



# दिल्ली विकास प्राधिकरण



(मुख्य योजना अनुभाग)

## सार्वजनिक सूचना

दिल्ली विकास प्राधिकरण / केंद्र सरकार ने 'दिल्ली में पैदल चलने को बढ़ावा देने हेतु नीति एवं विनियम' का प्रस्ताव किया है। स्टैकहोल्डरों/आम जनता की राय/सुझाव प्राप्त करने के लिए व्यापक भागीदारी और पारदर्शिता हेतु इस नीति एवं विनियम को पब्लिक डोमेन में प्रस्तुत करने का निर्णय लिया गया है। तदनुसार, इस सूचना के जारी होने से **इक्कीस (21) दिन** की अवधि के अंदर स्टैकहोल्डरों/जनता की राय आमंत्रित करने के लिए दि.वि.प्रा. की वेबसाइट अर्थात् **www.dda.org.in** ('हॉट लिंक्स' एवं 'सार्वजनिक सूचनाएं' के अंतर्गत) पर इस नीति एवं विनियम को पब्लिक डोमेन में प्रस्तुत किया गया है।

इस प्रस्ताव के संबंध में, यदि किसी व्यक्ति को कोई राय देनी हो/कोई सुझाव देना हो, तो वे अपनी राय/सुझाव निर्धारित समय अवधि के अंदर आयुक्त एवं सचिव, दिल्ली विकास प्राधिकरण, 'बी' ब्लॉक, विकास सदन, नई दिल्ली-110023 को लिखित रूप में भेज सकते हैं। अपनी राय/सुझाव देने वाले व्यक्ति अपना नाम, पता, टेलीफोन नम्बर/सम्पर्क नम्बर और ई-मेल आईडी भी दें, जो पठनीय हो।

दिल्ली में पैदल चलने को बढ़ावा देने हेतु ड्राफ्ट नीति एवं विनियम का पाठ संदर्भ के लिए उपर्युक्त अवधि के दौरान सभी कार्य-दिवसों में उपनिदेशक कार्यालय, मुख्य योजना अनुभाग, छठी मंजिल, विकास मीनार, आई.पी. एस्टेट, नई दिल्ली-110002 में उपलब्ध रहेगा।

फाइल सं. एफ 1(331)2018/यूटीपैक

दिनांक: 10.03.2019

नई दिल्ली

हस्ता/—

(डी. सरकार)

आयुक्त एवं सचिव  
दिल्ली विकास प्राधिकरण

कृपया Google play के **DDA** ऐप्स पर अपना फीडबैक दें।

## दिल्ली में पैदल चलने को बढ़ावा देने हेतु नीति

### 1. नीति की आवश्यकता

1.1. पूरे दिल्ली शहर में पैदल चलने वालों की गतिविधि बड़ी संख्या में है । व्यक्तियों की प्रतिदिन यात्रा का 34 प्रतिशत “केवल पदयात्रा” है, जिसमें शैक्षिक यात्रा का 58 प्रतिशत और व्यवसाय एवं सेवा यात्रा का 31 प्रतिशत पैदल यात्रा हैं । लगभग 50 प्रतिशत मेट्रो यात्री स्टेशनों तक आने और जाने के लिए पैदल यात्रा करते हैं। पैदल यात्रा करने वाले 77 प्रतिशत शहरी गरीबों के लिए पैदल चलना यात्रा करने का एक प्रमुख साधन है । इसके अतिरिक्त सभी यात्रा की लगभग 60 प्रतिशत यात्रा 4 कि.मी. से कम है और 80 प्रतिशत 6 कि.मी. से कम है—जो गैर-मोटर साधन जैसे पैदल यात्रा करना तथा साइकिल का प्रयोग करने के लिए एक आदर्श दूरी है । इतनी अधिक संख्या में पदयात्री होते हुए भी दिल्ली में पैदल चलने की संभावना पूरी तरह से पूरी नहीं हो पाई है । पैदल चलने वाले यात्रियों के लिए अधूरी और खराब आधारीक संरचना तथा पैदल चलने हेतु एक अच्छे वातावरण की सामान्य कमी के मामलों का समाधान करने हेतु ‘पैदल सुगम्यता’ के पहलू को उपयुक्त नीति एवं प्रशासनिक ध्यान केंद्रित करने की आवश्यकता है ।

1.2. दिल्ली में पैदल यात्रा करने के लिए निम्नलिखित प्रमुख बाधाएं हैं :

- i. पैदल चलने वालों की जगह और गतिविधि संबंधी यातायात नियमों का ठीक से प्रवर्तन ना होना । यह पैदल चलने वालों के लिए सड़कों पर ध्यान रखने की कमी तथा उन्हें प्राथमिकता देने की कमी से संबंधित है । इससे मोटर चालक के उपद्रवी व्यवहार और सड़क अवरोध से बचने हेतु फुटपाथ का मोटरसाइकिलों, कारों और पैरा ट्रांजिट के लिए प्रयोग करना, चैराहों तथा पैदल पारपथ पर यातायात नियमों का पालन न करना, फुटपाथों तथा अन्य पैदल यात्रा करने वाले स्थानों आदि पर वाहनों को पार्क करने जैसे बड़े स्तर पर नियमों का पालन न करने के कारण दुर्घटनाएं हो जाती हैं।
- ii. पैदल चलने वालों के लिए उपयुक्त आधारीक संरचना की कमी— लगभग 40 प्रतिशत सड़क लम्बाई पर कोई फुटपाथ (पैदल चलने की मूल आधारीक संरचना) नहीं है । कई सड़कों पर बने हुए फुटपाथ मानक चौड़ाई और अन्य मानदण्डों के अनुसार डिजाइन नहीं किए गए हैं। यह सहायक आधारीक संरचना जैसे सीटिंग, स्ट्रीट फर्नीचर, छाँव देते पेड़, जन सुविधाएँ जैसे शौचालय और पीने के पानी के फव्वारे इत्यादि जैसी जो लगभग पूर्ण कमी से बनाए गए हैं पैदल चलने वालों के अनुभव में सुधार हेतु सहायता कर सकते हैं।
- iii. पैदल यात्री के लिए उपलब्ध आधारीक संरचना का अपर्याप्त रख-रखाव—टूटी हुई और असुरक्षित फुटपाथ की सतह तथा किनारे और अनुपयोगी स्ट्रीट फर्नीचर ।

- iv. पैदल चलने (वॉकिंग) में अवरोध की उपस्थिति—पैदल चलने वालों की वर्तमान जगह को विभिन्न उपयोगिताओं, अनियंत्रित फैलाव द्वारा अवरुद्ध किया हुआ है और गृह स्वामियों तथा स्थानीय व्यवसायों द्वारा अतिक्रमण किया हुआ है ।
  - v. पैदल चलने वालों की आधारीक संरचना सर्वव्यापी अधिगम्यता के नियमों का अनुसरण नहीं करती है— वर्तमान आधारीक संरचना तथा सुविधाओं को बुजुर्गों, बच्चों, महिलाओं अथवा दिव्यांगजनों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर नहीं बनाया गया है ।
  - vi. बचाव और सुरक्षा की कमी— व्यक्ति अपर्याप्त रोशनी, भवन के लम्बे ब्लॉक, निष्क्रिय सार्वजनिक स्थानों, असावधानी जैसे खुले प्रवेश—छिद्रों (मेनहोल) तथा फुटपाथ पर पड़ी हुई अनुपयोगी निर्माण सामग्री इत्यादि की वजह से चलने से निराश होते हैं। वायु प्रदूषण में घूमने का खतरा भी एक प्रमुख रोक का कारण है ।
- 1.3. दिल्ली में मुख्यतः मोनो—कार्यात्मक भूमि उपयोग वर्गीकरण द्वारा ऑटोमोबिल केंद्रित योजना विशेषता का अनुभव किया गया है जिसके परिणामस्वरूप लंबी यात्रा दूरी, द्वारयुक्त क्षेत्र तथा स्ट्रीट, लंबी ब्लॉक लंबाई, केवल पैदल—यात्री वाले स्थलों के नेटवर्क का कम घनत्व अथवा कम गति वाली सड़कें आदि हैं । यह इसके नकारात्मक बाह्य कारकों जैसे वायु प्रदूषण तथा निजी वाहनों पर अधिक निर्भरता के कारण सड़क भीड़—भाड़, लम्बी यात्रा दूरियों से संबंधित उत्पादन हानि, सक्रिय और पैदल चलने हेतु सार्वजनिक स्थलों तथा गलियों की अपर्याप्त उपलब्धता के कारण घटती सामाजिक परस्पर क्रिया आदि संबंधित है । पैदल चलने वाले यात्रियों पर केंद्रित योजना दृष्टिकोण को धारणीय विकास के लिए बढ़ावा देने की गहन नीति के रूप में माना गया है । लम्बे समय तक नागरिकों के लिए प्रत्यक्ष लाभ से जुड़ी है । इसमें निम्नलिखित सम्मिलित हैं :
- i. बेहतर शारीरिक स्वास्थ्य और जीवन शैली संबंधी बीमारियों के कम खतरें; स्वास्थ्य सेवा के खर्चों में कमी
  - ii. सड़क भीड़—भाड़ में कमी और बेहतर यातायात सुरक्षा
  - iii. कार्बन उत्सर्जन और वायु प्रदूषण में कमी
  - iv. सामाजिक परस्पर क्रिया में बढ़ोत्तरी, व्यवसाय को करने हेतु अधिक अवसरों में बढ़ोत्तरी और पैदल चलने वाले ऐसे क्षेत्रों में पर्यटन वृद्धि जो पैदल चलने योग्य और सक्रिय हैं ।
  - v. वहनयोग्य गतिशीलता विकल्पों की प्राथमिकता के माध्यम से परिवहन इक्विटी में वृद्धि ।
  - vi. समस्त रूप से शहरी विकास, सड़क सुरक्षा और बेहतर जीवन—स्तर ।
- 1.4. अतः दिल्ली शहर के लिए पैदल चलने की पूर्ण सुगम्यता को सुधारना एक महत्वपूर्ण योजना है जो स्वस्थ, सुरक्षित, जीवंत और पारिस्थितिक धारणीय शहर होने की आकांक्षा रखती है, एक ऐसी योजना जो पैदल चलने की क्रिया को

व्यक्तियों की आवश्यक दैनिक स्वतंत्रता मानती है और अवरोध रहित पैदल चलने हेतु आधारीक संरचना, सीवनहीन इंटरमोडल आने जाने के साधन तथा सक्रिय सार्वजनिक क्षेत्रों, की योजना एवं विकास हेतु व्यापक रूपरेखा को स्वीकार करते हुए, आय अथवा सक्षमता पर ध्यान न करते हुए, सभी निवासियों के लिए सुरक्षित एवं समर्थ गतिशीलता विकल्प प्रदान करते हुए और शहर में सम्पूर्ण शहरी अनुभव को समृद्ध करते हुए "पैदल यात्री-पहले" दृष्टिकोण को बढ़ावा देती है ।

## 2. दृष्टिकोण

- 2.1. इस नीति में एक सक्षम शहरी वातावरण जो सड़क पर सामाजिक परस्पर क्रिया को सहज बनाता है और जहां लोगों को छोटी यात्राओं के लिए पैदल चलने को प्राथमिकता देने हेतु प्रोत्साहित किया जाता है, वह दिल्ली को पैदल चलने वाले यात्रियों के लिए एक अनुकूल शहर में रूपांतरित करने हेतु एक निर्देशक रूपरेखा (फ्रेमवर्क) की व्यवस्था है । यह पार्किंग प्रबंधन, पारगमन उन्मुख विकास (टी.ओ.डी.), साइक्लिंग, ई-वाहनों, मल्टीमॉडल एकीकरण, यातायात प्रबंधन, सार्वजनिक परिवहन आदि के लिए कई नीतियों द्वारा संपूरित शहर में नगरीय परिवहन तथा धारणीय गतिशीलता हेतु बड़ी नीतियों के साथ परस्परानुबंधन करती है ।
- 2.2. इस नीति में पैदल चलने वालों को प्राथमिकता देने और 'गंतव्य तक पैदल जाना' जैसे काम, विद्यालय, पूजाघर, दुकानों, सिनेमाघरों तक अथवा ट्रांजिट तक पहुंचने हेतु पैदल जाना तथा 'मनोरंजन हेतु पैदल चलना' जैसे खाली समय में अथवा व्यायाम करते हुए चलना दोनों के लिए स्थितियां सुधारने का लक्ष्य रखा गया है ।
  - 2.2.1. पैदल यात्री आधारीक संरचना बनाने/सुधारने हेतु आवश्यकता पर आधारित क्षेत्रीय हस्तक्षेप । इसमें समीपवर्ती स्थलों के साथ-साथ पहचान किए गए पैदल चलने योग्य क्षेत्रों के लिए विशेष 'वॉक प्लान्स' का विकास और पैदल यात्री आधारीक संरचना का कार्यान्वयन/सुधार शामिल होगा ।
  - 2.2.2. शहर में सभी हरित क्षेत्रों तथा ब्राउनफील्ड विकास में पैदल चलने की सुगम्यता को योजना का परिणाम सुनिश्चित करने हेतु नीति स्तर पर हस्तक्षेप । इसे प्राप्त करने हेतु 'पैदल चलने की सुगम्यता' को सभी सुसंगत नीतियों में जो भूमि विकास, जन परिवहन, पर्यावरण, स्वास्थ्य, शिक्षा, पर्यटन, अर्थव्यवस्था और संस्कृति, मनोरंजन तथा खुले स्थानों आदि जैसे पहलुओं को समाविष्ट करती है, को एक मुख्य उद्देश्य के रूप में अन्तःस्थापित किया जाएगा ।
  - 2.2.3. उपयोगकर्ता अनुभव को बढ़ाने और यातायात नियमों के प्रवर्तन में दक्षता लाते हुए पैदल यात्री सुरक्षा को सुनिश्चित करने हेतु तकनीक का प्रयोग ।
  - 2.2.4. पैदल चलने के संबंध में जन जागरूकता पैदा करना और स्थानीय परियोजनाओं और पहलों को कार्यान्वित करने के साथ सामान्य जन सुविधा

के रूप में बनाए गए पैदल यात्री सुविधाओं की देखभाल और उन्नत रख-रखाव को सुनिश्चित करने के लिए स्टेक होल्डर भागीदारी में सुधार । यह सभी आयु वर्ग के निवासियों में घूमने और सक्रिय जीवन शैली को प्रोत्साहित करेगा ।

2.2.5. विधिक प्रावधानों के द्वारा विकास में 'पैदल यात्री पहले' दृष्टिकोण को अपनाना और पैदल यात्रियों के अधिकारों को सुनिश्चित करने के लिए इसे लागू करना ।

### 3. क्षेत्र स्तरीय सुधार/पैदल यात्री आधारिक संरचना के प्रावधान

3.1 इसमें उन क्षेत्रों में मौजूदा पैदल यात्री आधारिक संरचना को मजबूत करना शामिल होगा जहां यह अपर्याप्त या खराब रख-रखाव युक्त हैं और उन क्षेत्रों में नए पैदल यात्री आधारिक संरचना का विकास करना जहां यह वर्तमान में उपलब्ध नहीं हैं । इसे स्थानीय आवश्यकताओं के लिए अनुकूलित हस्तक्षेप की अनुमति देने, समीपवर्ती/जिला प्रस्ताव को अपनाकर क्षेत्र स्तरीय सुधार परियोजनाओं द्वारा किया जाएगा ।

3.2 'कम्पलीट स्ट्रीट' की अवधारणा को इस प्रकार लागू किया जाएगा कि वह परिवहन के कई साधनों को जगह देगी, 24 घण्टे होने वाले बहु कार्य-कलापों हेतु स्थान का अनुकूल उपयोग, उपयोगी मोरियों (ट्रेंच) का उपयोग करके बाधा रहित आवागमन प्रदान करने और स्ट्रीट फर्नीचर, भू-दृश्यांकन, सुरक्षा सुविधाएं एवं सार्वजनिक सुविधाएं प्रदान करके पैदल चलने के अनुभव को बढ़ाएगा ।

3.3 पैदल यात्री आधारिक संरचना के भाग के रूप में निम्नलिखित प्रमुख घटकों को शामिल किया जाएगा:

- i. सार्वभौमिक डिजाइन के सिद्धांतों के अनुसार बाधा रहित फुटपाथ की व्यवस्था और निरंतर पैदल यात्री नेटवर्क का सृजन करना जिसमें मौजूदा सार्वजनिक स्थान, पार्क, हरित क्षेत्र और खुले स्थान के साथ एकीकरण करना शामिल है ।
- ii. मूल/लक्षित डिजाइन और सार्वभौमिक डिजाइन सिद्धांतों की दिशानुसार ग्रेड-क्रॉसिंग, फुट-ओवर ब्रिज और भूमिगत पैदल पारपथ की सुरक्षित व्यवस्था करना, जहां तक संभव हो पैदल यात्री क्रॉसिंग ग्रेड पर होगी । जहां भूमिगत पैदल पारपथ उपलब्ध कराए जा रहे हैं, वहां इन्हें हर समय सुरक्षित और जीवंत सुनिश्चित करने के लिए व्यावसायिक कार्यकलापों, पब्लिक आर्ट, स्ट्रीट परफॉरमेंस आदि द्वारा क्रॉस-प्रोगेम होने चाहिए ।
- iii. स्कूलों और अन्य प्रमुख पैदल चौराहों के पास पेलिकन क्रॉसिंग की व्यवस्था करना जो बच्चों, बुजुर्गों और अशक्त व्यक्तियों का ध्यान रखे । जहां तक संभव हो पैदल यात्री क्रॉसिंग ग्रेड पर होगी ।
- iv. पब्लिक प्लाजा बनाने हेतु वाहन रहित क्षेत्रों की पहचान ।

- v. स्ट्रीट फर्नीचर जैसे बेंच और अन्य बैठने की व्यवस्था, कूड़ेदान, दिशा, विभिन्न सार्वजनिक सुविधाओं के स्थान से संबंधित जानकारी देने वाले संकेतक (साइनेज) आदि की व्यवस्था करना ।
  - vi. सार्वजनिक सुविधाओं जैसे शौचालयों और पीने के पानी के नलों की नियमित दूरी पर व्यवस्था करना ।
  - vii. देशी प्रजातियों के उपयुक्त मौसमी वृक्षों और अन्य भू-दृश्य तत्वों के साथ हरित सुविधाएं जैसे प्रवेश्य सतह, जैव प्रवाल आदि की व्यवस्था करना ।
  - viii. सुरक्षा और बचाव सुनिश्चित करने हेतु पर्याप्त स्ट्रीट लाइटिंग और रोशनी की व्यवस्था करना ।
  - ix. सड़क विक्रेताओं और कियोस्कों, सार्वजनिक कला एवं अन्य सार्वजनिक कार्यकलापों के लिए जगहों को स्थान देने हेतु बहु-उपयोगिता क्षेत्रों (एम.यू.जेड.) को निर्धारित करना ।
  - x. बस शेल्टरों और एन.एम.टी. पार्किंग, ई-चार्जिंग की आधारिक संरचना के साथ सड़क पर पार्किंग हेतु स्थान, बैठाने और उतारने के लिए स्थान, यथा अपेक्षित समर्पित एन.एम.टी. हेतु प्रावधान ।
  - xi. सड़क के भागों, बैठने के क्षेत्रों, बहु-उपयोगिता क्षेत्रों (एम.यू.जेड.) और सार्वजनिक प्लाजा को डिजाइन करने हेतु शहरी डिजाइन के सिद्धांतों का उपयोग करते हुए स्थान बनाने के पहलुओं पर विशेष ध्यान दिया जाएगा ताकि सड़क जीवन और गतिविधि के लिए सक्रिय एवं सौंदर्य की दृष्टि से आकर्षक स्थान बनाए जाएं ।
- 3.4 सभी आधारिक संरचना और सड़क सुधार नवीनतम आई.आर.सी. कोड और यू.टी. टी.आई.पी.ई.सी. (यूटीपैक) सड़क डिजाइन दिशा-निर्देशों में निर्धारित डिजाइन मानकों एवं दिशा निर्देशों पर आधारित होंगे । बुजुर्गों, बच्चों, दिव्यांग जनों की पहुंच को सुनिश्चित करने के लिए सभी सुधारों में आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय के हार्मानाइज्ड गाइडलाइन्स एण्ड स्पेस स्टैण्डर्ड फॉर बेरियर फ्री बिल्ट एन्वायरमेंट फॉर पर्सन्स विद डिसेबिलिटी एण्ड एलडरली पर्सन्स 2016 का अनिवार्य रूप से अनुपालन किया जाएगा ।
- 3.5 पैदल चलने की आधारिक संरचना को सुधारने के लिए समर्पित वॉक प्लान को सभी उप-क्षेत्रीय योजनाओं जैसे स्थानीय क्षेत्रीय योजनाओं, सभी ले-आउट प्लानों, विरासत जोन/सीमा प्रबंधन प्लान, टी.ओ.डी. नोड्स हेतु प्रभाव जोन योजनाओं, लैंड पूलिंग जोन में सेक्टर स्तरीय ले-आउट प्लान, पुनर्विकास परियोजनाओं आदि में शामिल किया जाएगा । इस तरह के वॉक प्लान विशिष्ट क्षेत्रों की जरूरतों के अनुकूल होंगे और स्थानीय आवश्यकताओं के पूर्ण निर्धारण के बाद स्थानीय स्टेक होल्डर के परामर्श से तैयार किया जाएगा । किसी भी ले-आउट प्लान के अनुमोदन हेतु वॉक प्लान बनाना एक अनिवार्य शर्त होगी ।

- 3.6 संबंधित स्थानीय निकाय और एजेंसियों के परामर्श से दि.वि.प्रा./यू.टी.टी.आई.पी.ई.सी. (यूटीपैक) प्राथमिकता के आधार पर पैदल चलने योग्य जिलो (वॉकेबल डिस्ट्रिक्ट) के रूप में विकसित किए जाने वाले विशेष क्षेत्रों की समय-समय पर पहचान और रूपरेखा प्रस्तुत करेगा :
- 3.6.1 इनमें महत्वपूर्ण स्थान नोड्स जैसे मेट्रो स्टेशन और इंटरचेंज, मल्टी मोडल हब्स, बाजार क्षेत्र, विरासत सीमा और शहर-स्तरीय महत्व के सांस्कृतिक केंद्र के आस-पास के क्षेत्र शामिल हैं ।
- 3.6.2 संबंधित प्राधिकरण द्वारा ऐसी वॉकेबल डिस्ट्रिक्ट हेतु समर्पित वॉक प्लान समयबद्ध तरीके से तैयार और कार्यान्वित किया जाएगा ।
- 3.6.3 वॉक प्लान में विनिर्दिष्ट स्थान नोड्स के आस-पास के कम से कम 400-500 मी. (5-10 मिनट की पैदल दूरी) के प्रभाव क्षेत्र सम्मिलित होंगे । सुधार क्षेत्र का वास्तविक वर्णन पेड-शेड और / या डिजायर लाइन्स पर आधारित होगा ।
- 3.7 संबंधित स्थानीय निकाय और एजेंसियों के परामर्श से दि.वि.प्रा./यू.टी.टी.आई.पी.ई.सी. (यूटीपैक) पहचान की गई वॉकेबल डिस्ट्रिक्ट जैसे सामरिक शहर-स्तरीय महत्व के स्थानों हेतु वॉक प्लान की पहचान और तैयार करेगा । उन क्षेत्रों में आधारिक संरचना के प्रावधान/ओ. एण्ड एम. के लिए उत्तरदायी संबंधित स्थानीय निकाय और सभी अन्य एजेंसियां प्राथमिकता और इस सिद्धांत के आधार पर वॉक प्लान को कार्यान्वित करेंगी, जो प्रत्येक आधारिक संरचना में अपने भाग में सुधार करेगा । निम्नलिखित स्थलों पर प्रायोगिक आधार पर कार्य शुरू किया जाएगा । (दि.वि.प्रा. द्वारा भविष्य में आवश्यकता के आधार पर पहचान की गई आवश्यकताओं पर सूची का विस्तार किया जा सकता है):
- आई.टी.ओ. जंक्शन
  - दिल्ली विश्वविद्यालय (नॉर्थ और साउथ कैंपस)
  - उत्तम नगर क्रॉसिंग
  - चांदनी चौक
  - सभी अंतर्राज्यीय बस अड्डे
  - आई.एन.ए. मार्किट और मेट्रो स्टेशन
  - हौज खास-आई.आई.टी. दिल्ली
  - नेहरू प्लेस
  - भीकाजी कामा प्लेस
  - करोल बाग
  - साकेत-मालवीय नगर
  - कमला नगर
  - लाजपत नगर
  - लक्ष्मी नगर
  - सेक्टर-21, मेट्रो स्टेशन, द्वारका

- अरविंदो मार्ग का अधचिनी क्षेत्र
- पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन
- नई दिल्ली रेलवे स्टेशन

3.8 एक वॉक प्लान में निम्नलिखित सम्मिलित होगा:

3.8.1 खण्ड 3.3 में दिए गए घटकों के संदर्भ में विद्यमान पैदल-पथ की आधारिक संरचना के चयनित क्षेत्र की कवरिंग स्थिति की एक वॉकेबिलिटी ऑडिट, सैर की मात्रा वांछित लाइन की पहचान और प्रभाव क्षेत्र तक पहुंचने के लिए एक पेड-शेड का संचालन इत्यादि ।

3.8.2 खण्ड-3.3 में दिए गए घटकों के अनुसार पैदल-पथ की आधारिक संरचना में सुधार के लिए विस्तृत योजना इसमें डेड जोन, वॉकिंग जोन और बहु उपयोगिता जोन (एम.यू.जैड.) को स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए पैदल-पथ के स्थानों के पुनर्वितरण हेतु विद्यमान सड़कों की रिट्रोफिटिंग शामिल होगी । बहु-उपयोगी जोन में पैदल-यात्रियों के आराम हेतु सुविधाएं और ऐसी सुविधा जैसे कि बैठना, पेड़ों के लिए बनाए जाने वाले गढ़ड़े, पेयजल, संकेतक, आसानी से पढ़े जा सकने वाले सड़क मानचित्र, जिसमें आस-पास के गंतव्य स्थानों के लिए छोटे पैदल मार्गों और यातायात साधनों के साथ-साथ विक्रेताओं/कियोस्कों के लिए स्थानों का चित्रण हो, जिससे सड़क पर आवाजाही बनी रहे ।

3.8.3 सीमांकित पैदल चलने वाले स्थान ।

3.8.4 यातायात प्रबंधन योजना— इसमें केवल पैदल मार्ग वाली सड़क और सार्वजनिक क्षेत्र, सड़क पर पार्किंग क्षेत्र, यातायात के दिशात्मक अवरोध (एक तरफा मार्ग/दो-तरफा मार्ग), अंतिम छोर तक पहुंच के विकल्प आदि सम्मिलित हैं ।

3.9 शहर के विशेष स्थानों जैसे स्कूलों और अस्पतालों के नजदीक पैदल चलने योग्य मार्ग के सुधार के लिए वॉक प्लान तैयार किए जाने चाहिए । ऐसी योजनाओं के लिए प्रभावी क्षेत्र को ऐसी सुविधाओं के 500 मी. के दायरे के रूप में माना जा सकता है । इन योजनाओं को संबंधित स्थानीय क्षेत्र योजना के साथ मिलाया जा सकता है अथवा संबंधित स्थानीय निकाय द्वारा निर्धारित की गई प्राथमिकता के आधार पर स्टैण्ड-एलोन आधार पर किया जा सकता है ।

#### 4 विभिन्न नीतियों और योजनाओं में वॉकेबिलिटी का समाकलन

4.1 शहर के लिए बनाई गई सभी नीतियों में पैदल चलने योग्य मार्ग एक मूल उद्देश्य के रूप में निहित होगा । इसमें दिल्ली मुख्य योजना के अंतर्गत बनाई गई नीतियों के साथ-साथ स्थानीय निकायों और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली



सरकार द्वारा बनाई गई अन्य नीतियों, विशेषतः यातायात विभाग, लोक कार्य विभाग और पर्यटन विभाग, दिल्ली पुलिस, दिल्ली यातायात पुलिस और भूमि विकास, सार्वजनिक परिवहन, पर्यावरण, स्वास्थ्य, शिक्षा, पर्यटन, आर्थिक एवं सांस्कृतिक, मनोरंजनात्मक और खुले स्थान इत्यादि क्षेत्र की अन्य संबंधित एजेंसियों द्वारा बनाई गई योजनाओं में शामिल होना चाहिए ।

- 4.2 दिल्ली के लिए भविष्य की सभी नीतियों में पैदल चलने को बढ़ावा देने के लिए दिशा-निर्देश और विकास नियंत्रण (विद्यमान यूटीपैक स्ट्रीट डिजाइन दिशा-निर्देशों के अतिरिक्त, यदि आवश्यकता हो) के माध्यम से पैदल चलने के तथ्यों को विशेष रूप से शामिल किया जाएगा ।
- 4.3 विशेष पैदल पथ आधारिक संरचना के प्रावधानों के अतिरिक्त निम्नलिखित शहर स्तरीय परिणामों को विभिन्न नीतियों के माध्यम से सामूहिक रूप से लक्ष्य बनाया जाएगा :
- विविध उपयोग—यह विविध अनुपूरक गंतव्य स्थलों को घर अथवा कार्यालय से पैदल की दूरी पर स्थापित करने को सुगम बनाएगा, जिससे पैदल यात्रियों के छोटे-मोटे कार्य एक बार में ही पूरे हो जाएंगे ।
  - पैदल योग्य भूमि खण्ड की लम्बाई—लगभग 500 मी. के आदर्श ब्लॉक आकार का अनुपालन करके अधिक पैदल योग्य अड़ोस-पड़ोस और नेटवर्क सघनता को बढ़ावा दिया जाएगा ।
  - मल्टी मॉडल एकीकरण—सफल मल्टी-मॉडल एकीकरण में सुधार करना और इंटरचेंज (आखिरी छोर तक पहुंच के लिए पैरा-ट्रांजिट और फीडर सेवाओं हेतु ई-वाहनों सहित)
  - मार्ग सुगम्य नगरीय ट्रांजिट सेवा — अच्छी तरह से निर्मित स्टॉप और शैल्टर्स के साथ निरंतर और विश्वसनीय नगरीय ट्रांजिट सेवा, निजी वाहनों के उपयोग के स्थान पर एक विश्वसनीय विकल्प प्रदान करती है ।
  - पैदल यात्री सहयोगी नगरीय ढाँचा-भवन स्थापना, बिल्ड-टू-लाइन्स, सक्रिय अग्रभाग, सड़क जुड़ाव और सौंदर्यीकरण के लिए नियंत्रण और मानदण्ड ।
  - जुड़े हुए सार्वजनिक क्षेत्र—सड़कों, खुले स्थानों, सांस्कृतिक स्थलों और ऐतिहासिक/पारिस्थितिक रूचि के स्थलों के बीच पैदलयात्री अनुकूल संयोजन की स्थापना और इसको बढ़ावा देना ।
  - सड़क के स्थान की हिस्सेदारी, सिग्नल पर प्राथमिकता देने, पार्किंग प्रबंधन, पैदल यात्रियों की सुरक्षा और सुविधा को ध्यान में रखते हुए यातायात नियमों के प्रवर्तन इत्यादि के संबंध में यातायात/परिवहन नीतियों में पैदल यात्रियों के लिए उच्च प्राथमिकता प्रदान करना ।

## 5 वॉकेबिलिटी में सुधार के लिए तकनीक का उपयोग

- 5.1 शहर के सम्पूर्ण यातायात प्रबंधन के सुधार के लिए और पैदल यात्रियों के अनुभव और सुरक्षा बढ़ाने के साथ-साथ सार्वजनिक यातायात के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न पैमानों पर स्मार्ट तकनीक कार्यान्वित की जाएगी। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार तथा स्थानीय निकायों द्वारा स्मार्ट समाधानों के माध्यम से शहर स्तर पर विभिन्न क्षेत्रों में विकसित और एकीकृत विभिन्न वॉक प्लान के एक भाग के रूप में कार्यान्वित किया जाएगा।
- 5.2 निम्नलिखित घटकों को शहरी स्तर के साथ-साथ स्थानीय दोनों स्तरों के माध्यम से विभिन्न क्षेत्रों के लिए बनाई गई पैदल योजनाओं के भाग के रूप में सुधार को लक्ष्य करके लागू किया जाएगा:
- पूरे शहर में सुव्यवस्थित यातायात प्रबंधन प्रणाली (आई.टी.एम.एस.) के कार्यान्वयन के माध्यम से यातायात प्रबंधन में सुधार और यातायात की भीड़-भाड़ तथा वायु प्रदूषण में कमी।
  - सार्वजनिक यातायात के लिए सार्वजनिक सूचना प्रणाली का कार्यान्वयन (रुकने के स्थान पर ट्रांजिट के अंदर और एप के माध्यम से) और सामान्य गतिशीलता कार्ड का प्रावधान जनता को समीप के ट्रांजिट नोड्स तक पैदल जाने और सार्वजनिक यातायात का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित करना।
  - नागरिकों के लिए आधारिक संरचना और सुविधाओं से संबंधित मामलों की सूचना देने के लिए एक तंत्र उपलब्ध करवाते हुए अड़ोस-पड़ोस तक पैदल चलने की सुगमता के अंकन और शहरों के बीच श्रेणी निर्धारण की अनुमति प्रदान करते हुए वॉक ऑडिट एप्स का कार्यान्वयन।
  - ऐसे ऐप्स विभिन्न पैदल यात्राओं (हेरिटेज वाक्स, नेचर ट्रेल्स, फूड वाक्स, इत्यादि) के बारे में सूचना, ट्रांजिट सेवाओं के स्थान की सूचना, लोकप्रिय गंतव्य स्थलों, भोजनालयों, सांस्कृतिक कार्यक्रमों के साथ-साथ जन उपयोगी सुविधाओं जैसे सार्वजनिक टॉयलेट्स, पेयजल स्रोत इत्यादि के बारे में सूचनाएं भी उपलब्ध करवा सकते हैं।
  - नागरिकों को वायु की गुणवत्ता पर महत्वपूर्ण जानकारी देते हुए यातायात सिग्नल, स्ट्रीट लाइट, इत्यादि पर वायु की गुणवत्ता के आकलन के लिए स्मार्ट सेंसर का उपयोग।
  - फुटपाथ के लिए ऊर्जा उत्सर्जित करने वाले टाइल्स का उपयोग। इस ऊर्जा (सौर ऊर्जा से जुड़ी हुई) का उपयोग सड़क पर प्रकाश की व्यवस्था करने के साथ-साथ सड़क के साथ बैठने और आराम करने के स्थानों पर मोबाइल और अन्य विद्युत यंत्रों को चार्ज करने के लिए किया जा सकता है।
  - पैदल चलने वालों की सुरक्षा, यातायात नियमों का अनुपालन और स्ट्रीट फर्नीचर को नुकसान पहुंचाने की रोकथाम को सुनिश्चित करने के लिए अत्याधुनिक निगरानी प्रौद्योगिकी का उपयोग।

## 6 सार्वजनिक भागीदारी को सुविधाजनक बनाना

- 6.1 दिल्ली यातायात पुलिस, परिवहन विभाग, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार, शहरी स्थानीय निकायों और दि.वि.प्रा. विभिन्न नागरिक समूहों को पैदल चलने के लाभों के बारे में सूचित करने हेतु जागरूकता सृजन के शहरी स्तर के कार्यक्रमों की शुरुआत करेंगे। स्कूली बच्चों, बुजुर्गों, दिव्यांगजनों के लिए छोटे मार्गों पर सूचनाएं उपलब्ध करवाने, सुरक्षा मानदण्डों को अपनाने और पैदल पथ की आधारिक संरचना में सुधार के लिए विशिष्ट क्षेत्र पर आधारित जागरूकता कार्यक्रमों की शुरुआत की जाएगी।
- 6.2 ऐसे जागरूकता कार्यक्रमों द्वारा स्थानीय स्तर की नीतियों के बारे में सूचना उपलब्ध करवाकर जन-भागीदारी को प्रोत्साहित किया जाएगा जिनको आस-पड़ोस के निवासियों द्वारा सामूहिक रूप से लागू किया जा सकता है जैसे कि होम जोनों का सृजन (केवल स्ट्रीट सैक्शन पर चलना), प्ले स्ट्रीट, राहगिरी अथवा हप्पी स्ट्रीट आदि जैसे पहलों के माध्यम से सप्ताह के अंत में गलियों को सांस्कृतिक स्थलों में बदलना। ऐसी पहलों को स्थानीय निकाय और दिल्ली यातायात पुलिस द्वारा सुगम बनाया जाएगा ताकि यातायात के प्रवाह और आवाजाही में किसी बड़े अवरोध को रोका जा सके। आर.डब्ल्यू.ए. और स्थानीय स्टेक होल्डरों को ऐसे ब्लैक स्पॉट, स्थानों की पहचान करने में शामिल होना चाहिए जहां तक पहुंच में सुधार करने की आवश्यकता है।
- 6.3 संबंधित स्थानीय निकाय लोकल रेजिडेंट्स एसोसिएशन और व्यापारी संगठनों (ट्रेडर एसोसिएशन) और स्थानीय स्टेक-होल्डर्स के साथ संबंध के माध्यम से सार्वजनिक सुविधाओं और पैदल पथ आधारिक संरचना के रख-रखाव के साथ-साथ निगरानी के लिए स्थानीय सांस्थानिक ढांचे बनाने का प्रयास करेंगे।
- 6.4 राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार के परिवहन विभाग 'वॉक दिल्ली' वेबसाइट और मोबाइल एप्लीकेशन तैयार करेगा और इनका रखरखाव करेगा, जो पैदल चलने के बारे में दी जाने वाली सूचनाओं को समर्पित होगी, जिसमें शहर की पैदल चलने की स्पर्धाओं और गतिविधियों के वार्षिक कैलेंडर की जानकारी प्रदान करना शामिल है। ऐसे इंटरफेस का उपयोग सड़कों के नागरिक आधारित लेखा परीक्षा, पहचान और मामलों की सूचना देने और स्थानीय स्तर पर चलने की सुविधा में सुधार के लिए नागरिकों द्वारा किए गए विभिन्न स्थानीय कार्यक्रमों/पहलों को बढ़ावा देने के लिए भी किया जा सकता है।
- 6.5 दिल्ली यातायात पुलिस विशेष रूप से पैदल चलने वालों के अधिकारों पर जोर देने के लिए यातायात नियमों और विनियमों के सख्त प्रवर्तन से संबंधित केंद्रित अभियान का आयोजन करेगी। ये अभियान पैदल चलने के स्थानों, यातायात

नियमों का पालन करने और संबंधित दण्डों और असभ्यता के विरुद्ध की जाने वाली कार्रवाई को समझने आदि के संबंध में लोगों को शिक्षित करेंगे ।

## 7 विशेष परियोजनाओं का विकास

- 7.1 दि.वि.प्रा./यूटीपैक संबंधित स्थानीय निकाय और एजेंसियों के परामर्श से विरासत/सांस्कृतिक परिसम्पत्तियां और/अथवा पारिस्थितिक परिसम्पत्तियां जैसे नालों, जंगलों, जैव-वैविध्य पार्कों, जिसमें निरंतर चलने वाले मार्गों के रूप में विकसित होने की संभावना हो, को जोड़ने वाले सिटी ट्रेल्स की पहचान करेगा । सांस्कृतिक अथवा ग्रीन कॉरीडोर्स को शहर के लिए सामरिक महत्व और मूल्य की प्राथमिक परियोजनाओं के रूप में विकसित किया जाएगा ।
- 7.2 दि.वि.प्रा./यूटीपैक संबंधित स्थानीय निकाय और एजेंसियों के परामर्श से ऐसे विकास के लिए ऐसे कॉरिडोर्स के परियोजना क्षेत्रों की पहचान करेगा और इनका सीमांकन करेगा और परियोजना क्षेत्रों के लिए विस्तृत वॉक प्लान तैयार करेगा ।
- 7.3 संबंधित स्थानीय निकाय और एजेंसियां, सार्वजनिक निजी भागीदारी, सी.एस.आर. पहल, लाभकारी रीयल एस्टेट परियोजनाओं की पहचान के माध्यम से अन्य संबंधित विभाग/एजेंसी के सहयोग से समयबद्ध तरीके से ऐसी परियोजनाओं को लागू करेंगे ।

## 8 कार्यान्वयन और निगरानी

- 8.1 पैदल चलना एक महत्वपूर्ण परिणाम है जिसे दिल्ली में काम करने वाले सभी विभागों और एजेंसियों द्वारा व्यापक रूप से लक्ष्य बनाया जाना चाहिए । शहर में सार्वजनिक कार्यों के नीति-निर्माण और कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार ऐसी सभी एजेंसियां चलने की क्षमता में सुधार के लिए वार्षिक योजना तैयार करेंगे, जिसमें वर्ष के दौरान निष्पादित होने वाली प्रस्तावित परियोजनाओं की पहचान शामिल है ।
- 8.2 ऐसी सभी एजेंसियां जैसे स्थानीय निकाय, परिवहन विभाग, दिल्ली यातायात पुलिस, पर्यटन विभाग इत्यादि इस उद्देश्य के लिए पर्याप्त संसाधनों को आबंटित करके समयबद्ध तरीके से सार्वजनिक कार्यों को कार्यान्वित करेंगे । विशेष परियोजनाओं अथवा किसी भी कार्य, जो विशेष रूप से किसी भी एजेंसी को नहीं दिया जा सकता है, के मामले में निधि शहरी विकास निधि अथवा अन्य अनुदान के अंतर्गत प्राप्त की जा सकती है ।
- 8.3 सार्वजनिक एजेंसियां राजस्व के संभावित स्रोतों की भी पहचान करेंगी जैसे कि विज्ञापन अधिकार, भूमिगत मार्ग और पार्किंग शुल्क में व्यावसायिक स्थानों को पट्टे पर देना और सुधार कार्यों को निधि प्रदान करने के लिए निजी भागीदारों

द्वारा सड़कों को गोद लेने की योजनाओं, सी.एस.आर. निधि का एकत्रीकरण आदि जैसी नवीन व्यवस्थाओं का पता लगाना ।

- 8.4 प्रक्रिया पर तेजी से नजर रखने के लिए विशेष प्रयोजन वाहनों (एस.वी.पी.) के निर्माण के माध्यम से पैदल चलने की विभिन्न योजनाओं का कार्यान्वयन किया जा सकता है ।
- 8.5 सभी विभाग/एजेंसियां प्रस्तावित हस्तक्षेप/योजनाओं के साथ अपने जागरूकता अभियान और सार्वजनिक व्यवस्था की नीतियों को एकीकृत करेंगे ।
- 8.6 दिल्ली यातायात पुलिस एक केंद्रीयकृत नियंत्रण कक्ष (निर्देश एवं नियंत्रण कक्ष) के माध्यम से एकीकृत एक शहर व्यापी डिजिटल निगरानी और चौकसी प्रणाली स्थापित करेगी और सभी पैदल यात्री केंद्रित यातायात नियमों सख्त प्रवर्तन सुनिश्चित करेगी । .
- 8.7 ऐसी सभी विभागीय योजनाएं एक शहर-स्तरीय 'वॉक दिल्ली' समन्वय और निगरानी समिति को प्रस्तुत की जाएंगी, जो विभिन्न एजेंसियों के प्रयासों के समन्वय और निगरानी के लिए यूटीपैक के तत्वावधान में स्थापित की जाएगी । समिति का गठन दिल्ली के उपराज्यपाल की अध्यक्षता में सभी संबंधित विभागों, नागरिक समूहों और अन्य स्टेक-होल्डर समूहों के प्रतिनिधियों से किया जाएगा । यह विभिन्न परियोजनाओं को निष्पादित करने वाली कई एजेंसियों और रखरखाव के लिए जिम्मेदार एजेंसियों के बीच समन्वय को सुगम बनाएगा । समिति, शहर में परिणामों की समग्र प्रगति का आकलन नियमित रूप से करेगी ।

\*\*\*\*\*