



‘पादचारी आणि सायकलस्नेही शहर’ धोरण

परिपूर्ण रस्त्यांच्या माध्यमातून पिंपरी चिंचवड शहर पादचारी आणि सायकलस्वारांसाठी सुरक्षित बनविणे



Prepared by :
Civil-BRTS Department, Pimpri Chinchwad Municipal Corporation
With Pranjali Deshpande: Sustainable Mobility Expert, CITIIS Program
Pranjal Kulkarni & ITDP India Team
Ashik Jain: Bicycle Mayor Pimpri-Chinchwad

मा. आयुक्त यांचा संदेश

प्रिय पिंपरी-चिंचवडकर,

खासगी वाहनांच्या वाढत्या संख्येमुळे आपल्या शहराला हवा व ध्वनी प्रदूषण आणि वाहतूक कोंडीचा सामना करावा लागतो आहे. यामुळे, आपल्या शहरातील पादचारी, सायकलस्नेही आणि विशेषतः लहान मुले, वृद्ध, अपंग आणि महिलांना रस्त्यांवर चालताना सुरक्षित वाटणे कमी झाले आहे. आपल्या शहरात चालण्याकरिता पदपथ आणि सायकल चालवण्याकरिता सायकल मार्ग व ह्यासाठी पूरक सोयी निर्माण करणे गरजेचे आहे. यामुळे जास्तीत जास्त नागरिक चालतील व सायकलींचा उपयोग करतील आणि या निमित्ताने सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था सोयीस्कर रित्या वापरता येईल - हाच या समस्येवरचा इलाज आहे.



पिंपरी चिंचवड शहर पादचारी व सायकलस्नेहींसाठी मूलभूत सेवा उपलब्ध करून देण्यास सक्रियपणे काम करत आहे, ज्यामुळे शहरात सुरक्षित व सुगम्य रस्ते तयार करण्यात येत आहेत. पिंपरी चिंचवड शहर हे सर्वसमावेशक, शाश्वत व उच्च जीवनमान असणारे शहर बनेल, हे ध्येय समोर ठेवून पिंपरी चिंचवड महानगरपालिकेने हे 'पादचारी आणि सायकलस्नेही शहर' धोरण अंगिकारले आहे. पुढील वर्षामध्ये अपेक्षित पायाभूत सुविधा आणि वर्तणुकीतील बदल करण्यासाठी हे धोरण उपयोगी ठरेल.

शेखर सिंह (भा.प्र.से)
आयुक्त - पिंपरी चिंचवड महानगरपालिका

मा. माजी महापौर यांचा संदेश

प्रिय नागरिक,

पिंपरी चिंचवड शहर हे अधिक राहण्यायोग्य करण्यासाठी- पदपथ, सायकल मार्ग आणि सुरक्षित रस्ते निर्मितीचा अवलंब करण्यात येईल. आपले शहर आणि रस्ते, सर्वसमावेशक होण्यासाठी आमूलाग्र बदलांकडे वाटचाल करताना, सदर धोरणामध्ये रस्ते सुरक्षित करण्यावर भर असेल. अधिक स्वच्छ वातावरण, हरित प्रकल्प, सुरक्षित वाहतूक व्यवस्था हे हेतू साध्य करण्यासाठी विविध सरकारी विभाग आणि नागरिकांनी एकत्र येऊन कार्य करावे यासाठी आपली महानगरपालिका आगामी वर्षामध्ये पुढाकार घेईल.



काम, शिक्षण आणि जवळपासच्या सुविधांपर्यंत- नागरिकांना सुरक्षितपणे आणि परवडणाऱ्या किंमतीत पोहोचता यावे यासाठी- पदपथ, सायकल पायाभूत सुविधा आणि सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था अधिक सक्षम करण्याची या धोरणाची दूरदृष्टी आहे. मी महानगरपालिकेद्वारे आश्चस्त करते की- ही प्रक्रिया सर्वसमावेशक असेल आणि यात समाजातील एकही घटक उपेक्षित राहणार नाही. सर्वच सार्वजनिक उपक्रमांमध्ये- शाश्वत वाहतूक आणि 'व्हिजन झिरो' तत्वाच्या माध्यमातून रस्त्यावरील अपघाती मृत्यू आणि नागरिकांना होणाऱ्या गंभीर इजा कमी करण्यास अधिक प्राधान्य दिले जाईल.

नागरिकांमध्ये त्यांनी बजावयाच्या भूमिकेविषयी जनजागृती आणि अंमलबजावणीच्या माध्यमातून नागरिकांमधे जागरूकता वाढविण्यासाठी आम्ही प्रयत्न करू. सध्या चालू असलेल्या उपक्रमांमध्ये 'सुरक्षित रस्त्यांचे ध्येय' अवलंबिले जाईल आणि भविष्यासाठी नियोजनबद्ध महत्वाकांक्षी प्रकल्प साकारले जातील. या प्रवासात तुम्ही आम्हांस पाठिंबा द्याल अशी मी आशा व्यक्त करते. मला खात्री आहे, की पादचारी आणि सायकलस्नेही शहराचे स्वप्न पूर्ण करण्यासाठी आणि सुरक्षित रस्त्यांची व्यवस्था प्रत्यक्षात येण्यासाठी आपणांस सदर धोरण ही एक मोठी संधी आहे.

उषा (माई) दारे
माजी महापौर - पिंपरी चिंचवड

मा. तत्कालीन आयुक्त यांचा संदेश

प्रिय नागरिक,

आपणां सर्वांच्या दैनंदिन जीवनात वाहतूक व्यवस्थेचे महत्व अनन्यसाधारण आहे. पिंपरी-चिंचवडमध्ये रस्त्यांच्या माध्यमातून नागरिक- पायी, सायकल खाजगी वाहने किंवा सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेने प्रवास करतात. शहरातील रस्ते नागरिकांच्या सुरक्षेच्या दृष्टीने सुरक्षित करणे, सर्वसमावेशक बनविणे, स्थानिक उद्योगांना बळ देणे यांद्वारे शहराची सुरक्षितता, राहण्याबाबतची योग्यता वाढविणे हे आमचे कर्तव्य आहे.



पिंपरी-चिंचवडची वाटचाल सुरक्षित, कार्यक्षम आणि सर्वसमावेशक वाहतूक व्यवस्थेकडे होत असताना त्यासाठी योग्य ते नियोजन आणि कार्यवाही प्रशासनाद्वारे केली जात आहे. या वातचालीत, कोविड-१९ साथीच्या काळात, शहरातील रस्ते- पादचारी आणि सायकलस्नेही करण्याची गरज अधोरेखित झाल्याचे आपण अनुभवले. याशिवाय, सद्यस्थितीत- 'रस्ते सुरक्षा' हा विषय ऐरणीवर असताना सदर धोरणाचा सर्वांना निश्चितच उपयोग होईल. सद्यस्थितीत, वेगाने होणारे शहरीकरण आणि हवामान बदलास सर्व जग सामोरे जात आहे. या पार्श्वभूमीवर सदर धोरण ही भविष्यासाठी प्रगतीशील आणि एकात्मिक योजना आहे.

राजेश पाटील (भा.प्र.से)

तत्कालीन आयुक्त - पिंपरी चिंचवड महानगरपालिका

प्रतिज्ञा

पिंपरी चिंचवड महानगरपालिका- प्रत्येक नागरिकासाठी- सुरक्षित, आरामदायी आणि सुलभ रस्त्यांची निर्मिती करण्याची प्रतिज्ञा करित आहे. सदर धोरण हे शहराच्या रस्त्यांचा कायापालट करण्यासाठी आवश्यक मूलभूत उपाययोजना करण्याचे वचन देत आहे.

पिंपरी चिंचवड महानगरपालिकेच्या वतीने- आम्ही सर्व संबंधित विभाग, नागरिकांमध्ये सुरक्षित रस्त्यांची तत्वे प्रतिबिंबित होतील यासाठी योग्य ती पावले उचलून अपेक्षित ध्येय गाठण्यासाठी वचनबद्ध आहोत.

परिचय

रस्ते म्हणजे शहराच्या जीवनवाहिन्या! नागरिक विविध कारणांकरता वाहतुकीची विविध साधने वापरून, या रस्त्यांवरून दळणवळण करतात. शहरातील विविध सामाजिक आणि आर्थिक स्तरातील नागरिकांना रस्त्यांच्या माध्यमातून 'विरंगुळ्याच्या सार्वजनिक जागा' देखील उपलब्ध होतात. यामध्ये मुले, दिव्यांग तसेच ज्येष्ठ नागरिकांचाही समावेश असतो. पिंपरी चिंचवडमध्ये अनेक नागरिक पायी, सायकल आणि सार्वजनिक वाहतुकीच्या साधनांचा वापर घरापासून नोकरी, शिक्षण आणि अन्य सुविधांपर्यंत पोहोचण्यासाठी करतात.

२०१०-२०२० या दशकात, खाजगी वाहनांची मालकी प्रतिवर्षी एक लाखाने वाढली आहे. त्यामुळे शहराच्या पर्यावरणाचा दर्जा कमालीचा घसरला आहे. त्याचप्रमाणे वाहतूक कोंडी, रस्त्यावरील अपघात आणि जीवनशैलीशी निगडित आजारदेखील वाढत आहेत. त्यामुळे रस्त्यांकडे - 'रस्ते हे वाहनांपुरते मर्यादित आहेत' हा दृष्टीकोन बदलून आता- 'रस्ते हे चालण्यासाठी, सायकल वापरण्यासाठी सुखकर असावेत, आणि त्यास सार्वजनिक जागेचा दर्जा मिळावा' हा बदल घडवणे आवश्यक आहे. राष्ट्रीय नागरी वाहतूक धोरणाचेदेखील (एन.यु.टी.पी.) हेच ध्येय आहे. **सदर धोरणात- चालणे, सायकल वापर आणि दिव्यांगांच्या चाकाच्या खुर्च्या या वाहतूक साधनांच्या प्रोत्साहनासाठी आवश्यक कलमांचा समावेश करण्यात आला आहे.** या वाहतुकीच्या साधनांमुळे नागरिकांना स्वस्त वाहतुकीचा पर्याय उपलब्ध होतो आणि भ्रमणशीलता, विविध सार्वजनिक वाहतूक सेवांपर्यंत पोहोचणे देखील सुलभ होते.

खाजगी वाहनांची बेसुमार वाढ शहरांच्या विकेंद्रीकरणास आणि शहरे अवास्तव पसरत जाण्यास उद्युक्त करते. यामुळे ज्यांना खाजगी वाहने परवडत नाहीत अशा घटकांसाठी आर्थिक आणि सामाजिक संधींची उपलब्धता कमी होते. त्यामुळे खाजगी वाहनांच्या मागणीत अजूनच वाढ होते. याशिवाय, वायू प्रदूषण, वाहतुकीशी संबंधित हरितवायू उत्सर्जनाच्या वाढीस हे दुष्टचक्र कारणीभूत ठरते. त्यामुळे शहरीकरणाचा- जमिनीचा अतिरिक्त वापर, पेट्रोलियम पदार्थावरील अवलंबित्व आणि परिणामी पायाभूत सेवांच्या विस्तारीकरणासाठी प्रशासनावरील दबाव वाढतो. याविरुद्ध, चालणे आणि सायकलींचा वापर केल्यामुळे वाहतुकीची कोंडी कमी होते आणि ध्वनी प्रदूषण कमी होण्यास देखील मदत होते. पर्यावरणस्नेही वाहतुकीचे आर्थिक फायदेदेखील आहेत. तसेच मोटारींमधून निघणाऱ्या धुरामुळे होणाऱ्या कार्बन उत्सर्जनाचे प्रमाणही घटते. पर्यायाने पर्यावरणाचे रक्षण होते.

यामुळे महानगरपालिकेला- चालणे आणि सायकल वापरणे यांस प्राधान्य देण्याचा ठराव करित आहे. यासाठी पायाभूत सुविधांसाठीची गरज आणि प्रत्यक्षातील तरतूद यातील तफावत दूर करण्याचा सदर धोरणात ठळकपणे उल्लेख करण्यात आलेला आहे. पदपथ आणि सायकल मार्ग यांचे सुयोग्य नियोजन, आराखडा, अंमलबजावणी आणि व्यवस्थापन करणे अशी सदर धोरणामागील भूमिका आहे. सदर धोरण केवळ पायाभूत सुविधांच्या गरजांपुरते मर्यादित नसून, यामध्ये- पायी चालणे तसेच सायकलचा वापर करणे, सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थांसंबंधित सेवा आणि यंत्रणा, रस्ते सुरक्षा, याचा देखील समावेश आहे. पदपथ, सायकल मार्गांच्या वापरात वाढ व्हावी याकरिता एखादे पाऊल उचलणे पुरेसे ठरणार नाही. यामुळेच हे सर्वकष धोरण गरजेचे आहे.

शहराबद्दल...

पिंपरी चिंचवड हे महाराष्ट्र राज्यातील सर्वाधिक वेगाने वाढणाऱ्या शहरांपैकी एक आहे. भारताच्या २०११ च्या जनगणनेनुसार, पिंपरी चिंचवडची लोकसंख्या १७ लाख २९ हजार ३२० होती. यामध्ये ९ लाख ४५ हजार लाख पुरुष आणि ६ लाख ८३ हजार महिला होत्या. पिंपरी चिंचवड शहर सुरवातीस औद्योगिक शहर म्हणून विकसित झाले. पिंपरी औद्योगिक पट्ट्यात, मोठ्या उद्योगांमुळे त्यांना पूरक अशा लघु-उद्योगांची पायाभरणी झाली. शहराजवळील हिंजवडीसारख्या माहिती तंत्रज्ञान केंद्रामुळे गेल्या दशकात, शहराने मोठ्या प्रमाणात, व्यावसायिक आणि निवासी संख्या वाढ अनुभवली. पिंपरी चिंचवडच्या अलीकडील विकासामुळे आणि औद्योगिक जमिनीच्या वापरामुळे दैनंदिन वाहतुकीत दुचाकी आणि चारचाकी वाहनांचा मोठा वाटा आहे. परंतु, शहरातील मोठ्या औद्योगिक वसाहतीतील नागरिकांना- पदपथ, सायकल मार्ग वापरणे अवघड बाब आहे. शहरातील अनेक गावठाण क्षेत्रांमध्ये दररोजच्या बाजारपेठांत पायी ये-जा केली जाते. अनेक विद्यार्थी सायकलद्वारे अथवा पायी शाळेत जातात. नगर विकास साध्य करताना, वाहतुकीच्या आजच्या सवयी बदलाव्या लागतील. यासाठी, उच्च दर्जाची सार्वजनिक वाहतुकीची आणि सक्षम पादचारीस्नेही यंत्रणा महानगरपालिका उभारावी लागेल.



Image Credit: Designshala Collaborative

धोरणाचा मसुदा



Image Credit: ITDP India

सूची

- 1 दूरदृष्टी
- 2 उद्दिष्टे
- 3 मार्गदर्शक तत्त्वे
- 4 त्रिसूत्री
- 5 धोरणाचा अंगीकार
- 6 दूरगामी परिणाम साधण्यासाठी नियोजन
- 7 रस्ता आरेखन (संरचना)
- 8 रस्ते विकसन
- 9 परिसंस्था नियमावली
- 10 रस्ते व्यवस्थापन, देखभाल आणि अंमलबजावणी
- 11 जनजागृती
- 12 आर्थिक पाठबळ
- 13 माहिती व्यवस्थापन
- 14 महत्वाच्या व्याख्या



1 दूरदृष्टी

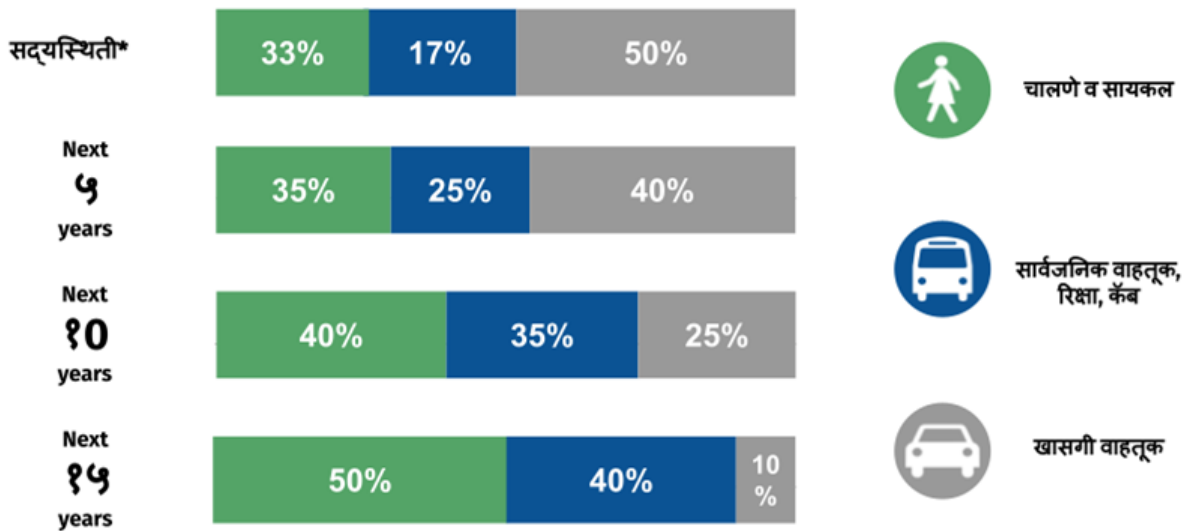
शहरातील वाहतुकीचे रस्ते- पादचारी आणि सायकलस्वार यांना सुलभ, आरामदायी बनविण्यासाठी आणि त्यांची सुरक्षितता वाढविण्यासाठी योग्य ते बदल करणे ही या धोरणामागील दूरदृष्टी आहे. या धोरणामुळे, भविष्यात खासगी वाहनांपेक्षा- बहुतांश नागरिक पायी चालणे आणि सायकलच्या वापरास प्राधान्य देतील आणि हे शहर- सुखद रस्ते आणि रस्त्यालगतच्या विरंगुळ्याच्या सार्वजनिक जागा असलेले उत्तम शहर बनेल अशी अपेक्षा आहे.

2 उद्दिष्टे

2.1 शहरातील सर्व घटकांतील नागरिकांचा विचार करता - पदपथ, सायकल मार्ग आणि हरित सेतू अशा पर्यावरणास अनुकूल पायाभूत सुविधांचे सुरक्षित जाळे बनविणे आणि सायकलींचा वापर वाढविणे हे महानगरपालिकेचे अंतिम लक्ष्य आहे. यादृष्टीने, पिंपरी चिंचवड मधील रस्त्यांचा आराखडा हा पादचारीभिमुख, सायकलस्नेही आणि बहुआयामी (multimodal) उत्कृष्ट पद्धतींसह सुसंगत असेल. तसेच, सुखकर जीवन, आर्थिक विकास आणि पर्यावरणाचे जतन करण्यासाठी रस्ते निगडीत सेवांचे व्यवस्थापन शाश्वत आणि पर्यावरणस्नेही पद्धतीने करण्यात येईल.

2.2 धोरणाच्या यशस्वी अंमलबजावणीद्वारे पुढील उद्दिष्टे साध्य करता येतील:

1. विविध ठिकाणे शाश्वत वाहतूक माध्यमांनी जोडणे.
2. सामाजिक आणि आर्थिक विकासास हातभार लावणे.
3. 'हेल्दी स्ट्रीट' कडे वाटचाल करणे.



3 मार्गदर्शक तत्त्वे

सदर धोरण तीन मार्गदर्शक तत्वांवर आधारित आहे -

- **सर्वसमावेशक** : समाजातील विविध घटक विशेषतः रस्त्यावरील असुरक्षित आणि उपेक्षित घटक यांस प्राधान्य देणे.
- **शाश्वत** : सध्याचे नियोजन करताना भविष्यातील पिढ्यांच्या गरजांशी तडजोड न करणे.
- **जीवनमान** : नागरिकांचे जीवनमान आणि जीवनशैलीचा दर्जा सुधारणे.

सुरक्षित रस्त्यांची निर्मिती करताना खालील बाबींस प्राधान्य दिले जाईल.



3.1 प्रत्येक नागरिकास रस्त्याच्या जागेचा योग्य हिस्सा प्राप्त होईल.

प्रत्येक नागरिकाला रस्त्याच्या जागेचा योग्य हिस्सा उपलब्ध करून देण्यासाठी पिंपरी चिंचवड महानगरपालिका शाश्वत आणि कार्यक्षम आधारित घटकांना - जसे की - चालणे, सायकल चालविणे, सार्वजनिक वाहतूक यांस प्राधान्य देईल. तसेच दरडोई जास्त जागा घेणारे वाहतूक प्रकार जसे की - मोटारीचा वापर कमी करण्यास उत्तेजन देईल.



3.2 प्रत्येक नागरिकास स्वच्छ हवा मिळेल.

शाश्वत वाहतूक पद्धती- जसे की - चालणे आणि सायकल चालविणे, सार्वजनिक वाहतूक अशा पर्यावरणस्नेही साधनांना प्राधान्य दिले जाईल.



3.3 रस्ते अपघाती मृत्यूचे प्रमाण शून्य होईल.

मोटरगाड्यांमुळे होणाऱ्या पादचारी आणि सायकलस्वारांच्या अपघातांचे प्रमाण कमी करण्यासाठी आणि सुरक्षित वाहन चालविण्यास आणि त्याप्रमाणे सुरक्षित रस्ते निर्मिती करण्यास पिंपरी चिंचवड प्रोत्साहन देईल.



3.4 चालणे आणि सायकल चालवणे आकर्षक होईल.

शहराच्या विविध भागांना एकत्र जोडणारे सुरक्षित तसेच सावली असेल अशा पादचारी आणि सायकलस्नेही रस्त्यांचे जाळे निर्माण केले जाईल.



3.5 सार्वजनिक वाहतूक सहज उपलब्ध होईल.

सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेपर्यंत सर्वांना सहज पोहोचता येईल आणि या व्यवस्था - चालणे आणि सायकलस्नेही सुविधांद्वारे जोडल्या गेलेल्या असतील.



3.6 शहरातील रस्ते सुगम्य असतील.

दिव्यांग नागरिकांच्या भ्रमणशीलतेमधील अडथळे दूर केले जातील आणि शहरातील रस्ते सुगम्य केले जातील.



3.7 रस्त्यांचे वापरकर्ते- विशेषतः महिला, लहान मुले आणि वृद्धांच्या सुरक्षिततेवर भर दिला जाईल.

रस्त्यांचे योग्य नियोजन आणि व्यवस्थापनाद्वारे रस्त्यांवर होणाऱ्या गुन्ह्यांचे (विशेषतः महिला, लहान मुले, आणि वृद्धांवर होणाऱ्या) प्रमाण शून्यावर आणले जाईल.



3.8 नागरिक रस्त्यांचा योग्य उपभोग घेतील.

रस्त्यांचे विकसन करताना त्यांना सार्वजनिक जागांचा दर्जा देण्याचा प्रयत्न केला जाईल, त्यामुळे सर्वच नागरिकांचे मानसिक आणि शारीरिक स्वास्थ्य सुधारेल. महिला, लहान मुले आणि वयोवृद्धांना या जागांचा वापर करणे सुकर होईल.



3.9 नागरिक रस्त्यांचा योग्य उपभोग घेतील.

पथारीवाले आणि स्थानिक व्यावसायिकांना रस्त्यांच्या नियोजनात सहभागी करून त्यांचा व्यवसाय वृद्धिंगत होण्यास मदत केली जाईल.



3.10 परिपूर्ण नियोजन हे हवामान बदलाशी अनुकूल असेल.

रस्त्यांच्या नियोजनाची रचना आणि सामग्री याद्वारे पायाभूत सुविधांचे आयुष्य वाढविणे, देखभाल व दुरुस्ती सुलभ करणे आणि रस्त्यांचा विकास पर्यावरणास अनुकूल करणे याचा प्रयत्न केला जाईल.

4 त्रिसूत्री

हे धोरण अंगीकारताना खालील त्रिसूत्री अवलंबिली जाईल.

1. लोकांसाठी व लोकसहभागातून विकास

या धोरणाच्या यशस्वी अंमलबजावणीसाठी नागरिकांचा पाठिंबा, अभिप्राय आणि सहभाग महत्वाचा आहे. रस्ते नियोजन आणि अंमलबजावणीच्या प्रक्रियेत - विविध उत्पन्न घटक, वयोगट आणि लिंग अशा सर्व स्तरातील नागरिकांना समाविष्ट करण्यात येईल.

2. प्रयोग- आढावा - विस्तार.

नियोजनाला अंतिम रूप देण्यापूर्वी आणि आर्थिक गुंतवणूक करण्यापूर्वी, स्वस्त आणि प्रायोगिक मार्गाने प्रस्तावाची चाचणी करण्यात येईल. त्याचा आढावा घेऊन त्यास अंतिम स्वरूप देण्यात येईल. अंतिमतः त्याचा शहरभर विस्तार करण्यात येईल.

3. माहितीपूरक निर्णय

प्रयोजन, गुंतवणूक, संशोधन, जनजागृती आणि माहिती आधारित निर्णय घेण्यासाठी सरकारी संस्था, धोरणकर्ते आणि नागरिकांना पायाभूत सुविधा आणि सेवांच्या कामगिरी संबंधित माहिती एकत्र करण्यात येईल.

5 धोरणाचा अंगीकार

1. धोरणासाठी आवश्यक अशी यंत्रणा महानगरपालिका निर्माण करेल.

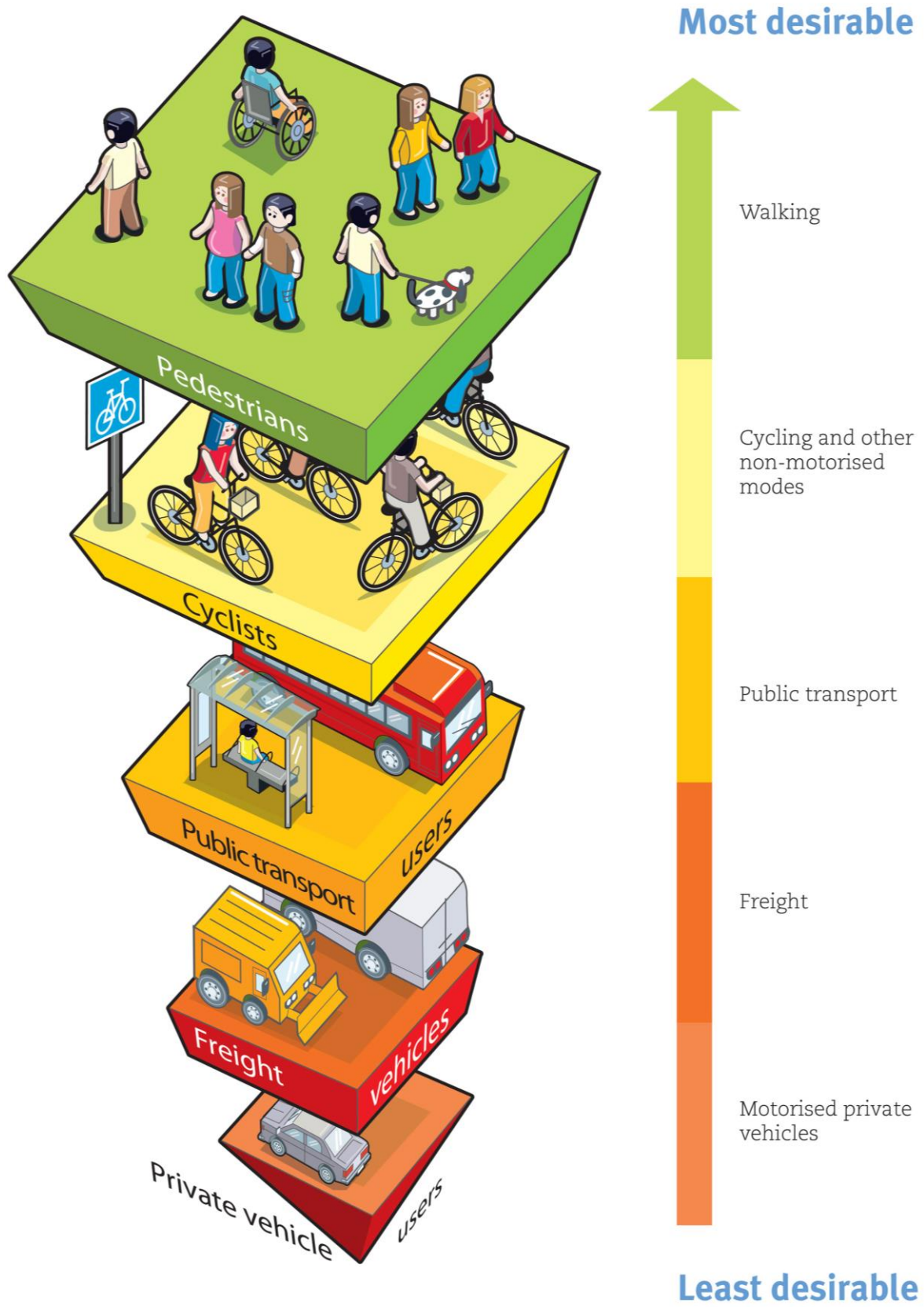
2. धोरणाच्या अनुषंगाने धोरणात्मक मार्गदर्शक तत्वे आणि सूचना महानगरपालिकेतर्फे जारी केल्या जातील.

3. महानगरपालिकेतील सर्व अभियंत्यांना, प्रशासकीय अधिकाऱ्यांना आणि निवडून आलेल्या पदाधिकाऱ्यांना धोरणासंदर्भात वेळोवेळी विस्तृत प्रशिक्षण देण्यात येईल.

4. महानगरपालिकेच्या कर्मचाऱ्यांनाही दैनंदिन गरजांसाठी- चालणे, सायकल चालविणे आणि सार्वजनिक वाहतुकीचा वापर करण्यास प्रोत्साहन देण्यात येईल.

5. अन्य शासकीय संस्थांनाही पदपथ, सायकल मार्ग - रचना, नियमावली, व्यवस्थापन आणि गुंतवणूक नियोजन आराखडा यासाठी प्रोत्साहन देण्यात येईल.

6. सदर धोरणाची अंमलबजावणी करताना 'हरित सेतू समिती'ची मदत घेण्यात येईल.



6

दूरगामी परिणाम साधण्यासाठी नियोजन

आगामी वर्षातील वाहतूक ध्येये गाठण्यासाठी खालीलप्रमाणे नियोजन केले जाईल. (तक्ता क्र.१)

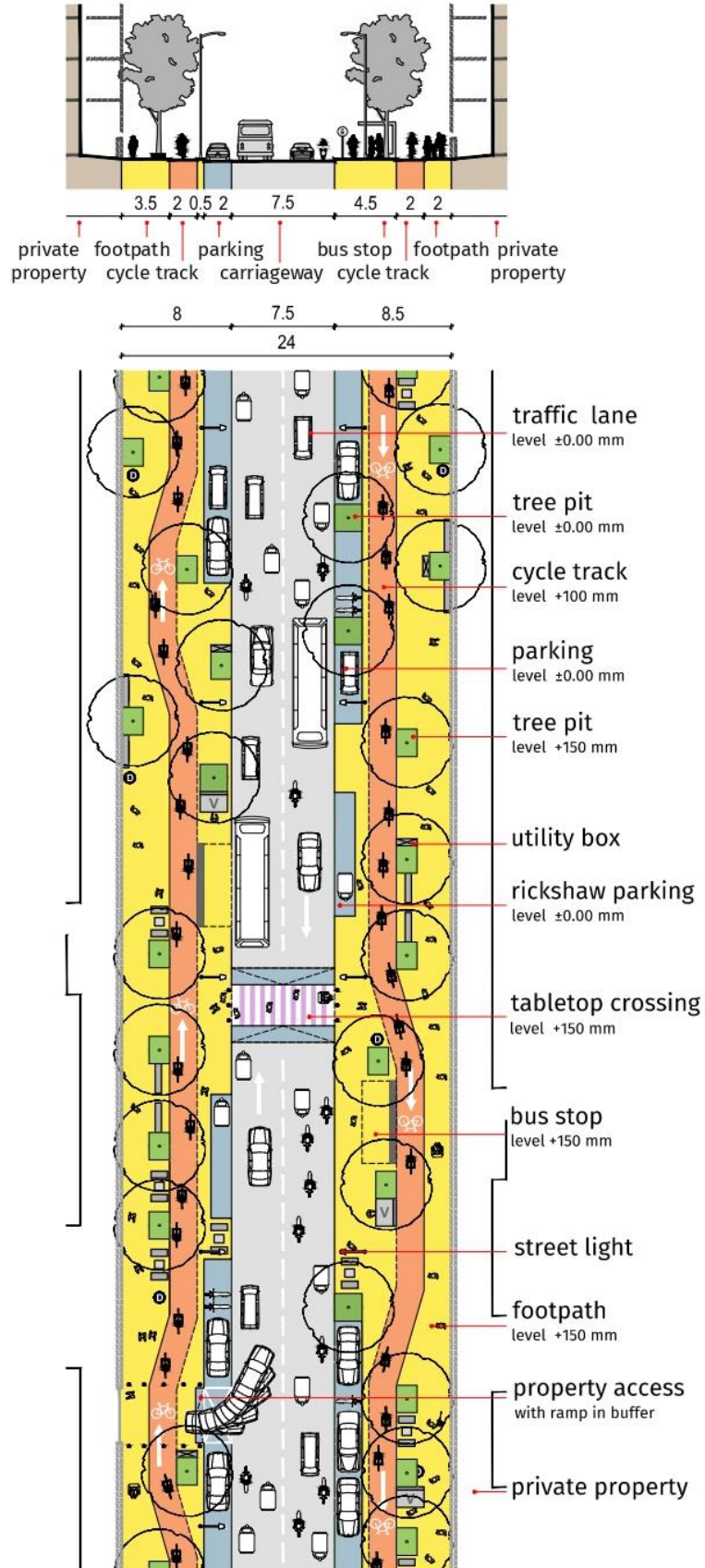
हेतू	१५ वर्षांचे ध्येय गाठण्यासाठी	
	ध्येय	नियोजन
पादचाऱ्यांसाठी पायाभूत सुविधा सुधारणे	<ul style="list-style-type: none"> शहरातील वाहतूक वापरपैकी ५०% वाहतूक, पायी किंवा सायकलने व्हावी आणि तो तसाच कायम ठेवावा. विविध प्रकारच्या मोटारगाड्यांद्वारे होणाऱ्या वाहतुकीमध्ये सार्वजनिक वाहतुकीचा हिस्सा ५०% इतका असेल. 	१२ मीटर किंवा त्यापेक्षा रुंदी (ROW) असलेल्या सर्व रस्त्यांवर IRC १०३ (2012 अथवा त्यानंतरचे) च्या अनुषंगाने पदपथ असतील.
सायकलींसाठी पायाभूत सुविधा सुधारणे	खाजगी मोटार वाहनांचे व्हीकेटी सद्यस्थितीतील पातळीपेक्षा 20% इतके कमी होईल.	<ul style="list-style-type: none"> १००% रस्ते सायकलस्वारांसाठी सुरक्षित केले जातील. यासाठी सायकल मार्ग व रहदारीचा वेग कमी करण्यासाठी उपाययोजना केल्या जातील. जेणेकरून रस्त्यावरील सर्व वापरकर्ते सुरक्षितपणे रस्ता वापरू शकतील आणि रस्त्यावर प्रत्येक १०० मीटर वर विनामूल्य 'सायकल वाहनतळ' विकसित केले जातील. विकास नियंत्रण नियमावलीद्वारे सर्व इमारतींमध्ये सायकल पार्किंग असणे बंधनकारक केले जाईल. तसेच ते इमारतींच्या प्रवेशद्वारापासून जास्तीतजास्त १०० मीटर वर असेल. प्रत्येक एक लाख लोकसंख्येमागे किमान २०० सायकल याप्रमाणे सार्वजनिक सायकल सुविधा विकसित करण्यात येईल.
सार्वजनिक वाहतुकीचा आवाका वाढविणे	दर लाख लोकसंख्येमध्ये १० किंवा त्याहून कमी रस्ते अपघात	शहरातील कमीतकमी ८०% लोकसंख्या पीएमपीएमएल स्थानकाच्या ४०० मीटर किंवा कमी अंतरावर असेल व तेथे ताशी १२ बसेस किंवा त्याहून अधिक वारंवारिता असेल.
जलद सार्वजनिक वाहतूक (एमआरटी) सुधारणे	वर्षात किमान ३५० दिवस केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण मंडळाच्या व्यापक हवा गुणवत्ता निकषांची पूर्तता करेल किंवा त्यापेक्षा अधिक दर्जा राखेल.	शहरातील कमीतकमी ५०% लोकसंख्या रेनबो बीआरटी किंवा मेट्रो स्थानकाच्या ४०० मीटर किंवा कमी अंतरावर असेल व तेथे ताशी १२ बसेस किंवा त्याहून अधिक वारंवारिता असेल.

१० वर्षांचे ध्येय गाठण्यासाठी		५ वर्षांचे ध्येय गाठण्यासाठी	
ध्येय	नियोजन	ध्येय	नियोजन
<ul style="list-style-type: none"> अंतिम ध्येयाच्या किमान ८०% इतके उद्दिष्ट गाठले जाईल. सर्व वाहतूक फेऱ्यांमध्ये पर्यावरणस्नेही वाहतुकीचा वाटा ४०% असेल. सर्व मोटारगाड्यांद्वारे होणाऱ्या फेऱ्यांमध्ये सार्वजनिक वाहतूकीचा वाटा ४०% असेल. 	१२ मीटर किंवा त्याहून अधिक रुंदी असलेल्या कमीतकमी ७५% रस्त्यांवर पदपथ असतील.	<ul style="list-style-type: none"> अंतिम ध्येयाच्या किमान 25% इतके उद्दिष्ट गाठले जाईल. सर्व वाहतूक फेऱ्यांमध्ये पर्यावरणस्नेही वाहतुकीचा वाटा 3०% असेल. सर्व मोटारगाड्यांद्वारे होणाऱ्या फेऱ्यांमध्ये सार्वजनिक वाहतूकीचा वाटा 3०% असेल. 	१२ मीटर किंवा त्याहून अधिक रुंदी असलेल्या कमीतकमी २५% रस्त्यांवर पदपथ असतील. पदपथांचे जाळे वाढविणे शाश्वत वाहनांचा वाढता वापर (चालणे, सायकली आणि सार्वजनिक वाहतूक)
खाजगी मोटार वाहनांद्वारे होणारे Vehicle Kilometers Travelled (व्ही के टी) 5 आणि 15 वर्षांच्या पातळीपैकी मोठ्या आकड्याइतके किंवा त्यापेक्षा कमी ठेवली जाईल.	अंतिम ध्येयाचे किमान ७५% गाठले जाईल.	खाजगी मोटार वाहनांद्वारे व्ही के टी हे आधार रेखा वर्षांच्या पातळीपेक्षा १५ - २०% किंवा त्यापेक्षा कमी असेल.	अंतिम ध्येयाचे किमान २५% गाठले जाईल.
अंतिम ध्येयाचे किमान ७५% गाठले जाईल.	अंतिम ध्येयाचे किमान ७५% गाठले जाईल.	अंतिम ध्येयाचे किमान २५% गाठले जाईल	अंतिम ध्येयाचे किमान २५% गाठले जाईल.
१००% लक्ष्य गाठले जाईल.	अंतिम ध्येयाचे किमान ७५% गाठले जाईल.	अंतिम ध्येयाचे किंवा ५०% गाठले जाईल.	अंतिम ध्येयाचे किमान २५% गाठले जाईल.

7 रस्ता आरेखन (संरचना)

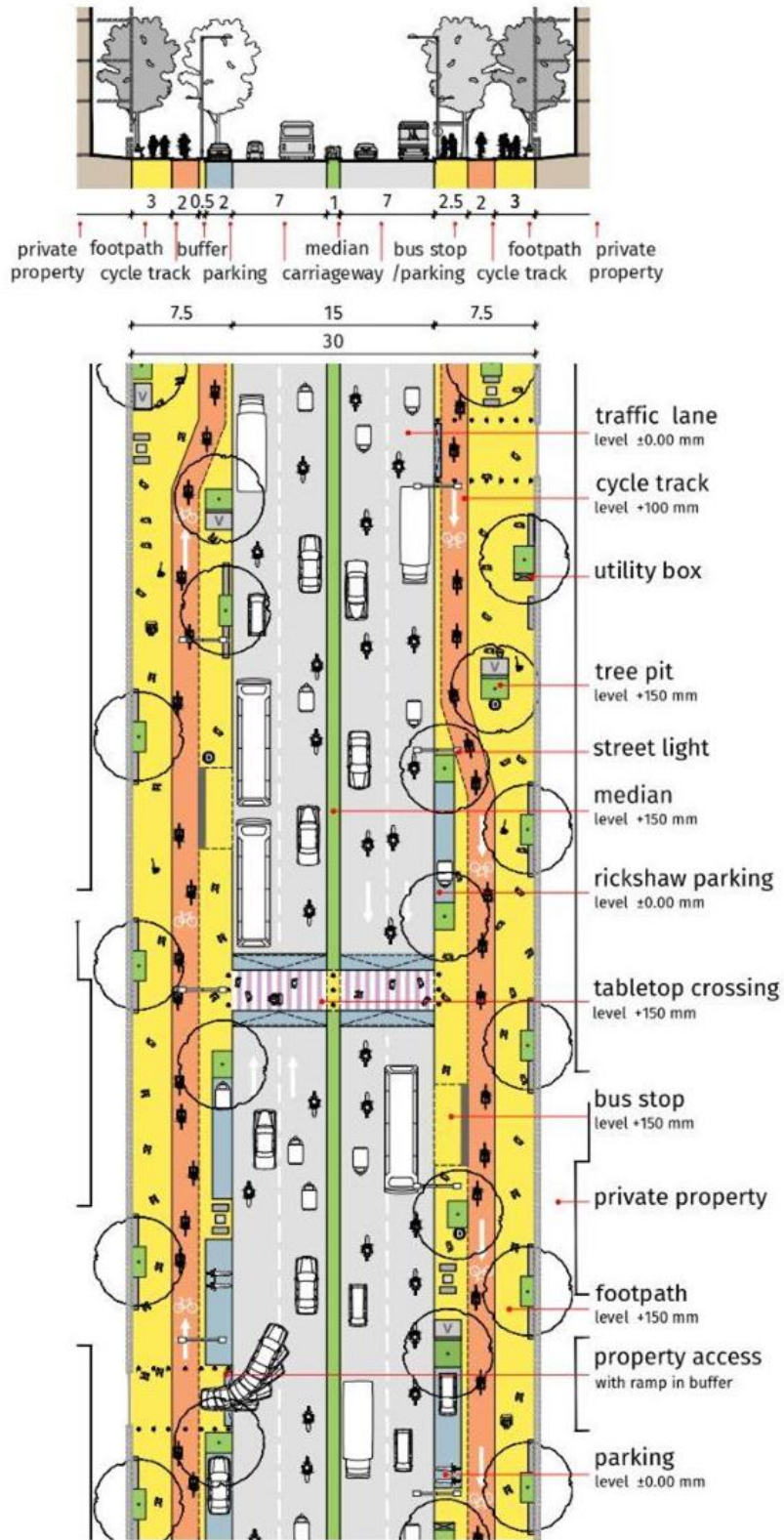
- 7.1 रस्ता आरेखन (संरचना) करताना- पादचारी आणि सायकलस्वार यांच्या वापरासाठी रस्ते सुरक्षित असल्याची खात्री केली जाईल.
- 7.2 रस्ता आरेखन (संरचना) मार्गदर्शक तत्वे निर्माण केली जातील. त्यालाच 'पिंपरी-चिंचवड रस्ते आरेखन (संरचना) पुस्तिका' (Pimpri-Chinchwad Street Design Manual) असे संबोधले जाईल.
 - 7.2.1 या पुस्तिकेत- रस्त्यांच्या रुंदी, बहुआयामी वर्गीकरणाच्या पद्धती याबाबतचे पर्याय असतील. (यामध्ये रस्त्याचा प्रकार, सभोवतालच्या जागांचा वापर, सार्वजनिक वाहतुकीशी संलग्नता इ. घटकांचा समावेश असेल.)
 - 7.2.2 या पुस्तिकेत- पदपथ, सायकल मार्ग, बीआरटी आणि रस्त्याच्या अन्य घटकांबाबतची मानके आणि आरेखनाबाबतची मार्गदर्शक तत्वे असतील.
 - 7.2.3 या पुस्तिकेत- रस्त्यांच्या चौक आरेखनासाठी किमान मानके आणि त्याच्या आरेखनाविषयीची मार्गदर्शक तत्वे असतील.
 - 7.2.4 या पुस्तिकेत- रस्तेबांधणीचे पर्यावरणपूरक साहित्य आणि त्याच्या वापराबाबतचीही मार्गदर्शक तत्वे समाविष्ट असतील.
 - 7.2.5 या पुस्तिकेत- रस्त्यावरील माहितीफलक कसे असावेत याबाबत मार्गदर्शक तत्वे असतील.
 - 7.2.6 या पुस्तिकेत- सर्व रस्त्यांची विभागणी मध्यमगती आणि संधगती भाग अशी केली जाईल आणि संधगती भागात पादचान्यांना प्राधान्य दिले जाईल.
- 7.3 भारतीय रोड कॉंग्रेस (Indian Roads Congress- IRC) सारख्या संस्थांनी दिलेल्या मार्गदर्शन पुस्तकांमध्ये विरोधाभासी मानके आढळल्यास, रस्त्याच्या जागेचे वाटप करताना पदपथ आणि सायकल मार्गांस प्राधान्य देण्यात येईल.

रस्ते संरचना उदाहरणे with cycle track on both sides **24M**

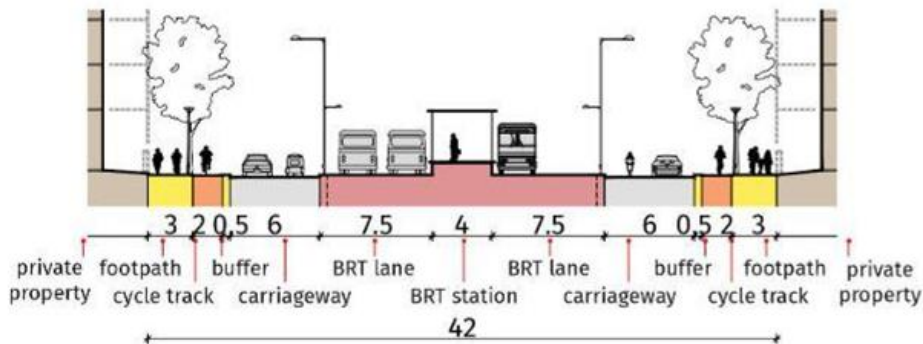


30M with cycle track on both sides

- two way
- footpath
- median
- cycle track



42-45M with median BRT & cycle track on both sides

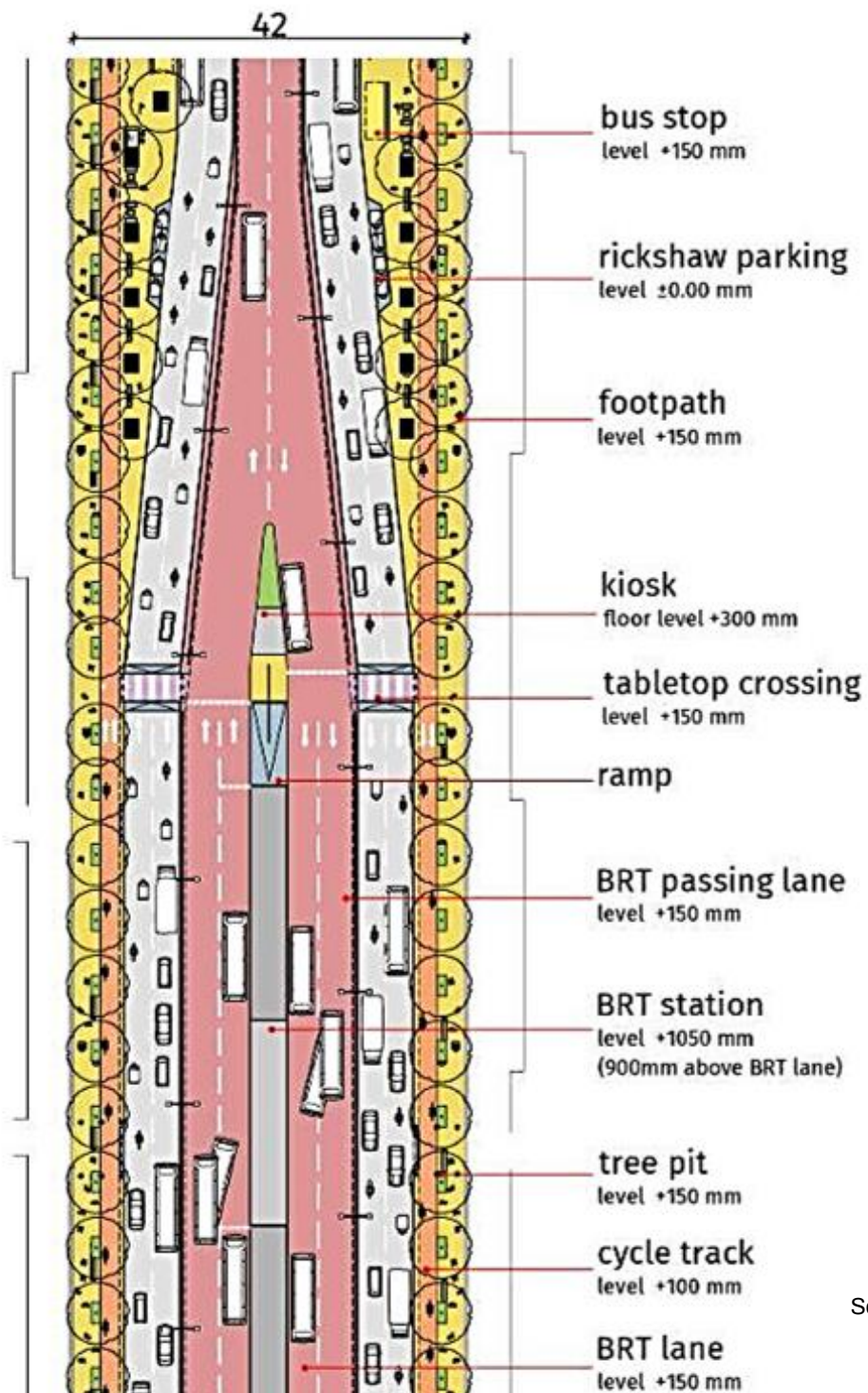


two way

footpath

BRT lane

cycle track



Turning radius

Turning radius at intersections should be 4m on local and collector streets and maximum 9m on arterial and sub-arterial streets. Small turning radius ensures slowing down of vehicles at the turn and increases pedestrian safety while crossing.

Medians

Medians reduce conflicts and enable pedestrians to analyse a single direction of traffic at a time. Tall, bushy plants should be avoided in medians as they obstruct pedestrian visibility.

Crossings

Crossings denote areas for pedestrian movement when perpendicular traffic is stopped. They should be accompanied by physical traffic calming measures such as speed tables at unsignalised intersections.

Refuge Islands

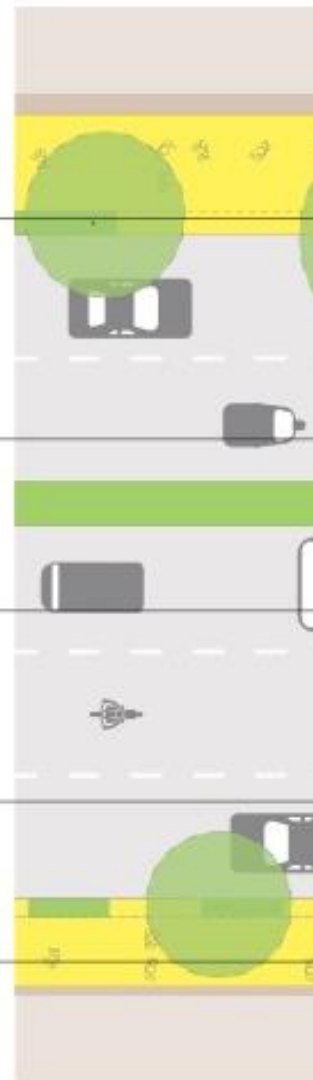
Refuge islands reduce the number of traffic lanes pedestrians must cross at a time. The island must remain free of landscaping and fencing in order to serve as a refuge for pedestrians.

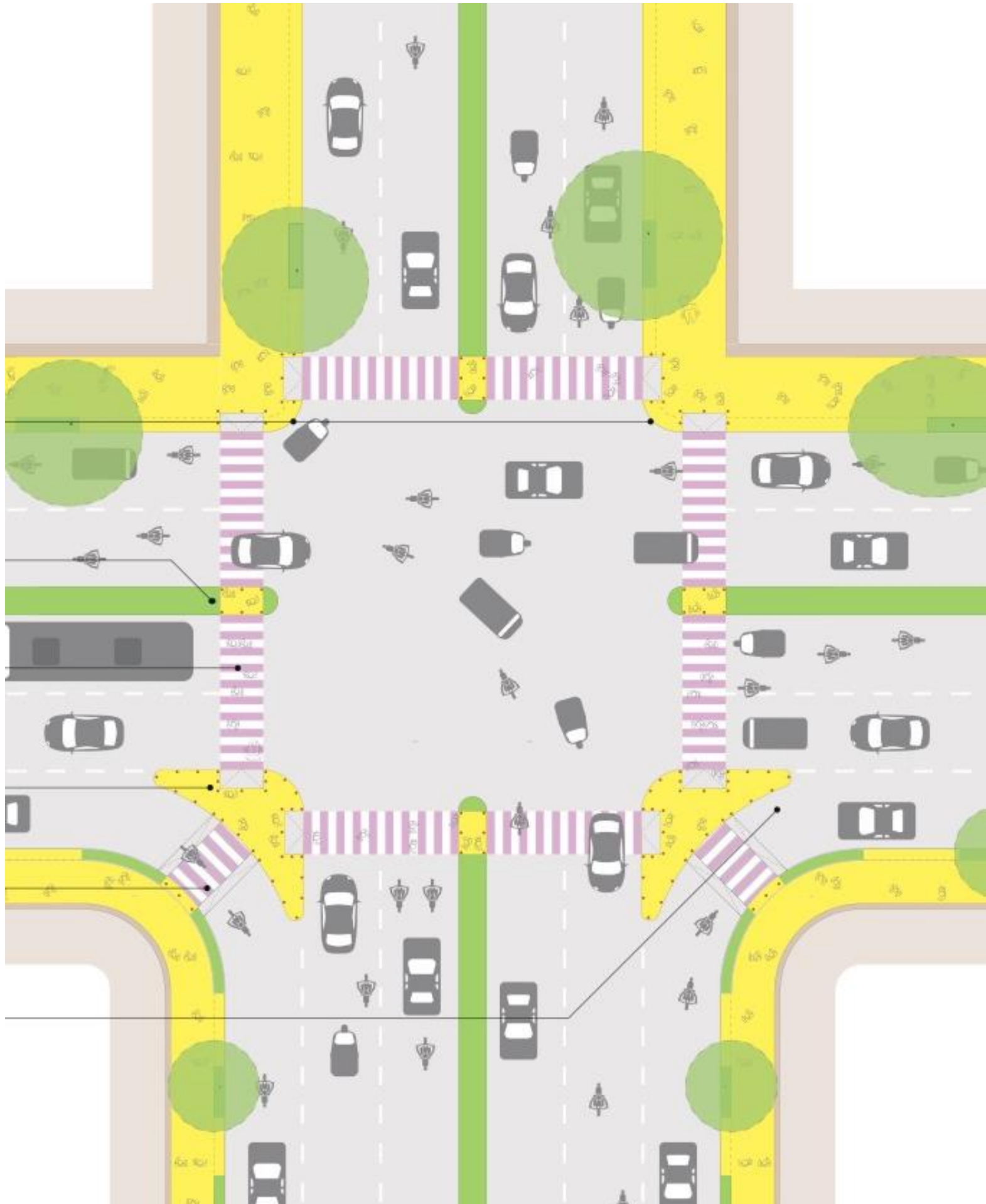
Levels

Level of the carriageway at pedestrian crossings across left turn pockets can be raised to that of the footpath in order to improve safety and convenience for pedestrians. As pedestrians cross to the footpath on the opposite side, they remain at the same level.

Left turn pockets

Left turn pockets can increase junction capacity by allowing vehicles to make free left turns. The preferred design incorporates a 30° angle of approach. Since vehicles enter the outgoing arm at a more abrupt angle, they are compelled to reduce their speeds.

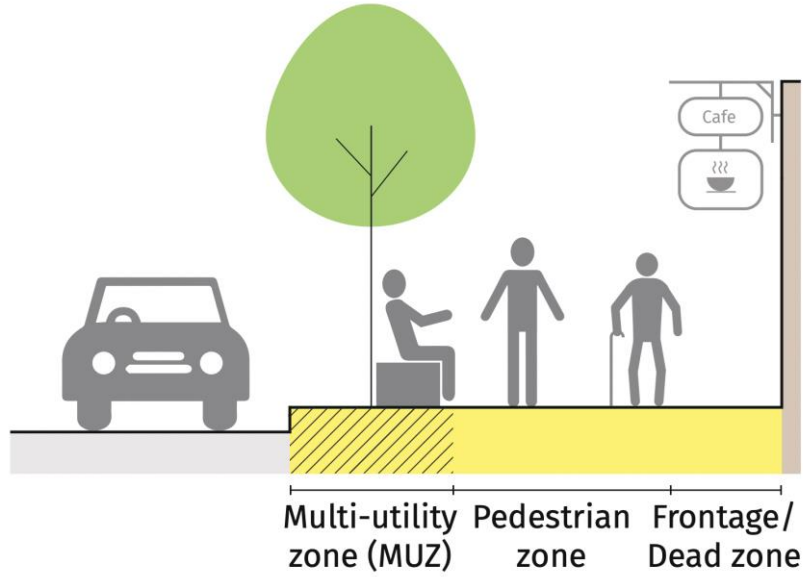




7.4 पदपथ

- 7.4.1 पदपथ अतिक्रमणमुक्त केले जातील. तसेच पदपथ अपुरे पडू नयेत आणि पादचाऱ्यांमध्ये सुयोग्य अंतर राखले जाईल यासाठी पदपथाची रूंदी वाढविली जाईल.
- 7.4.2 १२ मीटर किंवा कमी रूंदीच्या पण पीएमपीएमएल बससेवा नसलेल्या रस्त्यांवर पादचारी आणि इतर वाहनांचा वेग ताशी १५ किमीहून कमी राखला जाईल अशा पद्धतीने नियोजन करण्यात येईल. अशा रस्त्यांवर विविध ट्रॅफिक कामिंग (Traffic calming) योजना उदा. पार्किंगची रचना 'शिकेन' (Chicane) पद्धतीने वापर करून इतर वाहनांचा वेग मर्यादित करता येईल. अवजड वाहनांसाठी अशा रस्त्यांच्या वापरावर निर्बंध असतील (अत्यावश्यक सेवेच्या वाहनांना वगळून).
- 7.4.3 १२ मीटर किंवा त्याहून रूंद आणि पीएमपीएमएल बससेवा असलेल्या रस्त्यांवर रस्त्याच्या दोन्ही बाजूला किमान तीन मीटरचे स्वतंत्र आणि अडथळाविरहित पदपथ निर्माण केले जातील.
- 7.4.4 'सेवा रस्ता' हा रस्त्याच्या संथ गतीचा विभाग असेल आणि त्यावर एकेरी वाहतूकीचा अवलंब केला जाईल. या रस्त्यावरील वाहनांचा वेग प्रति तास १५ किमी पेक्षाही कमी असेल अशी रचना करण्यात येईल.
- 7.4.5 पादचाऱ्यांस प्राधान्य देण्यासाठी 'केवळ पादचारी रस्ते, हरित रस्ते आणि इतर कल्पक योजनांद्वारे काही निवडक रस्त्यांचे रूपांतरण केले जाईल.
- 7.4.6 पादचारी अथवा सायकलस्वारांची गैरसोय होऊ शकेल असे उड्डाणपूल, उन्नत (एलिव्हेटेड) रस्ते आणि इतर पायाभूत सुविधा असे प्रकल्प महापालिका यापुढे करणार नाही.
- 7.4.7 सर्व रेल्वे उड्डाणपूल (ओव्हरब्रिज) आणि रेल्वे अंडरब्रिजमध्ये पादचारी प्रवेशाची सुविधा असेल याची खात्री केली जाईल. तसेच अस्तित्वातील उड्डाणपूलांवर पादचारी मार्ग तयार करता येतील का याची देखील चाचपणी केली जाईल. त्यामुळे पादचाऱ्यांची सुरक्षितता वाढेल आणि त्यांची संख्या वाढेल.

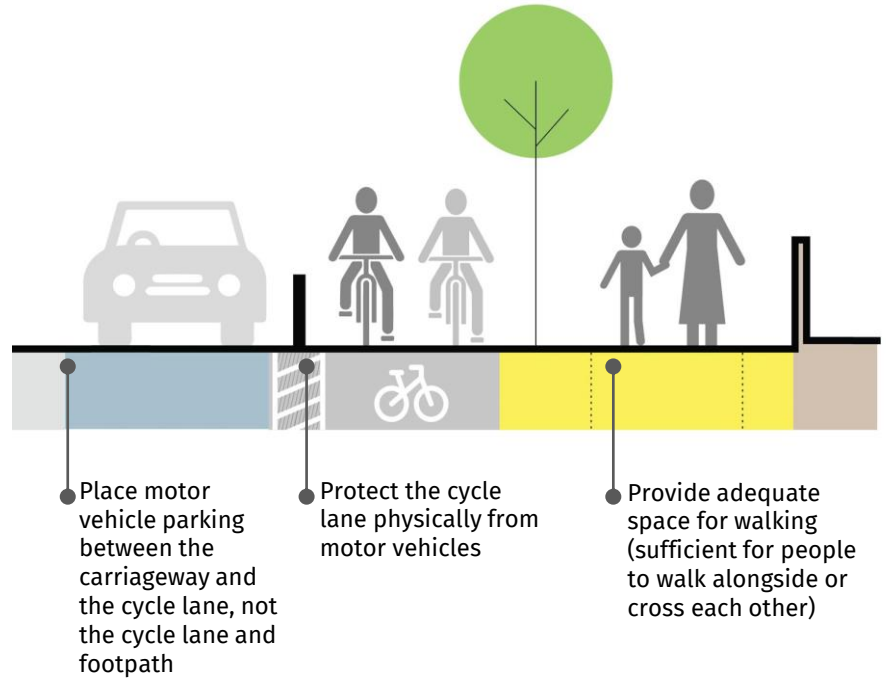
- 7.4.8 पदपथांचा आराखडा करताना त्याची उपयुक्तता, सोय आणि सुरक्षा याची खात्री केली जाईल.
- 7.4.9 पदपथांचे आरेखन (संरचना) करताना, त्याची विभागणी- ‘बफर/सामायिक जागा’ (कमीत कमी ०.५ मीटर रुंदीचा फ्रण्टेज झोन), ‘वॉकिंग झोन’ (पादचाऱ्यांना ये-जा करण्यासाठी कमीतकमी २ मीटर रुंदीची जागा) आणि ‘फर्निचर झोन’ (पथदिवे, लँडस्केपिंग आणि फर्निचर साठी कमीत कमी ०.५ मीटर रुंदी) अशी असेल.



- 7.4.10 पादचारी मार्ग, रस्ता ओलांडण्याच्या सुविधा सुगम्य असतील. हे सर्व National Building Code/BIS Indian Accessibility Standards (२००९) च्या निकषांची पूर्तता करणारे असेल याची महानगरपालिका खात्री करेल.
- 7.4.11 12 मी वरील रस्त्यांवर ‘मल्टी यूटिलिटी झोन’ असेल. यात पथदिवे, इलेक्ट्रीक डिपि बॉक्स, बल्ब आऊट, पथारीवाले इ. सर्व घटक या झोन मध्ये समाविष्ट केले जातील.
- 7.4.12 रस्त्यांवरील खाजगी वाहनांचे पार्किंग कमी करून ती जागा स्वतंत्र पदपथांसाठी/ बल्ब आऊट साठी वापरली जावी यासाठी प्रयत्न करण्यात येईल. तसेच तेथे रस्ते फर्निचर, लँडस्केपिंग, झाडे लावणे यांस प्राधान्य देण्यात येईल.

7.5 सायकल सुविधा

- 7.5.1 सायकल चालकांच्या सुरक्षेसाठी आणि सुलभतेसाठी 'केवळ सायकलस्वारां'साठीच्या सुविधा विकसित केल्या जातील.
- 7.5.2 अरुंद रस्ते - खाजगी वाहने, पादचारी आणि सायकलचालक यांना एकत्रितपणे सुरक्षितरित्या (shared) वापरता येतील अशा पद्धतीने विकसित करण्यात येतील.
- 7.5.3 ३० मी हून अधिक रूंदीच्या रस्त्यांवर अथवा, ८०% खाजगी वाहनांचा वेग ताशी ३० किमी पेक्षा जास्त असल्यास अशा रस्त्यांवर स्वतंत्र सायकल मार्ग निर्माण करण्यात येतील. जवळील रस्त्यावर पर्यायी समांतर उत्तम सायकल मार्ग उपलब्ध असल्यास एखादा अपवाद मंजूर करता येईल.
- 7.5.4 सायकलमार्ग कमीत कमी २ मी रूंदीचे असतील आणि खासगी वाहनांच्या रहदारीपासून सुरक्षित केले जातील आणि रस्ते आरेखन (संरचना) पुस्तिकेप्रमाणे आरेखित केलेले असतील.
- 7.5.5 काही ठिकाणी, रस्त्याच्या मधोमध, कमीतकमी ४ मीटर रूंदीचे, स्वतंत्र आणि द्विमार्गी असतील असे सायकल मार्ग - IRC ७०-२०१७ च्या निकषांप्रमाणे निर्माण केले जातील.



7.6 सार्वजनिक वाहतूक

- 7.6.1 रस्ते आरेखन (संरचना) बनविताना- सार्वजनिक जागा इ. ची सार्वजनिक वाहतूकीशी संलग्नता राखली जाईल. अखत्यारित असलेल्या जागांवर गरज भासल्यास बहुआयामी स्थानक (multimodal interchanges) बनविण्यात येतील.
- 7.6.2 बस थांबे आणि बीआरटी स्थानके योग्य अंतरावर बनविण्यात येतील, तसेच, बस थांब्यांवर प्रवाशांना थांबता येईल आणि रस्त्यात न उतरता बस मधे चढ उतार करता येईल अशा पद्धतीने 'फर्निचर झोन' मधे उभारले जातील आणि मागील बाजूस पादचाऱ्यांना चालावयास सुयोग्य जागा राखली जाईल. काही अपवाद- उदा: रेल्वे स्थानकाच्या स्वतंत्र परिसरात इ.- वगळता 'बस बे' बनविले जाणार नाहीत.
- 7.6.3 रेल्वे स्थानके, बस थांबे, रिक्शा थांबे अशा विविध वाहतूकीच्या माध्यमांत प्रवाशांना एका माध्यमातून दुसऱ्या माध्यमात सहज अदला- बदल करता येईल, कमीत कमी अंतर चालावयास लागेल अशा प्रकारे संबंधित जागांची रचना केली जाईल. बीआरटी स्थानकांपर्यंत पोहोचताना रस्ता ओलांडण्यासाठी समतल पादचारी क्रॉसिंगला प्राधान्य दिले जाईल.
- 7.6.4 योग्य ठिकाणी आणि योग्य अंतरावर रिक्शा स्थानके उभारली जातील.
- 7.6.5 रेल्वे स्थानक परिसरातील सार्वजनिक वाहतूक स्थानकांवर प्रवाशांस मार्ग शोधता यावा यासाठी मार्ग नकाशे, मार्ग गंतव्ये व स्थानांतरणाच्या संधी असे विविध माहिती फलक लावण्यात येतील.
- 7.6.6 सार्वजनिक वाहतूक थांबे व स्थानकांभोवतालील प्रभाव क्षेत्रात, पादचारी आणि सायकलस्वारांच्या सुरक्षित व कार्यक्षम भ्रमणशीलतेस प्राधान्य दिले जाईल.
- 7.6.7 स्थानकांच्या ५०० मीच्या परिघामधील सर्व मार्गांवर, विशेषतः मुख्य ठिकाणी येणाऱ्या मार्गांवर पादचार्यांसाठी आकर्षक वातावरण तयार करण्यात येईल.
- 7.6.8 स्थानक परिसरात, पादचारी आणि सायकलस्वार यांच्या जागा, प्रवासी पिक-अप आणि ड्रॉप-ऑफ, बस सुविधा आणि पार्किंग इ. प्रवेशद्वारापाशी माहितीफलकाद्वारे दर्शविण्यात येतील.
- 7.6.9 स्थानक परिसरात, आणि जास्त सायकल रहदारी असलेल्या ठिकाणी अतिरिक्त सायकल पार्किंगची मुबलक सुविधा बनविण्यात येईल.
- 7.6.10 राज्य महामार्ग विभाग, पिंपरी-चिंचवड महानगर विकास प्राधिकरण आणि इतर संबंधित प्राधिकरणांना सदर धोरणाच्या तरतुदीनुसार रस्त्यांची रचना मानके अवलंबण्याची विनंती करण्यात येईल.

7.7 प्रवासाचा पहिला- शेवटचा टप्पा

- 7.7.1 सार्वजनिक वाहतुकीच्या प्रवासाच्या पहिल्या- शेवटच्या टप्प्या पर्यंत पोहोचता येण्याची सोय (First and Last Mile Connectivity) करताना चालणे व सायलकीस प्राधान्य दिले जाईल.
- 7.7.2 सार्वजनिक सायकल व्यवस्थेसारख्या नाविन्यपूर्ण कार्यक्रमांद्वारे सार्वजनिक जलदगती वाहतूक सेवेच्या स्थानकांस प्रवाश्यांच्या 'प्रवासाच्या पहिल्या व अखेरच्या टप्प्या'पर्यंत जोडण्यात येईल. यामध्ये खालील बाबीस प्राधान्य दिले जाईल.
- 7.7.3 रेल्वे स्थानके, बस थांबे, रिक्षा थांबे अशा विविध वाहतुकीच्या माध्यमांत प्रवाशांना एका माध्यमातून दुसऱ्या माध्यमात सहज अदला- बदल करता येईल, कमीत कमी अंतर चालावयास लागेल अशा प्रकारे संबंधित जागांची रचना केली जाईल. बीआरटी स्थानकांपर्यंत पोहोचताना रस्ता ओलांडण्यासाठी समतल पादचारी क्रॉसिंगला प्राधान्य दिले जाईल.
- 7.7.4 सायकल स्थानके एकमेकांच्या सरासरी ३००मी प्रभावक्षेत्रात असतील.
- 7.7.5 स्थानकांवर संपूर्ण स्वयंचलित लॉकिंग सिस्टम असेल.
- 7.7.6 नागरिकांनी कमी अंतरासाठी ही सेवा वापरावी म्हणून त्यांना प्रोत्साहन देण्याच्या उद्देशाने याची किंमत ठरवली जाईल.

7.8 रस्ते सुरक्षा

चौक व रस्ते ओलांडण्याच्या इतर जागांची रचना खालील प्रमाणे असेल-

- 7.8.1 चौक व रस्ते ओलांडण्याच्या सर्व ठिकाणी (सिग्नल असलेले अथवा नसलेले, दुभाजक असलेले अथवा नसलेले) किमान ३मी रुंदी इतकी जागा पादचाऱ्यांसाठी राखून ठेवली जाईल. पादचाऱ्यांच्या संख्येनुसार ही रुंदी वाढविण्यात यावी.
- 7.8.2 पादचाऱ्यांसाठी रस्ता ओलांडण्याच्या जागा पदपथांच्या पातळीइतक्या वर उचलून पदपथास समतल केल्या जातील व वाहनांसाठी रॅप बनविले जातील. वाहतुकीची गती कमी करण्यासाठी रॅम्पसाठी उतार कमीतकमी १:४ ठेवला जाईल.
- 7.8.3 रस्ते दुभाजकाची रुंदी कमीत कमी १मी ठेवली जाईल व पादचाऱ्यांस एका टप्प्यात ५.५मी हून जास्त वाहनांच्या मार्गिका ओलांडावी लागणार नाही याची काळजी घेतली जाईल.
- 7.8.4 बीआरटी बस मार्गिका असलेल्या रस्त्यांशिवाय इतर सर्व रस्त्यांवर पादचाऱ्यांना

अडथळा आणणारी सर्व प्रकारची कुंपणे (railings) हटविले जातील.

- 7.8.5 पादचारी क्रॉसिंगमध्ये पायऱ्या नसतील अशी काळजी घेतली जाईल व अशा ठिकाणी गरज भासल्यास, रँपचा वापर केला जाईल. पादचारी क्रॉसिंगच्या ठिकाणी 'प्रतीक्षा क्षेत्रां'ची (pedestrian refuge) सोय केली जाईल. रस्ते ओलांडण्याचे अंतर कमी करण्यासाठी, पार्किंग मार्गांच्या जागी 'बल्ब आउट' बनविले जातील.
- 7.8.6 रस्ता ओलांडण्याचे अंतर कमी करून, मोटार वाहनांची गती कमी करून, सिग्नल चक्र सुलभ करून किंवा इतर मार्गांनी सुरक्षितपणे रस्ता ओलांडता यावा यासाठी रस्त्यांचे पुनर्निर्माण केले जाईल.
- 7.8.7 शहरातील रस्त्यांवर पादचारी फूट ओव्हर ब्रिज आणि सब-वे इ.स. टाळले जातील.
- 7.8.8 रेल्वे किंवा सार्वजनिक वाहतूक टर्मिनल पादचारी पुलांना मुख्य स्थानांसह जोडण्यासाठी 'स्कायवॉक' तयार केले जाऊ शकतील परंतु असे करताना पादचाऱ्यांच्या मूलभूत सुविधांमध्ये तडजोड केली जाणार नाही. असे 'स्कायवॉक' बनवताना, रस्त्याच्या पातळीवरील पादचारी क्रॉसिंग मध्ये देखील सुधारणा केली जाईल.
- 7.8.9 रस्त्याच्या खाजगी वाहनांच्या मार्गांची रचना, सार्वजनिक वाहतुकीची कार्यक्षम गतिशीलता राखली जाईल व खासगी वाहनांचा वेग मध्यम राखला जाईल अशी पद्धतीने केली जाईल.
- 7.8.10 रस्त्याचे आरेखन (संरचना) करताना- चालणे, सायकल सुरक्षा वाढविणे, झाडे, पथारीवाले यांजसाठी जागा राखून ठेवणे, इ. शक्य झाल्यानंतर वाहनांसाठीच्या जागेचा निर्णय घेतला जाईल.
- 7.8.11 मोटार वाहनांचा वेग कमी करण्यासाठी वाहनांच्या मार्गिकेची रुंदी मर्यादित करणे, ठराविक अंतराने गती रोधक बसविणे यासारख्या उपायांचा वापर केला जाईल.
- 7.8.12 बीआरटी मार्ग असलेल्या रस्त्यांव्यतिरिक्त, ज्या रस्त्यांची रुंदी १२ मी किंवा कमी आहे तेथे रस्ते दुभाजक टाकण्यात येणार नाहीत.
- 7.8.13 नागरिकांना आपल्या भागातील रस्त्यांचा अतिरिक्त वापर मोटार गाड्यांसाठी कमी करून पादचारी अथवा सायकल मार्गांसाठी वाढविणे सुकर व्हावे यासाठी विविध सोपे उपाय आणि पद्धती यांची माहिती/यादी पुरविण्यात येईल.
- 7.8.14 एकेरी वाहन मार्ग ठरवताना, बस जलदगती मार्ग व पदपथ यांना प्राधान्य दिले जाईल व त्यानंतर एकेरी वाहन मार्ग ठरविले जातील. सर्व एकेरी वाहन मार्गांवर पादचारी व सायकली यांच्या दुहेरी वाहतुकीस परवानगी असेल.

- 7.8.15 पथदिव्यांची अंमलबजावणी व देखभाल खालीलप्रमाणे केली जाईल.
- 7.8.15.1 रस्त्यालगत- लैंगिक अत्याचार, हिंसाचाराचे 'ब्लॉक स्पॉट्स', गुन्हेगारीचे क्षेत्र निर्माण होऊ नये याकरिता, उत्तम प्रकाशव्यवस्था असेल असे पथदिवे बसविले जातील. विशेषत:- उद्याने किंवा रिक्त जागांच्या कुंपणानजीक, फूट ओव्हर ब्रिज, सबवे आणि वॉकवे अशा ठिकाणी योग्य प्रकाशव्यवस्था असल्याची खात्री केली जाईल.
- 7.8.15.2 पादचारी व सायकलस्वारांच्या भ्रमणशीलतेत अडथळा येऊ नये याकरिता- कमीत कमी २मी. रूंदीचा 'वॉकिंग झोन' सोडून उर्वरित जागेत पथदिवे, जाहिरातींचे पॅनेल, युटिलिटी बॉक्स ई. बसवावे.
- 7.8.15.3 रस्त्यांच्या अन्य घटकांसह पथदिव्यांचे समन्वय साधले जाईल. झाडांच्या फांद्या इ. मुळे प्रकाशास अडथळा निर्माण होणार नाही याची खात्री केली जाईल.
- 7.8.15.4 पथदिव्यांमध्ये योग्य अंतर, उंची व उजळपणा (ब्राइटनेस) असल्याची खात्री केली जाईल.
- 7.8.15.5 पथ दिवे योग्य प्रकारे कार्यरत राहण्यासाठी- देखभाल, बदली व साफसफाईची सेवा राबविली जाईल. त्यासाठी सर्व पथदिव्यांचा अखंड विद्युत पुरवठा, बल्ब बदलणे व धूळ साफसफाईची कामे नियमितपणे करण्यात येतील.
- 7.8.16 खासगी वाहन पार्किंगमुळे पादचारी व सायकलस्वार यांच्या भ्रमणशीलतेस व सुरक्षिततेस बाधा येणार नाही याची दक्षता घेतली जाईल.
- 7.8.17 खासगी वाहनांच्या वाहतुकीस प्रतिबंधित असलेले रस्ते निश्चित करण्यासाठी सर्व संबंधितांशी चर्चा करून, सहभाग नोंदवून तसेच पादचारी संख्येनुसार किंवा रस्त्यालगतच्या जमिनीच्या वापराच्या आधारे 'केवळ पादचारी व सायकलस्वार यांच्या वापरासाठी' असतील असे रस्ते रूपांतरण करण्यात येईल.
- 7.8.18 विविध संबंधित विभागांशी चर्चा करून व तांत्रिक माहितीच्या आधारे- जसे की, पादचारी संख्या, बाजारपेठा इ. यांचा अभ्यास करून, 'वाहनमुक्त रस्ते / केवळ पादचारी रस्ते' ठरविण्यात येतील.
- 7.8.18.1 बोलार्डद्वारे अथवा इतर योजना आखून, अशा 'वाहनमुक्त' रस्त्यांवर चारचाकी, दुचाकी प्रवेश करू शकणार नाही असे नियोजन करण्यात

येईल. अशा रस्त्यांवर, सायकल पार्किंग पुरविणे, व्यावसायिक वाहनांच्या प्रवेशाच्या वेळा ठरविणे, रस्ते सुगम्य करणे, अत्यावश्यक सेवांच्या वाहनांसाठी प्रवेशाचे नियोजन करणे इ.ची योग्य काळजी घेतली जाईल.

7.8.18.2 प्रमुख बाजारपेठा, ऐतिहासिक व सांस्कृतिक ठिकाणे, शाळा, असलेल्या रस्त्यांस प्राधान्य दिले जाईल.

7.8.19 रस्त्यालगतच्या लँडस्केपींगची अंमलबजावणी व देखभाल खालीलप्रमाणे केली जाईल:

7.8.19.1 पदपथ व सायकल मार्गांलगत सावलीसाठी वृक्षारोपण केले जाईल. पदपथ, सर्व प्रकारचे चौक व सायकल मार्गांत झाडांच्या फांद्यामुळे दृष्टीक्षेपात अडथळे येत असल्यास, अशा फांद्या वेळोवेळी छाटवे.

7.8.19.2 रस्त्यालगतच्या झाडांच्या मुळांची हानी होऊ नये यासाठी, बुंध्यालगत शक्य तितके प्रशस्त खड्डे अथवा पार बनविले जातील, याशिवाय, आधुनिक पथ वृक्ष व्यवस्थापन तंत्र वापरले जाईल.

8

रस्ते विकसन

विकास आराखड्यामध्ये रस्त्याचे जाळे विकसित करण्यासंबंधी इतर विभागांसाठी मार्गदर्शक तत्वे खालीलप्रमाणे असतील.

- 8.1 चालणे व सायकल चालविण्यासाठी सुरक्षित असलेल्या रस्त्यांचे सूक्ष्म विस्तृत नेटवर्क तयार करावे. पादचारी मार्गांचे जाळे कमीतकमी ८० पादचारी चौक प्रति चौरस किलोमीटर, तर, सायकल मार्गांचे जाळे कमीतकमी ३५०मी सायकल चौक प्रति चौरस किलोमीटर असणे आवश्यक आहे.
- 8.2 पादचारी व सायकल चालकांसाठी शहरव्यापी हरित जाळे (ग्रीनवे नेटवर्क) तयार करावे. शहरातील उद्यानांमध्ये- पादचारी व सायकलस्वारांना मुक्त प्रवेशाची सुविधा देण्यात यावी.
- 8.3 सर्व नवीन बांधकाम व पुनर्विकासने करताना 'ब्लॉक आकार' मर्यादित करावा, जेणेकरून, सर्वात लांब ब्लॉक फेस १५०मी. पेक्षा कमी असेल.
- 8.4 'कल-डी-सॅक' बनविण्यास प्रतिबंध केला जाईल. पादचाल्यांना कमीत कमी अंतर कापावे लागेल अशा पद्धतीने, पादचारी जाळे निर्माण केले जाईल.

9

परिसंस्था नियमावली

- 9.1 महापालिकेच्या सर्व इमारती व मालमत्तांमध्ये पादचारी स्नेही वातावरण निर्माण केले जाईल. तसेच इतर संबंधित संस्थांनाही त्यासंबंधी आवाहन केले जाईल. तसेच पिंपरी-चिंचवड विकास आराखडा व विकास नियंत्रण नियमावलीच्या कागदपत्रांमध्येही खालील परिसंस्था नियमावली चा समावेश करण्यात येईल.

10

रस्ते व्यवस्थापन, देखभाल आणि अंमलबजावणी

- 9.2 कमीतकमी ७५% इमारतींमध्ये 'फ्रंट सेट बॅक' हा सक्रीय आणि सुरक्षित पादचारी क्षेत्र निर्माण करणारा असावा. खुली प्रवेशद्वारे, पारदर्शक तावदाने (खिडक्या इ.) यामार्फत हे साध्य करता येईल.
- 9.3 रेस्टॉरंट आणि कॅफे, स्टोअरफ्रंट आणि रहिवासी असलेल्या घरांच्या प्रवेशद्वारांचा यात समावेश असू शकतो. दुकानांची आणि इमारतींची रस्त्याच्या दर्शनी भागांची संख्या सरासरी प्रति १०० मीटर कमीतकमी ५ असावी.
- 9.4 खाजगी इमारती रस्त्यांना सामोऱ्या असतील अशा बांधल्या जाव्यात. यासाठी किमान 'बिल्ड-टू-लाइन'चा अवलंब करावा.
- 9.5 व्यावसायिक इमारतींसाठी 'बिल्ड-टू-लाइन' पाळले जावे. निवासी इमारतींसाठी जास्तीत जास्त सेटबॅक ३ मीटर आहे. इमारतीचा कमीतकमी ४०%भाग हा बिल्ड टू लाईन असावा.
- 9.6 निवासी इमारतींसाठी सीमाभिंती ३०० मिमीच्या उंचीपेक्षा पारदर्शक आहेत याची खात्री करा.
- 10.1 रस्त्यालगतच्या बांधकाम प्रकल्पांच्या कामांच्या दरम्यान-पादचारी आणि सायकल चालकांना ये-जा करणाऱ्यांसाठी पर्यायी व्यवस्था करण्यात येईल.
- 10.2 सर्व पदपथ आणि सायकल मार्ग सुस्थितीत आणि स्वच्छ ठेवण्यासाठी दुरुस्ती व देखभाल कार्यक्रम सुरू करण्यात येईल.
- 10.3 सदर सदरधोरणानुसार-रस्ते संरचना, नियोजन आणि वापराबाबत घेतलेल्या निर्णयांची चर्चा संबंधित संस्थांसोबत करण्यात येईल. तसेच या धोरणाच्या प्रभावाखाली येणार्या रस्त्यालगतच्या सार्वजनिक अथवा खाजगी मालमत्ताधारकांशी चर्चा विनिमय करण्यात येईल.
- 10.4 ट्रॅफिक व्यवस्थापन
 - 10.4.1 पादचाऱ्यांसाठी सिग्नल टप्प्यांमध्ये पुरेसा वेळ ठेवणे.
 - 10.4.2 सार्वजनिक वाहतूक जलदगतीने होईल अशा पद्धतीने सिग्नल ग्रीन फेज ठरविल्या जातील.
 - 10.4.3 खाजगी वाहनचालकांनी रस्ता ओलांडणाऱ्या पादचारी आणि सायकलस्वारांना प्राधान्य द्यावे.
- 10.5 पथारीवाल्यांचे व्यवस्थापन
 - 10.5.1 रस्त्यावरील पथारीवाल्यांच्या विद्यमान जागा आणि संभाव्य मागणी असलेली ठिकाणे पथारीवाल्यांसाठी निश्चित केली जातील.

- 10.5.2 जलद सार्वजनिक वाहतूक सेवा मार्गांच्या सभोवताली- रेल्वे स्थानके, बाजारपेठा, व्यावसायिक केंद्रे आणि इतर महत्त्वाच्या ठिकाणांवर पथारीवाल्यांस प्राधान्य दिले जाईल. सद्यस्थितीतील, सांस्कृतिकदृष्ट्या महत्त्वपूर्ण रस्त्यावर अशा जागा वाढवून त्यांचे संवर्धन करण्यात येईल.
 - 10.5.3 पथारीवाल्यांकरिता जागा निश्चित करताना, पदपथ व सायकल ट्रॅकचे सातत्य राखून केले जातील. व तेथे पथारीवाल्यांचे नियमन केले जाईल.
 - 10.5.4 पथारीवाल्यांच्या जागांजवळील कचऱ्याचा पादचारी आणि सायकलस्वार यांना अडथळा होऊ नये यासाठी कचरा संकलनास जागा निश्चित केली जाईल.
 - 10.5.5 पदपथांवरील अतिक्रमणे त्वरित हटविली जातील. पादचाऱ्यांना पदपथ सोडून कॉरेज-वे वर चालण्यास भाग पडणारे सर्व तात्पुरते आणि कायमचे अडथळे हटविण्यात येतील. पथारीवाल्यांना कलम ९.३च्या तरतुदीनुसार पर्यायी जागा देण्यात येईल.
- 10.6 जाहिरात आणि होर्डिंग्जचे व्यवस्थापन
 - 10.6.1 पादचारी व सायकलस्वारांना अडथळा निर्माण होऊ नये अशा पद्धतीने जाहिरातफलक रचना व नियोजन केले जाईल. २मी रुंद, २मी उंच इतकी जागा मोकळी राहिल अशी सोय केली जाईल.
 - 10.7 सर्व्हिस युटिलिटी पुरवठा सामग्रीचे व्यवस्थापन
 - 10.7.1 पादचारी व सायकलस्वारांना अडथळा ठरणार नाहीत अशा प्रकारे भूमिगत पायाभूत सुविधांचे 'ॲक्सेस पॉईंट्स' ठेवले जातील. 'मॅनहोल कव्हर' हे पदपथ, सायकल मार्ग इ. सुविधांच्या समपातळीवर असतील आणि त्यांची झाकणे सुरक्षिततेस बाधा आणणार नाहीत अशी बसवली जातील. भूमिगत पायाभूत सुविधांच्या ॲक्सेस पॉईंट्सची देखभाल करताना पादचारी व सायकलस्वारांना होणारा व्यत्यय कमी होईल अशा पद्धतीने डिझाइन केले जातील.
 - 10.7.2 बंदिस्त गटारे इ. च्यामाध्यमातून रस्त्यावरील पावसाळी पाण्याची व्यवस्था केली जाईल आणि असे पाणी पदपथ आणि सायकलमार्गाबाहेर काढले जाईल. पदपथ, सायकलमार्ग रस्त्याच्या नीचतम पातळीवर नसतील अशी खबरदारी घेतली जाईल. वादळाच्या पाण्याची सोय नियमितपणे केली जाईल.

10.8 पार्किंग व्यवस्थापन

- 10.8.1 या धोरणाची उद्दिष्टे पूर्ण करण्यासाठी, पार्किंग व्यवस्थापनातून जमा झालेल्या सर्व रकमेचा उपयोग सार्वजनिक वाहतुकीसाठी आणि पदपथ, सायकल मार्ग विकसित आणि नियोजन करण्यासाठी वापरण्यात येईल.
- 10.8.2 एक सक्षम पार्किंग व्यवस्थापन प्रणाली विकसित केली जाईल ज्याद्वारे पदपथ आणि सायकल मार्गांत खासगी वाहने अडथळा निर्माण करू शकणार नाहीत.
- 10.8.3 पादचारी व सायकलस्वारांना अडथळा निर्माण होऊ नये अशा पद्धतीने जाहिरातफलक रचना आणि नियोजन केले जाईल आणि २ मीटर रुंद, २ मीटर उंच इतकी जागा मोकळी राहिल अशी सोय केली जाईल.
- 10.8.4 पार्किंग आणि नो पार्किंग झोनचे स्पष्टपणे आरेखन (संरचना) केले जाईल. पदपथ आणि सायकल मार्ग या 'नो पार्किंग झोन' म्हणून गणल्या जातील.
- 10.8.5 महानगरपालिका पिंपरी-चिंचवड वाहतूक पोलिसांना असे आवाहन करेल की पादचारी मार्ग, सायकल मार्ग आणि इतर एनएमटी सुविधा खासगी वाहनांपासून अतिक्रमणमुक्त राहावेत.

11

जनजागृती

- 11.1 पिंपरी-चिंचवड वाहतूक पोलिसांच्या सहकार्याने सदर धोरणाचे फायदे, उपयुक्त अशा विविध कारणांसाठी जनजागृती व माहिती अभियान राबविले जाईल. केंद्र शासनाच्या उपक्रमांच्या आधारेदेखील हे साध्य केले जाईल. हे उपक्रम केंद्रीय पातळीवरून सूचित करण्यात आले असले तरीही स्थानिक पातळीवर त्याचा अवलंब करून आर्थिक पाठबळ मिळवण्यासाठी प्रयत्न केले जातील.
- 11.2 सदर धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी दीर्घकालीन 'पदपथ व सायकलस्नेही' आराखडा विकसित केला जाईल. आराखड्यात सद्यस्थिती, गतकालीन योजना, भविष्यातील योजना, अंमलबजावणीसाठी आर्थिक निकड आणि उपलब्ध आर्थिक स्रोत यांचा समावेश असेल.
- 11.3 पिंपरी चिंचवड दरवर्षी एक दिवस 'पादचारी दिवस' म्हणून साजरा करेल ज्या दिवशी पादचाऱ्यांच्या सुरक्षितेसाठी शहरभर अनेक उपाय योजना साकारल्या जातील.
- 11.4 स्थानिक व्यावसायिक इ. सोबत संयुक्त विद्यमाने धोरणाच्या प्रचारासाठी, वापरवाढी करिता उपक्रम राबविले जातील. उदा: पायी अथवा सायकलने कामावर येणाऱ्या नोकरदार वर्गास प्रोत्साहन म्हणून सवलती देणे, सायकल पार्किंग सुविधा बनविणे. यापैकी काही क्लुप्त्या खालीलप्रमाणे.
 - 11.4.1 सुरक्षित सायकल पार्किंग पुरविणे
 - 11.4.2 सायकलद्वारे कामावर येणाऱ्या कर्मचाऱ्यांना कपडे बदलण्याची आणि शॉवरची सुविधा उपलब्ध करणे.
 - 11.4.3 पायी, सायकल, बसने प्रवास करणाऱ्या कामगारांना कार्यालयाची पार्किंग जागा वाचवल्या बद्दल सवलती देणे.
 - 11.4.4 कर्मचाऱ्यांना छोट्या कामांसाठी किंवा प्रवासासाठी सायकली पुरवणे.
 - 11.4.5 सायकल दुरुस्ती स्थानक, पंप व ट्यूब किंवा समर्पित सायकल देखभाल कर्मचारी यासारखी देखभाल करणाऱ्या साधनांचा पुरवठा करावा किंवा सायकल दुरुस्ती करू शकणारे कुशल कामगारांची सुविधा निर्माण करणे.
 - 11.4.6 कर्मचाऱ्यांना सायकलशी संबंधित प्रशिक्षण, सुरक्षितपणे सायकल चालवण्याची कौशल्ये पुरविणे, सायकल देखभाल इ.
 - 11.4.7 स्थानिक लॉजिस्टिक व कुरिअर सेवांसाठी सायकलचा वापर करणे.
 - 11.4.8 कर्मचाऱ्यांसाठी सायकल रॅली किंवा इतर सायकलशी संबंधित कार्यक्रम आयोजित करणे.

12

आर्थिक पाठबळ

11.4.9 स्थानिक सायकल क्लब स्थापन करणे, सायकल स्पर्धा आयोजित करणे.

11.4.10 स्ट्रीट फर्निचर सारख्या सुविधा प्रायोजित करणे

- 12.1 सदर धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी आवश्यक पायाभूत सुविधा तयार करण्यासाठी आणि देखरेखीसाठी वार्षिक अर्थसंकल्पाच्या माध्यमातून पाठबळ देण्यात येईल आणि प्रतिवर्षी त्याची टक्केवारी वाढवण्यात येईल.
- 12.2 शहरातील ज्या ठिकाणी पायी चालणे, सायकल इ. चा वापर अधिक आहे अशा ठिकाणी पायाभूत सुविधांकरिता (इन्फ्रास्ट्रक्चर) प्राधान्याने अर्थसहाय्य पुरविले जाईल.
- 12.3 आवश्यक भासल्यास परदेशी कर्ज आणि गुंतवणूकीमार्फत योजना अंमलबजावणी करण्यात येईल.

13

माहिती व्यवस्थापन

पुढील सर्व विकासकामे, आणि वाहतुकीसंबंधीचे अभ्यास यांत या धोरणाचा विचार केला जाणे आवश्यक आहे. या द्रष्टीने, महानगरपालिका

- 13.1 तक्ता क्र.१ मधे दर्शविलेली माहिती दरवर्षी गोळा करेल आणि त्याप्रमाणे योग्य ती कार्यवाही करेल. उदा-
 - 13.1.1 पादचारी आणि सायकलस्वारांच्या अपघातासंबंधी माहिती, धोकादायक अपघाती ठिकाणे जाणून घेण्यासाठी प्रयत्न केला जाईल. धोकादायक अपघाती ठिकाणे प्राधान्याने दुरुस्त केली जातील.
 - 13.1.2 रस्त्यालगतच्या जागांवर विकसन अथवा पुर्ननिर्मिती करताना रस्त्याची जागेची पुर्नबांधणी करावयाची गरज भासल्यास सदर धोरणाप्रमाणे करण्यात येईल. अशा संधीचा पुरेपूर वापर करून पुढील विकास कामांसाठी उत्तम उदाहरण निर्माण करण्याचा प्रयत्न केला जाईल.
- 13.2 वाहतुकीशी संबंधित 'विदा' (शेअर डेटा) नियमितपणे अद्ययावत केला जाईल. शहरी वाहतूक प्रणालीच्या सर्व अभ्यासांमध्ये पादचारी व सायकल साधनांचा (modes) समावेश केला जाईल. विविध प्रकल्पांच्या परिणामाचे मूल्यांकन करण्यासाठी वाहतूक गुंतवणूकीचे प्रस्ताव इ. माहिती सार्वजनिक असेल. सदर माहिती 'सारथी' प्रणालीद्वारे नागरिकांना उपलब्ध होईल.

14

महत्वाच्या व्याख्या

1. बहुआयामी- Multimodal
2. बहुआयामी स्थानक- Multimodal Integration Hub
3. रस्ता आरेखन (संरचना) – Street design
4. प्रवासाच्या पहिल्या व शेवटच्या टप्प्यापर्यंचा प्रवास – First and last mile connectivity
5. प्रभावक्षेत्र- Influence area
6. पायाभूत सुविधा- Infrastructure

