

ट्रान्जिट उन्मुखी विकास नीति (प्रारूप)

2018



मध्य प्रदेश

प्रस्तुति -
नगरीय विकास एवं आवास विभाग]
मध्य प्रदेश शासन



मध्यप्रदेश शासन

ड्रॉजिट उन्मुखी विकास नीति (प्रारूप) 2018



नगरीय विकास एवं आवास विभाग|
मध्य प्रदेश शासन

तकनीकी सहायता-

मेहता एण्ड एसोसियेट्स, इन्दौर

विषय सूची

विषय सूची.....	3
1. पृष्ठभूमि.....	4
2. नीति की आवश्यकता.....	5
3. नीति का प्रयोजन तथा प्रयोग / प्रयोज्यता.....	6
4. ट्रांजिट उन्मुखी विकास (टीओडी).....	7
4.1 विजन (Vision).....	8
4.2 उद्देश्य.....	8
4.3 लाभ.....	10
5. ट्रांजिट उन्मुखी विकास (टीओडी) क्षेत्र और ट्रांजिशन क्षेत्र.....	12
5.1 परिभाषाएँ.....	12
5.2 टीओडी क्षेत्रों / ट्रांजिशन क्षेत्रों की सीमांकन.....	13
6. नीतिगत उद्देश्य को पूरा करने के लिए दृष्टिकोण.....	14
6.1 ट्रांजिट-सहायक उपयोग.....	14
6.2 ट्रांजिट स्टेशनों / कॉरीडोरों के आसपास घनीकरण और मिश्रित आय वर्ग युक्त विकास ¹⁵	
6.3 कनेक्टिविटी सुनिश्चित करना, वेहीक्युलर ट्रैफिक (Vehicular Traffic) और पार्किंग प्रबंधित करना.....	17
6.4 पैदल यात्री और एन एम वी-उन्मुख डिजाइन.....	21
6.5 प्रत्येक ट्रांजिट स्टेशन/ कॉरीडोर क्षेत्र को एक "अनुठा स्थान" बनाना.....	23
6.6 स्थानीय समुदायों के संदर्भ में नियोजन.....	26
7. मुख्य कार्य क्षेत्र.....	26
7.1 भूमि.....	26
7.2 वित्त.....	27
7.3 अधोसंरचना.....	27
8. विभिन्न एजेंसीयों की भूमिका और उत्तरदायित्व.....	28

1. पृष्ठभूमि

मध्यप्रदेश की जनसंख्या ७२.६ मिलियन (२०११ की जनगणना) है और यह ३०८,२५२ वर्ग किमी क्षेत्र में फैली हुई है। हालांकि राज्य की अर्थव्यवस्था काफी हद तक कृषि प्रधान है, जो कुल श्रमशक्ति का ७७ प्रतिशत नियोजित करती है और राज्य घरेलू उत्पाद में ४० प्रतिशत का योगदान करती है। अन्य राज्यों की तरह, मध्यप्रदेश का भी तेजी से शहरीकरण हो रहा है। वर्ष २०११ में मध्यप्रदेश में शहरीकरण का स्तर २७.६३ प्रतिशत दर्ज किया गया है और इसके ४७६ शहर हैं। इनमें से ४ शहरों (अर्थात् इंदौर, भोपाल, जबलपुर और ग्वालियर) में दस लाख से अधिक आबादी और २८ अन्य शहरों में १ लाख से अधिक आबादी है।

भारत के सामाजिक-आर्थिक बदलाव और परिवर्तन में शहरों और कस्बों की एक महत्वपूर्ण भूमिका है। देश के सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) में उनके योगदान के अलावा, जो वर्तमान में लगभग ६०-६५ प्रतिशत पर है, और वैश्विक बाजारों में उनकी बढ़ती भूमिका, भारत के शहर नवाचार और कई गतिविधियों के केंद्र हैं। साथ ही, भारत के अधिकांश शहर और कस्बों को बुनियादी सुविधाओं और सेवा की उपलब्धता के संदर्भ में गंभीरता से बल दिया गया है।

मध्यप्रदेश के शहर न केवल आबादी के संदर्भ में तीव्र वृद्धि के साक्षी बन रहे हैं बल्कि कम घनत्व वाले शहरी फलाव की ओर बढ़ रहे हैं। उनके प्रसार में भी शहरी आबादी के कारण सीमित शहरी बुनियादी ढांचे पर जोर पड़ रहा है और शहरी स्थानीय निकाय निरंतर बढ़ते बाहरी फैलाव को विस्तारित शहरी सेवाएं प्रदान करने की कोशिश कर रहे हैं। इसने शहरी सेवाओं तक अत्यधिक आबादी वाले, अव्यवस्थित रूप से वितरित और बड़े पैमाने पर फैले हुए शहरों में पहुंच प्रदान करने में उनकी वित्तीय क्षमता को भी कम कर दिया है।

आगे शहरी फैलाव में वृद्धि के साथ यात्रा की लंबाई (Travel Length) और समय (Travel Time) भी बढ़ रहा है जो परिवहन के गैर-स्थायी साधनों (Unsustainable Modes of Transport) के उपयोग को प्रेरित कर रहा है। यात्रा की संख्या में बढ़ोतरी के साथ-साथ परिवहन के स्थायी साधन (Sustainable Modes of Transport) जैसे सार्वजनिक परिवहन अव्यवहारिक और प्रायः बड़ी यात्रा संबंधी मांगों को पूरा करने के लिए कम पड़ रहे हैं।

मध्य प्रदेश सरकार शहरी क्षेत्रों में स्मार्ट विकास (Smart Growth) को बढ़ावा देते हुए नगरों को पेश आ रही विकास तथा परिवहन से संबंधित समस्याओं को ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट सिद्धांतों (Transit Oriented Development Principles) के माध्यम से सुलझाने की इच्छा रखती है।

ट्रांजिट उन्मुखी विकास (ट्रांजिट ओरिएंटेड डेवलपमेंट) (टीओडी) की अवधारणा, भूमि उपयोग के तत्वों के मार्गदर्शक सिद्धांतों को लागू करने में शहरों की सहायता करने के लिए एक विकास रणनीति है। टीओडी रणनीति में, नए मध्यम और उच्च घनत्व आवास के साथ-साथ नए सार्वजनिक उपयोग और Neighbourhood स्तर की अधिकांश सेवाएं जैसे फुटकर और व्यावसायिक उपयोग को मिश्रित उपयोग के रूप में पारागमन प्रणाली के समानांतर महत्वपूर्ण स्थलों पर केंद्रित किया जाएगा।

2. नीति की आवश्यकता

भूमि उपयोग का नियोजन मानव की जरूरतों जैसे कि आवास, कामकाज, सामाजिक संपर्क, अवकाश और व्यक्तियों और वस्तुओं की गतिशीलता को संतुलित करने के लिए रहने योग्य वातावरण (Livable Environment) तैयार करती है। भूमि उपयोग का नियोजन सीमित शहरी विस्तार में प्रतिस्पर्धा मांग (मानव की आवश्यकताओं की) के संतुलन के लिए महत्वपूर्ण है। यद्यपि परिवहन व्यक्तियों और वस्तुओं की गतिशीलता के लिए मानव की जरूरतों में से एक है, अक्सर गतिशीलता (Mobility) को पारागमन और आवागमन तक की सीमित माना जाता है और अन्य मानवी जरूरतों से भिन्न भी देखा जाता है। गतिशीलता सिर्फ पारागमन और आवागमन नहीं है, बल्कि गतिशीलता से जुड़े अन्य आयाम लचीलापन (Flexibility) और पहुंच (Accessibility) हैं। गतिशीलता में लचीलापन कम यात्रा दूरी को समर्पित है और गतिशीलता में पहुंच विभिन्न मानव आवश्यकताओं (भूमि उपयोग) तक पहुंच को समर्पित है।

भूमि उपयोग और पारागमन (ट्रांजिट) के बीच संबंध, विकास के एक कुशल स्वरूप में परिणामित होता है जो ट्रांजिट प्रणाली का समर्थन करता है और यातायात के जमाव (Traffic Congestion) और शहरी फैलाव को कम करने में सार्थक भूमिका निभाता है। टीओडी नीति आवास से कार्यस्थल के संबंध में सुधार के साथ-साथ सार्वजनिक परिवहन की दक्षता और स्थिरता (efficiency and sustainability) में सुधार करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकती हैं।

मध्यप्रदेश निजी बस ऑपरेटरों के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था के संचालन में अग्रणी रहा है, जहां सरकार के स्वमित्व के स्पेशल पर्पज वीहिकल (SPV) सार्वजनिक परिवहन के संचालन में की सुविधा प्रदाता के रूप में भूमिका निभाती है। इंदौर से शुरू करके, राज्य के १९ अन्य शहरों ने स्पेशल पर्पज वीहिकल (SPV) स्थापित किए हैं, जिसमें से कुछ शुरू हुए हैं और अन्य सार्वजनिक परिवहन संचालन शुरू करने की प्रक्रिया में हैं। सार्वजनिक परिवहन के उपक्रम को और आगे बढ़ाने के लिए सार्वजनिक परिवहन प्रणाली के यात्रियों को बढ़ाने और उसे परिवहन का एक व्यावहारिक तरीका बनाने के लिए टीओडी नीतियों को लागू किए जाने की आवश्यकता है। भारत सरकार ने राष्ट्रीय ट्रांजिट उन्मुखी विकास (टीओडी) नीति तैयार की है और राज्यों से टीओडी नीतियों को तैयार करने और ट्रांजिट उन्मुखी विकास को सुनिश्चित करने की वांछा की।

एक राज्य स्तरीय टीओडी नीति की आवश्यकता है क्योंकि मध्यप्रदेश के शहर शहरीकरण के बढ़ते दबाव और यातायात और परिवहन संबंधी समस्याओं के बढ़ते दबाव के कारण अपना आकर्षण और सुंदरता खो रहे हैं। इस प्रकार शहरी परिवहन के मुद्दे के निम्न रूप में समाधान के लिए एक त्वरित आवश्यकता है।

- भूमि उपयोग और परिवहन एकीकरण (Land Use and Transport Integration) के नवीन शहरी नियोजन और विकास दर्शन के लिए परिवर्तन को अमल में लाना है।

- वर्धित सार्वजनिक परिवहन सुविधाओं तक नागरिकों की पहुंच में सुधार के जरिए शहरों को रहने योग्य बनाना है।
- भूमि के विकास के माध्यम से शहरी अधोसंरचना के विस्तार और सार्वजनिक परिवहन परियोजनाओं का वित्तपोषण करना है।

इस प्रकार ट्रांजिट उन्मुखी विकास नीति ट्रांजिट उन्मुखी विकास को बढ़ावा देने के लिए यूनिफाइड मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट अथॉरिटी (यूएमटीए), मास ट्रांजिट एजेंसियों, शहरी स्थानीय निकायों, सरकारी पैरा-स्टैटस एजेंसियों, प्रवर्तन एजेंसियों और जनता के लिए एक मार्गदर्शन उपकरण होगी।

3. नीति का प्रयोजन तथा प्रयोग /प्रयेज्यना

यह नीति मध्यप्रदेश के पूरे शहरी क्षेत्रों पर लागू होती है, जो कि नगर तथा ग्राम निवेश अधिनियम के तहत विकास योजनाओं (डीपी) की तैयारी / पुनरीक्षण, भूमि विकास नियम और अन्य संबद्ध नियमों के नियमन/संशोधनों, विकास नियंत्रण मानदंडों तथा विनियमों के नियमन और मध्यप्रदेश में शहरी विकास को विनियमित करने के लिए एक मार्गदर्शक उपकरण के रूप में लागू होती है। यह नीति मध्यप्रदेश के सभी शहरों में ट्रांजिट स्टेशनों तथा ट्रांजिट कॉरिडोरों के आसपास के क्षेत्रों के विकास को प्रोत्साहित तथा नियंत्रित करने के लिये विशेष रूप से सहायक होगी। टीओडी नीति-

- मध्यप्रदेश में शहरी विकास के लिए अधिनियमों, नियमों और विनियमों में सुसंगत संशोधन करने के लिए सरकारी विभागों, नगर तथा ग्राम निवेश संचालनालय एवं नगरीय प्रशासन और विकास संचालनालय की सहायता करेगी। ;
- मध्यप्रदेश में शहरी विकास के लिए डीपी, परीक्षेत्रिक योजनाओं और टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजनाओं की तैयारी और पुनरीक्षण में नगर तथा ग्राम निवेश संचालनालय, नगर निगम/ नगरपालिका / नगर परिषद और मास ट्रांजिट एजेंसी की सहायता करेगी। ;
- ट्रांजिट स्टेशनों और कॉरिडोरों के आसपास के इलाकों में भूमि के विकास और भवनों के निर्माण के लिए आवेदनों के जवाब में योजना /विकास अनुमतियां और भवन निर्माण अनुमति जारी करने के लिए नगर तथा ग्राम निवेश संचालनालय, नगर निगमों /नगरपालिका / नगर परिषद और मास ट्रांजिट एजेंसी की सहायता करेगी। ;
- ट्रांजिट स्टेशनों और कॉरिडोरों के आसपास टीओडी लेआउट योजनाओं / नगर विकास योजनाओं/किफायती आवास योजनाओं / औद्योगिक विकास योजनाओं की रचना में विकास प्राधिकरणों/ मास ट्रांजिट एजेंसी /गृह निर्माण एवं अधोसंरचना विकास मंडल /औद्योगिक केंद्र विकास निगम और अन्य पैरा-स्टैटल एजेंसियां की सहायता करेगी। ;

- ट्रांजिट स्टेशनों और कॉरिडोर के आसपास के इलाकों में भूमि के विकास और भवनों के निर्माण के लिए अपने आवेदनों को तैयार करने में विकासकर्ताओं और भूमि मालिकों की सहायता करेगी। ;
- ट्रांजिट स्टेशनों और कॉरिडोरों के आसपास के इलाकों में भूमि के विकास और भवनों के निर्माण के लिए अपने आवेदन तैयार करने में विकासकर्ताओं और भूमि मालिकों को परामर्श प्रदान करने के लिए रजिस्टर्ड आर्किटेक्ट्स, शहरी प्लानर्स और इंजीनियर्स की सहायता करेगी। ;

यह टीओडी नीति नवीन ट्रांजिट स्टेशन और कॉरिडोर के साथ-साथ ऐसी पुनर्विकास योजनाओं, जैसी कि विद्यमान स्टेशन, कॉरिडोर और आसपास के समुदायों के लिए तैयार की जाने के संबंध में टीओडी क्षेत्र (ट्रांजिट स्टेशन और कॉरिडोर क्षेत्र) और ट्रांजिशन क्षेत्र आयोजना साधनों के लिए आशयित है। ऐसे टीओडी क्षेत्र (ट्रांजिट स्टेशन और कॉरिडोर क्षेत्र) और ट्रांजिशन क्षेत्र को विकास योजनाओं (डीपी) में चिन्हित किया जाएगा और परीक्षेत्रिक योजनाओं/ टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजनाओं में सीमांकित किया जाएगा।

जहां डीपी, परीक्षेत्रिक योजनाएं और शहरी विकास नियम लागू होते हैं, यह दस्तावेज इन मौजूदा वैधानिक योजनाओं और दस्तावेजों के पुनरीक्षणों / संशोधनों के लिए आधार प्रदान करेगा और भविष्य के सभी डीपी, परीक्षेत्रिक योजनाएं और शहरी विकास नियमों और अन्य दस्तावेज इस दस्तावेज के आधार पर तैयार किए जाएंगे।

4. ट्रांजिट उन्मुखी विकास (टीओडी)

ट्रांजिट उन्मुखी विकास (टीओडी) को सार्वजनिक परिवहन से पैदल दूरी के भीतर मध्यम से उच्च घनत्व वाले आवासीय, कार्यालयों और फुटकर दुकानें जैसे ट्रांजिट सहायक उपयोगों के लिए कॉम्पैक्ट, पैदल यात्री और एन एम वी अनुकूल विकास (Pedestrian & NMV Friendly Development) के रूप में परिभाषित किया गया है। टीओडी मिश्रित-उपयोग, मिश्रित-आय वाला आवासीय और / या वाणिज्यिक क्षेत्र है जिसे सार्वजनिक परिवहन तक पहुंच बढ़ाने के लिए डिजाइन किया गया है, और जो पैदल यात्री और एन एम वी उन्मुख डिजाइन (Pedestrian & NMV Oriented Design), बहु-मोडल एकीकरण (Multi-modal Integration) और कनेक्टिविटी जैसे ट्रांजिट यात्रियों को प्रोत्साहित करने के लिए सुविधाओं को शामिल करता है। टीओडी व्यापक रूप से विकास के सबसे स्थायी स्वरूप के रूप में माना जाता है और दुनिया के कई हिस्सों में अमल में लाया जाता है। यह निजी मोटर वाहन के उपयोग के प्रभाव को कम करता है और ऐसे विकास को बढ़ावा देता है जो ट्रांजिट के उपयोग के लिए अधिक अनुकूल है। टीओडी निवासियों, श्रमिकों और दुकानदारों को मास ट्रांजिट का इस्तेमाल करने के लिए प्रोत्साहित करता है और ट्रांजिट स्टेशन और ट्रांजिट कॉरिडोर के आसपास कॉम्पैक्ट, मिश्रित-उपयोग और पैदल यात्री अनुकूल विकास से निजी मोटर वाहनों पर निर्भरता कम करता है।

4.1 विजन (Vision)

- उच्च घनत्व, मिश्रित उपयोग के विकास के माध्यम से सार्वजनिक परिवहन को परिवहन का एक पसंदीदा साधन बनाकर शहरी क्षेत्रों में स्मार्ट और जीने योग्य विकास (Smart and livable Growth) सुनिश्चित करना। पैदल यात्री की सुरक्षा, आराम और सुविधा सुनिश्चित करना।

4.2 उद्देश्य

ट्रांजिट उन्मुखी विकास नीति निम्नलिखित प्रमुख नीति उद्देश्यों पर विकसित की गई है जो ट्रांजिट स्टेशन और कॉरिडोर क्षेत्रों पर लागू होती हैं:-

1. ट्रांजिट सहायक उपयोग (Transit Supportive Uses) सुनिश्चित करना

ट्रांजिट स्टेशनों और कॉरिडोर के आसपास जमीन का उपयोग इस प्रकार सुनिश्चित करना कि वे उच्च मात्रा में ट्रांजिट के उपयोग में वृद्धि, स्थानीय समुदाय हेतु मिश्रित उपयोग का कार्य केंद्र और शहर-व्यापी परिवहन नेटवर्क के लाभ के माध्यम से ट्रांजिट राइडरशिप हेतु सहायक हों। यह स्थानीय समुदाय को उनके समुदाय क्षेत्र में ही वर्धित सेवाएं, रोजगार और आवास विकल्प प्रदान करता है।

2. ट्रांजिट स्टेशनों और कॉरिडोर के आसपास घनीकरण और मिश्रित आय विकास

घनीकरण से उच्च आवृत्ति (High Frequency) वाली रॅपिड ट्रांजिट सेवा (Rapid Transit Service) को बढ़ावा मिलेगा और यह विभिन्न प्रकार के आवास, रोजगार, स्थानीय सेवाओं और सुविधाओं के लिए भी आधार प्रदान करेगा जो एक जीवंत स्टेशन और कॉरिडोर क्षेत्र समुदाय बनाने में सहायक होगा।

मिश्रित आय विकास विभिन्न आय स्तरों वाले लोगों के लिए विविध प्रकार की आवास इकाइयों को शामिल करेगा इसमें कम आय वाले निवासियों के लिए किफायती आवास विकल्पों की एक श्रेणी (Range of Affordable Housing Options) भी शामिल की जानी चाहिए और विविध आय स्तर वाले संपूरक विभिन्न व्यावसायिक विकास शामिल होने चाहिए।

3. कनेक्टिविटी सुनिश्चित करना, वेहीक्युलर ट्रैफिक (Vehicular Traffic) और पार्किंग का प्रबंधन करना

मास ट्रांजिट कॉरिडोर पर विशेष ध्यान के साथ शहर में व्यापक परिवहन नेटवर्क नियोजन (Comprehensive Transport Plan) के माध्यम से कनेक्टिविटी सुनिश्चित करना। विभिन्न मोड ट्रांसफर विकल्पों के समुचित एकीकरण (Integration of Various Mode Transfer

Options) के साथ एक आरामदायक पैदल यात्री वातावरण बनाने के दौरान पारगमन सेवाएं और निजी मोटर वाहन परिसंचरण और पार्किंग की आवश्यकताओं को समायोजित करना।

4. पैदल यात्री और एन एम वी-उन्मुख डिजाइन (Pedestrian and Non-Motorised Vehicle Oriented Design) बनाना

पैदल चलने योग्य ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर क्षेत्र का समर्थन करने और ट्रांजिट के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए सभी ट्रांजिट स्टेशनों / कॉरिडोर से सुविधाजनक, आरामदायक, सीधी तथा सुरक्षित कड़ी से पैदल यात्री और गैर मोटर वाहन (एन एम वी) के संपर्क सृजित करना।

5. प्रत्येक ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर क्षेत्र को एक अनुठा स्थान बनाना

एक कार्यात्मक ट्रांजिट नोड को समुदाय के प्रवेश द्वार और गतिविधियों के जीवंत मिश्रित केंद्र में बदलने के लिए प्रत्येक ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर क्षेत्र को एक अनूठे पर्यावरण के रूप में विकसित किया जाएगा। डिजाइन के जरिए सुरक्षित, उपयोग योग्य साझा सार्वजनिक स्थान सृजित करें और मौजूदा पार्क को सुलभ बनाएं।

6. स्थानीय समुदायों के संदर्भ में योजना

स्थानीय समुदायों के साथ परामर्श के माध्यम से, टीओडी स्थानीय समुदायों के लिए बढ़ते उपयोग और सेवाओं, विभिन्न प्रकार के आवास, बढ़ते परिवहन विकल्प, बढ़ी हुई सामुदायिक सुविधाओं और अधिक पैदल चलने योग्य माहौल सहित स्थानीय समुदायों के लिए सहायक लाभों की एक विस्तृत श्रृंखला प्रदान करेगा।

7. सार्वजनिक परिवहन को बढ़ावा देना और निजी वाहनों में कटौती

टीओडी क्षेत्र और ट्रांजिशन क्षेत्र में उच्च घनत्व वाले क्षेत्रों का विकास करके सार्वजनिक परिवहन के उपयोग को बढ़ावा देना, जो दैनिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए निवासियों / श्रमिकों द्वारा किए जाने वाले ट्रांजिट तथा पैदल यात्राओं की हिस्सेदारी में वृद्धि करेगा और निजी वाहन के स्वामित्व में कमी में परिणामित होगा। यातायात और संबंधित पार्किंग मांग, प्रदूषण और यथाप्रयोज्य टीओडी क्षेत्र और ट्रांजिट क्षेत्र में ट्राफिक कंजेशन में कमी में भी परिणामित होगा।

8. सड़क नेटवर्क का घनीकरण

सुरक्षित और आसान आवागमन और विभिन्न उपयोगों के साथ ही ट्रांजिट स्टेशनों के बीच एन एम वी और पैदल यात्रियों की कनेक्टिविटी के लिए विकास क्षेत्र के भीतर एक घने सड़क नेटवर्क की स्थापना करें।

9. सुरक्षित समाज का विकास करना

महिलाओं, बच्चों, वरिष्ठ नागरिकों तथा दिव्यांगों की सुरक्षा पर विशेष ध्यान देते हुए सुरक्षित समाज सुनिश्चित करने हेतु भवन निर्माण उपनियमों में आवश्यक संशोधन करना, जैसे कि बाउंड्रीवॉल के प्रावधानों को समाप्त करना, सड़क पर भवनों के अग्र भाग में सक्रियता के प्रावधान बनाना, पैदल चलने योग्य रास्तों के रूप में सीमांत खुली जगह का सार्वजनिक उपयोग के प्रावधान बनाना आदि।

10. शहरी फैलाव को नियंत्रित करना

परिवहन कॉरिडोर तक पहुंच के साथ एक कॉम्पैक्ट क्षेत्र में बढ़ती आबादी को समायोजित करके शहरी फैलाव को रोकना, जो कि निवेश का युक्तीकरण करेगा और विकास के लिए बुनियादी ढांचे की लागत को कम करेगा।

11. पर्यावरण के अनुकूल और रहने योग्य शहर

शहर में प्रवेश और निर्गम यात्राओं के साथ-साथ माल की आवाजाही के लिए पर्यावरण के अनुकूल यातायात विकल्पों, खुली जगहों, खेल मैदानों और ग्रीन बेल्ट के प्रावधानों के माध्यम से कार्बन पदचिह्नों (Carbon Footprints) को कम करना।

4.3 लाभ

टीओडी शहरों को निम्नलिखित लाभ प्रदान करेगा:

- (१) **सभी के लिए गतिशीलता के विकल्प** - निजी वाहनों के उपयोग को सार्वजनिक परिवहन और वैकल्पिक तरीकों के उपयोग में परिवर्तन करके गतिशीलता के प्रतिमान को बदलना।
- (२) **सभी के लिए जीवन की बेहतर गुणवत्ता** - स्वस्थ जीवन तथा जीवन की बेहतर गुणवत्ता के प्रति जीवन शैली को बदलने को प्रेरित करने के उद्देश्य से विविध उच्च-घनत्विय, मिश्रित-उपयोग, मिश्रित-आय वाले आवास, रोजगार और मनोरंजन विकल्पों को मास ट्रांजिट स्टेशन से पैदल चलने योग्य/साइकिल चलाने योग्य दूरी पर प्रदान करना। समुदायों का अलगाव करने की बजाए उसे एकीकृत करना और सामाजिक कलंक और असंतोष को कम करना।
- (३) **प्रत्येक परिवार को एक घर** - सभी प्रकार के आय वर्ग के लिए आवासीय स्टॉक की आपूर्ति बढ़ाएं जिसमें शहर में किफायती आवास और वाणिज्यिक जगहों की श्रेणी शामिल है, जो कीमतों में गिरावट लाएगी और शहरों में रहने और काम करने को किफायती बनाएगी।
- (४) **बाजार बेहतर शहर में भागीदारी करता है-** शहर के विकास और राजस्व में निवेश लाने के लिए निजी क्षेत्र के लिए विकास के अवसर खोलें और विभिन्न संभावित विकास मॉडलों के उपयोग से कास सब्सिडाइज्ड सामाजिक सुविधाओं, किफायती आवास और

सार्वजनिक परिवहन में मदद मिलेगी। कम आय वाले समूहों को एकीकृत मिश्रित-आय वाले समुदायों में स्थान और साझा सुविधाएं प्रदान की जा सकती हैं, जिससे शहरी मलिन बस्तियों और अनधिकृत कॉलोनियों के प्रसार को कम किया जा सकता है।

- (५) **स्व-दक्षता** - उच्च घनत्व बनाने से विकेंद्रीकृत बुनियादी ढांचे के प्रावधान और प्रबंधन तकनीकों को और अधिक व्यावहारिक बनाया जा सकता है, जिससे समुदाय की जरूरतों को पूरा करने के लिए स्थानीय स्तर पर पानी / सीवेज को पुनः चक्रित (रिसाइकल) करना और सस्ता बनाया जा सकेगा।
- (६) **सस्ती सार्वजनिक परिवहन** - एक सार्वजनिक परिवहन निधि के लिए गैर-किराया बॉक्स राजस्व का एक महत्वपूर्ण स्रोत उपलब्ध कराना, जिस से टिकट की कीमतों को कम करने और सार्वजनिक परिवहन सुविधाओं के प्रावधान को बढ़ाने में मदद मिलेगी।
- (७) **पर्यावरणीय गिरावट को कम करना** - शहरी फैलाव (कम घनत्व फैलाने वाले विकास) को कम करके, ठोस ढंग से शहर के विकास और पुनर्विकास के लिए एक स्पष्ट दृष्टि (विजन) निर्धारित करना। उच्च घनत्व वाले सघन विकास के माध्यम से पर्यावरण की दृष्टि से संवेदनशील भूमि और अच्छी भूमि को बचाने में मदद मिलेगी।
- (८) **लोक धन को बचाना** - अतिरिक्त सड़क विस्तार, पाइपिंग / केबल बिछाने की लागत जैसे भौतिक बुनियादी ढांचे में निवेश, ट्राफिक कंजेशन की समय-लागत और कम घनत्व वाले फैलाव से संबंधित अन्य बड़ी लागतों में निवेश की कमी के जरिए लोक धन की बचत होगी।
- (९) **बहु-अनुशासनिक एकीकृत दृष्टिकोण** - एकीकृत विकास प्रदान करने के लिए योजना के ओर अधिक समग्र प्रतिमान के लिए एक बदलाव प्रदान करना जहां सभी क्षेत्रों-गतिशीलता, नियोजन नीति, शहरी डिजाइन, बुनियादी ढांचे और अर्थशास्त्र एक साथ एकीकृत तरीके से मिलकर काम करें।

ट्रांजिट एजेंसियों के लिए लाभ

- (१०) बड़ी आबादी के पैदल चलने योग्य दूरी के भीतर रहने / काम करने के चलते यात्रियों में वृद्धि।
- (११) दीर्घकालिक क्रास-सब्सिडी और सार्वजनिक परिवहन के रखरखाव के लिए बढ़ी हुई भूमि मूल्यों का मूल्य अधिकृत होना।

भूमि, सड़क और सेवा के स्वामित्व वाली एजेंसियों को लिए लाभ :-

- (१२) अल्प लोक धन निवेश के साथ बढ़ते हुए विकास के कारण भूमि से संभावित राजस्व में वृद्धि।
- (१३) कम लागत वाली भूमि के भीतर, ज्यादा स्थायी तरीके से समग्र योजनाबद्ध आबादी को समायोजित करने के कारण शहरी स्तर पर बुनियादी ढांचे (सड़कों, पाइप, केबल, सुरंगों आदि की लंबी अवधि) की कम लागत।

- (१४) स्थायी विकेंद्रीकृत भौतिक अवसंरचना के लिए व्यवहार्यता में वृद्धि।
 (१५) साझा सामाजिक अधोसंरचना सुविधाओं का वर्धित और अधिक कुशल उपयोग

5. ट्रांजिट उन्मुखी विकास (टीओडी) क्षेत्र और ट्रांजिशन क्षेत्र

5.1 परिभाषाएँ

5.1.1 टीओडी क्षेत्र

मास ट्रांजिट स्टेशन: - मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम (एम आर टी एस) कॉरिडोर / नेटवर्क में सभी मौजूदा और प्रस्तावित मास ट्रांजिट स्टेशन, जिन्हें विकास और संचालन के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया गया है। (जिसे ट्रांजिट स्टेशन के रूप में निर्दिष्ट किया गया है)

मास ट्रांजिट कॉरिडोर: - मेट्रो रेल / लाइट रेल / मोनो रेल कॉरिडोर / नेटवर्क और बस रैपिड ट्रांजिट (बी आर टी) या उच्च क्षमता वाली सार्वजनिक परिवहन, कॉरिडोर / रूट / नेटवर्क जिन्हें विकास और आवागमन के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया गया है (जिसे ट्रांजिट कॉरिडोर के रूप में निर्दिष्ट किया गया है)

टीओडी क्षेत्र (ट्रांजिट स्टेशन/ कॉरिडोर क्षेत्र): - मेट्रो रेल / लाइट रेल / मोनो रेल, मास ट्रांजिट कॉरिडोर के बीच की रेखा के दोनों ओर ५०० मी चौड़ी पट्टी (५-१० मिनट की पैदल दूरी) के भीतर का क्षेत्र और उच्च क्षमता वाले सार्वजनिक परिवहन, मास ट्रांजिट कॉरिडोर के बीच की रेखा अथवा इसके मार्गाधिकार (आर ओ डब्ल्यू) (Right of Way - ROW) के बीच की रेखा के दोनों ओर ३०० मीटर चौड़ी पट्टी के भीतर का क्षेत्र। मेट्रो रेल / लाइट रेल / मोनो रेल, उच्च क्षमता वाले सार्वजनिक परिवहन और मास ट्रांजिट कॉरिडोर के बीच की रेखा के दोनों ओर पट्टी की चौड़ाई शासन द्वारा कम या अधिक निर्धारित की जा सकेगी।

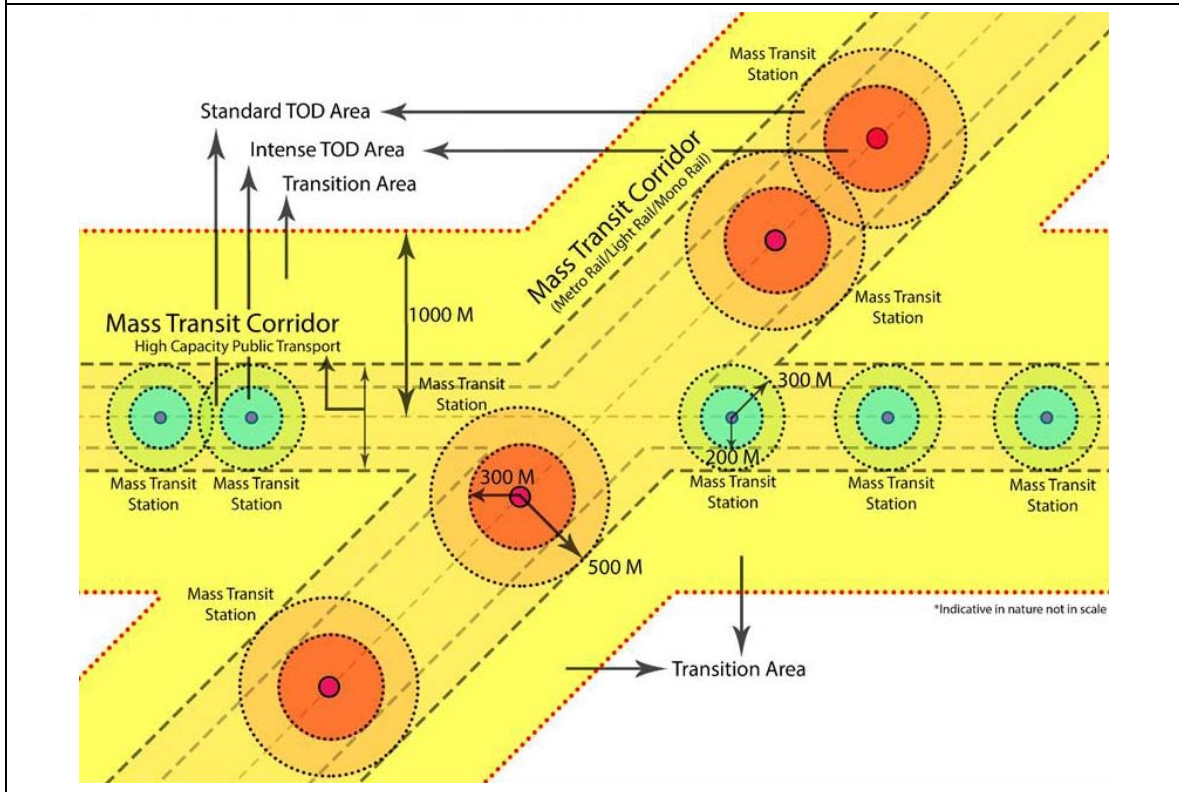
नोट: टीओडी क्षेत्रों के दायरे में उच्च क्षमता वाले सार्वजनिक परिवहन कॉरिडोर / रूट / नेटवर्क को मास ट्रांजिट कॉरिडोर के रूप में विचार करने में समर्थ होन के लिए ऐसे उच्च क्षमता वाले सार्वजनिक परिवहन कॉरिडोर / रूट / नेटवर्क को ५००० से अधिक यात्री प्रति घंटा प्रति दिशा की क्षमता के साथ डिजाइन किया जाना होगा।

5.1.2 ट्रांजिशन क्षेत्र

ट्रांजिशन क्षेत्र: - मेट्रो रेल / लाइट रेल / मोनो रेल कॉरिडोर / नेटवर्क और बस रैपिड ट्रांजिट (बी आर टी) अथवा उच्च क्षमता वाली सार्वजनिक परिवहन' कॉरिडोर / रूट / नेटवर्क जो भविष्य के परिवहन / टीओडी आधारित योजना के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया गया है, की बीच की रेखा के दोनों ओर १००० मीटर चौड़ी पट्टी के भीतर

का क्षेत्र। परियोजना की आवश्यकतानुसार ट्रांजिशन क्षेत्र को शासन द्वारा घटाया या बढ़ाया जा सकता है।

टीओडी क्षेत्र (ट्रांजिट स्टेशन/ कॉरिडोर क्षेत्र) का चित्रण



5.2 टीओडी क्षेत्रों / ट्रांजिशन क्षेत्रों की सीमांकन

इन क्षेत्रों से संबंधित टीओडी/ ट्रांजिशन क्षेत्र और परिक्षेत्र के सीमांकन, किसी विशिष्ट ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर क्षेत्र (टीओडी क्षेत्रों) के लिए तैयार डीपी के प्रावधानों के अधीन टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजनाओं में किया जाएगा। ऐसी टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजनाएं मास ट्रांजिट एजेंसी द्वारा तैयार की जाएंगी। मध्यप्रदेश मेट्रो रेल कंपनी लिमिटेड (एम पी एम आर सी एल) / मास ट्रांजिट एजेंसी, नगर निगम / परिषद की सहायता ले सकेगी और शहरी नियोजन और विकास विशेषज्ञों से टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजनाएं, लेआउट / टीडी योजना तैयार करने और परियोजनाओं की पहचान और कार्यान्वयन में तकनीकी सहायता ले सकेगी।

इन क्षेत्रों से संबंधित टीओडी क्षेत्र/ ट्रांजिशन क्षेत्र और परिक्षेत्र के वास्तविक सीमांकन, खंड ५.१ में परिभाषित टीओडी / ट्रांजिशन क्षेत्र के भीतर / उससे परे क्षेत्र पर किया जा सकेगा, जहां निर्दिष्ट दूरी के बाहर की जमीन विशिष्ट ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर क्षेत्र की विशेषताएं साझा करते हैं और भौतिक रूप से ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर क्षेत्र से अलग नहीं है या धारा ५.१ के अनुसार निर्दिष्ट समय में प्रत्यक्ष पैदल यात्री कनेक्टिविटी हो सकती है, और ट्रांजिट-सहायक भूमि उपयोगों को स्थान दे सके या टीओडी, परीक्षेत्रिक योजना और नगर में योजनाबद्ध विकास के अनुसार आवश्यक हो। इसी प्रकार टीओडी क्षेत्रों के ऐसे वास्तविक सीमांकन मौजूदा ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर के आसपास मौजूदा स्थिर आवासीय समुदायों या

अन्य उपयोग के क्षेत्रों को बाहर कर सकते हैं, जो विशिष्ट कॉरिडोर क्षेत्र की विशेषताओं को साझा नहीं करते हैं और भौतिक अवरोधों से अलग हो जाते हैं जो खण्ड ५.१ के अनुसार निर्दिष्ट समय में ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर तक पैदल यात्री पहुंच रोकते हैं।

6. नीतिगत उद्देश्य को पूरा करने के लिए दृष्टिकोण

इस दस्तावेज का एक उद्देश्य ट्रांजिट उन्मुखी विकास के नीतिगत उद्देश्यों को पूरा करने के लिए रणनीतियों को निर्धारित करना है।

ये रणनीतियाँ ट्रांजिट स्टेशनों और कॉरिडोर के आसपास के विकास के विशिष्ट संदर्भ में मध्यप्रदेश प्रशासन की रणनीतिक नीति (Strategic Policy) को दर्शाती हैं।

6.1 ट्रांजिट-सहायक उपयोग

1. ट्रांजिट- सहायक उपयोग (Transit Supportive Uses)

ट्रांजिट-सहायक भूमि / भवन उपयोग, ट्रांजिट उपभोग तथा वर्धित परिवहन नेटवर्क कार्यक्षमता को प्रोत्साहित करती है। ट्रांजिट स्टेशनों और कॉरिडोरों के आसपास भूमि / भवन का उपयोग पैटर्न निम्नानुसार चिन्हित किया जाएगा:

- रोजगार का उच्च घनत्व और / या उच्च आवासीय घनत्व
- पीक पीरियड (Peak Period) से भिन्न समय में यात्रा को बढ़ावा देना
- सड़कों और ट्रांजिट स्टेशनों पर रिवर्स फ्लो यात्रा (Reverse Flow Travel) को आकर्षित करना
- पूरे दिन और सप्ताहभर गतिविधि के विस्तारित समय को प्रोत्साहित करना
- पैदल यात्री उपयोगकर्ताओं को आकर्षित करना और पैदल यात्री आवागमन उत्पन्न करना

2. मिश्रित उपयोग (Mixed Use)

एक टीओडी क्षेत्र आवासीय, वाणिज्यिक, रोजगार, सार्वजनिक अर्ध-सार्वजनिक, सहायक रिटेल, मनोरंजन और सेवा उपयोगों के मिश्रण (मिश्रित उपयोग) की अनुमति देगा। उपयोग का मिश्रण उर्ध्वाधर और / या क्षैतिज रूप से होगा (Horizontal as well as Vertical) अर्थात् , उपयोगों का मिश्रण एक विशेष इमारत के भीतर पाया जा सकता है या टीओडी क्षेत्र में कई इमारतों में भी शामिल किया जा सकता है। यह कॉम्पैक्ट, पैदल चलने योग्य टीओडी क्षेत्र के भीतर कई तरह के उपयोग प्रदान करता है और विभिन्न प्रकार के विकास के बीच तालमेल बनाता है।

3. गैर-ट्रांजिट सहायक उपयोगों (Non-Transit Supportive Uses) को सीमित करना

चूंकि टीओडी ट्रांजिट सवार (Transit Rider) और पैदल यात्रियों पर केन्द्रित है, इसलिए यह महत्वपूर्ण है कि निजी मोटर गाड़ी उन्मुख विकास (Private Automobile Oriented Development) टीओडी क्षेत्र पर हावी नहीं हो। गैर-ट्रांजिट सहायक भूमि / भवन उपयोग वह होता है जो प्राथमिक रूप से निजी मोटर वाहनों के लिए उन्मुख होते हैं, पैदल यात्री या ट्रांजिट उपयोगकर्ता के लिए नहीं।

इस प्रकार के उपयोग

- निजी मोटर वाहन गतिविधियों में वृद्धि पैदा करते हैं।
- निजी मोटर वाहन के उपयोग के उन्मुख क्षेत्रों का निर्माण करते हैं।
- कम-घनत्व वाले शहरी रूप (Urban Form) से बड़ी मात्रा में भूमि का उपभोग करते हैं।
- व्यापक सतह पार्किंग क्षेत्रों (Surface Parking Areas) की आवश्यकता निर्मित होती है।
- पैदल यात्रियों के लिए नकारात्मक प्रभाव उत्पन्न करते हैं, जैसे कि भवन के अग्रपृष्ठ (Building Frontages) से अलगाव, लंबे और थकाऊ पदयात्रायें, और फुटपाथ पर कई वाहन क्रॉसिंग, और / या आमतौर पर से गतिविधि के विस्तारित घंटे को आकर्षित नहीं करते हैं।

गैर-ट्रांजिट सहायक उपयोग ट्रांजिट स्टेशनों/कॉरीडोरों के तत्काल परिसर में अवस्थित नहीं होंगे, जहां उच्च पैदल यात्री गतिविधि और बस यातायात है। इन उपयोगों को टीओडी क्षेत्र के बाहर या टीओडी क्षेत्र के किनारे की ओर अवस्थित किया जा सकता है, जहां उच्च तीव्रता उपयोग (High Intensity Uses) संभव न हो अथवा ऐसे उपयोगों को बड़े व्यापक ट्रांजिट-सहायक विकास के भाग के रूप में स्थापित किया जा सकता है।

6.2 ट्रांजिट स्टेशनों / कॉरीडोरों के आसपास घनीकरण और मिश्रित आयु वर्ग युक्त विकास

1. घनीकरण (Densification)

क. प्रत्येक ट्रांजिट स्टेशनों / कॉरीडोरों के आसपास घनत्व को अनुकूलित करना

- आसपास के संदर्भ और विशेष ट्रांजिट स्टेशन / कॉरीडोर प्रकार पर विचार करते हुए ट्रांजिट स्टेशन / कॉरीडोर में और इसके आसपास घनत्व बढ़ाया जाएगा। उच्च घनत्व को ऐसे स्थानों में रखा जाएगा, जहाँ से ट्रांजिट और स्थानीय सार्वजनिक प्रणालियों तक सर्वोत्तम पहुंच हों।

- उच्चतम घनत्व के उपयोगों और भवन रूपों (Building Forms) (जैसे अपार्टमेंट, कार्यालय टावर आदि) को जितना संभव हो उतना ट्रांजिट स्टेशनों / कॉरिडोरों समीप अवस्थित किया जाएगा।

ख. घनत्व के प्रभाव को कम करना

- टीओडी क्षेत्र में उच्चतम घनत्व, ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर के तत्काल निकटतम साइट पर हो। इसके अलावा, ट्रांजिट स्टेशनों / कॉरिडोरों के निकट भाग पर न्यूनतम घनत्व मानदंड स्थापित किए जा सकते हैं ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि विकास की वांछनीय तीव्रता (desired Intensity of Development) हासिल की जा चुकी है।
- ट्रांजिट स्टेशनों / कॉरिडोर से दूरी के अनुसार, भवन उचाइयां और घनत्व में कमी करते हुए, उच्च और निम्न तीव्रता विकास के बीच ट्रांजिशन स्थापित करना।
- घनत्व, भवनों की ऊंचाई और छायाओं के स्थान निर्धारण (Placement of Density, Building Height, and Shadows) के लिए आयोजक तत्वों के रूप में ट्रांजिट सुविधाएं, सार्वजनिक स्थलों तथा सड़कों का उपयोग करना।
- एकीकरण सुनिश्चित करने और विकास के प्रभावों को कम करने के लिए नए विकास और मौजूदा समुदायों के बीच उचित उपचार करना (Proper edge Treatment) जैसे कि, सुसंगत (Compatible) बिल्डिंग स्केल (Building Scale), पार्किंग स्थान एवं लैंडस्केपिंग (Landscaping) आदि।

2. मिश्रित आय वर्ग युक्त विकास (Mixed Income Development)

मिश्रित वर्ग युक्त विकास में विभिन्न आय स्तर वाले लोगों के लिए विविध प्रकार के आवासीय इकाइयों को शामिल किया जाएगा। इसमें कम आय वर्ग के निवासियों के लिए किफायती आवास विकल्पों की श्रेणी (Range of Affordable Housing Options) शामिल होगी। यह विभिन्न आय स्तरों को परिपूरक विविध वाणिज्यिक विकास भी शामिल करेगा। मिश्रित आय वर्ग युक्त विकास, घनत्व पर निम्न कारणों से सकारात्मक प्रभाव डालता है -

- कम आय और आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग के आवास में आवासीय इकाइयों के आकार छोटे होते हैं।
- अनौपचारिक क्षेत्र (Informal Sector) और ऐसे अन्य व्यावसायिक प्रतिष्ठानों में उच्च रोजगार घनत्व (High Employment Density) होता है। मिश्रित आय वर्ग युक्त विकास समावेशी (Inclusive) और उच्च घनत्व विकास (High Density Development) होगा, जो ट्रांजिट कॉरिडोर के राइडरशिप पर सकारात्मक प्रभाव डालेगा।

6.3 कनेक्टिविटी सुनिश्चित करना, वेहीक्युलर ट्रैफिक (Vehicular Traffic) और पार्किंग प्रबंधित करना

शहरी इलाकों में कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने के लिए डीपी और परीक्षेत्रिक योजनाओं में व्यापक परिवहन नेटवर्क नियोजन (Comprehensive Transport Plan) किया जाएगा। टीओडी क्षेत्र के प्रस्ताव एक आरामदायक पैदल यात्री वातावरण करते हुए, ट्रांजिट सेवाओं, निजी मोटर वाहन परिसंचरण और पार्किंग की आवश्यकताओं को भी समायोजित करेंगे।

1. कनेक्टिविटी

डीपी और परीक्षेत्रिक योजनाओं के अधीन परिवहन प्रस्तावों को निम्नानुसार तैयार/पुनरीक्षित किया जाएगा: -

- यातायात के सभी साधनों के लिए सड़कों और पथों का घना नेटवर्क बनाना।
- कुछ धमनीय सड़कों/मार्गों (Arterial Roads/Streets) पर यातायात वाल्यूम (Traffic Volume) को केन्द्रित करने के बजाय कई समानांतर सड़कों/मार्गों पर उच्च यातायात वाल्यूम फैलाना।
- यातायात के सभी साधनों के लिए सड़कों का ऐसा महीन नेटवर्क (Fine Network) बनाना, जो विभिन्न स्थानों के बीच की दूरी कम करते हुए, पसंदीदा रूट्स का चयन (Choice of Routes) प्रदान करता है।

टीओडी क्षेत्र में विकास प्रस्ताव/लेआउट प्लान/टीडी योजना आदि, पैदल यात्री और एन एम वी मोड (Pedestrian and NMV Mode) के लिए ट्रांजिट स्टेशनों/कॉरीडोरों तक तथा व्यक्तिगत भवनों/परिसरों के बीच छोटे से छोटा सीधा रूट (shortest direct route) प्रदान करेगा।

2. मल्टी-मोडल एकीकरण (Multi-modal Integration)

मल्टी-मोडल एकीकरण सुनिश्चित करने के लिए सार्वजनिक परिवहन संचालन योजना (Public Transport Operation Plan) को बनाया जाएगा। इस तरह की योजना में कुछ प्रमुख बिंदु निम्नानुसार हैं : -

- सार्वजनिक परिवहन के साथ-साथ इन्टरमिडियेट पब्लिक ट्रांसपोर्ट (Intermediate Public Transport), पैदल यात्री और एन एम वी (Pedestrians and NMV) देते हुए यातायात के विभिन्न साधनों के लिये त्वरित तथा सुविधाजनक इन्टरचेंज के विकल्प (Interchange Options) प्रदान करना।
- मास ट्रांसपोर्टेशन के विकल्पों (Mass Transportation Options) जैसे मेट्रो/लाइट/मोनो रेल, बी आर टी, उच्च क्षमता वाले सार्वजनिक परिवहन सेवाओं और सार्वजनिक परिवहन के अन्य साधनों के बीच और पैदल यात्री और एन एम वी नेटवर्क के साथ समन्वय स्थापित किया जाएगा, ताकि मोड ट्रांसफर (Mode Transfer) में लगने वाले समय में कमी आ सकें।

- मल्टी-मोडल एकीकरण विकसित क्षेत्रों के साथ-साथ विकास कॉरीडोरों में सुरक्षित, किफायती और कई ट्रांजिट मोड विकल्पों (Multiple Transit Mode Options) के प्रावधान के साथ-साथ अधिकांश कम्युटर्स (Commuter's) के लिए यात्रा के समय और लागत को कम करेगा। अंतिम मील कनेक्टिविटी (Last Mile Connectivity) के लिए ऐसे मोड विकल्प (Mode Choices) विभिन्न मूल्यों और आराम के स्तर (Comfort Level) के आधार पर प्रदान किए जाएंगे।
- सभी मोड के बीच निर्बाध इंटरचेंज सुनिश्चित करते हुए, यातायात के सभी साधनों का एकीकरण करके, प्रमुख ट्रांजिट इंटरचेंजस् (Major transit interchanges) को मल्टी-मोडल ट्रांजिट हब के रूप में नियोजित किया जाएगा।
- मल्टी-मोडल एकीकरण केवल भौतिक एकीकरण (Physical Integration) नहीं होगा बल्कि सार्वजनिक परिवहन से सुसंगत अन्य एकीकरण तत्वों जैसे कि किराया, संचार, यात्री सूचना आदि (fare, communication, passenger information etc.) को मल्टी-मोडल एकीकरण में शामिल करना होगा।

टीओडी क्षेत्र में विकास प्रस्ताव/लेआउट योजना/टीडी योजना आदि -

- सार्वजनिक स्थानों के डिजाइन, प्रबंधन और नियोजन में पैदल यात्रियों, सार्वजनिक परिवहन, एन एम वी मोड को निजी मोटरीकृत साधनों से अधिक प्राथमिकता देगा।
- पूरी तरह से एकीकृत टीओडी क्षेत्र को सुनिश्चित करने के लिए एकीकृत सार्वजनिक प्रणाली (Integrated Public System) अनिवार्य है। सार्वजनिक प्रणालियों के तत्वों में प्राथमिक और द्वितीयक पैदल यात्री मार्ग, साइकिल मार्ग, सड़क आर ओ डब्ल्यू, पैदल यात्री/ सइकल ओवरपास और अंडरपास, सार्वजनिक खुली जगह, सार्वजनिक शौचालय, ट्रांजिट स्टेशन और बस स्टॉप शामिल होंगे।

3. पार्किंग

क. सीमित पार्किंग आवश्यकताएं

टीओडी ट्रांजिट-सहायक उपयोगों, बढ़े घनत्व और पैदल यात्री उन्मुख डिजाइन के माध्यम से आवागमन के स्थायी विकल्प प्रदान करता है, जिसमें ट्रांजिट में बढ़ोतरी होगी तथा निजी स्वामित्व के मोटरीकृत वाहनों की ट्रीप्स में कमी आएगी। चूंकि टीओडी में वाहन के निजी स्वामित्व में कमी लाने की क्षमता है, इसलिए टीओडी क्षेत्रों में पार्किंग आवश्यकताओं को कम करने के लिए दृढ़ विचार किया जाना चाहिए। निम्नलिखित रणनीतियों पर विचार कर के टीओडी क्षेत्रों के लिए युक्तिसंगत पार्किंग मापदंड किए जाएंगे।

- टीओडी क्षेत्रों में निजी मोटर गाड़ी के उपयोग को हतोत्साहित करने के लिए निजी मोटर वाहन पार्किंग को उपयुक्त रूप से सीमित करने और उनके लिए विभेद मूल्य निर्धारण (differential pricing)।
- निजी वाहन पार्किंग के लिए सार्वजनिक पार्किंग की आपूर्ति (ऑन-स्ट्रीट हो या ऑफ-स्ट्रीट हो) (be it on-street or off-street) और ईसीएस (इक्वीवेलेंट कार स्पेस)

(Equivalent Car Space(ECS)) आवश्यकताओं को ट्रांजिट स्टेशनों/कॉरिडोरों के तत्काल क्षेत्र में सीमित किया जाएगा। और ऐसे पार्किंग प्रावधान ट्रांजिट स्टेशनों/कॉरिडोरों से स्थान/दूरी पर आधारित होंगे।

- टीओडी क्षेत्र में उच्च और विभेदक पार्किंग शुल्क, (Higher and Differential parking prices) पार्किंग प्रबंधन रणनीति (Parking Management Strategy) के भाग के रूप में मानी जाएगी। पार्किंग शुल्क निम्न क्रम के अनुसार भिन्न होंगी : -

- ऑन-स्ट्रीट (आर ओ डब्ल्यू के भीतर) - सर्वोच्च
- ऑफ-स्ट्रीट एट ग्रेड
- ऑफ-स्ट्रीट मल्टी लेवल - निम्नतम



इसी तरह ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर की निकटता के साथ पार्किंग शुल्क में वृद्धि होगी।

- ट्रांजिट स्टेशन / कॉरिडोर के तत्काल क्षेत्र में, ट्रांजिट बसों, आईपीटी मोड और एन एम वी के लिए ऑन-स्ट्रीट और/या एट ग्रेड पार्किंग के लिए प्राथमिकता दी जाएगी।
- टीओडी क्षेत्रों में किसी विकास के लिए ईसीएस (Equivalent Car Space(ECS)) आवश्यकताओं का निर्धारण करते समय, निर्धारित ईसीएस में एन एम वी, ट्रांजिट बसों, आईपीटी मोड और दुपहिया वाहनों के लिए अंश अनिवार्य रूप से सुनिश्चित किया जाएगा।
- टीओडी क्षेत्रों में ऑन-स्ट्रीट पार्किंग अल्पकालिक अवधि (Short Term) तक सीमित होगा और ऑन-स्ट्रीट पार्किंग के लिए अत्यधिक पार्किंग शुल्क निर्धारित किया जाएगा।
- ट्रांजिट स्टेशनों/कॉरिडोरों के तत्काल आसपास के क्षेत्र में, ऑफ स्ट्रीट सार्वजनिक पार्किंग प्रावधानों (Off Street Public Parking) को हतोत्साहित किया जाएगा और यह टीओडी क्षेत्रों के किनारे तक सीमित होगा।
- निजी मोटर वाहनों के लिए पार्क-एंड-राइड सुविधाएं (Park and Ride Facilities) केवल ट्रांजिट स्टेशन परिसर में उपलब्ध कराई जा सकेगी, जबकि एन एम वी के लिए इस तरह की सुविधा ट्रांजिट स्टेशन परिसर में तथा टीओडी क्षेत्रों के भीतर ऑन-स्ट्रीट या ऑफ-स्ट्रीट (On-street or Off Street) के रूप में प्रदान कराई जा सकेगी।
- टर्मिनल स्टेशनों और मल्टी-मोडल ट्रांजिट हब में पार्क-एंड-राइड सुविधाएं (Park and Ride Facilities) प्रोत्साहित की जाएगी।
- टीओडी क्षेत्रों में सभी पार्किंग की आपूर्तियों (ऑन-स्ट्रीट, ऑफ-स्ट्रीट या ऑन-साइट) को साझा पार्किंग (Shared Parking) स्थान माना जाएगा। ऐसी पार्किंग आपूर्ति शासकीय एजेंसियों या निजी डेवलपर्स/भूमि स्वामियों/व्यापारी संघों आदि द्वारा विकसित की जा सकेगी।

ख. टीओडी क्षेत्र के पैदल चलने योग्य स्वरूप (Pedestrian Nature) के पूरक पार्किंग प्लेसमेंट (Parking Placement) और पार्किंग स्वरूप (Parking Form)

टीओडी क्षेत्र में पैदल यात्रीयों की सुविधा को बनाए रखने के लिए पार्किंग स्थलों का उचित डिज़ाइन किया जाएगा।

- टी.ओ.डी. क्षेत्रों के किसी भी विकास में, मौजूदा समुदायिक क्षेत्र या पैदल चलने योग्य वातावरण को प्रभावित किये बिना, सार्वजनिक ऑफ-स्ट्रीट पार्किंग स्थल तथा ऑन-साईट पार्किंग स्थलों को भूमि के खण्ड से लगे हुए न्यूनतम पदानुक्रम के सड़क (Lowest Hierarchy Road) से पहुंच प्रदान किया जाना चाहिए। इन पार्किंग स्थलों से प्राथमिक गंतव्यों (Primary Destinations) जैसे ट्रांजिट स्टेशन, प्रमुख कार्यालयों के क्षेत्र, उच्च घनत्व वाले आवासीय क्षेत्र आदि तक सीधा एवं सुविधाजनक पैदल यात्री मार्ग सुनिश्चित किया जाना चाहिए।
- टीओडी क्षेत्र में ऑन साइट, एट ग्रेड पार्किंग को हतोत्साहित किया जाना चाहिए और यदि ऐसे पार्किंग को प्रदान किया जाता है तो वह मुख्य मार्ग आर ओड ब्ल्यू पर प्रस्तावित ना करते हुए भवन के पीछे के हिस्से में प्रस्तावित किया जाना चाहिए।
- सभी प्रकार के पार्किंग स्थलों का डिज़ाइन तथा उनका स्थान इस तरह निर्धारित किया जाना चाहिए, कि प्राथमिक पैदल यात्री रूट (Primary Pedestrian Routes) पर मोटर वाहन क्रॉसिंग की संख्या न्यूनतम हो। ऐसे सभी क्रॉसिंग पर ड्राइववे (Driveway)/मोटर वाहनों की प्रविष्टियों (Entrances) को फिनिशड पदयात्री तथा साइकिल ट्रैक के स्तर (Finished Footpath and Cycle Track Level) तक उठाया जाना चाहिए।
- सभी सर्फेस पार्किंग स्थलों (Surface Parking Spaces) को लैंडस्केपिंग तथा वॉकवेज (Walk-ways) के माध्यम से छोटे खण्डों में विभक्त कर दिया जाना चाहिए और सर्फेस पार्किंग स्थलों से/तक सुरक्षित तथा सीधे पैदल यात्री आवागमन को लैंडस्केपड वॉकवेज के माध्यम से समायोजित किया जाना चाहिए।
- टी.ओ.डी. क्षेत्रों में सार्वजनिक खुले स्थानों, पार्को, फुटपाथों, साइकिल ट्रैकों और सड़क के आर ओड ब्ल्यू में शामिल अन्य स्थानों का उपयोग (जब तक कि ऑन स्ट्रीट पार्किंग के रूप में निर्दिष्ट नहीं किया गया है) पार्किंग के रूप में कड़ाई से प्रतिबंधित किया जाएगा।

4. नियोक्ता आधारित परिवहन मांग प्रबंधन (Employer based Transportation Demand Management (TDM) Strategies) रणनीतियों को प्रोत्साहन

नियोक्ता आधारित टीडीएम रणनीतियां निजी मोटर वाहन के उपयोग को कम करने, ट्रांजिट राइडरशिप को बढ़ाने के साथ ही टीओडी क्षेत्रों में पार्किंग की आवश्यकता को कम करने में सहायक होगी। ऐसी रणनीतियां हैं-

- ट्रांजिट स्टेशनों और प्रमुख इंटरचेंजों (Transit Station and Major Interchanges) को रोजगार केंद्रों या शॉपिंग सेंटर्स से जोड़ने के लिए स्थानीय शटल सेवा (Local Shuttle Services) को प्रोत्साहित करना।
- कार-शेयर/कार-पूल (Car Share/Car Pool) वाहनों के लिए पार्किंग स्थलों में प्राथमिकता पार्किंग स्थल उपलब्ध कराने के द्वारा सामुदायिक कार-शेअरिंग और कार-पूलिंग (car-sharing and car-pooling) को सुविधाजनक बनाना।
- टीडीएम पहलों जैसे फ्लेक्सी-टाइम अवर्स, टेली वर्क, बाइक/वॉक टू वर्क कार्यक्रम आदि (Flexi-time hours, Telework, Bike/Walk to work Programme etc.) को बढ़ावा देना।
- कर्मचारियों के बीच ट्रांजिट राइडरशिप कार्यक्रम (Transit Ridership Programme) को प्रोत्साहित करने के लिए वेतन के एक अंश के रूप में परिवहन के सभी साधनों पर वैध युनिवर्सल ट्रांजिट पैसेज/अनुदानित किराया (Universal Transit Passes/Subsidised Fare) देने हेतु नियोक्ताओं (जैसे सरकारी कार्यालय, निजी कार्यालय, व्यवसाय समूह आदि) के साथ काम करना।

6.4 पैदल यात्री और एन एम वी-उन्मुख डिजाइन

पैदल यात्री और गैर मोटर वाहन (एन एम वी) अनुकूल वातावरण टीओडी की सबसे जरूरी और मौलिक आवश्यकता हैं। सार्वजनिक परिवहन व्यवस्था में उच्च निवेश को अमल में लाने हेतु पैदल यात्री और एन एम वी तक सार्वजनिक परिवहन की पहुंच को उच्च प्राथमिकता दी जाएगी।

1. पैदल यात्री और एन एम वी कनेक्टिविटी

- ट्रांजिट स्टेशन/कॉरिडोर तक पैदल यात्री और एन एम वी के लिए सीधी कनेक्टिविटी को टीओडी क्षेत्रों के प्रत्येक विकास प्रस्तावों में सुनिश्चित किया जाएगा।
- टीओडी क्षेत्र के विकास प्रस्तावों में प्राथमिक और द्वितीयक पैदल यात्री रूट (Primary and Secondary Pedestrian Route) की पहचान करके शामिल किया जाएगा।
 - प्राथमिक पैदल यात्री रूट - ये रूट ट्रांजिट स्टेशन प्लेटफार्मों/ट्रांजिट कॉरिडोर के बस स्टॉप और टीओडी क्षेत्र में प्रमुख पैदल यात्री गन्तव्यों (Major Pedestrian Destination) के बीच सीधा संपर्क स्थापित करते हैं।

प्राथमिक पैदल यात्री रूटों में चौड़े साइडवॉकस् (Wide Side Walks) और स्टेशन/कॉरिडोर तक पहुंचने वाले पैदल पुल/ अंडर पास, स्काईवॉक इत्यादि (Foot Over Bridge/Underpass, Skywalk etc) शामिल होंगे।

- **द्वितीयक पैदल यात्री रूट** - ये रूट ट्रांजिट स्टेशन/कॉरिडोर के लिए सीधे लिंक प्रदान नहीं करते हैं लेकिन प्राथमिक पैदल यात्री रूटों तक कनेक्टिविटी में सहायक होते हैं। द्वितीयक पैदल यात्री रूटों में साधारण साइडवॉकस् (Standard Side Walks) और भवनों के प्रवेश एवं विविध भवनों के बीच कनेक्शन सम्मिलित होंगे।

- उपरोक्त खण्ड ६.३ (२) में उल्लिखित सार्वजनिक प्रणाली के सभी तत्वों के साथ पैदल यात्री कनेक्टिविटी सुनिश्चित की जाएगी, जो टीओडी क्षेत्र के भीतर पैदल यात्रा में सुगमता प्रदान करेगी।

2. पैदल यात्री और एन एम वी-उन्मुख डिजाइन (Pedestrian and NMV - Oriented Design)

प्रदेश के शहरों में ज्यादातर यात्राएं जैसे कि शिक्षा, स्थानीय खरीदारी, नेबरहुड में अवकाश यात्राएं (Leisure Trips within Neighbourhood) और स्थानीय स्थानीय रोजगार से संबंधित यात्राएं आदि शॉर्ट ट्रिप्स (Short Trips) है, जिनकी दूरी तीन किलोमीटर से कम है। पैदल चलने तथा साईकल चलाने योग्य वातावरण, उपयोगकर्ताओं को सार्वजनिक परिवहन तक पहुंचने और उक्त शॉर्ट ट्रिप्स के लिए चलने और साईकल उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित करता है। ऐसी शॉर्ट ट्रिप्स पैदल चलकर या साईकल चलाकर पूरी करने से, यात्रा की समग्र लागत के साथ-साथ मोटर वाहनों पर निर्भरता भी कम होती है।

- एक सुविधाजनक, आरामदायक और सुरक्षित पैदल यात्री रूट या एन एम वी रूट में छोटी, निरंतर, बाधा रहित, आसानी से नेविगेट किए जाने योग्य और स्थानीय जलवायु के लिए डिज़ाइन्ड (Short, Continuous, Barrier-Free, easily navigable and designed for Local Climate) जैसी गुणवत्ताएं होंगी।
- प्राथमिक पैदल यात्री मार्गों में जलवायु और मौसम से संरक्षण के तत्व (Climate and Weather Protection Elements) शामिल होंगे। इन तत्वों में कवर्ड वेटिंग एरिया, बिल्डिंग प्रोजेक्शनस्, आर्केडस् एवं कॉलोनेडस् (Covered Waiting Area, Building Projections, Arcades and Colonnades), ट्रांजिट स्टेशन/बस स्टॉप तक कवर्ड वॉक-वेज या ओवर पासेस/अंडर पासेस (Covered Walk-ways, or Overpasses/Under-passes), लैन्डस्केपिंग का उपयोग आदि शामिल होंगे। ये डिजाइन तत्व (Design Elements), ट्रांजिट स्टेशन/बस स्टॉप से आने जाने तथा प्रतीक्षा करने हेतु सुविधाजनक होंगे।
- एन एम वी तथा साईकल के रूट्स को, ट्रांजिट स्टेशन/कॉरिडोर के वाहन ड्रॉप-ऑफ़ जोनस् (Vehicle Drop-off Zones) या बस स्टॉप से नजदीक परंतु भौतिक रूप से

अलग स्थित किया जाएगा ताकि ट्रांजिट यात्री तथा साइकिल चलाने वालों के बीच संभावित टकराव से बचा जा सकें। इससे साइकिल चालकों और एन एम वी रूट के उपयोगकर्ताओं के आवागमन हेतु ट्रांजिट स्टेशन, एन एम वी पार्किंग और साइकिल पार्किंग से स्थानीय संपर्कों के साथ सीधे संपर्क सुनिश्चित होगा।

- टीओडी क्षेत्र के विकास प्रस्ताव पैदल यात्रियों, साइकिल चालक, एन एम वी और सार्वजनिक परिवहन उपयोगकर्ताओं के लिए पर्याप्त सुविधाएं प्रदान करेगा।
- भवनों के बीच पदयात्रियों हेतु आसान पैदल यात्री पहुंच के लिए एंटे-ग्रेड या ऊपरी मंजिलों पर आसान पहुंच स्थापित करने तथा आसानी से चलने योग्य रूट्स बनाने के लिये भवनों का आपस में समूह बनाया जाएगा।
- इन रूटों पर भवनों को सड़क की ओर उन्मुख किया जाएगा, सड़क के किनारे सीमांत खुली जगह (एम ओ एस) न्यूनतम रखी जाएगी और भवनों के प्रवेश साइडवॉक की ओर उन्मुख होंगे तथा भवनों में सीधे जाने वाले प्रवेश होंगे जो साइडवॉक से जुड़े रहेंगे। आर्केड बनाने की अवस्था में सड़क किनारे एमओएस का प्रावधान अनिवार्य नहीं किया जाएगा।
- सभी सड़क तथा मार्ग अधोसंरचना के प्रस्तावों और डिजाइनों को, भले ही कार्यान्वयन ऐजेंसी सरकारी ऐजेंसी हो, एम पी एम आर सी एल/मास ट्रांजिट ऐजेंसी द्वारा डीपी के प्रावधानों के अधीन अनिवार्य रूप से अनुमोदित किया जाएगा।

3. बचाव तथा सुरक्षा

- टीओडी क्षेत्र के विकास के प्रस्तावों में, पैदल चलाने को बढ़ावा देने, सड़क स्तर की गतिविधि में वृद्धि करने और सुरक्षा प्रदान करने के लिए सड़क के स्तर की गतिविधियां, जैसे हॉकिंग जोन, भूतल पर फुटकर दुकानें आदि का निर्माण किया जाएगा।
- टीओडी क्षेत्रों के भवनों के भूतल में ऐसे उपयोग होंगे जो पैदल यात्रियों को आकर्षित करे जैसे फुटकर दुकानें, निजी सेवाएँ, रेस्टॉरेंट, आउटडोर कैफ़े तथा आवास।
- टीओडी क्षेत्र के विकास के सभी प्रस्तावों में बांडूरी वॉल के निर्माण को हतोत्साहित किया जाएगा, जिससे सड़क पर चहल-पहल तथा अनौपचारिक निगरानी रहें।

6.5 प्रत्येक ट्रांजिट स्टेशन/ कॉरीडोर क्षेत्र को एक “अनुठ स्थान” बनाना

प्रत्येक ट्रांजिट स्टेशन/कॉरिडोर क्षेत्र को एक अनुठे पर्यावरण के रूप में विकसित किया जाएगा, जो कि व्यवहारिक ट्रांजिट नोड को एक सामुदायिक प्रवेश द्वार और गतिविधियों का एक जीवंत मिश्रित उपयोग के हब में बदलेगा।

1. गतिविधियां और उपयोग

क. “दिन-रात” चलने वाली गतिविधियों को प्रोत्साहित करना (Encourage “Round the Clock” Activities)

- टीओडी क्षेत्र के विकास के प्रस्तावों में पूरे समय सक्रिय मार्गों तथा विश्राम के प्रासंगिक स्थलों को बढ़ावा देने के माध्यम सुरक्षित, जीवंत, सुविधाजनक शहरी “स्थान” बनाया जाएगा।
- टीओडी क्षेत्र में सभी सड़कें, सार्वजनिक खुले क्षेत्र, उद्यान, पार्किंग और उपरोक्त खण्ड ६.३ (२) के अनुसार सार्वजनिक प्रणाली के अन्य तत्व, दिव्यांग नागरिकों की जरूरतों को विशेष ध्यान रखकर, सार्वभौमिक रूप से पहुंच योग्य होंगे।

ख. सड़क पर अनौपचारिक निगरानी की व्यवस्था

- टीओडी क्षेत्र के विकास के प्रस्तावों में, सड़क से लगे हुए भवनों/प्रांगण के बाउंड्रीवॉल को हटाते हुए और सड़क के आर ओड ब्ल्यू के किनारे तक समान भवन निर्माण रेखा बनाकर सड़कों पर अनौपचारिक निगरानी सुनिश्चित की जाएगी। यह सार्वजनिक स्थलों पर दुर्व्यवहार, धुंधले कोने, लघुशंका आदि को हतोत्साहित करेगा।
- टीओडी क्षेत्र में, बाउन्ड्री बाल रहित मिश्रित उपयोग, सड़क के किनारे तक भवन निर्माण रेखा, न्यूनतम सड़क किनारे की सीमांत खुली जगह (एमओएस) या सीमांत खुली जगह (एमओएस) रहित सड़क किनारे और सड़क किनारे पारदर्शी फेन्सिंग के साथ-साथ अन्य अनौपचारिक ऑन-स्ट्रीट गतिविधियां जैसे हॉकर क्षेत्र, सार्वजनिक स्थानों की सहज निगरानी प्रदान करने में सहायक होंगी।
- ऐसी सड़क के किनारे तक मिश्रित उपयोग भवन निर्माण के साथ आर्केड्स एवं कॉलोनेड्स को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

ग. सार्वजनिक खुली स्थलों का रचनात्मक उपयोग

- सार्वजनिक खुले स्थलों का विकास, इस तरह से किया जाएगा, कि वह टीओडी क्षेत्र के विकास का परिपूरक हो। यह ट्रांजिट स्टेशनों/कॉरीडोरों को, एक सार्वजनिक स्थल के रूप में महत्व देते हुए, एक सुविधाजनक तथा रूचिपूर्ण प्रतीक्षा/ड्रॉप-आफ क्षेत्र (Waiting/Drop-off Area) के साथ-साथ स्थानीय समुदाय के लिये एक गॅदरिंग स्थल (Gathering Place) प्रदान करेगा।
- टीओडी क्षेत्र के विकास के प्रस्तावों में पर्याप्त मार्ग वृक्षारोपण, भवनों के एडज् ट्रीटमेंट से सार्वजनिक स्थलों का छायांकन (Building edge Treatment to facilitate Shading of Public Realm), खुले स्थलों के उन्मुखीकरण आदि के माध्यम से जलवायु-संवेदनशील (Climate Sensitive) मार्गों तथा सार्वजनिक खुले स्थलों का निर्माण किया जाएगा।

2. प्रमुख इमारतों को महत्व देना

- टी.ओ.डी. क्षेत्र में सार्वजनिक या प्रमुख इमारतें (अर्थात् स्टेशन, बड़े वाणिज्यिक भवन, प्रमुख आवासीय भवन) दर्शनीय लैंडमार्क (Visible Landmark) स्थल होंगे। इन इमारतों का रेखांकन विशिष्ट डिजाइन फीचर्स (Distinctive Design Features) (अग्रभाग, रूफ लाइन इत्यादि) से किया जाएगा, जो कि क्षेत्र की पहचान बनेंगे।

3. डिजाइन एवं एस्थेटिक्स (Design and Aesthetics)

क. स्ट्रीट और ब्लॉक लेआउट (Street and Block Layout)

- टीओडी क्षेत्र विकास प्रस्तावों के डिजाइन बनाते समय, नई सड़कों और पैदल मार्गों को विद्यमान स्थानीय सड़क पैटर्न में शामिल किया जाएगा।
- टीओडी क्षेत्र की सभी सड़कों पर सड़क के दोनों किनारों पर साईड-वॉक्स होंगे, जो उच्च मात्रा की पैदल यात्री गतिविधियों को समायोजित कर सकते हैं और उनका लेआउट ट्रांजिट स्टेशन/कोरिडोर की ओर उन्मुख होगा।
- मार्गों तथा भवनों का विन्यास जहां तक संभव हो सके, ऐसी रचना से किया जाएगा, जिससे मनोहारी दृश्य का निर्माण (Create Vistas) हों अथवा दृश्य को किसी लैंडमार्क फीचर (Landmark Feature), भवन या सार्वजनिक स्थल की ओर केन्द्रित करें।

ख. भवन डिजाइन विवरण

टीओडी क्षेत्र में भवन को यह सुनिश्चित करने के लिए डिजाइन किया जाएगा कि पैदल यात्री सुगमता सबसे महत्वपूर्ण है।

- भवनों के प्रवेश द्वार और खिड़कियां सड़क की ओर उन्मुख होंगी ताकि प्रवेश करने में आसानी हो, दृश्य रूचि बने और अनौपचारिक निगरानी से बड़ी हुई सुरक्षा प्रदान की जा सके।
- पैदल यात्रियों के लिये दृश्य रूचि प्रदान करने हेतु टीओडी क्षेत्रों में भवनों के निचले तलों पर वास्तुकला के विविध फीचर्स (Variety of Architectural Features) का उपयोग किया जाएगा।
- साईड-वॉक्स के साथ मानव पैमाने (Human Scale) को बनाए रखने तथा सार्वजनिक मार्गों पर भवनों की छाया के प्रभाव को कम करने के लिये, ४-५ मंजिला से अधिक उचाई वाली भवनों की ऊपरी मंजिलें सामने की ओर से पीछे हटकर निर्मित होंगी।

6.6 स्थानीय समुदायों के संदर्भ में नियोजन

1. सामुदायिक भागीदारी

स्थानीय समुदाय के लोग, समुदाय के लिये आवश्यक सेवाओं एवं सुविधाओं, आवास के प्रकार, प्रमुख पैदल यात्री गन्तव्यों तथा आदते, पार्किंग प्रबंधन आदि पर मूल्यवान स्थानीय ज्ञान प्रदान कर सकते हैं।

- किसी भी नियोजन (डीपी, परीक्षेत्रिक योजनाएं या सार्वजनिक एजेंसी/निजी विकासकर्ता द्वारा प्रारंभ की गई टीओडी लेआउट योजना) की प्रक्रिया में, किसी विशेष साइट या क्षेत्र से संबंधित महत्वपूर्ण स्थानीय मुद्दों की एक समान्य समझ सुनिश्चित करने के लिए योजना प्रक्रिया के प्रारंभ से ही, स्थानीय समुदायों के साथ परामर्श करना आवश्यक है।
- स्थानीय भू-स्वामीयों और समुदायों को टीओडी क्षेत्र योजना की नियोजन प्रक्रिया में सहभागी बनाया जाना चाहिए।

2. समुदाय की आवश्यकताएं

- टीओडी क्षेत्रों में नये विकासों में स्थानीय समुदायों के लिए आवश्यक सेवाओं और सुविधाओं को प्रदान किया जाना चाहिए। इसमें नये आवास के प्रकार जो कि समुदाय के जनसांख्यिकी को सपोर्ट करें, रोजगार के विकल्प, फुटकर सेवा सुविधाएं और व्यक्तिगत सेवायें, सार्वजनिक सभा के स्थान आदि शामिल होंगे।
- टीओडी क्षेत्र के विकास में एक पैदल चलने योग्य, ऐसे जीवंत क्षेत्र का निर्माण किया जाएगा, जो मौजूदा क्षेत्र का परिपूरक हों तथा उसके स्थानीय स्वरूप को उभारे।

7. मुख्य कार्य क्षेत्र

7.1 भूमि

नियोजन, विकास और विनियामक एजेंसी, टीओडी क्षेत्रों में आवास, रोजगार और अन्य शहरी सेवाओं के प्रावधानों के लिए, प्रभावी भूमि अधिग्रहण मॉडल (Efficient Land Acquisition Models) तैयार करेंगे, जैसे कि भूमि साझाकरण (Land Sharing), भूमि पूलिंग (Land Pooling), भूमि विलयन (Land Amalgamation), भूखंड पुनर्गठन (Plot Reconstitution) और अन्य विकल्प।

टीओडी नियमों और विनियमों के आधार पर, नियोजन, विकास और विनियामक एजेंसीयां, भूमि के एक निश्चित हिस्से को ईडब्ल्यूएस/एलआईजी आवासों (Housing for EWS/LIG) के लिए एफोरडेबल रेट्स (Affordable Rates) पर देने हेतु चिन्हित करेंगी।

भूमि को एक दुर्लभ संसाधन (Land as a Scarce Resource) के रूप में देखते हुए, टीओडी क्षेत्रों में शहरी भूमि का उपयोग विनियमित (Regulating use of Urban Land) करने की

आवश्यकता है ताकि, भूमि का उपयोग ऑप्टीमम स्तर (Optimum Level) तक हों; जिसमें ऑप्टीमम स्तर से कम उपयोग की स्थिति में दंडित और किसी विशिष्ट समय अवधि में ऑप्टीमम स्तर तक उपयोग की स्थिति में पुरुस्कृत किया जाना चाहिये।

टीओडी क्षेत्रों को टी डी आर (Transferable Development Rights (TDR)) नियमों और विनियमों के दायरे में रिसीविंग एरिया (Receiving Area) और इन्फ्लूंस एरिया (Influence Area) की तरह अधिसूचित किया जा सकेगा। सक्षम अधिकारियों द्वारा पृथक टी डी आर विनियम तैयार किए जाएंगे और टी डी आर नीति में सुसंगत प्रावधान किए जाएंगे।

7.2 वित्त

शासकीय भूमि पर टीओडी लेआउटस्, भूमि को एक संसाधन के रूप में उपयोग करते हुए ट्रांजिट सेवाओं को सुदृढ़ बनाने /उनके विस्तार और संबंधित पूंजीगत व्ययों हेतु वित्त को जुटाने के लिए तैयार किए जाएंगे। ऐसी परियोजनाओं के वित्तीय मॉडलस्, सार्वजनिक अधोसंरचना, सार्वजनिक परिवहन सुविधाओं तथा ऐसी परियोजनाओं में किफायती आवास के लिए वितरण तंत्र (Delivery Mechanism) सुनिश्चित करेगा।

टीओडी क्षेत्र, भूमि मूल्य कैप्चर फाइनांस मेकॅनिज्म (Land Value Capture Finance Mechanism), से भूमि मूल्य के अनलॉकिंग (Unlocking of Land Value) को प्रोत्साहित करेगा और अधोसंरचना विकास और सेवा प्रदाय में निजी निवेश को आकर्षित करेगा। इन भूमि मूल्य कैप्चर फाइनांस मेकॅनिज्म, में एफ ए आर लाभ (FAR Benefits), भूमि मूल्य कर (Land Value Tax), भूमि उपयोग बदलने के लिए शुल्क, सुधार शुल्क (Betterment Levy), विकास शुल्क (Development charges (Impact fees)), टी डी आर (Transferable Development Rights (TDR)), रिक्त भूमि कर (Vacant Land Tax), टॅक्स इंक्रीमेंट फाइनांसिंग (Tax Increment Financing), भूमि अधिग्रहण और विकास, लैंड पूलिंग प्रणाली (Land Pooling System), या अन्य संभावित लाभ जो नियामक प्राधिकरण दे सकते हैं आदि सम्मिलित हैं परंतु इनत तक सीमित नहीं है।

उपरोक्त वित्तपोषण तंत्र से उत्पन्न आय, डेडिकेटेड अर्बन ट्रांसपोर्ट फंड (Dedicated Urban Transport Fund (DUTF)) में अर्जित की जाएगी। इन राजस्व स्त्रोंतों की पहचान टीओडी क्षेत्र में शामिल भूमि के एक टुकड़े पर प्राप्त लाभों पर आधारित होंगी।

7.3 अधोसंरचना

नगर निगम/नगरपालिका/नगर परिषद या मास ट्रांजिट एजेंसी आदि जैसे शहरी सेवा वितरण एजेंसीयों को यह सुनिश्चित करना होगा कि:-

- ब्राउन फील्ड टीओडी क्षेत्रों (Brownfeild TOD Areas) में टंक अधोसंरचना का सुदृढीकरण (Strengthening of Trunk Infrastructure) हो, ताकि वांछित मिश्रित उपयोग और घनत्व के स्तर को को प्राप्त किया जा सके।

- ग्रीन फील्ड टीओडी क्षेत्रों में वांछित मिश्रित उपयोग तथा घनत्व के स्तर पर आधारित, एकीकृत अधोसंरचना तथा सेवा व्यवस्था की योजना (Integrated infrastructure and services system Plans) बनायी जाए, जिसमें सभी शहरी सेवाओं के लिये भूमि की आवश्यकता चिन्हित हो।
- टीओडी क्षेत्रों के विकास के प्रस्तावों में अधोसंरचना के प्रावधान, जहां तक संभव हो, विकेंद्रित अधोसंरचना (Decentralized Infrastructure) को सुनिश्चित करें, ताकि विद्यमान ट्रंक अधोसंरचना (Existing Trunk Infrastructure) पर प्रभाव कम किया जा सकें साथ ही दीर्घकालिक स्थायित्व एवं संसाधन कार्यक्षमता (Long term sustainability and resource efficiency) हासिल की जा सकें।

ऐसे ट्रंक अधोसंरचना के सुदृढीकरण के प्रस्तावों और एकीकृत अधोसंरचना तथा सेवा व्यवस्था की योजनाओं का नियोजन और कार्यान्वयन डीपी प्रस्तावों और टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजनाओं पर आधारित होंगी।

टीओडी नियम और विनियम के माध्यम से :-

- ट्रांजिट स्टेशन/कोरिडोर क्षेत्रों के विकास के प्रस्ताव में स्थायी पेय-जल, ऊर्जा, मल जल निकासी, वर्षा जल निकासी और ठोस अपशिष्ट प्रबंधन और संचार प्रणालियां सुनिश्चित होंगी।
- रेन वॉटर हार्वेस्टिंग (Rain Water Harvesting) का लैंडस्केपिंग तथा सार्वजनिक खुले स्थानों की रणनीति के साथ समन्वय सुनिश्चित किया जाएगा।

8. विभिन्न ऐजेंसीयों की भूमिका और उत्तरदायित्व

1. नगरीय विकास और आवास विभाग

- टीओडी नीति तैयार करना,
- मध्यप्रदेश नगर तथा ग्राम निवेश अधिनियम १९७३ और इसके अधीन नियमों में संशोधन,
- मध्य प्रदेश भूमि विकास नियम २०१२ में संशोधन,
- टीओडी के लिए अलग अध्याय समायोजित करते हुए विभिन्न विकास योजनाओं को तैयार/संशोधित करना जिसमें, टीओडी को सक्षम करने और टीओडी का कार्यान्वयन करने के लिए प्रावधान और संशोधनों के साथ ही टीओडी के जोनिंग रेगुलेशंस (Zoning Regulations), विभिन्न उपयोग/गतिविधियों हेतु विकास नियमन (Development Controls) तथा सब-डिवीजन/अमलगमेशन नियमन (Subdivision/amalgamation regulations), विभिन्न उपयोग/गतिविधियों हेतु भवन निर्माण उपनियम (Building bylaws) तथा डिजाइन गाईडलाईनस् (Design guidelines) शामिल होंगे।

2. नगर तथा ग्राम निवेश संचालनालय

- मध्यप्रदेश नगर तथा ग्राम निवेश अधिनियम १९७३ की विभिन्न धाराओं और इसके अधीन विकास योजनाओं/नियमों में एम पी एम आर सी एल/मास ट्रांजिट एजेंसी के परामर्श से संशोधन ।
- टीओडी के लिए अलग अध्याय समायोजित करते हुए विभिन्न विकास योजनाओं को एम पी एम आर सी एल/मास ट्रांजिट एजेंसी के समन्वय से तैयार/संशोधित करना जिसमें, टीओडी को सक्षम करने और टीओडी का कार्यान्वयन करने के लिए प्रावधान और संशोधनों के साथ ही टीओडी के जोनिंग रेगुलेशंस (Zoning Regulations), विभिन्न उपयोग/गतिविधियों हेतु विकास नियमन (Development Controls) तथा सब-डिवीजन/अमलगमेशन नियमन (Subdivision/amalgamation regulations), विभिन्न उपयोग/गतिविधियों हेतु भवन निर्माण उपनियम (Building bylaws) तथा डिजाइन गाईडलाईनस् (Design guidelines) शामिल होंगे ।
- एमपी एम आर सी एल/मास ट्रांजिट एजेंसी के समन्वय में टीओडी क्षेत्रों में विकास को बढ़ावा देना, नियंत्रण और विनियमन करना ।

3. विकास प्राधिकरण, आवास और अधोसंरचना विकास बोर्ड, एम पी एम आर सी एल, मास ट्रांजिट एजेंसी और अन्य पैरा-स्टैटल एजेंसी

- टीओडी क्षेत्रों में, टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजनाओं, टीओडी लेआउट प्लान/टीडी योजनाओं/टीपी योजनाओं/पुनर्विकास योजनाओं आदि को तैयार और उनका कार्यान्वयन करना। ऐसी योजनाएं एजेंसीयां स्वयं की क्षमता में या भूमि मालिकों/डेवलपर्स के साथ साझेदारी में जैसा जरूरी हो तैयार और कार्यान्वित कर सकेंगी ।
- टीओडी क्षेत्रों में, टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजना के आधार पर और उनके क्रमशः क्षेत्राधिकार के अनुसार टंक अधोसंरचना के सुदृढीकरण के प्रस्तावों और एकीकृत अधोसंरचना तथा सेवा व्यवस्था की योजनाओं को तैयार करना और उनका कार्यान्वयन करना ।

4. नगर निगम/नगर पालिका/नगर परिषद

- टीओडी क्षेत्रों और जोनिंग रेगुलेशंस (Zoning Regulations) को शामिल करते हुए परीक्षेत्रिक योजनाओं को तैयार/संशोधित करना ।
- मास ट्रांजिट एजेंसी के माध्यम से टीओडी क्षेत्र के लिए टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजनाओं को तैयार/संशोधित करना ।
- टीओडी क्षेत्रों में भवन निर्माण गतिविधियों को बढ़ावा देना, नियंत्रण और विनियमन करना ।

- टीओडी क्षेत्रों में, टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजना के आधार पर और उनके क्रमशः क्षेत्राधिकार के अनुसार टंक अधोसंरचना के सुदृढीकरण के प्रस्तावों और एकीकृत अधोसंरचना तथा सेवा व्यवस्था की योजनाओं को तैयार करना और उनका कार्यान्वयन करना।

5. मध्यप्रदेश मेट्रो रेल कंपनी लिमिटेड (एम पी एम आर सी एल)/मास ट्रांजिट एजेंसी (मेट्रो रेल/लाइट रेल/मोनो रेल/बी आर टी/उच्च क्षमता सार्वजनिक परिवहन सेवाएं)

- नगरपालिक निगम/नगर पालिका की सहायता से टीओडी क्षेत्र परीक्षेत्रिक योजनाओं को तैयार और क्रियान्वयन करना।
- टीओडी क्षेत्र में लेआउट योजना का अनुमोदन।
- सार्वजनिक परिवहन (मेट्रो रेल/लाइट रेल/मोनो रेल/बी आर टी/उच्च क्षमता सार्वजनिक परिवहन सेवाएं), आईपीटी, पार्किंग, पैदल यात्री और एन एम वी सुविधाओं और निजी मोटर वाहनों सहित शहरी परिवहन का नियोजन, प्रवर्तन और विनियमन।
- टीओडी क्षेत्रों में भवन निर्माण गतिविधियों को बढ़ावा देना, नियंत्रण और विनियमित करना।
- एकीकृत मल्टी-मोडल सार्वजनिक परिवहन संचालन सेवा योजना को तैयार करना और उनका कार्यान्वयन करना।
- एकीकृत सेवा नियोजन के माध्यम से पीटी सेवाओं के मल्टी-मोडल एकीकरण को सुनिश्चित करना और प्रबंधन करना।
- टीओडी क्षेत्रों में सड़कों, मार्गों और भवन निर्माण/विकास को विनियमित करना और यह सुनिश्चित करना कि शहरी सड़कों और भवनों के लिए लागू संहिताओं का ऐसे निर्माण/विकास के दौरान अनुपालन किया जा रहा है।
- टीडी योजना/टीपी योजना को तैयार करना और उनका कार्यान्वयन करना और टीओडी क्षेत्रों में उपरोक्त योजनाओं के अधीन स्वयं क्षमता में या भूमि मालिकों/डेवलपर्स के साथ भागीदारी में तैयार किए गए लेआउट का अनुमोदन।
- डेडिकेटेड अर्बन ट्रांसपोर्ट फंड (Dedicated Urban Transport Fund (DUTF)) का प्रशासन और प्रबंधन।