



बिहार के शहरों के लिए प्रस्तावित साइकिल रिक्शा नीति, 2021

बिहार साइकिल रिक्शा अधिकार अभियान
सहयोग: सस्टनेबल अर्बन मोबिलिटी नेटवर्क (समनेट) इंडिया



Bihar **Cycle Rickshaw**
Adhikar Abhiyan



SUM Net India

Sustainable Urban Mobility Network

यह बिहार राज्य स्तरीय साइकिल रिक्शा नीति का मसौदा है जिससे साइकिल रिक्शा को बढ़ावा देने, साइकिल रिक्शा चालकों के लिए आजीविका सुनिश्चित करने, साइकिल रिक्शा के उपयोग को सुरक्षित करने और प्रदूषण मुक्त, लोगों के अनुकूल, रहने योग्य शहर बनाने के उद्देश्य में योगदान मिले।

पत्राचार हेतु पता:

बोधगया संसाधन केंद्र

प्लॉट नंबर - 691

गौरा रोड, गया- डोभी रोड,

पोस्ट-मगध विश्वविद्यालय

गया-824234

बिहार

Email - BiharRickshaw@gmail.com

Phone - 98682 00316

साइकिल रिक्शा नीति, 2021

पृष्ठभूमि और सन्दर्भ	1
परिकल्पना और लक्ष्य	3
उद्देश्य	4
नीतिगत उपायों की आवश्यकता	5
विनियमन और शासन	6
उत्पीड़न का निषेध	9
आजीविका और कल्याण का अधिकार	11
योजना दिशानिर्देश	12

1. पृष्ठभूमि और सन्दर्भ

1.1. बिहार भारत में सबसे कम शहरीकृत राज्यों में से एक है, जिसकी केवल 11.3 प्रतिशत आबादी को भारत की जनगणना-2011 के अनुसार शहरी के रूप में वर्गीकृत किया गया है। शहरीकरण के निम्न 'स्तर' के अलावा, राज्य ने पिछले कुछ वर्षों में शहरी आबादी में मामूली वृद्धि देखी है। हालांकि, बिहार में 28 शहर और शहरी समूह हैं जिनकी आबादी 1 लाख से अधिक है। इनमें से कई शहरों में तेजी से शहरीकरण हो रहा है। उदाहरण के लिए, पटना शहरी समूह (पीयूए) क्षेत्र में 1991-2001 के दौरान 48% और 2001-11 के दौरान 36% की दर से शहरीकरण हुआ। साथ ही, बिहार भारत का तीसरा सबसे अधिक आबादी वाला राज्य है और भारत की जनगणना-2011 के अनुसार लगभग 1.2 करोड़ लोग बिहार के शहरी क्षेत्रों में रहते हैं।

1.2. बिहार के शहरीकृत हो रहे क्षेत्रों में बुनियादी सेवाओं की योजना पर पर्याप्त ध्यान नहीं देने के कारण बड़ी संख्या में लोगों के लिए बुनियादी शहरी सेवाओं का लाभ उठाना मुश्किल हो गया है, जिसमें रोजमर्रा की जरूरतों के विभिन्न स्थानों तक आवाजाही के लिए जन-अनुकूल, सुरक्षित और स्वच्छ परिवहन तक पहुंच शामिल है।

1.3. गैर-मोटर चालित और सार्वजनिक परिवहन के लिए सुरक्षित और उचित रूप से नियोजित बुनियादी ढांचे के अभाव में, पिछले दो दशकों में निजी वाहनों (कार और मोटरसाइकिल) की संख्या में कई गुना वृद्धि हुई है। 2006 और 2011 के बीच कारों और मोटरसाइकिलों का वार्षिक पंजीकरण चौगुना से अधिक हो गया था (स्रोत: परिवहन विभाग, बिहार सरकार)।

1.4. जबकि बिहार में सतत शहरी विकास के लिए आर्थिक विकास की आवश्यकता होगी, लेकिन ये विकास समावेशी होना चाहिए और इसे शहरी-ग्रामीण क्षेत्र के बीच और अंतर-शहरी असमानताओं को कम करना चाहिए। बिहार सरकार द्वारा अपनाए गए सतत विकास लक्ष्यों (एसडीजी) विजन में भी इसे उजागर किया गया है। बिहार में शहरीकरण को समावेशी, न्यायसंगत, पर्यावरण के अनुकूल और जलवायु को न्यायसंगत बनाने के लिए, गैर-मोटर चालित और साइकिल उपयोग वाले यातायात के साधनों को बढ़ावा देकर स्थायी परिवहन की योजना पर पर्याप्त ध्यान देने की आवश्यकता है।

1.5. शहरी क्षेत्रों में रहन-सहन की दयनीय स्थिति को दूर करने के लिए राज्य और केंद्र सरकार दोनों द्वारा विभिन्न नीतियां, योजनाएं और कार्यक्रम शुरू किए गए हैं। इनमें से कुछ हैं- अमृत, स्मार्ट सिटी मिशन, BUIDCO और जेएनएनयूआरएम का गठन। BUIDCO को बिहार में शहरी बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को निष्पादित और तेज करने की जिम्मेदारी दी गई है। परिवहन के लिए बड़ी बुनियादी ढांचा परियोजनाओं (जैसे पुल, फ्लाईओवर, सड़क चौड़ीकरण, मेट्रो रेल) पर खर्च में वृद्धि के बावजूद, बिहार में दो-तिहाई से अधिक शहरी आबादी जो साइकिल, साइकिल रिक्शा और अन्य गैर-मोटर चालित साधनों का उपयोग करती है, इन साधनों के उपयोग को संरक्षित करने और बढ़ावा देने वाली नीति के अभाव में सुरक्षित और टिकाऊ परिवहन की कमी से जूझती रहेगी।

1.6. इस समझ के साथ, बिहार भर के शहरी केंद्रों के नागरिकों के एक संबंधित समूह ने प्रमुख नीतिगत मुद्दों की पहचान की और एक अनूठी, लोकतांत्रिक, भागीदारी परामर्श प्रक्रिया के माध्यम से सिफारिशों का एक सेट तैयार किया, जिसमें तीन साल से अधिक का समय लगा और एक हजार से अधिक लोगों की प्रत्यक्ष और सक्रिय लोगों ने भाग लिया, जिसमें साइकिल रिक्शा चालक और उपयोगकर्ता शामिल थे। इसके अतिरिक्त, एक लाख से अधिक लोगों ने समाचार पत्रों, सोशल मीडिया और अन्य पहलों के माध्यम से शिरकत की। साइकिल रिक्शा (आजीविका का संरक्षण और सतत और पर्यावरण के अनुकूल शहरी गतिशीलता का संवर्धन) नीति (सीआरपी) का यह मसौदा नागरिक पहल की इस लंबी प्रक्रिया का परिणाम है।

1.7. सीआरपी में यह माना गया है कि बिहार के शहरों और कस्बों में शहरी गतिशीलता के पर्यावरण-अनुकूल और सामाजिक रूप से प्रासंगिक साधन के रूप में साइकिल रिक्शा के उपयोग के संरक्षण और प्रचार की उपरोक्त आवश्यकता को पूरा करने के लिए एक नए और समग्र दृष्टिकोण की आवश्यकता है। यह नीति बिहार में साइकिल रिक्शा को बढ़ावा देने के लिए व्यापक निर्देश सूची प्रस्तुत करती है।



2. परिकल्पना और लक्ष्य

2.1 यह नीति बिहार राज्य में सतत शहरी गतिशीलता के एक अभिन्न घटक के रूप में साइकिल रिक्शा की कल्पना करती है, और इसलिए, इसका लक्ष्य एक सतत शहरी परिवहन योजना प्रतिमान को बढ़ावा देना और दिशा प्रदान करना है जो साइकिल रिक्शा की आजीविका, गतिशीलता और पर्यावरणीय योगदान को पहचाने और यह शहरों में सतत परिवहन के अन्य साधनों के विकास के एकीकृत करे।

2.2 इस नीति का लक्ष्य साइकिल रिक्शा चालकों और साइकिल रिक्शा उपयोगकर्ताओं दोनों के हितों की रक्षा करना है। बिहार के शहरों और कस्बों में माल की आवाजाही के लिए उपयोग किए जाने वाले मालढुलाई साइकिल रिक्शा भी इस नीति के दायरे में हैं।

2.3 यह नीति बिहार के शहरों की प्रदूषण मुक्त, आत्मनिर्भर, रहने योग्य इसके के रूप में परिकल्पना करती है जहां नागरिक जीवन के प्रमुख मूल्य श्रम की गरिमा और प्रकृति के साथ सामंजस्य हों।



3. उद्देश्य

इस नीति का उद्देश्य है:

- 3.1. बिहार के शहरों में साइकिल रिक्शा उपयोगकर्ताओं के लिए सुरक्षित, सस्ती, आरामदायक, विश्वसनीय, बेहतर तरीकों से हर जगह से संपर्क प्रदान करता यातायात और उस तक पहुंच सुनिश्चित करना।
- 3.2. साइकिल रिक्शा के उपयोग को समर्थन देने वाली और उससे जुड़ी सार्वजनिक सुविधाओं में सुधार करना।
- 3.3. यह सुनिश्चित करना कि साइकिल रिक्शा चालकों, मेकैनिकों और मालिकों के कल्याण के लिए आवश्यक कदम उठाए जायें।
- 3.4. यह सुनिश्चित करना कि साइकिल रिक्शा और इसके उपयोग में सुधार के लिए शासन, रखरखाव, अनुसंधान और नवाचार के लिए पर्याप्त धन उपलब्ध करवाना।



4. नीतिगत उपायों की आवश्यकता

समर्पित पथों की कमी, कारों और निजी वाहनों द्वारा सड़क के स्थान पर अतिक्रमण और विभिन्न क्षेत्रों में साइकिल रिक्शा पर प्रतिबंध के कारण, बिहार के शहरों में साइकिल रिक्शा की सुरक्षित और परेशानी मुक्त आवाजाही के लिए गंभीर चुनौतियां हैं। साइकिल रिक्शा सतत परिवहन का एक ऐसा तरीका है जो शहरी वायु प्रदूषण और ध्वनि प्रदूषण न किए बिना लोगों को सुरक्षित और किफायती रूप से यातायात प्रदान करता है। इस संबंध में, परिवहन योजना में साइकिल रिक्शा की मान्यता सुनिश्चित करने और बिहार में शहरों को लोकतांत्रिक, रहने योग्य, आत्मनिर्भर और सतत बनाने के लिए एक साइकिल रिक्शा नीति की आवश्यकता है।

पिछले अनुभागों में वर्णित पृष्ठभूमि में निहित एक एकीकृत और समग्र ढांचे को अपनाए बिना साइकिल रिक्शा नीति के उपरोक्त उद्देश्यों को प्राप्त नहीं किया जा सकता है। इन उपायों को आगे आने वाले अनुभागों में विस्तार से बताया गया है।



5. विनियमन और शासन

5.1. राज्य सरकार को प्रत्येक जिले में एक साइकिल रिक्शा प्राधिकरण (सीआरए) का गठन करना चाहिए।

5.2. प्रत्येक सीआरए की अध्यक्षता जिला कलेक्टर द्वारा की जानी चाहिए और सीआरए के सदस्यों में नगर आयुक्त, जिला विकास विभाग के प्रतिनिधि, शहरी विकास प्राधिकरण या योजना प्राधिकरण के प्रतिनिधि, यातायात विभाग के प्रमुख, राज्य शहरी आजीविका मिशन के प्रभारी अधिकारी, जिला समाज कल्याण अधिकारी, उपयुक्त सरकार द्वारा विधिवत नियुक्त श्रम अधिकारी, साइकिल रिक्शा चालकों के यूनियन के प्रतिनिधि, और राज्य सरकार द्वारा नियुक्त सामाजिक पृष्ठभूमि का कोई व्यक्ति जिसे साइकिल रिक्शा चालकों से संबंधित मुद्दों पर काम करने का या शहरी नियोजन में अनुभव हो।

5.3. साइकिल रिक्शा प्राधिकरण/समिति को निम्नलिखित कार्य करने चाहिए:

- 5.3.1 सभी साइकिल रिक्शा चालकों का पंजीकरण जारी करना
- 5.3.2. वजन और दूरी के आधार पर और सार्वजनिक परामर्श के बाद किराए का विनियमन और निर्धारण
- 5.3.3. एक साइकिल रिक्शा द्वारा ढोए जाने वाले वजन की अधिकतम सीमा को अधिसूचित किया जाना चाहिए
- 5.3.4.. मार्गों का निर्धारण
- 5.3.5. गैर-मोटर चालित वाहनों के लिए न्यूनतम ढाल वाली अलग लेन का नेटवर्क जहां साइकिल रिक्शा सुरक्षित और आराम से चल सकें
- 5.3.6. साइकिल रिक्शा चालकों की आजीविका के संबंध में सर्वेक्षण का पर्यवेक्षण करना

- 5.3.7. पंजीकरण के संबंध में, यातायात नियमों, कल्याण योजनाओं और किसी भी अन्य मुद्दों, जिन्हें उक्त प्राधिकरण उचित समझे, पर प्रशिक्षण और जागरूकता का प्रसार करना
- 5.3.8. प्रतिवर्ष साइकिल रिक्शा दिवस मनाते हुए नगर पालिका द्वारा आयोजित समारोह में रिक्शा चालकों को 'पर्यावरण के मित्र' के रूप में सम्मानित किया जाना चाहिए।
- 5.3.9. इस अधिनियम के कार्यान्वयन के लिए नीतियां बनाना
- 5.3.10. खातों को त्रैमासिक रूप से प्रकाशित किया जाए
- 5.3.11. और ऐसे अन्य कार्य करना जो संबंधित जिलों के जिला आयुक्त द्वारा निर्धारित किए गए हैं, जिसके तहत प्राधिकरण की स्थापना की गई है।

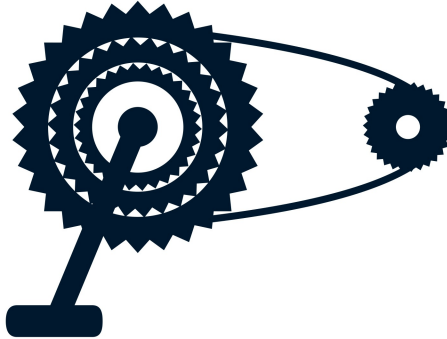
5.4. साइकिल रिक्शा प्राधिकरण/समिति को साइकिल रिक्शा चालकों, साइकिल रिक्शा चालकों, शहरी योजनाकारों और किसी भी अन्य संबंधित अधिकारियों के परामर्श से निम्नलिखित सुनिश्चित करने का लक्ष्य रखना चाहिए-

- 5.4.1. सभी गलियों और रास्तों पर, विशेष रूप से प्रमुख गलियारों और स्कूल क्षेत्रों में, चलने के लिए, साइकिल रिक्शा के अनुकूल सड़कें
- 5.4.2. साइकिल रिक्शा चालकों के लिए सड़कों पर साइनेज सुधारने की योजना
- 5.4.3. सुसज्जित आश्रयस्थल-युक्त साइकिल रिक्शा स्टॉप, सार्वजनिक शौचालय, कैलोरी युक्त पौष्टिक भोजन के लिए कम कीमत की कैंटीन, पीने का पानी, प्राथमिक चिकित्सा क, साइकिल मरम्मत केंद्र, रात्रि विश्राम स्थान और कार्यालयों, रेलवे स्टेशनों, स्कूलों, सभी बाजारों, और शॉपिंग सेंटरों के पास पार्किंग क्षेत्र
- 5.4.4. उपयोगकर्ताओं, मालिकों, पुलिस कर्मियों, नगर पालिका, ड्राइवरो और ऑटोमोबाइल के सवारों द्वारा उत्पीड़न से सुरक्षा

- 5.4.5. साइकिल रिक्शा की तकनीक में सुधार पर अनुसंधान को प्रोत्साहित करना (मोटर शक्ति को जोड़े बिना लेकिन यांत्रिक गियर या सौर पैनल जोड़कर और इसकी आर्थिक व्यवहार्यता से समझौता किए बिना)

5.5. साइकिल रिक्शा प्राधिकरण को सदस्यों के बीच आम सहमति के आधार पर निर्णय लेना चाहिए। सीआरए का कोई भी सदस्य इस नीति के अनुसार कोई उपाय प्रस्तावित कर सकता है।

5.6. साइकिल रिक्शा प्राधिकरण/समिति को अनिवार्य रूप से साइकिल रिक्शा प्राधिकरण/समिति द्वारा किए गए कार्यों को प्रस्तुत करने के लिए नगर पालिका को वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करनी चाहिए। सीआरए को उचित खाते और अन्य प्रासंगिक रिकॉर्ड भी रखने चाहिए और भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के परामर्श से राज्य सरकार द्वारा निर्धारित रूप में खातों का वार्षिक विवरण तैयार करना चाहिए।



6. उत्पीड़न का निषेध

6.1 साइकिल-रिक्शा चालक के साइकिल रिक्शा को चलाने के अधिकार को शामिल करने के लिए गतिशीलता के अधिकार का विस्तार होना चाहिए, जहां कहीं भी संभव और आवश्यक हो। साइकिल रिक्शा चालकों को अशिष्ट उपयोगकर्ताओं, पुलिस और सत्ता का दुरुपयोग करने वाले अन्य अधिकारियों द्वारा धमकियों, गालियों और हिंसा का सामना करना पड़ता है। इस स्थिति को समाप्त करने के लिए, किसी के द्वारा, किसी प्राधिकारी या पुलिस द्वारा इनमें से किसी में भी आचरण करते पाए जाने की स्थिति में कोई सहिष्णुता नहीं होनी चाहिए:

क) आजीविका की खोज में बाधा

ख) किसी भी प्रकार का उत्पीड़न, मौखिक / शारीरिक या अन्य रूप में हिंसा

ग) पंजीकरण के अभाव में साइकिल रिक्शा चालक का उत्पीड़न

घ) यातायात उल्लंघन, अपंजीकृत वाहन या चालक आदि के आरोपों पर उत्पीड़न।

ड) साइकिल-रिक्शा का परिबंधन, नष्ट करना, जब्त करना और विकृत करना

च) शहर या कस्बे के किसी भी हिस्से में साइकिल रिक्शा चलाने पर प्रतिबंध लगाना

6.2 नगर पालिका के अंतर्गत साइकिल रिक्शा शिकायत निवारण समिति का गठन किया जाए। साइकिल रिक्शा चालक को उसके किसी भी अधिकार के उल्लंघन के लिए इस प्रकार गठित साइकिल रिक्शा शिकायत निवारण समिति से संपर्क करने का अधिकार होगा।

6.3 अधिकारियों के किसी भी कदाचार (धारा 5.1 के आधार पर) को कदाचार के कारण साइकिल रिक्शा चालक को हुई हानि के अनुसार जुमनि से दंडित किया जाएगा। बाद में दोष सिद्ध होने पर सजा की राशि बढ़ाई जा सकती है।

6.4. राज्य सरकार को एक साइकिल रिक्शा शिकायत निवारण समिति का गठन करना चाहिए जिसमें सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 (1908 का केंद्रीय अधिनियम 5) के तहत एक मुकदमे की सुनवाई करते समय एक दीवानी अदालत की सभी शक्तियां निहित हों और इसे प्रत्येक साइकिल के अधिकार क्षेत्र में कार्य करना चाहिए। जिले में रिक्शा प्राधिकरण। इसकी सदस्यता में एक उप-न्यायाधीश या न्यायिक मजिस्ट्रेट या एक कार्यकारी मजिस्ट्रेट, उपयुक्त सरकार द्वारा विधिवत नियुक्त एक श्रम अधिकारी और ऐसे अन्य व्यक्ति शामिल होने चाहिए जिन्हें साइकिल रिक्शा चालकों से संबंधित मुद्दों पर काम करने का अनुभव हो या शहरी नियोजन में अनुभव हो। शिकायत निवारण समिति को साइकिल रिक्शा चालकों, मैकेनिक, असेंबलर, निर्माताओं और अन्य सहित संबद्ध साइकिल रिक्शा गतिविधियों को करने वाले व्यक्तियों से किसी भी तरह से शिकायतें प्राप्त करनी चाहिए। शिकायत में उठाए गए मुद्दों को उस शिकायत विशेष की प्राप्ति के 10 दिनों के भीतर संबोधित किया जाना चाहिए।



7. आजीविका और कल्याण का अधिकार

7.1 सभी साइकिल रिक्शा चालकों को कर्मचारी मुआवजा अधिनियम, 19२3 की धारा २ (1) (घघ) के तहत परिभाषित कामगार माना जाना चाहिए। साइकिल रिक्शा के मालिक को नियोक्ता माना जाना चाहिए और तदनुसार साइकिल रिक्शा चालकों को अपने अधिकारों का दावा करने में सक्षम होना चाहिए।

7.2 किसी भी नुकसान या क्षति के खिलाफ साइकिल रिक्शा और चालक को सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी मालिक/नियोक्ता की होनी चाहिए। साइकिल रिक्शा चालक को साइकिल रिक्शा के अधिभोग के दौरान होने वाली किसी भी मृत्यु या चोट के मामले में तृतीय पक्ष बीमा के लिए हकदार होना चाहिए।

7.3 साइकिल रिक्शा चालकों को साइकिल रिक्शा प्राधिकरण द्वारा निर्धारित समय सीमा के भीतर नगर पालिका द्वारा निर्धारित प्रपत्र में पंजीकरण करवाना चाहिए।

7.4 साइकिल रिक्शा यूनियन पंजीकरण और बीमा लाभों तक पहुंच को सक्षम बनाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकते हैं। साइकिल रिक्शा यूनियनों को सरकार के साथ पंजीकृत होना चाहिए और उन्हें साइकिल रिक्शा समुदाय के लाभ के लिए काम करने के लिए तैयार होना चाहिए और उसी के प्रतिनिधि होने चाहिए।

7.5 साइकिल रिक्शा असेंबलरों, मैकेनिकों और संबद्ध गतिविधियों में काम करने वाले ऐसे अन्य लोगों की आजीविका को भी संरक्षित किया और बढ़ावा दिया जाना चाहिए। साइकिल रिक्शा से जुड़े असेंबलरों, मैकेनिकों, निर्माताओं और ऐसे अन्य लोगों को 'कुटीर उद्योग' का दर्जा दिया जाना चाहिए।



8. योजना दिशानिर्देश

8.1. साइकिल रिक्शा को आवश्यक पहचान और दृश्यता देने के लिए, इसे कोई सर्वेक्षण करते समय या नीतियां बनाते समय परिवहन के एक अलग साधन के रूप में मान्यता दी जानी चाहिए।

8.2. जरूरतों की पहचान करने और विभिन्न योजनाओं के कार्यान्वयन में सुधार के लिए साइकिल रिक्शा उपयोगकर्ताओं और ड्राइवरों को परिवहन योजना से संबंधित सभी निर्णयों में शामिल किया जाएगा।

8.3. सीआरए को स्थानीय भागीदारी के माध्यम से साइकिल रिक्शा के लिए दीर्घकालिक योजना और स्थानीय योजनाओं के निर्माण को बढ़ावा देना चाहिए।

8.4. साइकिल-रिक्शा क्षेत्रों को नामित करने की जिम्मेदारी साइकिल रिक्शा प्राधिकरण द्वारा शहरी डिजाइनरों, शहरी योजनाकारों, साइकिल रिक्शा चालकों और यांत्रिकी के संघ आदि के परामर्श से ली जानी चाहिए। यह एनयूटीपी-2006 दिशानिर्देशों के अनुपालन में होना चाहिए।

8.5. सीआरए की निगरानी में कार मालिकों द्वारा कर्ब स्पेस, सड़क के किनारे और फुटपाथ पर अन्य अवरोधों के सभी अतिक्रमणों को हटाया जाना चाहिए, ताकि साइकिल रिक्शा के साथ पैदल चलने वालों का टकराव न हो।

8.6. साइकिल रिक्शा चालकों और उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा और आराम के लिए सड़कों के किनारे विभिन्न स्थानों पर स्ट्रीट लाइट, पेयजल, छाया, शौचालय (सभी लिंगों के लिए) जैसी बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

8.7. निवेश का जोर फ्लाइओवर और चौड़ी सड़कों जैसे कार-केंद्रित बुनियादी ढांचे के निर्माण की बजाय साइकिल रिक्शा, साइकिल, पैदल चलने वालों, सार्वजनिक बस परिवहन और साइकिल पैराट्रांसिट के लिए सुरक्षित और समर्पित

स्थान बनाने के लक्ष्य पर होना चाहिए।

8.8. शहर में वाहनों की गति विशिष्ट क्षेत्रों के लिए निर्धारित सुरक्षा सीमा तक ही सीमित होनी चाहिए। किसी भी तरह से वाहनों की गति बढ़ाने का प्रयास नहीं किया जाना चाहिए (जैसे कि सड़क के डिजाइन या यातायात योजना को बदलकर) क्योंकि यह साइकिल रिक्शा के साथ-साथ पैदल चलने वालों और अन्य कमजोर सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा को प्रभावित करता है। यातायात को धीमा करने के लिए उच्च गति वाले हिस्सों पर विकल्प के रूप में विचार किया जाना चाहिए।

8.9. मोटर वाहनों की आवाजाही की अनुमति देने वाली किसी भी सड़क पर साइकिल रिक्शा पर प्रतिबंध नहीं लगाया जाना चाहिए। सीआरए को सड़क के हिस्सों की पहचान करनी चाहिए जहां पैदल चलने वालों और साइकिल चालकों के साथ साइकिल रिक्शा की बेहतर गतिशीलता की अनुमति देने के लिए ऑटोमोबाइल की आवाजाही को प्रतिबंधित किया जा सकता है।

8.10. प्रमुख बाजारों, शहर के केंद्रों आदि जैसे क्षेत्रों में वाहनों की आवाजाही पर उचित प्रतिबंध लगाया जाना चाहिए, जहां साइकिल रिक्शा और अन्य एनएमटी मोड की संख्या / गतिविधि अधिक है। इस तरह के प्रतिबंध पूरे समय जारी रह सकते हैं या दिन या समयबद्ध हो सकते हैं।

8.11. साइकिल रिक्शा के मार्ग और किराए का निर्धारण उपयोगकर्ताओं और साइकिल रिक्शा चालकों के परामर्श से किया जाना चाहिए। मार्गों को पैराट्रांसिट के नेटवर्क और शहरों में सड़क और रेल आधारित सार्वजनिक परिवहन के साथ एकीकृत किया जाना चाहिए।





Bihar **Cycle Rickshaw**
Adhikar Abhiyan



SUM Net India

Sustainable Urban Mobility Network