेड़ों को हटवाया जाना।

11.2.2- यातायात को व्यवस्थित करने हेतु आवश्यकतानुसार डिवाइडर का निर्माण तथा यू–टर्न (U-turn) की व्यवस्था किया जाना तथा आवश्यकतानुसार फुटपाथ का निर्माण।

11.2.3- बोटलनेक (Bottle neck) वाले मार्गो को रि–डिजाइन एवं चौड़ीकरण किया जाना

11.2.4- पर्याप्त पार्किंग स्थलों का चिन्हीकरण कराना तथा सार्वजनिक परिवहन यथा सिटी बस एवं ऑटो रिक्शा आदि के ठहराव हेतु मुख्य मार्ग के किनारे सी–आकार के ठहराव स्थल (Lay-by) को विकसित किया जाना।

11.2.5- आवश्यकतानुसार चौराहों/तिराहों पर ट्रैफिक सर्किल (गोल चक्कर) का निर्माण तथा यातायात प्रवाह के अनुसार मूल्यांकन एवं रि–डिजाइनिंग किया जाना।

11.2.6- नगर क्षेत्र के चौराहों/तिराहों पर स्थापित/संचालित ट्रैफिक सिग्नल लाइट का रूटवार यातायात प्रवाह के सापेक्ष वर्तमान Signal Timing का अध्ययन कर लिया जाय एवं आवश्यकतानुसार टाइम स्लाट में बदलाव किया जाय। उचित होगा कि यातायात दबाव के अनुसार स्वचालित सिग्नल प्रणाली (AI बेस्ड स्मार्ट सिग्नल) का उपयोग किया जाय।

11.4- <u>Encroachment Removal (अतिक्रमण हटाना)</u>

11.4.1- स्ट्रीट वेन्डर्स एक्ट 2014 की धारा–28 के अनुसार कोई भी पटरी दुकानदार वेन्डिग जोन के अतिरिक्त अन्य किसी स्थान पर व्यवसाय नही कर सकता है। उक्त एक्ट में निहित प्राविधानों के क्रम में नगर निकाय एवं टाउन वेन्डिग समितियों (TVC) के माध्यम से पर्याप्त पार्किंग व्यवस्था युक्त वेन्डिग जोन का निर्धारण करा लिया जाय। नगर निकाय से समन्वय कर पटरी दुकानदारों को उक्त वेन्डिग जोन में व्यवस्थित कराने की कार्यवाही करायी जाय।

11.4.2- उ0प्र0 शहरी नियोजन एवं विकास अधिनियम–1973 की धारा–26 एवं यू0पी0 रोड साइड लैण्ड कन्ट्रोल एक्ट–1964 के प्राविधानों के अन्तर्गत नगर निकाय से समन्वय कर सार्वजनिक मार्गो/फुटपाथों से अवैध अतिक्रमण हटवाने की कार्यवाही की जाय।

11.4.3- उपरोक्त किसी भी कार्यवाही करने से पूर्व सभी सम्बन्धित पक्षों से वार्ता व विचार विमर्श किया जाय।

11.5- <u>E-rickshaw operation (ई–रिक्शा संचालन)</u>

11.5.1- पुलिस अधिनियम 1861 की धारा 31, मोटर वाहन अधिनियम 1988 की धारा 115 एवं उत्तर प्रदेश मोटर वाहन नियमावली 1998 के नियम 178 के प्राविधानों के अन्तर्गत प्रशासनिक/पुलिस/परिवहन/नगर निकाय की कमेटी के माध्यम से नगर क्षेत्र को जोन/सेक्टर में विभाजित कर जनपद में पंजीकृत/संचालित ई–रिक्शा का ई–रिक्शा के संचालन हेतु रूट निर्धारण करा लिया जाय एवं जोन/सेक्टरवार कलर कोडिंग करायी जाय तथा यह सुनिश्चित किया जाय कि ई–रिक्शा का संचालन आवंटित रूट एवं जोन/सेक्टर में ही हो।

11.5.2- ई–रिक्शा के संचालन हेतु नगर निकाय से समन्वय कर उदगम स्थल चिन्हित कर दिया जाय, यह भी सुनिश्चित किया जाय कि ई–रिक्शा निर्धारित उदगम स्थल से ही संचालित हो।

11.5.3- परिवहन विभाग से समन्वय स्थापित कर अन्य जनपदों में पंजीकृत व गैर पंजीकृत ई–रिक्शा के संचालन पर रोक लगाने हेतु मोटर वाहन अधिनियम की धारा 207 के अन्तर्गत निरूद्ध करने की कार्यवाही की जाय।

11.5.4- मोटर वाहन अधिनियम 1988 की धारा 115 एवं मोटर वाहन नियमावली 1998 के नियम 178 में प्रदत्त शक्तियों के क्रम में नगर क्षेत्र के समस्त मार्गों पर यातायात दबाव के दृष्टिकोण से परिशीलन कर अधिक दबाव वाले मार्गों, महत्वपूर्ण/संवेदनशील प्रतिष्ठानों के क्षेत्र को, कमेटी के माध्यम से चिन्हित कर ई–रिक्शा मुक्त क्षेत्र घोषित किया जाय।

11.5.5- उपरोक्त उद्देश्यों की पूर्ति हेतु ई–रिक्शा संगठनों, नगर निकायों व सभी पक्षों से विचार विमर्श किया जाय।

11.6- <u>Additional measures (अतिरिक्त उपाय)</u>

11.6.1- सरकारी/गैर सरकारी संस्थान एवं शैक्षणिक संस्थानो के छूटने के समय अधिकांशतः यातायात दबाव की स्थिति बन जाती है। पीक आवर में मार्गों पर यातायात के दबाव को कम किये जाने हेतु सरकारी/गैर सरकारी संस्थान एवं शैक्षणिक संस्थानो के छूटने के समय को इस प्रकार से Stagger (15–15 मिनट का अन्तराल) किया जाय, जिससे मार्गों पर यातायात के दबाव को कम किया जा सके।

11.6.2- तीर्थ/पर्यटन स्थलों यथा वाराणसी, अयोध्या, मथुरा, प्रयागराज, चित्रकूट, कुशीनगर एवं आगरा आदि स्थानों पर पूरे भारतवर्ष से श्रद्धालुओं/पर्यटकों का आवागमन बसों एवं अन्य वाहनों से होता है। इन वाहनों को यथासम्भव शहर की सीमा के निकट होल्ड़िग एरिया चिन्हित कर पार्क कराया जाय एवं सार्वजनिक परिवहन के माध्यम से दर्शनीय एवं धार्मिक स्थलों पर भेजा जाय।

11.6.3- पर्यटक वाहनों हेतु निर्धारित रूट/होल्डिंग एरिया की जानकारी उस क्षेत्र के समस्त टूरिस्ट गाइड/होटल/धर्मशाला प्रबन्धन को अवश्य हो, जिससे आने वाले पर्यटक वाहनों को पूर्व से अवगत करा सके।

11.6.4- नगर विकास विभाग द्वारा नगरों के नियोजन हेतु मास्टर प्लान तैयार किये जा रहे है, समन्वय स्थापित कर नगर क्षेत्र में स्थित ट्रासपोर्ट नगर एवं अन्य मण्डी स्थलों को शहर क्षेत्र से बाहर विस्थापित किया जाय एवं नये मण्डी स्थलों का निर्माण शहर के आउटर रिंग रोड के आस–पास कराया जाय।

परिशिष्ट–ब

Case-1

Route: LKW-R-3: BKT (Bakshi Ka Talab) to Polytechnic

Current Time: 64:28 | Average Time: 41:09 | Distance: 16.26 Km

BEANS

Gati UP

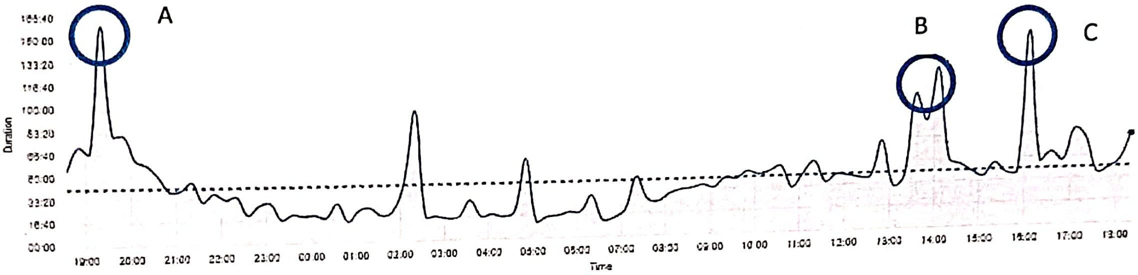
Lucknow Traffic

Route: LKW-R-3: BKT (Bakshi Ka Talab) to Polytechnic

Current Time: 64:28 | Average Time: 41:09 | Distance: 16.26 Km

24 Hours | Week | Month

Last 24 Hours



Traffic Summary Data Table

DESCRIPTION	MIN. TIME	MAX. TIME	AVG. TIME
Today	12:05	160:32	41:09
Current Week	12:05	177:57	44:44
Last Week	12:06	136:51	44:21
2 Weeks Back	12:05	83:16	33:46
3 Weeks Back	12:09	79:11	33:09
4 Weeks Back	12:07	94:06	36:57
Current Month	12:05	177:57	43:31
Last Month	12:05	161:08	37:45
2 Months Back	12:05	100:12	33:36
3 Months Back	12:05	76:16	32:28
4 Months Back	12:05	67:46	34:12

- उक्त चिन्हित मार्ग पर तीन कालखण्ड पर सर्वाधिक travel time लगता है, जिन्हें 24 घण्टे वाले ग्राफ पर 'A', 'B' एवं 'C' के द्वारा दर्शाया गया है।

- यह कालखण्ड शाम 07 बजे से 07:30 बजे, दोपहर 01:30 बजे से 02:30 बजे और शाम 04 बजे से 04:30 बजे होना पाया गया है।
- इस कालखण्ड में यात्रा करने वाले यात्री को सर्वाधिक जाम से कठिनाई होती है।
- इस योजना का प्रमुख उद्देश्य स peak travel time को कम करना है ताकि यात्रियों का **overall travelling experience** बेहतर हो सके।
- इस रूट पर जहाँ minimum travel time मात्र 12.05 मिनट है वहीं maximum travel time 177.57 मिनट है, जो लगभग 15 गुणा अधिक है।
- Maximum travel time 04 महीने पूर्व 67.46 min था, जो तीन माह पूर्व 76.16 min हुआ, दो माह पूर्व यह 100.12 min हो गया और पिछले महीने यह बढ़कर 161.08 min हो गया और मौजूदा सप्ताह में यह 177.57 min हो गया।
- Maximum travel time में काफी variations है और यह indicate करता है कि इस रूट पर improvement का बहुत scope है।
- इस मार्ग की विशेषता यह है कि इस प्रकार यातायात का दबाव शाम को 07 बजे से 07:30 बजे तक अधिक रहता है। ड्यूटी डिप्लायमेन्ट के लिये यह ध्यान में रखना आवश्यक है।
- इस मार्ग पर यदि बेहतर रणनीति के साथ सभी कारणों का सही विश्लेषण करते हुये पीक आवर्स में maximum force deploy किया जाय तो travel time में गुणात्मक सुधार लाया जा सकता है।
- इससे यह स्पष्ट होता है कि प्रत्येक मार्ग की अपनी कुछ structural एवं unique समस्यायें हैं जिनका **solution** भी **unique** होगा।
- नोडल अधिकारी इसी प्रकार से सभी routes का पृथक–पृथक time wise analysis करेंगें और पीक समय की समस्याओं को चिन्हित करते हुये **route specific best solution** को **implement** करेंगें।
- यह केस यह भी प्रदर्शित करता है कि **One solution fits all** वाली approach काम नही आयेगी।

Case-2

Route: LKW-R-8: Awadh Chauraha to Dubagga

Current Time: 47:52 | Average Time: 26:55 | Distance: 10.51 Km

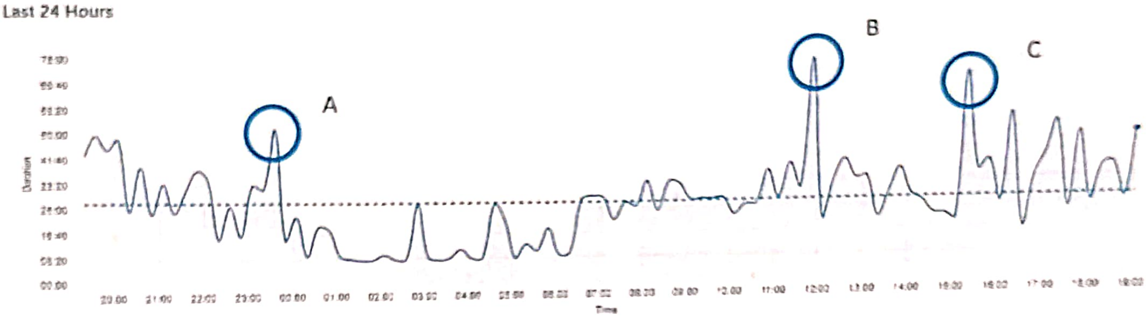
Lucknow Traffic

Route: LKW-R-8: Awadh Chauraha to Dubagga

Current Time: 47:52 | Average Time: 26:55 | Distance: 10.51 Km

24 Hours | Week | Month

Last 24 Hours



Traffic Summary Data Table

DESCRIPTION	MIN. TIME	MAX. TIME	AVG. TIME
Today	07:34	74:25	26:55
Current Week	07:25	94:33	27:26
Last Week	07:25	71:39	25:46
2 Weeks Back	07:25	88:06	24:00
3 Weeks Back	07:25	80:59	24:16
4 Weeks Back	07:25	76:33	20:54
Current Month	07:25	94:33	27:39
Last Month	07:25	88:06	24:17
2 Months Back	07:25	103:07	24:23
3 Months Back	07:25	94:39	23:13
4 Months Back	07:25	82:28	23:06

- उक्त चिन्हित मार्ग पर तीन कालखण्ड पर सर्वाधिक travel time लगता है, जिन्हें 24 घण्टे वाले ग्राफ पर 'A', 'B' एवं 'C' के द्वारा दर्शाया गया है।

- यह कालखण्ड रात्रि 23:25 बजे से 23:45 बजे, दोपहर 11:30 बजे से 12:00 बजे और 15:00 बजे से 15:40 बजे होना पाया गया है।
- इस कालखण्ड में यात्रा करने वाले यात्री को सर्वाधिक जाम से कठिनाई होती है।
- इस योजना का प्रमुख उद्देश्य स peak travel time को कम करना है ताकि यात्रियों का **overall travelling experience** बेहतर हो सके।
- इस रूट पर जहाँ minimum travel time मात्र 07.34 मिनट है वहीं maximum travel time 74.25 मिनट है, जो लगभग 11 गुणा अधिक है।
- Maximum travel time 04 महीने पूर्व 82.28 min था, जो तीन माह पूर्व 94.39 min हुआ, दो माह पूर्व यह 103.07 min हो गया और पिछले महीने यह 88.06 min हो गया और मौजूदा सप्ताह में यह 177.57 min हो गया।
- Maximum travel time में काफी variations है और यह indicate करता है कि इस रूट पर improvement का बहुत scope है।
- इस मार्ग की विशेषता यह है कि इस प्रकार यातायात का दबाव शाम को 11:30 बजे से 12:00 बजे तक अधिक रहता है। ड्यूटी डिप्लायमेन्ट के लिये यह ध्यान में रखना आवश्यक है।
- इस मार्ग पर यदि बेहतर रणनीति के साथ सभी कारणों का सही विश्लेषण करते हुये पीक आवर्स में maximum force deploy किया जाय तो travel time में गुणात्मक सुधार लाया जा सकता है।
- इससे यह स्पष्ट होता है कि प्रत्येक मार्ग की अपनी कुछ structural एवं unique समस्यायें हैं जिनका **solution** भी **unique** होगा।
- नोडल अधिकारी इसी प्रकार से सभी routes का पृथक–पृथक time wise analysis करेंगें और पीक समय की समस्याओं को चिन्हित करते हुये **route specific best solution** को **implement** करेंगें।
- यह केस यह भी प्रदर्शित करता है कि **One solution fits all** वाली approach काम नही आयेगी।